

Matthias Rapp

«Autosteuern durch Abgaben ersetzen»

Interview von Jürg Auf der Maur

Staus gehören zum Alltag auf den Schweizer Strassen. Der Experte setzt auf eine bessere Verkehrslenkung. Und auf neue Modelle zur Besteuerung der Mobilität.

Es gibt immer mehr Staus. Wann droht der Schweiz der Verkehrskollaps?

Matthias Rapp*: Einen gesamtschweizerischen Verkehrskollaps wird es so rasch nicht geben. Aber es stimmt. Die Stauzeiten nehmen zu, sie beginnen früher am Morgen und dauern am Abend länger. Sie breiten sich aus, indem ganze Netze überlastet sein können. Von örtlichen Kollapsen, etwa in und um Zürich und Genf, kann durchaus die Rede sein.

Auch in Luzern ist der Verkehr ein Thema. Was empfehlen Sie?

Rapp: Gerade in Luzern werden die Verkehrsmanagementpläne eine grosse Rolle spielen. Das sind koordinierte Absprachen zwischen Bund, dem Kanton Luzern und seinen Nachbarkantonen und regeln, was unternommen wird, wenn irgendwo auf dem Strassennetz etwas passiert.

Konkret?

Rapp: Meistens sind ja Staus durch Unfälle oder Einzelereignisse, beispielsweise auf der Gotthardachse, bedingt. Die kleinste Unregelmässigkeit kann zum Kollaps führen. Künftig wird man dank dem Verkehrsleitzentrum in Emmen, das in zwei Wochen eröffnet wird, den gesamten Verkehr schneller auf andere Achsen lenken können, wenn es beispielsweise zwischen Emmen und Kriens einen Stau gibt.

Ein besseres Verkehrsmanagement, intelligente Verkehrsleitsysteme: Braucht es überhaupt noch neue Strassen?

Rapp: Es wäre eine Illusion, wenn man das Gegenteil glauben würde. Alle Massnahmen zum Verkehrsmanagement, die wir heute diskutieren, bringen jeweils Verbesserungen im einstelligen Prozentbereich. Sie reichen bestens, den zu erwartenden Verkehrszuwachs weniger Jahre auszugleichen. Neue Strassen wird es auch in Zukunft noch brauchen.

Sie präsentieren in Ihrer Studie ein Bündel von Massnahmen. Vom intelligenten Fahrzeug bis zu Mobility Pricing. Was hat oberste Priorität?

Rapp: Am wichtigsten ist das neue Verkehrsmanagement für die ganze Schweiz. Von der neuen Schweizerischen Verkehrsmanagementzentrale in Emmen aus wird in zwei Wochen der gesamte Verkehr auf den Schweizer Nationalstrassen koordiniert. Das wird ein Quantensprung bedeuten für die Verkehrspolizeien und die Automobilisten.

Wieso?

Rapp: Alle Strassennetzbetreiber und Automobilisten werden gleichzeitig mit Informationen versorgt und werden unabhängig vom Informationsmedium gleichlautende Handlungsanweisungen erhalten.

Und die technischen Neuerungen für Fahrzeuge. Was bringen die?

Rapp: Was die Fahrzeuge betrifft, sind wir auf die Entwicklung der Technologie und die Bereitschaft der Autobesitzer, die Technologie zu kaufen, angewiesen. Die Schweiz kann nicht von sich aus verfügen, dass alle Fahrzeuge über Abstandswarngeräte oder allerneueste GPS-Geräte verfügen. Das sind internationale Vorschriften und Regeln und es dauert lange, bis sie vereinbart werden können.

Road-Pricing hat politisch Gegenwind. Was macht Sie zuversichtlich, dass Mobility-Pricing die grösseren Chancen hat?

Rapp: Zuversichtlich stimmt mich vor allem der Erfolg, den wir bei der LSVA für die Lastwagen sehen. Distanzabhängige Lastwagengebühren werden von immer mehr europäischen Ländern übernommen.

Und das lässt sich dann auch auf die PWS übertragen?

Rapp: Es geht nicht um die Wiedereinführung von Strassenzöllen, sondern um die Frage, wie weit man bereit ist, in der Schweiz die gesamte Finanzierung und Besteuerung des Verkehrs zu überdenken. Macht es beispielsweise wirklich Sinn, wenn jemand, der das Auto nur am Wochenende braucht, gleich hohe Motorfahrzeugsteuern bezahlt wie jener, der 70 000 Kilometer unterwegs ist? Ich bin sicher, dass sich früher oder später die Ansicht durchsetzt, dass es ehrlicher und für alle zumutbarer ist, dass die Motorfahrzeugsteuer reduziert und durch eine verbrauchsabhängige Abgabe ersetzt wird. Wer Strassen oder die Bahn braucht, soll dafür anteilmässig zahlen. Wer nicht, ist davon befreit.

Eine Voraussetzung dafür ist die elektronische Autobahnvignette. Sie verursacht aber teure Vorinvestitionen.

Rapp: Das stimmt nicht, die Einführung der elektronischen Autobahnvignette ist sehr kostengünstig. Zudem darf man davon ausgehen, dass der Bund jährlich rund 30 Millionen Franken mehr einnehmen würde, weil die elektronische Vignette sicherer vor Missbrauch ist.

Und Roadpricing?

Rapp: Da wird die Schweiz nie eine Vorreiterrolle spielen, weil in anderen Ländern und deren Städten der Leidensdruck viel höher ist.

Wer sieht, wie Telematik funktioniert, zweifelt an der Realisierbarkeit. Da wird alles und jenes registriert und ausgetauscht. Übernimmt Big Brother die Schweizer Strassen?

Rapp: Entscheidend ist die Akzeptanz. Wenn die Strassenbenützer sehen, dass eine Technologie ihnen nützt und etwas bringt, ist die Kritik wegen Datenschutzfragen viel kleiner. Ein gutes Beispiel ist das Mobiltelefon. Wir alle wissen, dass man zu jeder Sekunde unseren Aufenthaltsort ausfindig machen kann. Weil es aber bequem und nützlich ist, überall telefonieren zu können, tragen wir trotzdem ein Handy mit uns herum.

Was bringen Verkehrsmanagementsysteme für die Umwelt? Helfen sie mit, den CO²-Ausstoss zu reduzieren?

Rapp: Zur Reduktion von CO² bringen technische Entwicklungen bei den Antrieben und Motoren der Autos viel mehr. Das ist nicht Ziel und Aufgabe der Telematik. Uns geht es darum, dass der Verkehr fließen kann und nicht im Stau stockt. Dass dadurch weniger CO² verbraucht wird, ist aber eine Tatsache.

*Matthias Rapp ist der Experte für Verkehrsplanung und Verkehrstelematik. Er arbeitet an zahlreichen Mautprojekten im Ausland und hat die Studien zum Mobility-Pricing in der Schweiz geleitet.

www.rapp.ch