

Bulletin der Schweizerischen Gesellschaft für



Umweltschutz

23. Jahrgang
No. 1 März 1994



MOBILITÄT

Konzeptionen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung



Mobilität

Konzeptionen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung

MOBILITÄT

- 3** Ruedi Meier
Verkehr ist zu billig - was nun?
- 4** René L. Frey
Agglomerationsverkehr als Herausforderung
Strategien gegen das Unbehagen in Stadt und Land
- 7** Peter Güller
Mobilität - wohin führt die Reise?
Eskalation des sorglosen Umgangs mit der Mobilität
- 10** Werner Spillmann
Nachhaltige Verkehrsentwicklung
Konsensfindung über Ziele und Mittel für eine umwelt-, verkehrs- und energiepolitische Strategie
- 14** Dori Schaer-Born
Individualverkehr: Umweltproblem Nummer 1
Verkehrspolitische Herausforderungen der Agglomerationen

- 18** Helmüt Holzapfel
Mit weniger Autos mobil
Utopie einer menschlicheren Verkehrsgesellschaft
- 22** Hans-Ulrich Berger
Die Verkehrspolitik des Bundes
Ziele und Möglichkeiten eidgenössischer Verkehrspolitik in der Schweiz und in Europa
- 26** **Preismechanismus und Verhaltensänderung**
Protokolle der Tagungsdiskussionen

SGU INFORMIERT

- 28** **Personelle Veränderungen im SGU-Team**
- 29** **Veranstaltungen**
SGU-Mitgliederversammlung 1994

AUTOREN

- Ruedi Meier**
Dr. oec. publ. / Raumplaner ETH, Autor verschiedener Veröffentlichungen zu Regional- und Strukturpolitik, Raumplanung, Verkehr und Umwelt, Verfasser des Buches "Umweltgerechte Verkehrsabgaben; Vorschläge für eine Neuorientierung", Bern
- René L. Frey**
Prof., Wirtschaftswissenschaftliches Zentrum WWZ, Universität Basel, Präsident der Expertengruppe des Nationalen Forschungsprogrammes "Stadt und Verkehr; Agglomerationsverkehr als Herausforderung", Basel
- Peter Güller**
Leiter des Nationalen Forschungsprogrammes "Stadt und -Verkehr; Agglomerationsverkehr als Herausforderung", Zürich
- Werner Spillmann**
Dr. oec. publ., Ernst Basler & Partner AG, Vorstandsmitglied der SGU, ehemaliger Geschäftsführer der SGU, Zollikon
- Dori Schaer-Born**
Regierungsrätin, Vorsteherin der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Bern

Helmüt Holzapfel

Prof. Dr.-Ing., Gesamthochschule Kassel, Fachbereich Stadtplanung, Kassel Bundesrepublik Deutschland

Hans-Ulrich Berger

Lic. oec. HSG, Vizedirektor im Bundesamt für Verkehr des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (EVED), Bern

IMPRESSUM

Bulletin der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz No. 1
23. Jahrgang; März 1994
Das Bulletin der SGU ist das Mitgliederorgan der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz (SGU), Merkurstrasse 45, Postfach, 8032 Zürich, Tel. 01/251 28 26
Redaktion: Jost Müller
Das Bulletin erscheint dreimal jährlich. Re-

daktionsschluss für No. 2/94 ist der 30. April.
Namentlich gezeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers bzw. der Verfasserin wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen wird nicht gehaftet. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor. Nachdruck nach Absprache.
Druck: DK Druckerei Kilchberg AG
Titelbild: Rolf A. Stähli

Verkehr ist zu billig - was nun?



Ruedi Meier

Der Verkehr ist zu billig: Die Strassenrechnung für das Jahr 1991 weist ein Defizit von 553 Mio. Franken aus. Die Eigenwirtschaftlichkeit der Strassenrechnung beträgt nur gerade 90 Prozent. Dabei werden die Verkehrsflächen mit nur 8.50 Fr. pro m² viel zu tief bewertet - angemessen mit 50.- Fr. pro m² berechnet, würde die Eigenwirtschaftlichkeit gar unter 70 Prozent fallen.

Offizielle Zahlen liegen auch für die externen Kosten des Verkehrs vor. Sie sind vom Verkehrs- und Energie-wirtschaftsdepartement mit insgesamt 1800 Millionen Franken für das Jahr 1988 äusserst zurückhaltend berechnet worden (Strasse 1678 Mio. Fr., Schiene 121 Mio. Fr., externer Nutzen total 50 Mio. Fr.): Nur ein geringer Teil der Umweltbelastungen (Lärm, Gebäudeschäden) sowie die Unfallkosten wurden einbezogen. Wichtige Faktoren wie die Luftbelastungen, externe Kosten der Fahrzeugproduktion, Zerschneidung von Landschaften, Vernichtung von Tier- und Pflanzenarten sind nicht bilanziert worden. Frühere Schätzungen, die auf externe Kosten von über 10 Milliarden für den Strassenverkehr kamen, sind somit keineswegs überholt. Viel wichtiger als dieser Zahlendisput ist aber die Frage, was angesichts der eindeutig zu billigen Mobilität getan werden kann?

Es ist alles daran zu setzen, dass endlich die Kostenwahrheit im Verkehr hergestellt wird. Die direkten und die externen Kosten sind allen Verkehrsträgern verursachergerecht anzulasten. Nur so können Anreize für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung geschaffen werden. Die Wirksamkeit ist erwiesen: Das Fahrverhalten wird umweltfreundlicher. 3-Liter-Fahrzeuge werden bei einem Fahrzeugkauf berücksichtigt. Mobilitätssparende Siedlungsstrukturen bilden sich heraus. Das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr wird gefördert, und die milliardenschweren Defizite des öffentlichen Verkehrs können schrittweise abgebaut werden.

Konkret sind die Treibstoffpreise etappenweise zu erhöhen. Ein erster Ansatzpunkt bietet sich mit der CO₂-

Energie-Abgabe. Anpassungen von maximal 20 Rappen pro Liter Treibstoff sind zu erwarten. Weitere Preissteigerungen sind schrittweise zu realisieren.

Bei einem Aufpreis von einem Franken pro Liter fallen zusätzlich rund 5 Milliarden Franken an. Entscheidend ist, wie diese Mittel verwendet werden: Die Einnahmen aufgrund der direkten Kostenüberwälzung sind so weit als nötig weiterhin für den Strassenbau und den Unterhalt einzusetzen. Vor allem aber sind gemäss Auftrag der Verfassung die Mittel für die strassenverkehrsbedingten Umweltmassnahmen (zur Zeit 20 Millionen Franken oder weniger als 1 Prozent der Gesamteinnahmen pro Jahr) massiv zu erhöhen, indem die entsprechenden Budgetposten aufgestockt und die Verteilschlüssel geändert werden. Andernfalls geraten der Vollzug des bundesrätlichen Luftreinhaltkonzeptes und die Umsetzung der Lärmschutzmassnahmen noch mehr in Verzug. Mehr Geld kann, solange der motorisierte Individualverkehr seine Kosten nicht voll trägt, auch für den öffentlichen Verkehr aufgrund der bestehenden Verfassungsgrundlage eingesetzt werden.

Die zusätzlichen Einnahmen durch die internalisierten externen Kosten sind voll an Bevölkerung und Wirtschaft zurückzuerstatten. Die Krankenkassen bzw. die AHV-Stellen bieten sich als unbürokratische Clearingstellen für die Geldrückverteilung an. Die Rückerstattung stellt die Sozial- und die Wirtschaftsverträglichkeit sicher. Die unteren Einkommensschichten werden damit insgesamt nicht schlechter gestellt. Die Wirtschaft profitiert von einer wachsenden inländischen Kaufkraft in Millionenhöhe, da weniger Geld an die erdölexportierenden Staaten fliesst. Gleichzeitig können enorme Produktivitätspotentiale im Verkehrsbereich, das heisst gleiche oder sogar bessere Verkehrsleistungen bei geringeren Kosten, ausgeschöpft werden. Diese Chancen gilt es gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten zu nutzen.

Zum Thema "Mobilität" führte die SGU eine Tagung durch, an der Ergebnisse des Nationalen For-

schungsprogrammes "Stadt und Verkehr" vorgestellt wurden. In diesem Bulletin wird eine Auswahl der Re-

ferate in gekürzter Form abgedruckt. Die vollständigen Tagungsbeiträge sind bei der SGU erhältlich.