

## Massiv weniger Treibstoffverbrauch nach Engpassbeseitigung oder ist die Lösung das Mobility Pricing

*Die Infra-Fachtagung am 16. Januar im KKL Luzern stand dieses Jahr unter dem Gesamthema «Hat die Strasse ausgedient?» und lockte insgesamt 840 Teilnehmer nach Luzern.*

**Wie jedes Jahr Mitte Januar laden die Verkehrswegbauer (vormals die Vestra) heute als Fachverband Infra die Bauwelt zu einer Tagung mit jeweils hochkarätigen Referenten ins KKL Luzern ein. Diese beleuchten zum jeweiligen Gesamthema spannende oder auch kritische Aspekte aus ihrem Wirkungsfeld. Diese präsentieren sie pointiert auch an der jeweiligen Medienkonferenz in den Mittagsstunden, wo sie sich auch unbequemen Fragen der Journalisten stellen. Baukader war dabei.**

Längst ist die Zeit vorbei, dass sich Strasse und Schiene quasi als Konkurrenten verstanden. Dies machen auch gerade die Verkehrsbauer an ihren Tagungen deutlich. Die Themen und Referenten verdeutlichen eindrücklich, dass heutige Gesamtverkehrsfragen erfordern, dass sich beide Mobilitätssysteme einander ergänzen. Die Fragen aber bleiben, wie sie und zu welchen Bedingungen sie betrieben und optimiert werden können.

### **Wirtschaftliche Bedeutung der Strasse**

Gerold Bühler, Präsident von economie-suisse, dem Dachverband der Schweizer Wirtschaft, eröffnete den Referentenreigen. Eine besondere Sprengkraft oder Vision verbreitete er nicht. Die Strassen und der Strassengüterverkehr seien die Pulsadern der Wirtschaft, der motorisierte Individualverkehr unser Nervensystem. Auch für die volkswirtschaftlich bedeutende Freizeit-Industrie stelle es daher eine der wichtigsten Komponenten dar. Economie-suisse folgerte daraus, dass erstklassige, möglichst engpassfreie Strasseninfrastrukturen für Wirtschaft und Gesellschaft von zentraler Bedeutung seien.

### **Engpassbeseitigungen kosten Milliarden**

11500 Stautunden summieren sich jährlich allein auf den Schweizer Autobahnen. Der volkswirtschaftliche Schaden

daraus geht in die Milliarden. Der Bund wendet seinerseits Milliarden zur Engpassbeseitigung auf Strassen und Schienen auf. Weil dies allein nicht genügt, prüft der Bundesrat nun Road Pricing-Modelle. Dagegen läuft die Wirtschaft quer und Gerold Bühler kündigte in Luzern «Widerstand mit aller Entschlossenheit» an. Dies sei «keine unnötige, kostentreibende Alimentierungsquelle und derartige fiskalische Fischzüge» müssten unterbunden werden.

### **Road Pricing wird zum Thema der Transporteure**

Ganz anderer Meinung ist Nils Planzer. Erstaunliches war von ihm als Verwaltungsratspräsident der gleichnamigen Transportgruppe zu hören. Zwar werde der Schwerverkehr auf der Strasse von vielen als Problem betrachtet, obwohl er für eine funktionierende Wirtschaft nicht wegzudenken sei. Planzer legte dar, dass dank grosser technologischer Fortschritte bei den Fahrzeugen sowohl die CO<sub>2</sub>- wie auch die Feinstaub-Emissionen im Strassengüterverkehr gegenüber 1980 um 40 bzw. 80 Prozent reduziert werden konnten. Planzer relativierte: Gegenüber 4 Millionen Personenwagen entfielen nur 60 000 Lastwagen. Die Personenwagen würden also den Stau verursachen.

Auch für Nils Planzer hat die bauliche Engpassbeseitigung erste Priorität. Er



sieht das Road Pricing als Mittel zur Stau-  
bekämpfung wesentlich differenzierter.  
Er schliesst ein über Finanzen gesteu-  
ertes Verkehrsmanagement, das alle Ver-  
kehrsträger mit einbezieht keineswegs  
aus. Mobility Pricing beinhaltet jedoch für  
ihn Road Pricing ebenso wie die Park-  
raumbewirtschaftung und die Tarife der  
öffentlichen Verkehrsmittel. «Der Perso-  
nenverkehr auf der Strasse ist zu billig»  
ist seine Meinung. An der LSVA-Rege-  
lung, die sich bewährt habe, sei seiner  
Ansicht nach fest zu halten. Die Ansich-  
ten von Planzer haben wohl einige Jour-  
nalisten dermassen beeindruckt, dass sie  
den Aspekt des Mobility Pricing und die  
Ansichten von Planzer fast zum alleinigen  
Schwerpunkt zur Berichterstattung der  
Infra-Tagung machten. Doch selbst der  
Nutzfahrzeugverband Astag meint zu  
dieser Frage; «Streng egoistisch» müs-  
ste der Verband Road Pricing unterstützen.  
Aber aus «Solidarität zum Kleingewer-  
be» werde der Verband diese Versuche  
wohl ablehnen. Road Pricing sei jedoch  
sei jedoch keineswegs ein «Haupt-  
kampffeld».

### **Der Gastgeber der Infra-Tagung hat keine Freude über Road Pricing**

Der Geschäftsführer des Fachverbands  
Infra, Benedikt Koch, erweist sich als kein  
Freund des Mobility Pricing. Zur Stau-  
entlastung sieht er eher «neue Lösun-  
gen» wie flexiblere Arbeitszeiten oder  
die Aufhebung des Nachtfahrverbots für  
Transitlasten. Damit wird er auf etwelchen  
Widerstand stossen. Berechtigterweise  
betont er die Notwendigkeit der Sub-  
stanzerhaltung der Strassen- und Schie-  
nenwege. Er pocht ebenso berechtigt auf  
die Beseitigung der Engpässe auf Schiene  
und Strassen. Koch zeigt sich aber auch  
sehr zufrieden mit dem enormen Ausbau  
von Lärmschutzwänden im Bereich von  
Strassen und Schienen, wenn auch wei-  
tere Ausbau diesbezüglich noch vonnö-

ten sei. Road Pricing sei erst dann eine  
Möglichkeit, wenn alle Umfahrungstras-  
sen realisiert worden seien.

### **Strassen intelligenter nutzen**

Weil weiteren Neu- und Ausbauten der  
Strassennetze enge räumliche und finan-  
zielle Grenzen gesetzt sind, muss nach  
dem Verkehrsexperten Matthias Rapp  
vermehrt über eine intelligentere Nut-  
zung der bestehenden Infrastruktur nach-  
gedacht werden. Mit Hilfe der Verkehrs-  
steuerung, mit Leitsystemen und auto-  
matisierten Kontrollen könnten die  
Strassenkapazitäten besser genutzt wer-  
den. Trotzdem würde dies nicht reichen,  
um die ungestillten Mobilitätsbedürfnisse  
abzudecken. Manche Probleme können  
auch aus seiner Sicht nur mit zusätzlichen  
Neu- oder Ausbauten der Verkehrsinfra-  
struktur gelöst werden. Gleichzeitig brau-  
che es aber auch die Einsicht, dass das Gut  
«Mobilität» an sich beschränkt ist. Rapp ist  
Leiter einer grossen Studie zu telemati-  
schen Verkehrsmanagementsystemen.

### **Neue Lösungen zur Bewältigung der Verkehrsspitzen**

Nach Michel Buro, Präsident des Fachver-  
bandes Infra, ist die Strasse heute für den  
Personen- und den Güterverkehr der  
wichtigste Verkehrsträger und wird dies  
auch in Zukunft bleiben. Aus seiner Sicht  
sind Strasse und Schiene als sich ergänzen-  
de Verkehrsträger zu betrachten und dür-  
fen nicht gegeneinander ausgespielt wer-  
den. Die Verkehrswegbauer setzen sich  
deshalb dafür ein, dass die Substanz der be-  
stehenden Verkehrsinfrastrukturen erhal-  
ten bleibt und Engpässe sowohl auf der  
Strasse wie der Schiene beseitigt werden.

### **Recycling im Strassenbau**

Dr. Hans-Peter Fahrni, Leiter Abteilung  
Abfall und Rohstoffe im Bundesamt für  
Umwelt BAFU, referierte über das The-  
ma Recycling im Strassenbau: Philoso-  
phie und Praxis im Widerspruch. Darü-  
ber werden wir in Baukader in der kom-

menden Ausgabe im März 2008 kommunizieren.

**Die beiden Referenten zum Projekt «Neugestaltung Bahnhofplatz Bern»**

Die beiden Referenten an der Infra-Tagung zum Thema Totalunternehmung im Bereich komplexer Bauprojekte sind im Artikel «Bahnhofplatz Bern, 4. Folge» in dieser Ausgabe thematisiert (siehe dort).

*Text und Fotos: Andreas Moning*



Referenten von links:  
 Dr. B. Koch, N. Planzer, M. Buro, Dr. H.P. Fahmi,  
 Dr. M. Rapp, H-P Wyss, L. Piffner

