

Markt- und Politikversagen beim Verkehr

Markus Stadler, Ständerat

Neulich war ich an einer Veranstaltung zu einem Verkehrsthema in einem Berner Hotel. Diese Veranstaltungen werden in der Regel von der Strassen-, der Bahn- oder der Fluglobby organisiert. In einigem unterscheiden sie sich deshalb, in anderem aber sind sie sehr ähnlich in der Grundaussage: es gibt Staus, überfüllte Züge, Strassen und Bahnhöfe, wir müssen diese Engpässe durch Ausbauten zum Verschwinden bringen. Zudem ist heute der Satz angesagt: „Man sollte die beiden, Strasse und Schiene, nicht gegeneinander ausspielen.“ Wenn man Glück hat, heisst es irgendwann im Referat, irgendwo gebe es dann schon eine Grenze beim Ausbau des Verkehrs. Aber der Hinweis bleibt unverbindlich, ist ein Fremdkörper in der Grundaussage: mehr Verkehr hüben und drüben ist besser für die Volkswirtschaft, für die Betriebswirtschaft, für die (touristische) Wirtschaft.

Mir ist bewusst, dass Reisen sehr attraktiv sein kann. Ich möchte diese freiwilligen Aktivitäten nicht missen. Viele von uns aber treten fünf Tage in der Woche eine halbfreiwillige bis widerwillige Reise an. Sie pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort. Dabei verstreicht zehn Mal die Woche sehr viel Zeit, Zeit in der man teilweise weder ausruhen noch produktiv sein kann. Warum eigentlich in diesem grossen und noch zunehmenden Ausmass?

In einer Gesellschaft, die die Produktion und Verteilung der knappen Güter vor allem über den Markt koordiniert, muss es etwas mit dem derzeit herrschenden Preismechanismus zu tun haben; und auch mit der Politik, die diesen Preismechanismus mitsteuert. Ganz einfach: der überbordende Verkehr ist zu billig. Die dafür benötigten Ressourcen und Energieträger kosten den Benutzer zu wenig. Auch sind wir als Steuerzahlerinnen bereit, in Kauf zu nehmen, dass die verschiedenen Verkehrsträger ihre eigentlichen Kosten – inklusive jene Folgekosten für z.B. Gesundheit, Umwelt und Landschaftsverschleiss - weder ausweisen noch in ihre Rechnungen übernehmen.

Dabei gibt es Unterschiede. Gemäss Untersuchungen des Departementes Leuthard ist der Strassenverkehr insgesamt für 98 Prozent der Treibhausgas-Emissionen des gesamten Verkehrs verantwortlich.

Dabei gibt es Unschönes. Beim Verlad von ganzen LKW auf die Bahn, der sogenannten Rollenden Landstrasse, werden tonnenweise Räder, Motoren und Fahrerkabinen in der Landschaft herumtransportiert, was beim Container- und Wechselbehälterverlad nicht der Fall ist.

Dabei gibt es Unsinniges. Der Parmaschinken durchquert die Schweiz mehrere Male um zu seinem Renommee und guten Preis zu kommen. Leider ist es nicht das einzige umweltpolitisch störende Beispiel, das ein allzu billiger Verkehr produziert.

Verkehrspolitik muss besser mit Ressourcen-, Energie-, Umwelt- und Raumplanungspolitik verbunden werden. Auch mit Regionalpolitik hinsichtlich der Beschäftigung. Genauso logisch, dass heute gependelt werden muss, könnte es dann (wieder) werden, dass wohnen und arbeiten näher beisammen sind und damit weniger Zwang zur Mobilität besteht. Die anzustrebende Grenze des Ausbaus der Verkehrsträger ist für mich kein Gespinst des Hirns, sondern blosser Berücksichtigung anderer menschlicher und natürlicher Güter (wie Ruhe, gute Luft, Biodiversität etc.), die zunehmend verletzt sind. Weil unsere Gesellschaft deren Wert zu wenig erkennt.

Anlässlich jener Veranstaltung sass ich neben einem Basler, der seit Jahren in Zürich arbeitet und mit alltäglichen Strassenstaus in den beiden Agglomerationen lebt. Irgendwann identifizierte er mich als Urner Ständerat und das Thema war damit für eine Weile gegeben. Nach einer ersten Abtastungsrunde outete er sich als Vertreter des Baus und Betriebs einer zweiten Röhre am Gotthard. Und zwar eines vollen Betriebs von vier Spuren. Alles andere sei unehrlich, Salamtaktik. Über diesen Criterio wurden wir uns schnell einig. Der Verkehrsprofi stimmte mir auch zu, der Verkehr sei allgemein zu billig.

Doch der Teufel sitzt im Detail. Die kräftige Erhöhung des Preises der Autobahnvignette dürfte demnächst fürs Volk kommen, fürs Referendum wird zur Zeit gesammelt. Zustimmung zur Erhöhung, damit der Privatverkehr einen höheren Beitrag an seine eigentlichen Kosten leistet oder ablehnen,

weil sonst mit den zusätzlichen Erträgen leichter Dummheiten gebaut werden könnten – auch bei uns?
Ich habe im Ständerat der Erhöhung nicht zugestimmt, weil der Kauf der Vignette eine jährlich einmalige Sache ist, die mit dem künftigen Abwägen, ob sich eine Fahrt lohnt, nichts zu tun hat.

27.6.2013