

Mobilität soll mehr kosten

Am Basler Bauforum votierten Teilnehmer für höhere Gebühren für Verkehrsmittel

Von Martin Regenass

Basel. «Wenn ihr wie im Fussball auch die Nummer eins im Strau werden wollt, dann macht ruhig weiter so», sagte der Zürcher Nils Planzer, CEO des Transportunternehmens Planzer AG am Basler Bauforum. Über 100 regionale Politiker, Unternehmer und Vertreter des Baugewerbes hatten sich am Montagabend im Saal des Basler Grossen Rats eingefunden und sich an einer anderthalbstündigen Diskussion beteiligt. Das Thema: «Rezepte gegen den Verkehrskollaps in der Region».

Einleitend hielt Regula Ruetz, Direktorin der regionalen Entwicklungsplattform Metrobasel, ein Referat. Sie ging auf die Probleme durch die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ein, redete über deren Entwicklung und zeigte auf, was es brauche, um der steigenden Belastung der Strassen- und Schienenetze Abhilfe zu schaffen. Die FDP-Politikerin kam zum Schluss, dass beim individuellen wie beim öffentlichen Verkehr «Kostenwahrheit» hergestellt werden müsse, also dass die Benutzer die tatsächlich verursachten Kosten berrappen müssten. Bei den Autofahrern, so Ruetz, müsse dies kurzfristig zu höheren Benzinpreisen, mittelfristig zu Gebühren für das Befahren von Städten und Tunneln und langfristig zu einer Gebühr für das Benutzen der Strassen und Autobahnen führen.

Damit sprach sie das sogenannte *Mobility Pricing* an, also die Anwendung marktwirtschaftlicher Preismechanismen im Verkehr. Für die Zugfahrer, welche bereits heute stärker subventioniert sind als die Autofahrer, forderte Ruetz die Abschaffung des heutigen Generalabonnements. Dieses solle in Stosszeiten nicht mehr gültig sein. Nur noch dann, so Ruetz, wenn wenige Leute den Zug benutzen und dieser praktisch leer sei.

«Für die Region Basel ist es zudem zentral, das Herzstück, den Rheintunnel, die Südmfahrung sowie weitere grenzüberschreitende ÖV-Projekte zu realisieren», sagte Ruetz und forderte im gleichen Atemzug eine kostengünstige Spur auf der Autobahn für Lenker, die zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort pendeln. Das Publikum reagierte mit Raunen darauf.

Ein Vorschlag zum vernünftigen Umgang mit dem Verkehr

Die Mär vom zu billigen Auto

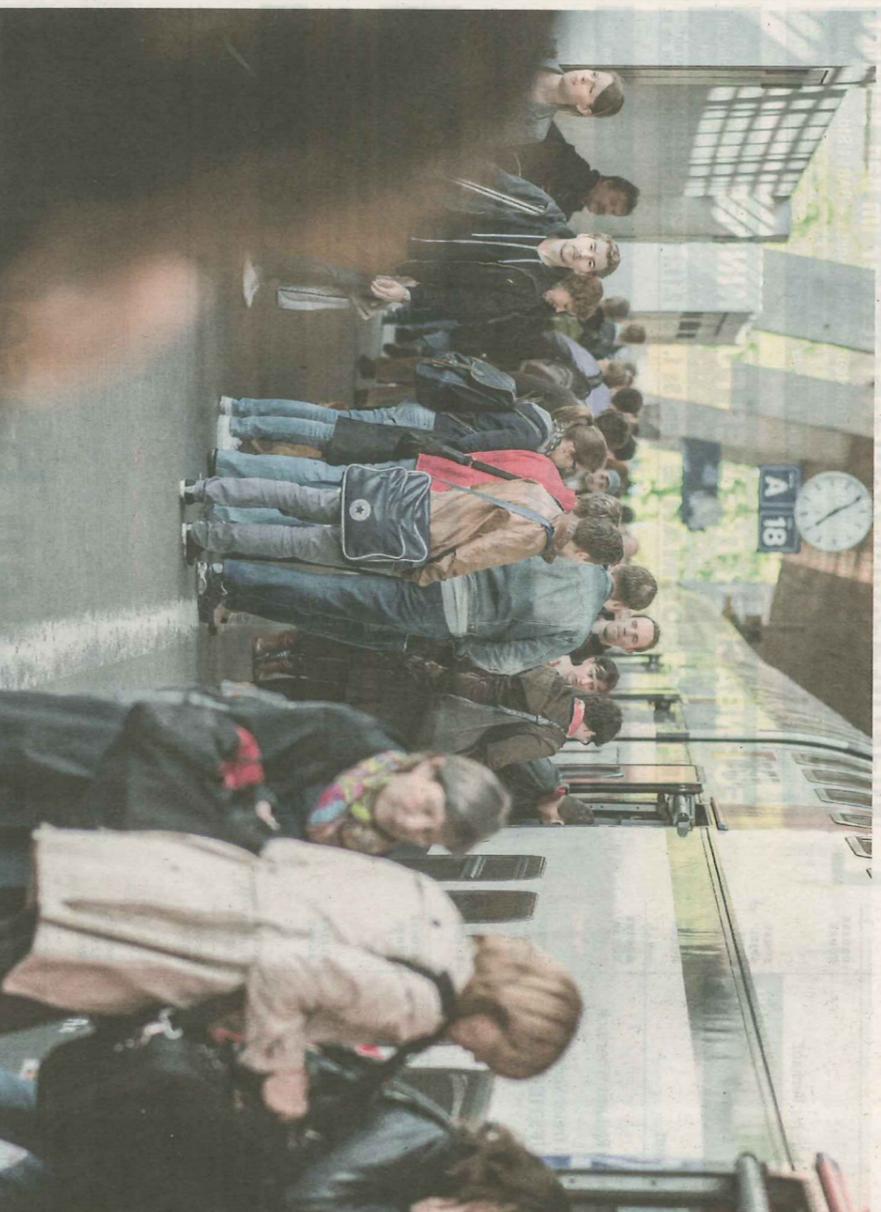
Von Daniel Wahl



Selten musste man sich an einer bürogerichtlichen Veranstaltung, wie es das Basler Bauforum ist, mehr die Augen reiben als am Montagabend im Grossratsaal. Von

«Rezepten gegen den Verkehrskollaps in der Region», wie man versprochen hatte, war kaum etwas zu hören. Im Gegenteil. Man suggerierte beiläufig, dass sich die Autofahrer immer noch ohne Not in den Strau begeben – wachsendes «Mobilitätsbedürfnis» lauter der Begriff dazu. Dass das Mobilitätswachstum durch unsere Raumplanung hausgemacht ist, dass wir jährlich Menschen in unserem Land in der Grössenordnung einer Stadt wie St. Gallen ansiedeln, ohne aber dafür nur eine neue Strasse bauen zu wollen, brachte einzig Astra-Vizedirektor Erwin Wieland ein. Seinen Einwand liess man untergehen; er könnte der Ecopop-Initiative in die Hände spielen. Ein Denkverbot?

Ernsthaft zur Diskussion, wie unsere Straus zu bekämpfen seien, stand einzig das *Mobility Pricing* – das Errichten von Weg-, Brücken- und Tunnelzöllen. Wie im Mittelalter. Vergessen ging dabei, dass das Bundesamt für Strassen in seiner Studie die Idee eines *RoadPricing*



Weniger Gedränge erhofft. *Mobility Pricing* soll Pendler im Verlauf des Tages besser auf die Züge verteilen. Foto: Keyvision

In der anschließenden Podiumsdiskussion, die von Dieter Kohler, Chefredaktor *SRF-«Regionaljournal»* Basel, moderiert wurde, wurde die Frage des von Ruetz geforderten *Mobility Pricing* vertieft diskutiert. Als klarer Gegner solcher zusätzlicher Gebühren für die Benutzung von Strassen positionierte sich als Einziger klar Marcel Schweizer, Präsident des Gewerbeverbands Basel-Stadt. Ein *Mobility Pricing*, so Schweizer, bezahlten die Autofahrer bereits an der Zapfsäule mit dem Einfüllen des Treibstoffs und der damit verbundenen Abgaben. Seiner Meinung nach könnte *Mobilität* auch günstiger werden.

Freie Fahrt für Lastwagen

Fuhrhalter Planzer hingegen forderte Lenkungsmaßnahmen im Strassenverkehr, damit nicht die Autofahrer alleine in ihren Fahrzeugen sässen. «Solche Alleinfahrten müssen effektiv teuer wer-

den», forderte Planzer. Der Strau sei wirtschaftlich schädlich. Er selber fuhr für die Diskussion aber alleine mit dem Auto von Zürich nach Basel. «Ich kann mir das auch bei höheren Preisen leisten», sagte der Unternehmer, in dessen Interesse es naturgemäss liegt, dass seine Lastwagen auf der Strasse möglichst freie Fahrt gemessen und wenig Strau begegnen.

Der Leiter des Amts für *Mobilität* des Kantons Basel-Stadt, Alain Groff, sprach von einem Tabubruch der jüngeren Generation. So fühle sich diese nicht mehr nur als Auto- oder Zugfahrer, sondern entscheide frei, welches das beste Mittel sei, um von A nach B zu gelangen. Das zeige sich auch an der Benutzung von Carsharing-Systemen, die sich zunehmender Beliebtheit erfreuten. «Die jüngere Generation braucht das Auto nicht mehr so stark», sagte Groff. Das Gespräch stachelte in der Frageunde den im Publikum sit-

in unserer Region schon im Jahr 2006 als nahezu untauglich einstuft, weil über unsere Autobahn gleichzeitig der Transitverkehr und der Agglomerationsverkehr fliessen und ein Wegzollsystem international keine Chance hätte. Viel lieber vergleichen sich die Basler mit der Metropolitanregion London mit ihren über acht Millionen Einwohnern und glauben, hier ähnliche Voraussetzungen zu haben.

Unwidersprochen blieb die These, dass Autofahren zu billig sei. «Man muss es teuer machen», hiess es. Der Autofahrer lasse sich lenken, wenn ein Entscheid fünf Franken und mehr koste. (Der reiche Transportunternehmer Nils Planzer vom gleichnamigen Lastwagenunternehmen kann sich ja teures Autofahren leisten – wie er am Abend ungeniert einräume.) Der Zirkelschluss der abenteuerlichen Argumentationsrunde war dann wiederum, dass *Mobility Pricing* am besten kostenneutral zu erfolgen habe.

Dass *Mobilität* zu billig ist – damit waren seltensamerweise nicht die Billigflüge nach Rom oder London gemeint, sondern die Autofahrer –, das ist ein Märchen der ersten Stunde. Doch es hält sich hartnäckig. Die vom Markt anerkannte Wahrheit, was ein Autokilometer tatsächlich kostet, führt der TCS im Index. Im Durchschnitt sind es 70 Rappen. Konkret kostet ein Fiat Panda 54 Rappen, ein Porsche Cayenne S 1,66

den», forderte Planzer. Der Strau sei wirtschaftlich schädlich. Er selber fuhr für die Diskussion aber alleine mit dem Auto von Zürich nach Basel. «Ich kann mir das auch bei höheren Preisen leisten», sagte der Unternehmer, in dessen Interesse es naturgemäss liegt, dass seine Lastwagen auf der Strasse möglichst freie Fahrt gemessen und wenig Strau begegnen.

Der Leiter des Amts für *Mobilität* des Kantons Basel-Stadt, Alain Groff, sprach von einem Tabubruch der jüngeren Generation. So fühle sich diese nicht mehr nur als Auto- oder Zugfahrer, sondern entscheide frei, welches das beste Mittel sei, um von A nach B zu gelangen. Das zeige sich auch an der Benutzung von Carsharing-Systemen, die sich zunehmender Beliebtheit erfreuten. «Die jüngere Generation braucht das Auto nicht mehr so stark», sagte Groff. Das Gespräch stachelte in der Frageunde den im Publikum sit-

Franken pro Kilometer. Man stelle sich vor: Die Fahrt Basel-Zürich retour kostet uns Autofahrer in Wahrheit im Schnitt gut 120 Franken, Basel-Liestal retour 26 Franken. Da ist der ÖV konkurrenzlos günstig, insbesondere auch darum, weil ihn die Schweizer Konkurrenz subventioniert haben wollen.

Zwei grosse Probleme stellen sich in diesem Zusammenhang: Erstens sind sich die Autofahrer – mit Ausnahme der Carsharing-Beteiligten – ihrer hohen Fahrtkosten nicht bewusst. Zweitens sind die Strandruckkosten des Autos unverhältnismässig hoch. Eine Verhältnissänderung liesse sich dann bewirken, wenn das Auto nur kostet, wenn es in Fahrt ist. Darum lasst uns unsere Autos prepaid betreiben und finanzieren – wie die Handys. Die heutige Technik lässt das auch ohne GPS-Ortung zu. Abgerechnet würde das Autofahren künftig nur nach Kilometern. Getanzt wird also nicht nur Benzinz, sondern auch Versicherung, Steuern und gegebenenfalls ein Abschreiber – wie ihn der TCS im Index führt. Individuell gewählte Versicherung, Autotyp nach Geschmack, Kantonswohnsitz – alle Faktoren steuern ihren Prepaid-Anteil zur Kilometer-Taxe bei. Der Porschefahrer wird viel mehr zahlen als der Fiat-Besitzer. Das ist ein liberaler Ansatz und führt dazu, dass sich Fahrgemeinschaften, sogar gegenüber dem subventionierten ÖV, lohnen. daniel.wahl@baz.ch

Offenes Buch Mobility Pricing

Erste Ideen für Systemwechsel liegen auf dem Tisch

Von Martin Regenass

Bern. Laut der Verkehrsministerin Doris Leuthard plant das Bundesamt für Verkehr die Einföhrung von *Mobility Pricing* ab den Jahren 2030 bis 2040. Damit soll das heute stark subventionierte Schweizer Verkehrssystem vor dem Kollaps bewahrt werden. Anstatt die Preise für Verkehrsmittel wie bis anhin zu gestalten, sollen die Preise im Verkehr aufgrund von marktwirtschaftlichen Kriterien festgelegt werden. Das heisst, dass der Preis für die Benutzung von Strecken sich nach Angebot und Nachfrage richtet. Mit anderen Worten müsste damit Zug- oder Autofahren zu Spitzenzeiten teuer werden als zu Zeiten, wo auf den Netzen weniger Leute unterwegs sind. Ziel ist es, den weiterhin stark wachsenden Verkehr auf Strasse und Schiene intelligenter zu steuern und damit Straus und übervolle Züge und weitere Infrastrukturbauteilen zu verhindern.

Wie diese Gebühren für *Mobility Pricing* genau erhoben werden sollen, ist zurzeit noch unklar. «Wir haben noch keine Antworten, erst Lösungssätze», sagte Leuthard vor Kurzem an der Universität St. Gallen, wo ihr Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation zu einer Infrastrukturtagung eingeladen hatte.

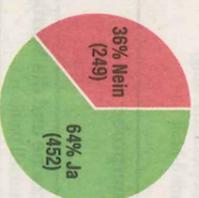
Das Bundesamt für Strassen hat verschiedene Modellvarianten ausgearbeitet. So will es von den Autofahrern flächendeckend eine Abgabe pro gefahrenen Kilometer verlangen. Zusätzlich soll die Benutzung von Strassen auf Abschnitten, wo hohes Verkehrsaufkommen herrscht, teurer veranschlagt werden. Um unter dem Strich keine Mehrkosten zu verursachen, sollen im Gegenzug akтуelle Steuern wegfallen; etwa die Autobahnvignette oder die Mineralölsteuer.

Das Bundesamt für Verkehr will Pilotversuche für den öffentlichen Verkehr starten. Stark frequentierte Zugstrecken sollen aufzeigen, wie stark höhere Tarife den Passagierstrom tatsächlich drosseln. Dass das *Mobility Pricing* einfach eine weitere Einnahmequelle für den Staat ist, bestreitet Leuthard. «Wir wollen niemanden bestrafen, sondern das Geld verursachergerecht besser verteilen und eine verkehrslenkende Wirkung erzielen.»

Frage des Tages

Das Ergebnis

der Frage von gestern: Muss das Gewerbe im Areal Lysbüchel besser geschützt werden?



ANZEIGE

SEILLER

1 8 8 1

WOMIT DIE
ANTWORT NUR "JA"
SEIN KANN.

Brillianting, Ohrstecker und
Anhänger von SEILLER



SEILLER JUWELIER · GERBERGASSE 89 · BASEL · TEL. 061 261 27 33
SEILLER BOUTIQUE · BARFÜSSERPLATZ 22 · BASEL · TEL. 061 560 12 80