

Ein Rezept gegen Verstopfung

Die Benützung vielbefahrener Strassen soll etwas kosten. Das brächte auch Autofahrern Vorteile.



Bruno S. Frey

Schweizer Autofahrer stehen 33 Millionen Stunden pro Jahr im Verkehrsstau. Meldungen über Staus am Baregg- und Gotthard-Tunnel gehören zu den täglichen Nachrichten. In andern Ländern sind die Verhältnisse ähnlich. In Grossbritannien sind beinahe ein Viertel der Hauptstrassen während mehr als einer Stunde täglich verstopft.

Die Lösung erscheint offensichtlich, ja sogar trivial: Es müssen mehr Strassen gebaut werden. Entsprechende Forderungen werden in der Tat auf politischer Ebene immer wieder erhoben – und die Regierungen gehen nur all zu gerne darauf ein.

Mehr Strassen zu bauen löst jedoch das zugrunde liegende Problem nicht. Stehen den Autobesitzern mehr Strassen zur Verfügung und sind diese anfänglich weniger verstopft, lohnt es sich wieder häufiger zu fahren. Wer bisher den öffentlichen Verkehr benützte, fährt nun besser mit dem Auto. Wer in der Nähe des Arbeitsortes wohnte, kann nun weiter entfernt wohnen und das Auto benützen. Nach kurzer Zeit sind die zusätzlich gebauten Strassen in ähnlichem Ausmass wie vorher verstopft.

Ein richtiges Vorgehen muss die Knappheit der zur Verfügung stehenden Strassen für den Autodurchfluss berücksichtigen. Ein Verkehrsstau stellt den Reflex dieser Knappheit dar. Ein Auto durch eine Strasse zu steu-

ern belastet andere Verkehrsteilnehmer, weil ihnen Raum weggenommen wird. Der Einzelne berücksichtigt diese andern Personen aufgebürdeten Kosten indes nicht. Ein Stau ist deshalb das ungewollte Ergebnis kollektiven Verhaltens.

Diese Knappheit des zur Verfügung stehenden Strassenraumes muss mit Hilfe von Preisen festgehalten werden. Wer in eine Strasse fährt, deren Kapazität erschöpft ist, muss einen Geldpreis entrichten. Je mehr Autos gleichzeitig die Strasse benützen wollen, desto höher muss dieser Preis sein. Zu Stosszeiten müssen die zu bezahlenden Strassengebühren (road prices) somit hoch sein. Das gleiche gilt, wenn zur Ferienzeit bestimmte Strassen überlastet sind und Staus entstehen. Ist hingegen eine Strasse nicht ausgelastet, ist kein Preis zu zahlen. Da auf den meisten Strassen zu fast allen Tageszeiten der Verkehr fliesst, ist deren Gebrauch gratis.

Der heutige Stand der Technik erlaubt ohne weiteres Strassengebühren elektronisch zu erheben und abzurechnen. Die Autofahrer können die jeweils geltenden Preise auf ihrem Verkehrsleitsystem (GPS) abrufen und damit die kostengünstigste Fahrt wählen (was auch ohne weiteres der Autocomputer berechnen kann). Dies bewirkt eine gleichmässige Auslastung der Strassen. Für einzelne Autofahrer wird es sich lohnen, vor oder nach den Stosszeiten zu fahren, für andere wird sich der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr auch monetär lohnen. Wer näher am Arbeitsort wohnt, wird finanziell weniger belastet und kann sich bei gleichen Gesamtausgaben dort eine schönere Wohnung leisten.

Strassenpreise lenken nicht nur die Nachfrage in sinnvoller Weise, sondern helfen auch, das Angebot an Strassen richtig zu steuern. Im Gegensatz zu heute werden nicht einfach

zusätzliche Strassen und Tunnels gebaut. Vielmehr wird dies nur in beschränktem Ausmass durchgeführt. Die Strassenkapazität auszuweiten lohnt sich nur, wenn der dadurch entstehende Aufwand geringer als die

Strassengebühren sind eine einfache und wirksame Massnahme gegen die drohende Staulawine.

erhobenen Strassengebühren ist. Damit wird automatisch berücksichtigt, dass der Bau neuer Strassen wegen der dichten Besiedelung in unserem Land enorm teuer ist. Die Idee von Strassengebühren könnte unmittelbar auf die stautintensiven Tunnels am Baregg und Gotthard angewendet werden. Dadurch würde eine vernünftige Verkehrsumlenkung erreicht.

Gegen Strassengebühren werden regelmässig vier Argumente vorgebracht. Zum einen wird beklagt, dass die Gebühren umgangen werden, indem unentgeltlich zu benützende Strassen gewählt werden. Dieses Aus-

weichen entspricht aber gerade den Absichten einer Strassengebühr. Es handelt sich somit nicht um einen Mangel, sondern um genau das gewünschte Verhalten.

Zweitens wird bemängelt, dass die Reichen die Gebühr leichter bezahlen können. Dies ist zwar richtig, aber es sollte auch gesehen werden, dass Personen mit geringerem Einkommen die Möglichkeit haben, die ihnen zur Verfügung stehende Zeit so zu nutzen, dass sie wenig oder gar nicht belastet werden. In diesem Fall bezahlen die Reichen den Armen die Strassen.

Drittens wird eine höhere Staatsquote befürchtet. Dies lässt sich indes leicht vermeiden, indem die Steuern auf erwünschte Aktivitäten, insbesondere Arbeitsleistung, entsprechend gesenkt wird.

Schliesslich wird bemängelt, Strassengebühren würden die unseligen Wegezölle des Mittelalters wieder einführen. Diese Behauptung ist falsch. Wegezölle dienten dazu, dem Staat Einnahmen zu sichern und lokale Monopole zu begünstigen, nicht aber um Staus zu vermeiden.

Wie bei jeder andern neuartigen Idee kann auch eingewandt werden, dass solche Strassengebühren ja schon bestehen. Die «Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe» (LSVA) fordert umso höhere Gebühren, je mehr Kilometer gefahren, je schwerer die Lastzüge sind und je mehr Schadstoffe ausgestossen werden. Damit werden die an den Strassen und der Umwelt verursachten Kosten abgegolten. Die LSVA wird jedoch nicht höher angesetzt, wenn ein Lastwagen eine überlastete Strasse befahren will. Sie trägt deshalb nicht dazu bei, das Problem der Verkehrsverstopfung anzugehen.

Angesichts der in der Zukunft drohenden Staulawine stellen Strassengebühren eine einfache und wirksame Massnahme dar; ihre Einführung brächte grosse Vorteile.

Kurztext: ©22 Meinungen | Auftrag: nezs | Ausgabe: 26.05.02 | Tag: 21.05.02 15:30:06 | Abs.: P. Hoffmeister, Ivy | Folio: 340, Teil: 02 | Fotos: Alois Fehren

Nachruf

