

Rezepte gegen den Verkehrskollaps in der Region

Sehr geehrte Damen und Herren

„Rezepte gegen den Verkehrskollaps in der Region“ das ist ein vielschichtiges Thema. Und es betrifft nicht nur die Verkehrsplaner sondern auch die Wirtschaft und das Verkehrsverhalten von jedem einzelnen von uns. Deshalb erlaube ich mir, nicht auf einzelne bauliche Massnahmen vertieft einzugehen sondern mich zu Ursachen, Zusammenhängen und möglichen systemischen Lösungen zu äussern.

Eine Verkehrspolitik soll nicht nur Nachfrage orientiert Symptome bekämpfen. Sie soll auch mit der Raumpolitik gekoppelt werden. Nur so kann man die Ursachen von Verkehrsüberlastungen angehen. Oder wie Bundesrätin Leuthardt äusserte:

1. Folie BR DL

„Mobilität lässt sich nicht mit einfach mehr Schiene und Strasse bewältigen. Auch fünf Minuten schneller von Basel nach Zürich oder Bern – auch das bringt nichts. Es braucht eine Vernetzung mit der Raumpolitik“ und eine Grenzen übergeordnete Raum- und Verkehrspolitik und –planung.

Denn: **Verkehrsaufkommen entsteht unter anderem durch:**

- a) Bevölkerungswachstum generell
 - b) durch Anreize für dezentrales Siedlungswachstum
 - c) durch Pendlerströme bedingt durch die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort
 - d) fehlende Anreize zur zeitoptimierten Nutzung von Verkehrsträgern
 - e) und durch falsche Anreize zur Nutzung einzelner Verkehrsträger
- ... Ich komme auf die einzelnen Punkte noch zu sprechen.

Sehen wir uns zuerst die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung an:

2. Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung in der Region (funktionaler Raum)

- Wir leben in einem stark fragmentierten Raum:

Das heisst: es existieren dadurch viele unterschiedliche Standortbedingungen für Wohnen und Arbeiten. Und jeder sucht seinen optimalen Standort, gemessen an den eigenen Bedürfnissen. Für Unternehmen sind vielfach jedoch andere Rahmenbedingungen massgebend als für die wohnende Bevölkerung. Das hat zur Folge, dass man meist nicht dort arbeitet wo man wohnt. Dies führt zu einer Zersiedelung, welche wiederum zu mehr Verkehr führt. In diesem stark fragmentierten Raum wären eine grenzübergreifende Siedlungs- und Verkehrsplanung überaus sinnvoll – aber sicherlich nicht einfach zu realisieren und eine langfristig ausgerichtete Massnahme.

Sehen wir uns zur Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung ein paar eindrückliche Zahlen an:

3. 40'000 Basler ins Umland gezogen

Wie die Grafik des BFS zeigt, sind allein in den letzten 40 Jahren über 40'000 Basler ins Umland gezogen. Diese Zahl bezieht sich nur auf die Verschiebungen der Wohnbevölkerung innerhalb der beiden Basler Kantone! Dazu kam zusätzlich ein Bevölkerungswachstum:

4. Bevölkerungswachstum Nordwestschweiz

In einer metrobasel Studie zur Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung gehen wir von einer Zunahme der Bevölkerung in unserer Region, in den nächsten 20 Jahren, von zwischen 60'000 bis 200'000 Personen aus. Die Anzahl Beschäftigte wird voraussichtlich um 22'000 bis 124'000 Personen zunehmen. Der Zuwachs ist fast das Doppelte an Personen, als wir heute Grenzgänger haben.

Dass ein Bevölkerungszuwachs zu mehr Pendlerströmen führt ist naheliegend. Was sind jedoch die wichtigsten Treiber dafür?

1. Wir sind viel mobiler geworden

2. Die wenigsten Leute wohnen in Gehdistanz zu ihrem Arbeitsplatz, denn in der Agglomeration und „auf dem Land“ gibt es noch günstigere Landpreise und Wohnraum, welche sich auch jüngere Personen und Familien leisten können. Damit wird die Zersiedelung in ländlichen oder dezentralen Gebieten begünstigt, was zu mehr Pendlerverkehr führt, als eine Bevölkerungszunahme in der Kernstadt.

Eine Zersiedelung führt insbesondere zu mehr MIV, denn ländliche Gebiete sind vielfach weniger gut durch den ÖV erschlossen als die Zentren. Oft sind zudem die arbeitstätigen Partner mit zwei Autos unterwegs, was wiederum mehr Verkehr verursacht.

Fazit: Ohne Lenkung der Siedlungsentwicklung kommt es zu weiterem und erhöhtem Verkehrswachstum und zu einer stärkeren Beanspruchung der Verkehrsinfrastrukturen.

5. Pendlerströme 2030

Sehen wir uns einmal die einzelnen Pendlerströme an, dann sehen wir, dass diese hauptsächlich zwischen Umland und städtischem Zentrum, sowie in kleinerem Masse auch im Fricktal mit seinen Life Science-Produktionsstätten und Logistikcentren bestehen. In dieser Grafik erfasst ist natürlich nicht nur der Arbeitsweg sondern auch andere Personenfahrten, insgesamt heute weit über 300'000 täglich in unserer Region. Allein die Osttangente der Autobahn befahren täglich etwa 110'000 Fahrzeuge. Tendenz steigend.

Sicherlich könnten viele Fahrten vermieden werden:

- Anstatt alleine im Auto zur Arbeit zu fahren könnten Fahrgemeinschaften die Anzahl Autos in der rush hour und damit das Verkehrsaufkommen reduzieren, respektive die Passagierzahl von ÖV-Nutzern in den Stosszeiten verringern. Roche hat beispielsweise ein solches Mobilitätskonzept eingeführt, das hier an einem der letzten bbf-Herbstanlässe vorgestellt wurde. Mit solchen Konzepten kann die Wirtschaft zur Reduktion des Verkehrsaufkommens beitragen. Es sind dennoch nur drei Tropfen auf einen heissen Stein: Denn
- Die Mobilität wächst schneller als die Bevölkerung und die Wirtschaft
- Und: Baut man Verkehrsinfrastrukturen aus und verkürzt damit die Reisezeit, führt dies wiederum zu längeren Pendlerdistanzen. Wir bewegen uns damit im Kreise.

Die Lenkung der Verkehrsentwicklung über die Siedlungspolitik ist somit unumgänglich. Sie lässt sich aber nur langfristig umsetzen. Es braucht unbedingt auch andere Massnahmen, um die Überlastung von Bahn- und Strasseninfrastrukturen kurz- und mittelfristig zu verringern:

Es braucht auch ökonomische Anreize!

Denn..

.. ohne neue Anreizsysteme wären überfüllte, öffentliche Verkehrsträger zu Stosszeiten weiterhin Normalität und stundenlange Staus auf den wichtigsten Strassen-Verkehrsachsen alltäglich. Zudem würden die Kosten der Verkehrsinfrastrukturen aus dem Ruder laufen.

- Wo müssen wir ansetzen, welches sind die falschen Anreize in der Verkehrspolitik?

6. Überlastung Bahnverkehr

Sehen wir uns dazu zuerst die Auslastung beim Bahnverkehr an:

- Klar ersichtlich ist, dass die Bahninfrastrukturen nicht ausgeglichen genutzt werden sondern vor allem zu den Stosszeiten. Es ist aber ein Unsinn, diese sehr teuren Infrastrukturen auf die Spitzenauslastungen auszurichten und entsprechend auszubauen – und es ist schlicht kaum finanzierbar.

7. Verkehrsdichte auf dem Nationalstrassennetz

Auf dem Nationalstrassennetz ist das Verkehrsaufkommen ähnlich. Insbesondere um und zwischen den grossen Zentren kommt es in den Stosszeiten regelmässig zu einem hohen Verkehrsaufkommen und zu Staus.

Wie könnten diese reduziert werden?

8. Ökonomische Strukturfehler der Verkehrspolitik

Wir haben ein hochwertiges Verkehrssystem, das jedoch zunehmend an seine Belastungsgrenzen stösst und sehr teuer ist. Die Gesamtkosten des Strassenverkehrs betragen gemäss Bund etwa 70,5 Mrd. Franken, diejenigen des Schienenverkehrs etwa 11,4 Mrd. jährlich.

Die hohen Kosten und die Übermobilität sind teilweise hausgemacht: durch Subventionierung

- Bei der **Bahn** beträgt der Kostendeckungsgrad gerade mal 41 %.
- Auch die **Strasse** hat mit ca. 70 % keine volle Kostendeckung, wenn man die externen Kosten miteinbezieht.
- Zudem können Pendler Steuerabzüge von 1,8 Mrd. Fr./pro Jahr geltend machen, was zusätzlichen Subventionen der Verkehrsträger entspricht.

- die heutige Lösung bis heute heisst: **Kapazitätsausbau oder Stau.**
- **Es fehlt eine Preisdifferenzierung** zu Stosszeiten, wo es zu Kapazitätsengpässen kommt. Die Verkehrsträger sind rund um die Uhr gleich teuer.
- Dabei sollten auch in der Verkehrspolitik marktwirtschaftliche Regeln gelten: erhöhte Preise bei grosser Nachfrage oder Knappheit. Damit könnten Spitzen geglättet werden.
- Der Kapazitätsausbau erfolgt zudem vielfach nach regionalen Wunschlisten. **Investitionsentscheide sind oft politisch motiviert.**
- Vielfach fehlen auch Priorisierungen von Projekten nach einer Kosten-Nutzen-Analyse.

So wird gegen die Kostenwahrheit und das Verursacherprinzip verstossen!

9. Teufelskreis der Schweizer Verkehrspolitik

Wir befinden uns in einem Teufelskreis: Je mehr der Kapazitätsausbau subventioniert wird und je mehr leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen im bestehenden System zur Verfügung stehen, desto mehr wächst die Mobilitätsnachfrage.

Welche Lösungsansätze gibt es?

10. Mobility Pricing im Strassenverkehr

- Mobility Pricing im Strassenverkehr gibt es bereits seit 2001: die LSVA, die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, ein technisch schlankes System. Sie richtet sich nach dem Verursacherprinzip: der gefahrenen Strecke – den Emissionen und dem Gewicht.

Die LSVA schafft Anreize zur Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene und generiert Einnahmen von jährlich ca. 1,5 Mrd. Fr., welche in Infrastrukturinvestitionen fliessen.

- weitere erfolgreiche Beispiele von Mobility Pricing sind:
 - ... die Tunnelmaut in Österreich zur Kostenbeteiligung an besonders teuren Verkehrs-Infrastrukturen
 - ... oder die City-Maut in Stockholm: Die Fahrt in die Stadt ist seit 2007 gebührenpflichtig, und während den Stosszeiten ist die Gebühr erhöht. Damit konnten die Staus bis um die Hälfte reduziert werden

- Für die Schweiz könnte ein **Mobility Pricing schrittweise eingeführt** werden:
kurzfristig: durch eine Erhöhung der Benzinsteuern und des Vignettenpreises
mittelfristig: durch eine Tunnelmaut, z.B. beim Gotthard und weiteren teuren Tunnelbauten oder durch eine Citymaut in den grössten Städten.
langfristig: durch eine National-Strassenmaut

11. Massnahmen im Bahnverkehr/ÖV sind:

- **kurzfristig** könnte zudem das Senioren-GA durch ein „Talzeiten-GA“ ersetzt werden und höhere Billetpreise während der Rush-Hour verlangt werden.
- **mittelfristig** könnte das GA abgeschafft und das Electronic-Ticketing eingeführt werden. Dieses System existiert bereits erfolgreich in Holland.

Damit würde dem Verursacherprinzip gerechter Rechnung getragen werden, und eine höhere Eigenfinanzierung der teuren Infrastrukturen erreicht.

12. Weitere Überlegungen zu Reformen in der Verkehrspolitik sind: ...

1. Die Preiserhöhungen im Verkehr sollen **fiskalisch neutral** sein, sie müssen von proportionalen Steuersenkungen begleitet sein.
2. Es braucht geschlossene Finanzierungskreisläufe durch separate Fonds
3. Es braucht eine Synchronisierung von Strasse und Schiene bei den Reformen, denn beide Systeme stossen bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen.
4. Die Nachteile des Mobility Pricing müssen minimiert werden: d.h. **keine** zu komplexen Tarifsyste, und einen Tarifdschungel vermeiden
5. Natürlich müsste die Umsetzung schrittweise erfolgen, um politisch akzeptiert zu sein und um den Nutzern Zeit zu geben, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern.

- **Ist nun Mobility Pricing ungerecht?** Der Status quo ist ebenso ungerecht: die Benutzer wälzen die Kosten ihres Mobilitätsverhaltens einfach auf die Allgemeinheit ab. Und Preisdifferenzen gibt es bereits im Flugverkehr, in der Hotellerie und im Tourismus.

13. Lösungsansätze zusammengefasst

Zusammenfassend möchte ich folgende Rezepte gegen den Verkehrskollaps propagieren:

1. Beim Wohnen

- Als langfristige Massnahme: **Verdichtet in Zentren bauen** und damit in unmittelbarer Nähe von ÖV-Anbindungen. Denn: **Wohnen und Arbeiten** sollten näher beieinander liegen
- Mittelfristig sollte der stark zunehmenden, beanspruchten Wohnfläche pro Person, in m² entgegengewirkt werden; z.B. durch entsprechende Malussteuern, welche die Besteuerung des Eigenmietwertes teilweise ersetzen würden.

2. Verkehr: Bei den Verkehrsträgern müssen **ÖV-Angebote hohe Priorität** haben: z.B. die Takterhöhung der S-Bahn in Stosszeiten oder die Erweiterung der Bahninfrastruktur im Fricktal auf Doppelspur.

- Es braucht auch eine bessere Erschliessung durch den ÖV am Siedlungsrand der Kernagglomeration, und begleitend dazu Park & Ride-Möglichkeiten: den viele der etwa 65'000 Pendler sind auf der Strasse unterwegs.
- Es gilt falsche Anreize in der Verkehrspolitik, wie beispielsweise die **massiven Subvention** von einzelnen Verkehrsträgern oder die **Steuerabzüge für das Pendeln** zu beheben.
- Es braucht Anreize für die **zeitoptimierte Nutzung** von Verkehrsträgern
- Und es braucht mehr **Kostenwahrheit**: das heisst, die Kosten sollen nach dem Verursacherprinzip belastet werden.

3. Bei den **baulichen Lösungen** zur Entlastung der Verkehrsinfrastrukturen ist

- die Realisierung des **Herzstück** zentral für unsere Region
- Wir brauchen zusätzlich **tangentiale Verbindungen** wie die Südumfahrung
- Wir brauchen den **Rheintunnel und die Erweiterung der Osttangente**
- Wir brauchen die **Verlängerung** von ÖV-Linien auch über die Grenzen
- Wir brauchen eine **Entflechtungen** von ÖV, MIV und Langsamverkehr
- und kurzfristig eine spezielle, kostenpflichtige **Spur auf Autobahnen** für den Arbeitsverkehr

14. **Schlussfolgerungen zu Rezepte gegen den Verkehrskollaps**

Meine Damen und Herren,

- **Verkehrspolitisches Umdenken ist überfällig**, denn der Problemdruck, wie Staus und überfüllte Züge, wächst. Allein mit baulichen Massnahmen ist dem

Verkehrskollaps generell und speziell in unserer trinationalen Region langfristig nicht beizukommen.

- Deshalb braucht es eine **Verknüpfung von Siedlungs- und Verkehrspolitik**.

Insbesondere braucht es eine überregionale und grenzen-übergreifende hoheitlich befugte Planungsinstitution.

- Es braucht zusätzlich eine **anreizorientierte Verkehrslenkung**

- Und es braucht die **Kostenwahrheit** und eine **Preisdifferenzierung**: es braucht **das Mobility Pricing**

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit