

Sperrfrist:
10. Oktober 2005
13.30 Uhr

Es gilt das gesprochene Wort

Mediengespräch vom 10. Oktober 2005
Verkehrsmanagement zur Verflüssigung des Strassenverkehrs

Einleitung

Verkehrsbelastung Agglomeration, Volkswirtschaftliche Kosten von Staus
Andreas W. Keller, Chairman Diethelm Keller Holding AG, Präsident der Zürcher
Handelskammer, Vorstandsmitglied von economiesuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Verkehrswachstum ist weltweit ungebremst, auch in der Schweiz. Dafür gibt es verschiedene Gründe.

Die Mobilität hat zugenommen: Breite Schichten besitzen ein Auto und nutzen dieses auch für den Freizeitverkehr. Die Zersiedelung, also die dezentrale Siedlungsstruktur, spielt ebenfalls eine Rolle. Deshalb ist auch die berufliche Mobilität gestiegen: Arbeitswege sind länger geworden. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist in der Schweiz zwar hoch, aber Verkehrsbedürfnisse werden trotzdem in erster Linie durch den motorisierten Individualverkehr befriedigt; mehr als 43 Prozent aller Arbeitswege werden im Auto zurückgelegt. Ohne Pendler würde die Schweizer Wirtschaft stillstehen. Die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft führt zu zusätzlichen Transportbedürfnissen im Güterverkehr, auch international. Die Schweiz ist ein Transitland und hat im Herzen Europas eine Drehscheibenfunktion. Die Bedeutung der Transitachsen ist dabei noch gestiegen.

Die Ausbaumöglichkeiten des Strassen- und Schienennetzes sind aber räumlich, finanziell und politisch begrenzt. Die Schweiz ist flächenmässig ein kleines Land und die finanzielle Schieflage des Bundes erlaubt keine Extravaganzen.

Wer unter der Verkehrsbelastung am meisten leidet sind die Agglomerationen. In den Ballungsräumen sind die negativen Auswirkungen der starken Mobilitätsnachfrage besonders markant (Staus, Luftverschmutzung, Lärmbelastung). Speziell betroffen ist das Dreieck Zürich/Winterthur – Basel – Bern sowie die Region Lausanne / Genf sowohl beim Strassen- als auch beim Bahnverkehr. Die alltäglichen Verkehrsmeldungen berichten von kilometerlangen Staus in den Hauptverkehrsachsen. Den berühmtesten Stau der Schweiz, denjenigen auf der A1 vor dem Baregg-Tunnel, konnte man jetzt mit einer dritten Röhre beheben. Aufgrund des vermehrten Verkehrsaufkommens ergeben sich jedoch bereits neue Engpässe. Im Falle des Gubrist-Tunnels versucht man jetzt den Blechlawinen mit Hilfe von

Verkehrsmanagement-Massnahmen wie Tropfenzählern beizukommen. Auch gewisse Teile der Westschweiz sind im Strassenverkehr überlastet (vergleiche Netzbelastungskarten an). Herr Michel Balestra wird mehr zu dieser Thematik sagen.

Die Schweiz hat in den letzten Jahrzehnten grosse Anstrengungen zur Modernisierung des Verkehrsnetzes unternommen. Gesamthaft gesehen verfügt sie über eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Punktuell stösst die Infrastruktur jedoch an ihre Grenzen. Zunehmend wird dies auch ein Problem für die Wirtschaft. Mit der Überlastung nehmen Verkehrssicherheit, Zuverlässigkeit und die Erreichbarkeit ab. Die Wirtschaft ist aber auf einen flüssigen Güter- und Personenverkehr angewiesen. Im Personenverkehr geht es dabei um den Berufsverkehr und um den Verkehr von Dienstleistungserbringern, beim Güterverkehr um die termingerechte An- und Ablieferung. Der Zeitfaktor spielt dabei eine wichtige Rolle. Bei „Just in time“-Lieferungen beispielsweise ist ein präzises „Timing“ der Verkehrsflüsse unabdingbar.

In einer Studie¹ wählten 500 Manager die besten Wirtschaftsstandorte in Europa. Zu den Hauptfaktoren, die laut einer Mehrheit der Befragten dringender Verbesserung bedürfen, gehören die Transport- und Verkehrsfragen wie öffentlicher Nahverkehr, Stau Probleme und die Erreichbarkeit über Luft oder Schiene. Auch die volkswirtschaftlichen Kosten der Staus sind beträchtlich: In der Schweiz lagen sie gemäss einer Studie des Bundesamtes für Strassen 1999 bei 1,2 Mrd. Franken². Seither ist eine weitere Zunahme zu verzeichnen. Über 10'000 Staustunden behinderten 2004 den Verkehrsfluss³.

Auch das umliegende Ausland kennt Stau Probleme. Es werden dort Verkehrsmanagement-Massnahmen u.a. Road Pricing diskutiert resp. realisiert. In der Schweiz hat das Zentrum für Technologiefolgen-Abschätzung (TA Swiss) im Auftrag des UVEK im Jahr 2004 eine Studie⁴ zu Road Pricing durchgeführt. Dabei wurde untersucht, wie Bürgerinnen und Bürger in der Schweiz das Instrument Road Pricing einschätzen. Dabei stellte u.a. sich heraus, dass Bürger der Romandie dem Road Pricing deutlich mehr Vorbehalte entgegenbringen als Deutschschweizer. Ausserdem stehen Städter dem Instrument generell weniger kritisch gegenüber als Bewohner ländlicher Gebiete.

Die Wirtschaft hat ein grosses Interesse an einer Verkehrsverflüssigung und an einer Reduktion der Staustunden. economiesuisse hat deshalb ein Positionspapier „Verkehrsmanagement zur Verflüssigung des Strassenverkehrs“ verfasst. Dieses Papier enthält neben ordnungs- und finanzpolitischen Grundsätzen eine Übersicht und Beurteilung von Verkehrsmanagement-Massnahmen aus Sicht der Wirtschaft. Christoph Juen, Direktor hotelleriesuisse, wird nun dieses Papier vorstellen.

¹ Cushman & Wakefield Healey & Baker (C&W/H&B), European Cities Monitor, 2004.

² ASTRA: Staustunden im Strassenverkehr, 1999.

³ ASTRA: Verkehrsfluss auf Nationalstrassen, Jahresbericht 2004.

⁴ TA-SWISS: publifocus Road Pricing, 2004.