

Beschränktes Gut Mobilität

Die Kapazitäten der Verkehrsinfrastruktur Strasse und Schiene sind laut Infra* ausgeschöpft. Würden alle bestehenden Strassenengpässe beseitigt, würde sich nicht nur der Treibstoffverbrauch der Nutzfahrzeuge senken lassen. Auch Staus würden zumindest reduziert.

Verschiedene Lösungsansätze der Verkehrsprobleme der Schweiz von zusätzlichen kostenpflichtigen Autobahnspuren über zeitabhängige Bilettpreise im öV, flexible Arbeitszeiten oder teilweise Aufhebung des Nachtfahrverbotes für den transitierenden Schwerverkehr und/oder für Baustellenfahrzeuge in Nationalstrassenbaustellen könnten

«Weil das Infrastruktursystem Schiene/Strasse marktverzerrend subventioniert wird, funktioniert es ökonomisch und ökologisch suboptimal.» Nils Planzer

zur Entlastung der Verkehrsmittel und -Infrastrukturen während der Hauptverkehrszeiten führen, so die Referenten der traditionellen Infratagung in Luzern (850 Teilnehmer). Thema: «Hat die Strasse ausgedient?».

«Die Netzvollendung (Autobahn) und die Beseitigung der Engpässe werden den Strassenverkehr wieder zum Rollen bringen», sagte Benedikt Koch, Geschäftsführer des Fachverbandes Infra. Der neu geschaffene Infrastrukturfonds soll zwar die Engpässe der Nationalstrassen beseitigen helfen, doch neben den Nationalstrassen gibt es auch bei den Hauptstrassen neuralgische Streckenteile, deren Kapazitätserweiterung konkret vorbereitet werden müsse. «Seien Sie aber nicht allzu euphorisch», bremste Koch. «Der Infrastrukturfonds wird nicht alle Probleme lösen können.»

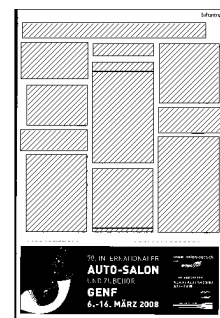
Road Pricing ungeeignet

Weil es an Geld fehlt, sollen innovative

Ideen her. Road Pricing gehört nicht dazu, «weil die Strassen in den Städten und Agglomerationen vor allem wegen des Durchgangsverkehrs überlastet sind». «Das Road Pricing hat mit dem Äquivalenzprinzip (der Benutzer trägt die Kosten der Infrastrukturbenutzung) nichts zu tun», sagte Gerold Bühler (Präsident Economiesuisse), «da es sich um eine unnötige und künstliche Behinderung des Strassenraums handelt, verbunden mit der Absicht, die entstehenden Verknappung fiskalisch zu nutzen und abzuschöpfen.» Im Sinne des Effizienzgedankens könne sich Economiesuisse aber vorstellen, dass der Bau und Unterhalt der Nationalstrassen teilweise privaten oder gemischtwirtschaftlichen Trägerschaften übertragen werden könne. Dasselbe gelte für Grossprojekte im Bereich kantonaler Hauptstrassen und in Agglomerationsgebieten.

Dreimal weniger Treibstoff

Auch Nils Planzer (Planzer Transport Gruppe, Dietikon) plädierte vor allem anderen dafür, «Engpässe zu bereinigen». Erst wenn das nichts nütze, könne man zum «mobility pricing» greifen, in das aber der öV eingebunden werden müsse. Der Lastwagen sei da aussen vor zu lassen, denn nicht das Nutzfahrzeug verursache Staus – 60'000 Lastwagen stehen in der Schweiz vier Millionen Pw gegenüber. Gäbe es keine Staus mehr, in denen ein Lastwagen ungefähr dreimal mehr Treibstoff



verbrennt als in Fahrt, könnte man teuren Treibstoff sparen. Apropos Kosten: Die Staukosten des Jahres 2005 beliefen sich auf geschätzte 1,5 Milliarden Franken. Und das wird nicht besser: Der Personenverkehr auf Strasse und Schiene soll bis 2030 um 15 bis 29 Prozent zunehmen, bei den Gütertransporten sind es in den nächsten 20 Jahren 32 bis 78 Prozent. Das Nachtfahrverbot aufzuweichen hält Planzer für «extrem sensibel», es gebe aber eine Ausnahme: den alpenquerenden Transitverkehr mit seinem starken Warenstrom. Hier müssten an den Zollschnittstellen Lösungen gefunden

**Der Fachverband Infra ist per 1. Januar 2007 aus der Fusion von fünf Fachverbänden der Bauwirtschaft hervorgegangen (darunter Vestra). Er vertritt die Interessen von rund 250 Mitgliedunternehmen.*

werden. «Die heutigen Umstände sind alles andere als tolerierbar.» Die Zollämter seien zu einer kreativen Zusammenarbeit bereit, nur bekämen sie keine Geldmittel vom Bund. Planzer verwies in diesem Zusammenhang auf die «sequentielle Öffnung» der Transitstrecken während der Nacht (Gartenschlauchsystem).

«Die Strasse hat keinesfalls ausgedient, denn sie kann noch intelligenter genutzt werden», erklärte Matthias Rapp, Experte für Verkehrsplanung und Verkehrstelematik. «Intelligente Strassen, intelligente Fahrzeuge und intelligente Verkehrsregeln werden uns erlauben, auf dem bestehenden Strassennetz noch mehr Verkehr noch sicherer zu bewältigen. Manche Probleme können aber nur mit zusätzlichen Neu- und Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur gelöst werden – mit der Einsicht, dass das Gut Mobilität an sich beschränkt ist.» (hps)