

Effekte von Treibstoffpreiserhöhungen auf die Urbanisierung

Forum der Schweizerischen verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (SVGW)

Bern, 24.10.2008

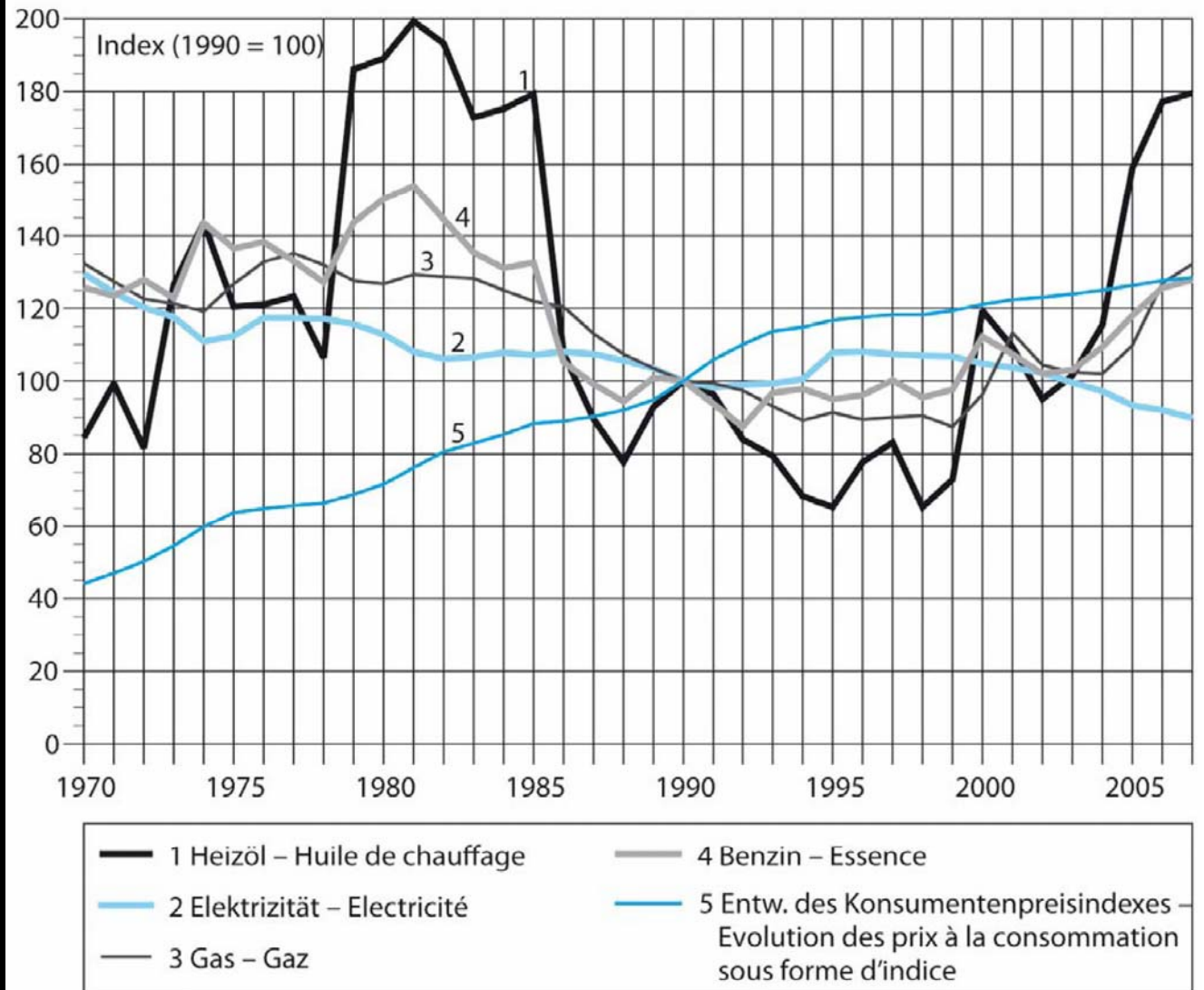
Matthias Thoma, Ernst Basler + Partner AG

matthias.thoma@ebp.ch

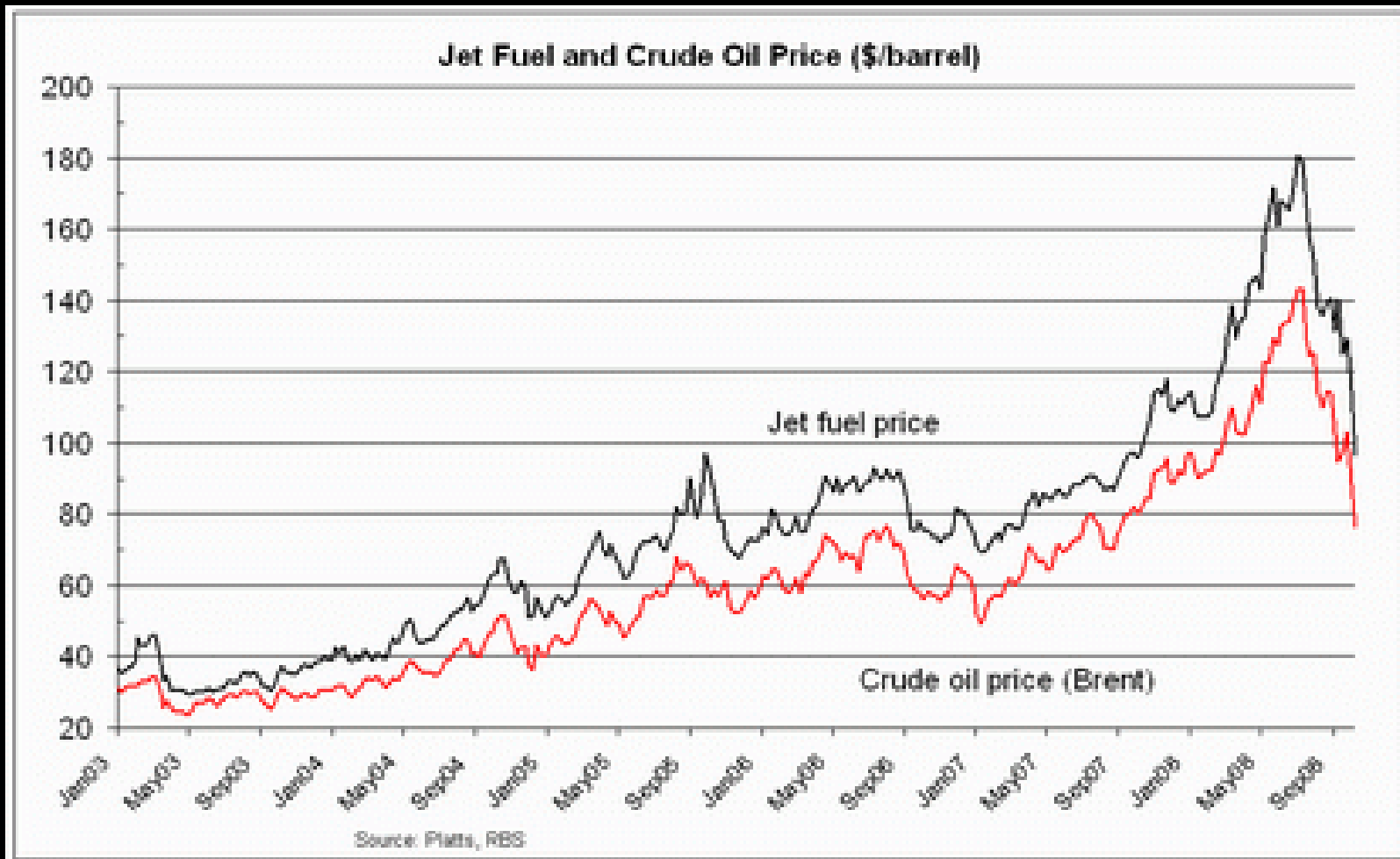
Übersicht

1. Treibstoffpreiserhöhung: Wovon gehen wir aus?
2. Urbanisierung: Was erleben wir heute?
3. Mögliche räumliche Effekte: Was ist zu erwarten?
4. Thesen und Folgerungen für die Politik

Entwicklung der Energiepreise für Konsumenten (real, indexiert)
 Evolution des prix de l'énergie à la consommation (réels, sous forme d'indice)



Quelle: BFE, Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2007
 Source: OFEN, Statistique globale suisse de l'énergie 2007



Quelle: http://www.iata.org/whatwedo/economics/fuel_monitor/price_development.htm

Treibstoffpreiserhöhung: Wovon gehen wir aus?

- Benzin-, Kerosin- und möglicherweise auch Strompreise steigen in der langfristigen Tendenz weiter an (real)
 - Ausmass dieses Anstiegs kaum prognostizierbar
 - Arbeitspendeln, Geschäftsreisen und Freizeitmobilität wird teurer
 - Weitere starke regulatorische Eingriffe der öffentlichen Hand zu erwarten (Energie- und Klimapolitik, Verkehrspolitik, Mineralölsteuern)
- ⇒ Relativer Anstieg bei motorisiertem Individualverkehr und Flugverkehr stärker als Bahn-/Busverkehr

Übersicht

1. Treibstoffpreiserhöhung: Wovon gehen wir aus?
2. Urbanisierung: Was erleben wir heute?
3. Mögliche räumliche Effekte: Was ist zu erwarten?
4. Thesen und Folgerungen für die Politik

Urbanisierung – spiky-world or flat-world?

SPIKY



Florida, Richard (2005):
The World is Spiky.
The Atlantic, 296, 3, October 2005,
48-51

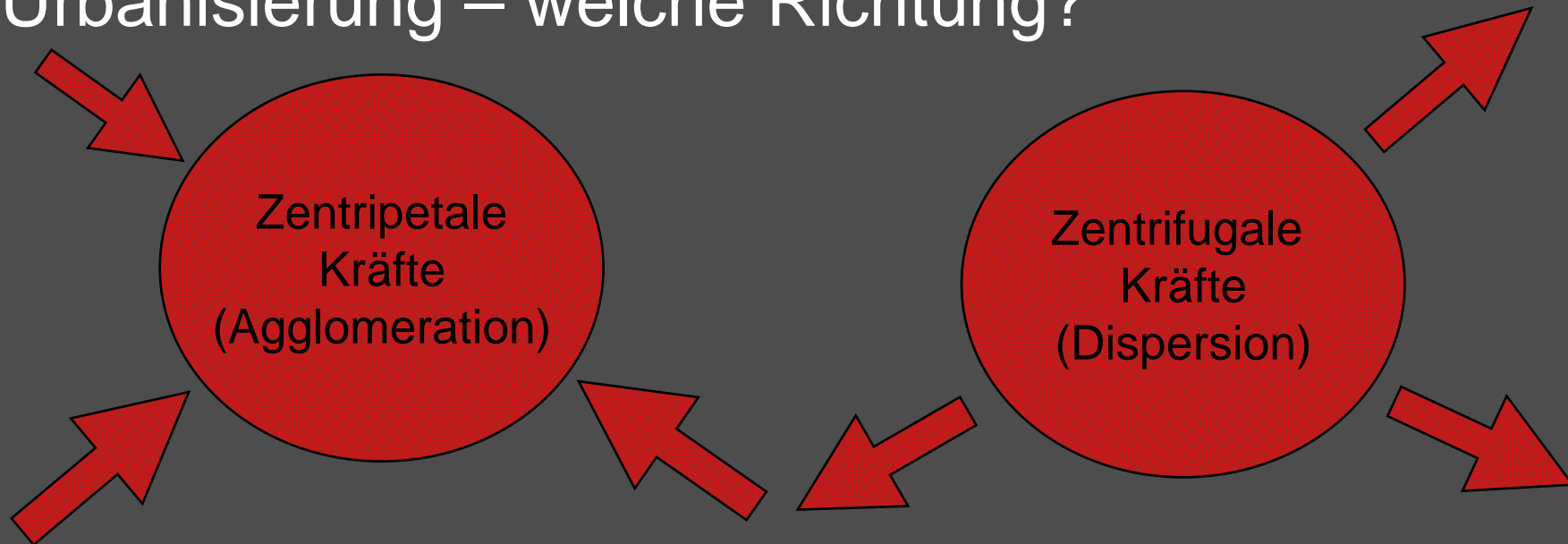
FLAT



Friedman, Thomas L. (2005):
The World is Flat. A Brief History
of the Twenty-First Century.
New York: Farrar, Strauss and
Giroux

Quelle: Thierstein (2007)

Urbanisierung – welche Richtung?



Konzentrations-Treiber:

- Verknüpfungen von Wirtschaftsaktivitäten
- Wissens-Spillovers
- Dichte von Arbeitsmärkten
- „Urbaner Lifestyle“: Freizeit, Kultur, Unterhaltung

Dekonzentrations-Treiber:

- Bodenpreis und -verfügbarkeit
- Abnahme Mobilitätskosten
- Negative externe Effekte in Zentren: Stau, Umweltbelastungen
- „Ländliche Idylle“: Einfamilienhaus, Garten, Auto

Urbanisierungsphasen



- **Urbanisierung, bis 1960er Jahre :**
Handelsknoten, Machtzentren, Landflucht



- **Suburbanisierung, 1960er bis 1980er Jahre**
Stadtflucht



- **Periurbanisierung, 1980er Jahre bis heute**
Ausufern der Städte/Agglomerationen in ländliche Räume,
Zersiedlung, neue Arbeitsplatzschwerpunkte



- **Reurbanisierung, Ende 1990er bis heute:**
Neue Attraktivität der Städte, Innere Verdichtung,
„Gentrification“

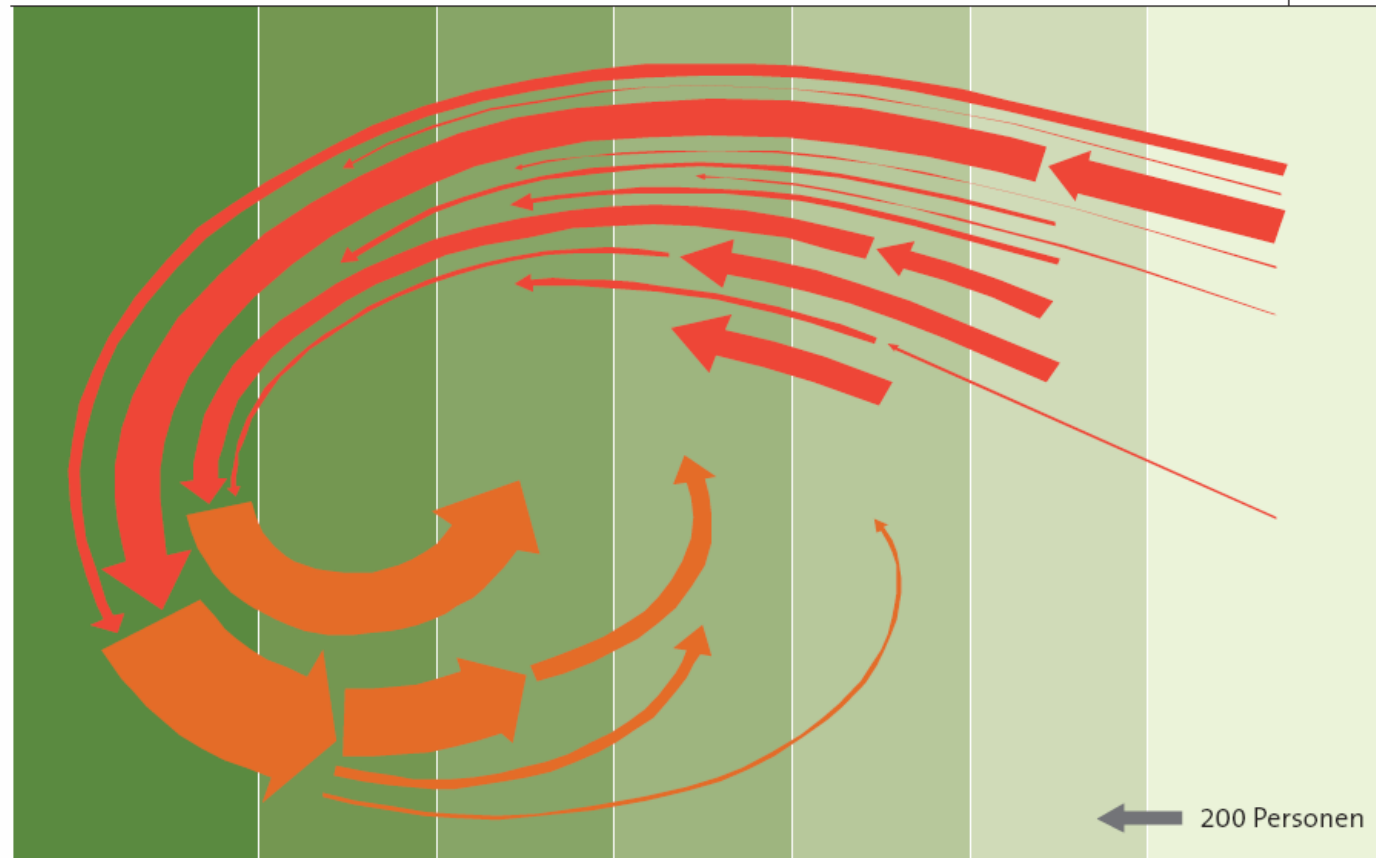
Quelle: nach R. Frey (2003), geändert

Urbanisierung: Was erleben wir heute?

Bilanz der Wohnsitzverlegungen im Zürcher Südost-Sektor

A_12

► Wirtschaftlicher Wohnsitz, Dezember 1995 – Dezember 2000



Kern-gemeinde

Innere Agglomeration

Äussere Agglomeration

Innerer Metropolraum

Äusserer Metropolraum

Innerer Berggürtel

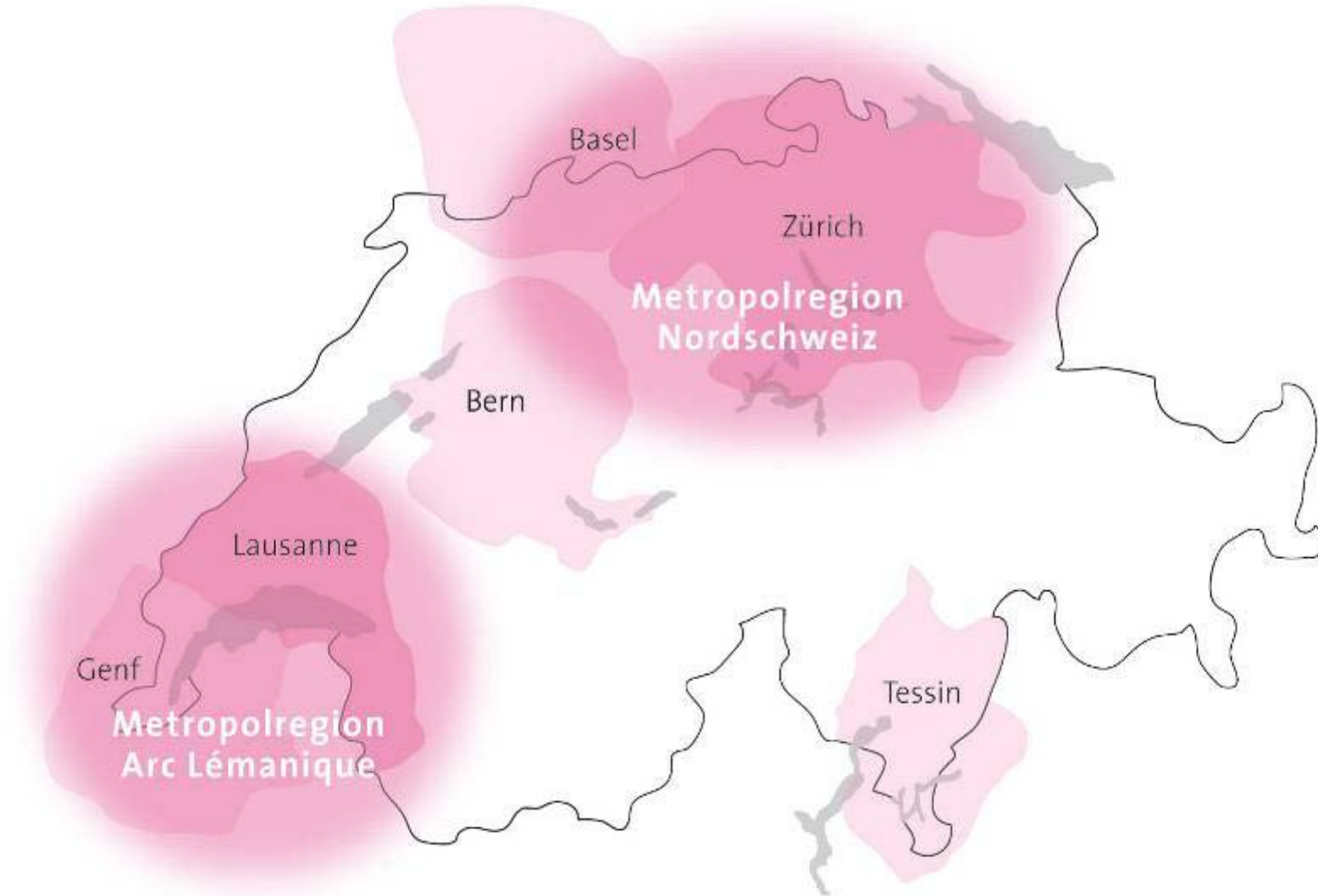
Äusserer Berggürtel

Quelle:
Statistik Stadt Zürich, 2007

Urbanisierung: Was erleben wir heute?

- Prozesse der Re-, Sub- und Periurbanisierung laufen simultan ab
- Herausbildung von polyzentralen Metropolitanräumen mit starken Zentren, angetrieben von
 - Wissensökonomie mit räumlichen Verdichtungswirkungen
 - Streben nach „Grundgütern“, z.B. Schulen, Gesundheit, Transport
 - Qualitäten des öffentlichen Raumes: Städtebau, Aufenthaltsqualität
 - Bedeutungsverlust peripherer Räume: Strukturwandel
- Konzentration von Bevölkerung und Wertschöpfung in diesen Metropolitanräumen

Urbanisierung: Was erleben wir in der Schweiz?



Thierstein et al. (2006). Raumentwicklung im Verborgenen.

Übersicht

1. Treibstoffpreiserhöhung: Wovon gehen wir aus?
2. Urbanisierung: Was erleben wir heute?
3. Mögliche räumliche Effekte: Was ist zu erwarten?
4. Thesen und Folgerungen für die Politik

Mögliche Effekte: Globale Ebene

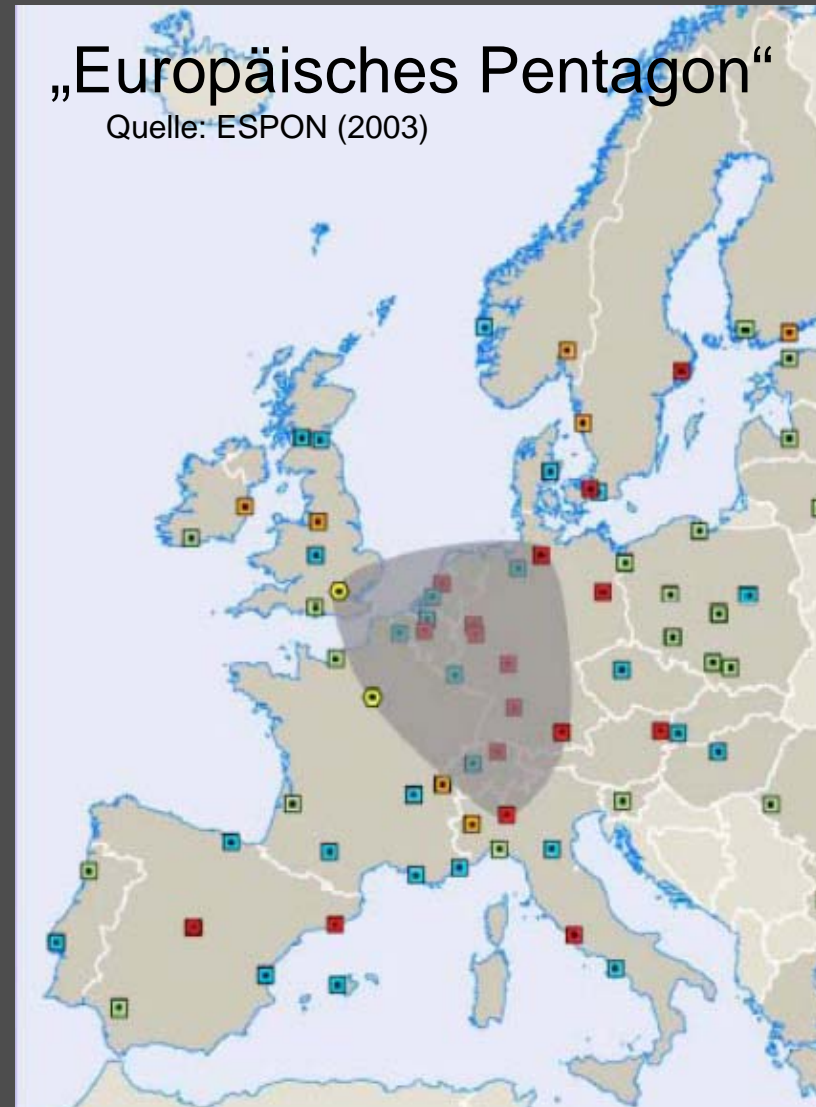
- Verteuerung von Geschäftsreisen (Flugverkehr)
 - Anhaltende Bedeutung von face-to-face-Kontakten in der Wissensökonomie
- ⇒ Weitere Konzentration der wissensintensiven Geschäftsprozesse auf „global cities“



Foto: Esch. Megacities (2008)

Mögliche Effekte: Europäische Ebene

- Verteuerung von Geschäftsreisen (Flug-, Bahn- und motorisierter Individualverkehr), Anstieg bei Bahnverkehr geringer
- Anhaltende Bedeutung von face-to-face-Kontakten in der Wissensökonomie
 - ⇒ Weitere Konzentration der wissensintensiven Geschäftsprozesse auf „Europäisches Pentagon“,
 - ⇒ Standorte mit Anbindung an High-Speed-Bahnsystem im Vorteil



Mögliche Effekte: Schweizerische Ebene

- Verteuerung der Pendlermobilität, Anstieg beim Bahnverkehr geringer
 - begrenzte Handlungsspielräume der öffentlichen Hand für Investitionen
 - Treiber der Dispersion, z.B. Bodenpreis bleiben bedeutend
 - Subventionen der Mobilität (ÖV und MIV) bleiben politisch opportun
 - Anpassungsmassnahmen: 3l-Auto, Hybrid-/ Elektroantriebe
- ⇒ Treibstoffpreise schaffen Vorteile für Standorte mit heute bestehender und geplanter guter Erreichbarkeit im Bahnverkehr
- ⇒ Treibstoffpreise wirken in geringem Masse verlangsamend auf Periurbanisierung, die sich aber weiter verstärken könnte (primär durch subventionierte Pendlermobilität ÖV und MIV)



Übersicht

1. Treibstoffpreiserhöhung: Wovon gehen wir aus?
2. Urbanisierung: Was erleben wir heute?
3. Mögliche räumliche Effekte: Was ist zu erwarten?
4. Thesen und Folgerungen für die Politik

Thesen: Treibstoffpreiserhöhungen...

These 1: ... verstärken Konzentration in ausgewählten Wissenszentren auf globaler Ebene

These 2: ... verstärken Konzentration an Standorten im „Europäischen Pentagon“, dabei Standorte mit guter Bahnerreichbarkeit im Vorteil

These 3: ... verstärken Urbanisierung in Gemeinden mit guter Bahnerreichbarkeit innerhalb der Metropolitanregionen der Schweiz; ... wirken geringfügig verlangsamend auf Periurbanisierung



Foto: Esch. Megacities (2008)

Folgerungen für die Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik

- Flughafengebühren im Auge behalten
- Anschluss Zürich, Basel und Genf an das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz
- Verdichtungspotenziale an Standorten mit guter bahnseitiger Erreichbarkeit klären und Flächen vorbereiten



Foto: Esch. Megacities (2008)

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Foto: M. Thoma (2005)

