

**Sperrfrist:
10. Oktober 2005
13.30 Uhr**



Es gilt das gesprochene Wort

**Mediengespräch vom 10. Oktober 2005
Verkehrsmanagement zur Verflüssigung des Strassenverkehrs**

Beurteilung von Verkehrsmanagement-Massnahmen aus Sicht der Wirtschaft

Vorstellen der Grundzüge des economisesuisse-Papiers
Dr. Christoph Juen, Direktor hotelleriesuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Aus der geschilderten Problemstellung drängen sich Massnahmen zur Verflüssigung des Strassenverkehrs auf. Die wirtschaftspolitische Herausforderung ist also nicht mehr, ob etwas getan werden müsse, sondern was und wie. Eine Arbeitsgruppe der Verkehrskommission von economisesuisse hat diese Fragen aufgegriffen. Das entsprechende Positionspapier liegt nun vor.

Die Fragestellung ist sehr komplex. Patentrezepte gibt es nicht. Beim Strassenverkehrsnetz handelt es sich um so genannte Kollektivgüter. Hier spielt staatliches Handeln eine zentrale Rolle. Im Zielbereich liegen nicht nur die Ziele der Wirtschaft, sondern auch die Ansprüche der Umwelt und der nachhaltigen Entwicklung. Allerdings kommt einem Grundsatz ein überragender Stellenwert zu: Das Recht, die Strassenverkehrsinfrastruktur frei wählen und gebührenfrei benützen zu können. Aus diesem „Bürgerrecht“ lässt sich in erster Priorität ein gezielter, nachfrageorientierter Ausbau des Strassenverkehrsnetzes ableiten, um die ständig steigende Nachfrage nach Mobilität zu befriedigen. Aber nicht alles Wünschbare ist auch finanzierbar. Dazu kommen politische Opportunitätsüberlegungen, welche einem zügellosen Ausbau ebenfalls Grenzen setzen.

Die Schranken zur Realisierung des Ausbaupostulats öffnen also gezwungenermassen Überlegungen über flankierende Massnahmen zum Verkehrsmanagement, also Massnahmen zur intelligenten Organisation des Betriebs des vorhandenen Strassennetzes. Aber welche? Die Beantwortung dieser Frage ist das Kernstück des vorliegenden Positionspapiers. Alle denkbaren flankierenden Verkehrsmanagement-Massnahmen werden in einer Auslegeordnung dargelegt. Sie sind nicht nur auf die erwartete Wirkung zur Lösung der Stauproblematik zu bewerten. Ein gleich gelagertes Selektionskriterium ist die Eingriffsintensität in die freie Verkehrsmittelwahl.

Die systematische Sichtung ergibt drei Gruppen von Massnahmen. Sie können in der Reihenfolge der aufsteigenden Eingriffsintensität wie folgt gegliedert werden:

1. Informations-technische Massnahmen: Wir denken dabei an Verkehrsinformationen, an Fahrzeuglenkerunterstützung und Verkehrslenkung.
2. Nachfragebeeinflussung mit preislichen Massnahmen. Hier stehen verschiedene Modelle des Value Pricing im Vordergrund.
3. Nachfrageregulierung über eine Mengenbeschränkung: Diese Diskussion fokussiert die Verkehrsleitung und Verkehrssteuerung wie etwa Fahrberechtigungen, Dosieranlagen etc.

Im politischen Diskurs genießt das Schlagwort vom „Road Pricing“ einen hohen Stellenwert. Damit können allerdings die unterschiedlichsten Ziele eingepackt werden. Die Zielorientierung ist deshalb in der Debatte stets offen zu legen: Wollen die Promotoren mit einem solchen Instrument wirklich zur Verkehrslenkung beitragen, oder stehen vielmehr die Finanzierung von Infrastrukturen oder der Umweltschutz im Vordergrund? Um eine Erkenntnis kommen wir in jedem Fall nicht herum: „Eines für alle“ geht nicht! Beim Kapitel über die Nachfragebeeinflussung mit preislichen Massnahmen hinterfragt dieses Papier deshalb konsequenterweise, ob und welche Varianten eines „Value Pricing“ für eine optimalere Nutzung des vorhandenen Strassennetzes in Frage kommen können.

Welche Schlussfolgerungen lassen sich aus dieser umfassenden Auslegeordnung ziehen?

Beginnen wir mit einer Präambel:

- Die Kapazität des bestehenden Strassennetzes stösst punktuell an Grenzen. Die staubedingten volkswirtschaftlichen Kosten haben die Milliardengrenze längst überschritten. Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs drängen sich auf.

Zu den möglichen Massnahmen ist aus Sicht der Wirtschaft Folgendes festzuhalten:

1. Primär ist die Verkehrsinfrastruktur bedarfs- und benützergerecht auszubauen. Der Ausbau hat nach klaren Rentabilitätskriterien (finanziell, betriebs- und volkswirtschaftlich) zu erfolgen. Der Strassenunterhalt ist rasch, möglichst in den Randzeiten und ohne Behinderungen des Verkehrs auszuführen.
2. Die negativen Stauauswirkungen sind ergänzend durch die intelligente Organisation des Betriebs des vorhandenen Strassennetzes, d.h. durch Verkehrsmanagement-Massnahmen zu reduzieren oder zu kompensieren.
3. Das Verkehrswachstum und die Notwendigkeit von Verkehrsmanagement-Massnahmen machen mittel- und längerfristig den punktuellen Ausbau der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen unumgänglich.

4. Aufgrund der mehr oder weniger ausgeprägten Eingriffe der flankierenden Massnahmen in die Wirtschaftsfreiheit sind solche flankierenden Massnahmen vor ihrer Einführung auf ihre Verhältnismässigkeit hin zu prüfen. Es dürfen nur so viele Eingriffe vorgenommen werden, wie nötig sind, um den Verkehr zu verflüssigen. Ein punktuelles, dynamisch ausgestaltetes Value Pricing kann, unter Berücksichtigung der aufgeführten Grundsätze, ein geeignetes Instrument sein.

5. Ein dauerhaftes landesweites und flächendeckendes Value Pricing eignet sich nicht als Verkehrsmanagement-Massnahme. Besteht die Absicht, ein solches Instrument als Lenkungsabgabe zur Schadstoffreduktion oder als alternative Finanzierung der wirtschaftlichen Kosten des Strassenverkehrs in Betracht zu ziehen, ist es entsprechend im finanz- resp. umweltpolitischen Zusammenhang zu diskutieren. Als Finanzierungsinstrument würde es eine Anpassung der heutigen Finanzierungssystematik des Verkehrs bedingen und wäre strikt fiskalquotenneutral umzusetzen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!