

Road Pricing als Element einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik

Immer öfter staut sich der Verkehr morgens und abends. Dies führt zu Zeitverlusten und die Planungssicherheit für Unternehmen und Arbeitnehmer leidet. Zusätzlich kostet der Stau Geld, wenn ein Teil der Arbeitszeit unproduktiv auf der Strasse verbracht wird. Diese Situation soll mit Road Pricing verbessert werden.

Ein Termin morgens um 8 Uhr in Schaan oder Vaduz ist ein Geduldsspiel. Meist steckt man um diese Zeit im Stau, wenn man beispielsweise von der Autobahn ins Zentrum fahren will. Und die Problematik wird grösser: Durch das Wachstum der Wirtschaft und der damit verbundenen Zunahme von Arbeitsplätzen steigt auch die Zahl der Autos, die sich auf den Strassen in Liechtenstein bewegen – oder eben nicht bewegen. Die Stauzeiten nehmen zu und der Frust steigt.

Dieser Herausforderung möchte Zukunft.li mit einem Vorschlag begegnen der aufzeigt, wie die Situation deutlich verbessert werden könnte. Sie baut auf einer ökonomischen Gewissheit auf: Alles hat seinen Preis. Der Verkehr verursacht Kosten, die heute nicht vom Verursacher, sondern von der Allgemeinheit getragen werden. Dabei spielt das eigene Nutzungsverhalten keine Rolle. Viel- und Wenigfahrer werden gleich belastet. Diese Situation führt dazu, dass der Verkehr zu billig ist und die Infrastruktur übernutzt wird – wie sich jeden Tag in Liechtenstein feststellen lässt.

Zukunft.li ist überzeugt, dass die Kosten des Verkehrs für den Einzelnen zum einen transparenter gemacht und zum anderen stärker vom Verursacher getragen werden sollten. Dabei konzentrieren wir uns auf die Stausituation am Morgen und am Abend. Andere Ziele, wie die Minimierung des Schadstoffausstosses, spielen im Vorschlag keine Rolle, könnten aber durch den modularen Aufbau zu einem späteren Zeitpunkt einfließen. Damit soll gewährleistet werden, dass mit einem einfachen System ein konkretes Ziel erreicht wird, anstatt mit einem

komplexen System mehrere Ziele nicht oder nur ungenügend abzudecken.

Neu soll die Fahrt während den Spitzenzeiten pro gefahrenem Kilometer CHF 0.40 kosten. Diese Regelung gilt nur an Werktagen von 7.00–9.00 Uhr und von 16.00–18.00 Uhr und ausschliesslich für Personenwagen. Dadurch soll ein Teil der in den Spitzenzeiten verursachten Kosten auf den Nutzer umgelegt werden. Der Verkehrsteilnehmer kann im Rahmen seiner Möglichkeiten entscheiden, ob er zu dieser Zeit fahren und damit bezahlen will oder ob eine spätere Fahrt oder z. B. die Nutzung des öffentlichen Verkehrs möglich wären.

Dieses neue System soll aber nicht zu Mehreinnahmen beim Staat führen oder gar eine generelle Zusatzbelastung des Autos bedeuten. Mit der Einführung von Road Pricing werden im Gegenzug die Motorfahrzeugsteuern für Personenwagen abgeschafft. Damit wird das heute starre System der Motorfahrzeugsteuern auf ein flexibles und nutzungsabhängiges System umgestellt.

Die Wirkungen dieses Vorschlags werden in der aktuellen Publikation «Road Pricing» aufgezeigt und sie sind eindrücklich. Der Verkehr nimmt gemäss den Schätzungen der involvierten Verkehrsexperten insgesamt um rund 7% ab, in den Spitzenzeiten sogar um 24%. Dadurch sinkt das Staurisiko um rund 20%, mehrheitlich flüssiger Verkehr wird zur Realität. Ursache dafür sind Verhaltensänderungen der Nutzer. Zum einen werden einige neu die Spitzenzeiten meiden, da ihre Fahrten grundsätzlich nicht zeitkritisch sind und zu einem späteren

Zeitpunkt stattfinden können. Und zum anderen werden einige andere Verkehrsmittel nutzen, zum Beispiel den Bus oder das Fahrrad.

Durch die weitgehende Beseitigung des Staus gewinnt auch der ÖV an Attraktivität, da dieser ohne Stau den Fahrplan mit höherer Verlässlichkeit einhalten kann. Anschlüsse an andere Verkehrssysteme sind damit auch in den Spitzenstunden gewährleistet. Zur weiteren Attraktivitätssteigerung – und als wirkliche Alternative zum Auto in den Spitzenzeiten – sollte vorgängig zu einer Einführung von Road Pricing das ÖV-Netz nochmals bedeutend ausgebaut werden.

Mit Road Pricing kann ein Schritt zur Lösung der Verkehrsproblematik gemacht werden. Es ist aber nur ein Element einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik, die daneben weitere Massnahmen wie den Ausbau des Radwegnetzes für den Arbeitsweg umfassen sollte.

● Peter Beck, Projektleiter bei der Stiftung Zukunft.li

Der «Fokus Road Pricing» von Zukunft.li befasst sich mit der konkreten Umsetzung von Road Pricing in Liechtenstein. Damit wird die Studie «Raumentwicklung» weiter vertieft.

Zukunft.li hat sich als ausschliesslich privat finanzierte, unabhängige Stiftung zum Ziel gesetzt, wichtige Zukunftsthemen für Liechtenstein aufzuarbeiten und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Sämtliche bisher erschienenen Publikationen sind unter www.stiftungzukunft.li verfügbar.