

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



Es gilt das gesprochene Wort

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

Alle Lösungen sind zu prüfen, allerdings in einer logischen Reihenfolge

Michel Balestra, Direktor von Balestratic und Präsident der Genfer Handels- und Industriekammer

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich darf Ihnen nachfolgend das Positionspapier von economisesuisse zur Verflüssigung des Strassenverkehrs vorstellen.

Zuvor möchte ich jedoch kurz auf die Probleme eingehen, die wir in der französischen Schweiz kennen. Einige Westschweizer Kantone haben noch verschiedene Lücken im Nationalstrassennetz. Darüber hinaus haben die Unterhaltsarbeiten am Tunnel von Glion auf der A9 tägliche Staus verursacht, die zu Wartezeiten von zeitweise bis zu zwei Stunden auf der einzigen Autobahnverbindung zwischen dem Wallis und der übrigen Schweiz führten. Diese Bauarbeiten, deren Notwendigkeit unbestritten ist, haben uns folgendes gezeigt: Zum einen haben die Staus für einige touristische Regionen wirtschaftlich negative Folgen gehabt. Zum anderen haben sie die Einrichtung einer sehr umfassenden Informations-Website sowie die Berichterstattung in den Medien bewirkt. Hingegen hat bei den Pendlern nur eine sehr begrenzte Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr stattgefunden.

Die Stadt, aus der ich komme – Genf – hat die längsten Stauzeiten der ganzen Schweiz. Für diese Situation lassen sich mehrere Gründe anführen. Beispielsweise die hohe Motorisierungsrate der Bevölkerung oder die grosse Anzahl an Pendlern, die mit dem Auto zur Arbeit fahren. Zu einem grossen Teil trägt aber auch eine weiterhin ungenügende Verkehrsinfrastruktur (Überquerung des Genferseebeckens, dritte Autobahnspur Lausanne-Genf) zu dieser Problematik bei. Diese Lücken sind umso bedauerlicher, als der Bundesrat anlässlich der Volksabstimmung über die Erhöhung des Treibstoffzolls um 20 Rappen die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes für 2005 versprochen hatte.

Doch kommen wir nun auf die allgemeinen Schlussfolgerungen von economisesuisse zu sprechen. Diese lassen sich in 5 Punkten zusammenfassen:

1. Ausbau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur entsprechend der Nachfrage und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer.

Es handelt sich hier um einen der wichtigsten Punkte. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss sich sowohl in finanzieller als auch in operationeller und wirtschaftlicher Hinsicht streng an den Bedürfnissen und an klaren Kriterien orientieren. Die Unterhalts- oder Ausbauarbeiten müssen möglichst in verkehrsarmen Zeiten ausgeführt werden, um die Verkehrsteilnehmer und den Verkehr so wenig wie möglich zu behindern. Staus und stockender Verkehr können dadurch vermindert werden.

Erst in zweiter Linie wird - ergänzend und nur soweit unvermeidlich - auf zwingende interventionistische Massnahmen steuerlicher oder regulatorischer Natur zurückgegriffen.

2. Optimale Nutzung des Verkehrsnetzes

Eine Erweiterung des Netzes ist aus politischen, finanziellen oder raumplanerischen Gründen nicht immer möglich. Hingegen ist es möglich, das Verkehrsnetz optimaler zu nutzen. Vor dem Hintergrund der Unmöglichkeit einer Kapazitätserweiterung empfiehlt es sich daher, die verschiedenen möglichen Massnahmen zu prüfen, die von Verkehrsinformationen über Fahrzeuglenkerunterstützung oder die dynamische Signalisation bis hin zu Gebührenerhebung und Dosieranlage reichen. All diese Massnahmen sind mehr oder weniger zwingend und daher auch mehr oder weniger effizient.

3. Punktueller Ausbau des Verkehrsnetzes

Machen wir uns keine Illusionen: Sollte sich das demografische und wirtschaftliche Wachstum fortsetzen – was ja wünschenswert ist -, so wird auch der Strassenverkehr entsprechend weiter zunehmen. Diese Entwicklungen dürften mancherorts kurz- oder langfristig zu einem neuen Bedarf an Infrastrukturen führen. Es ist daher unmöglich zu garantieren, dass der Ausbau des Strassennetzes eines Tages endgültig abgeschlossen ist, denn die Wirklichkeit holt uns immer wieder ein.

4. Verhältnismässigkeit

Wurde bisher die Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer durch die Staus unberechenbar begrenzt, so wird mit den Verkehrslenkungsmassnahmen auch noch deren persönliche Freiheit beschnitten. Eine massvolle Einführung erlaubt aber immerhin, die Bewegungseinschränkungen berechenbarer und geordneter zu machen. Die Stabilität des Verkehrsnetzes würde dadurch verstärkt und die Stauzeiten verkürzt. Eine steuerliche Massnahme müsste Hand in Hand mit einem erkennbaren Mehrwert gehen: Zahlt der Verkehrsteilnehmer für die Benützung der Strasse, so muss er dafür eine Gegenleistung erhalten und Zeit gewinnen. Es empfiehlt sich daher, vor der Einführung einer «zwingenden» Massnahme, deren Folgen gut abzuwägen. Verhältnismässigkeit ist die Devise: Die Massnahmen, die zum Ziel haben, den Verkehrsfluss zu verbessern, sind auf das unbedingt Erforderliche zu beschränken.

5. Die Verkehrsmaut sind nicht das A und O des Verkehrsmanagements

Das «Road Pricing» ist nicht die Lösung für die Probleme im Strassenverkehr.

Sollte diese Massnahme dennoch ergriffen werden, so müssen deren wirtschaftliche, finanzielle und ökologische Auswirkungen genau geprüft werden. Die Ziele dürfen dabei nicht verwechselt werden: Das «Road Pricing» ist ein Mittel, das der Verkehrslenkung und nicht der Finanzierung des Strassenbaus oder der Abgasreduzierung dient. Aus finanzieller Sicht ist eine weitere steuerliche Belastung des Strassenverkehrs nicht zu verantworten. Das «Road Pricing» dürfte dem Staat voraussichtlich zusätzliche Steuereinnahmen bringen. Ist dies der Fall, so sollten im Gegenzug andere Steuern und Abgaben im Transportbereich abgeschafft sowie eine steuerneutrale Umsetzung ermöglicht werden.

Die Schweiz braucht wirtschaftliches Wachstum, um zu ihrem finanziellen Gleichgewicht zurückzufinden. Die Schaffung von Arbeitsplätzen und von Verkehrsinfrastrukturen ist eine der unverzichtbaren Rahmenbedingungen für eine harmonische Entwicklung unseres Landes.