

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Spitzenorganisation der am Strassenverkehr interessierten Verbände, Clubs, Firmen und Einzelpersonen der Kantone
Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Mitglied des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS)

Positionspapier der Verkehrsliga beider Basel

Road Pricing
und andere
Strassenbenützungsg-
Gebühren

Birsfelden, Januar 2006

1. Ausgangslage: Worum geht es?

Bund und einzelne Kantone glauben eine neue Patentlösung entdeckt zu haben, um Verkehrsstaus, Umweltbelastung/Ozon, den Autoverkehr auf Stadtboden und die Finanzierungsproblematik des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) mit einem Schlag aus der Welt zu schaffen: Das Road Pricing (RP) – sprich eine weitere leistungsabhängige Besteuerung des motorisierten Individualverkehrs (MotIV) – um dadurch das Verkehrsaufkommen lokal bis regional mit Lenkungsabgaben zu steuern. Auch wenn die genannten Öko-Probleme als Gründe für RP in den Vordergrund gestellt werden, so geht es doch im Grundsatz darum, den MotIV mit weiteren Massnahmen zu behindern bzw. zu verhindern und die Benutzer des MotIV auf den ÖV zu zwingen – koste es was es wolle. Schliesslich haben ja London, Singapur, Oslo und Trondheim ebenfalls das RP erfolgreich eingeführt ...

Der einmal mehr als «Heilsbotschaft» verkündete Ansatz RP birgt jedoch bei näherer Betrachtung ein Fülle von Knackpunkten, ja sogar Killerfaktoren, die einerseits **aus der politischen Situation der Schweiz, aber insbesondere auch der politischen, wirtschaftlichen und geografischen Situation der Nordwestschweiz und insbesondere des Stadtkantons Basel einer genaueren Betrachtung und Wertung bedürfen**, bevor endlose politische Diskussionen um Sinn, Nutzen und Machbarkeit von RP speziell in der Nordwestschweiz noch mehr unnütze zeitliche und sogar finanzielle Kapazitäten binden.

Die nachfolgenden Gedanken und Erwägungen beziehen sich in erster Linie auf die Betrachtung von RP in der Region Nordwestschweiz. Sie nehmen jedoch auch Bezug auf weitere grundsätzliche Stellungnahmen und Studien zu RP, die von verschiedenen Verbänden und Institutionen bereits bestehen. So stützt sich das VL-Positionspapier auch auf das Argumentarium ab, dass der TCS Schweiz im Rahmen seiner Reihe «Politik & Wirtschaft» im Juni 2004 publiziert hat. Das vorliegende Positionspapier der Verkehrsliga beider Basel konzentriert sich auf dieser Grundlage auf die speziellen Auswirkungen von Road Pricing in der Stadt Basel bzw. in der Nordwestschweiz, aber auch – grenzüberschreitend – im Wirtschaftsraum Oberrhein.

2. Welche RP-Formen stehen in der NWCH zur Diskussion?

In der politischen Diskussion innerhalb der Nordwestschweiz stehen primär die Zonengebühr bzw. Gebühren für Sperrgebiete nach dem Londoner Modell im Vordergrund. Dabei wird insbesondere aus dem Blickwinkel der Stadt Basel eine «Eintrittsgebühr» für den Besuch der Stadt gefordert. Weil inzwischen diesen Verfechtern aber auch langsam klar wird, dass dieser Eintritt in die Stadt mit grossen Problemen verbunden ist, spricht man bereits auch von einer «flächendeckenden» Gebührenerhebung in BS und BL. Dabei offenbar ist noch nicht darüber nachgedacht worden, was dann mit den solothurnischen Exklaven Thierstein und Dorneck bzw. mit dem aargauischen Fricktal geschieht. Jede Menge Probleme also schon nur beim etwas näheren Zusehen.

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Diskutiert wird jedoch auch das «Value Pricing». Dabei geht es um die Erhebung einer Gebühr z.B. auf einer bestimmten Fahrspur, die dadurch ein rascheres, weil z.B. nicht durch Staus behindertes Fahren erwarten lässt. Eine solche «Value Pricing»-Spur will das ASTRA als Pilotprojekt auf der Autobahn A2/A3 zwischen Augst und Basel prüfen mit einer vierten gebührenpflichtigen Spur.

3. Welche Ziele werden mit RP eigentlich anvisiert

In der aktuellen Diskussion um RP werden sehr unterschiedliche Ziele anvisiert:

- Mit dem Value Pricing (VP) soll das Staupotenzial vor allem zwischen Augst und Basel vermindert werden. Dabei werden die hohen Staukosten ins Feld geführt, und es wird erwartet, dass ein PW-Fahrer, der es eilig hat bzw. die Zeitverluste vermeiden will, durch einen Mehrpreis auf der VP-Spur einen Mehrnutzen durch weniger Stauzeiten erreicht.
- Die RP-Ziele laufen im Grundsatz darauf hinaus, den MotIV mit einer Lenkungsabgabe auf den ÖV bzw. Langsamverkehr umzuverteilen. Dies auch mit der Begründung, dass der MotIV «endlich» auch leistungsabhängig besteuert werden soll. Wer viel fährt soll auch mehr bezahlen. Auf dieser Basis werden unterschiedlichste Begründungen ins Feld geführt:
- Generell geht es um eine deutliche Verminderung der «ständig steigenden» Luftverschmutzung (natürlich nur durch den MotIV). Im Sommer wird dabei vor allem das «Giftgas» Ozon mit seiner gesundheitsschädigenden Wirkung bereits «ab einer minimalen Überschreitung der Grenzwerte» genannt. Obwohl diese Behauptung faktisch falsch bzw. längst widerlegt ist (u.a. durch BUWAL, Lufthygieneamt beider Basel), wird sie von Umweltschutzorganisationen ständig wiederholt und selbst von honorablen Medienvertretern unreflektiert (und vor allem unrecherchiert) tel quel übernommen.
- Aus politischer Sicht geht es neben den direkten Schadstoffargumenten auch um eine Senkung des MotIV-Aufkommens auf Stadtboden. Man hofft, mit RP zu einer deutlichen Verminderung des Besucherverkehrs in der Stadt zu kommen (vermutlich auch mit dem kurzsichtigen Hintergedanken, die Baselbieter, Elsässer und Badenser für ihre Verdreckung der Stadt endlich auch direkt zur Kasse bitten zu können).
- Damit hängt zusammen, dass man sich mit RP vor allem auch eine fiskalisch erhobene Zusatzeinnahme erhofft, die vor allem in den Ausbau des ÖV fließt.
- Schliesslich steht als Argument im Raum: Wenn es in London, Singapur Oslo und Trondheim umgesetzt worden ist und daher auch machbar ist, so wird man RP ja auch in der Schweiz, spez. aber für Basel, umsetzen können.

4. Die ersten Knackpunkte dieser Ziele und Begründungen

Diese Grundzielsetzung und die damit verbundenen Begründungen wirken auf erste Zuseher hin als plausibel und erstrebenswert. Bei näherer Betrachtung und nicht zuletzt unter dem Blickwinkel der tatsächlichen Realisierbarkeit und Praxistauglichkeit tauchen jedoch – gerade auch in der Nordwestschweiz – eine Reihe von gewichtigen Fragen bzw. Umsetzungsprobleme auf:

Value Pricing - Pilotversuch A2:

Die Verkehrsliga beider Basel bewertet diesen Ansatz als diskutabel, sofern dafür eine zusätzliche Spur zur Verfügung steht und daraus tatsächlich ein adäquater Mehrnutzen für die Benutzer dieser Spur realisiert werden kann.

Dieser Mehrwert ist aus heutiger Sicht allerdings in Frage gestellt. Denn: Was geschieht mit dieser VP-Spur bzw. mit den drei bestehenden Spuren bei ihrer zu erwarteten Zusammenführung? Wird die VP-Spur bis zum Ende der Ausfahrt City geführt und auch bis zum Autobahn-Zollanlage Weil bzw. St. Louis? Sicher ist, dass eine unweigerlich notwendige Zusammenführung der VP-Spur mit den bestehenden Spuren einen neuen Flaschenhals generiert, der nicht nur auf den bestehenden Spuren, sondern auch auf der VP-Spur sehr rasch zu neuen Stausituationen führt. Gerade in Zeiten hohen Verkehrsaufkommens wird dann die VP-Spur eben auch wieder zur (dann teuren) Stau-Spur.

Andererseits: Eine dann sinnvolle Weiterführung der VP-Spur über die Ausfahrt City hinaus bzw. bis zu den Grenzübergängen würde enorme Kosten verursachen, die mit VP kaum erwirtschaftet werden können – einmal abgesehen davon, dass der dafür notwendige Platz auf Stadtboden gar nicht vorhanden ist.

Enorme ÖV-Ausbaukosten in Basel

Es ist das erklärte Ziel autofeindlicher Organisationen und Parteien, den Motiv auf den ÖV bzw. Langsamverkehr zu zwingen. Allerdings zeigt die aktuelle Situation, dass der ÖV gerade in der Stadt seine Kapazitätsgrenzen bereits erreicht hat (spez. Schienenkapazität auf der Achse Aeschenplatz-Schifflande bzw. Claraplatz) Wer umverteilen will, muss diese Kapazitäten erheblich ausbauen, was nur mit zusätzlichen Milliardenkosten möglich ist (z.B. Projekt U-Bahn Innerstadt).

Genau hier zeigt sich aber auch das «Paradoxon» dieser Strategie: Wenn es tatsächlich gelingen sollte, einen erheblichen Anteil des Motiv umzuverteilen, sinken auch automatisch die Einnahmen mit RP. Wie aber lassen sich dann die ÖV-Investitionskosten mittelfristig noch finanzieren? Die Katze beisst sich hier enorm in den Schwanz. Oder aber: Man weiss genau, dass der propagierte Umsteigeeffekt in der Praxis (wie bei anderen Lenkungsabgaben, z.B. Rauchen) gar nicht im deklarierten Ausmass stattfinden wird. Dann aber mutiert RP endgültig zur reinen neuen «Abzockerei».

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Bereits leistungsabhängige Besteuerung des MotIV

Es entspricht dem traditionell schlechten Gedächtnis gerade der RP-Verfechter, wenn sie behaupten, der MotIV müsse leistungsbezogen besteuert werden. Konkret: Ein MotIV-Benützer wird bereits heute mehrfach besteuert – durch die Motorfahrzeugsteuer, durch die Autobahnvignette und insbesondere durch die enormen Treibstoff-Zollabgaben, die heute den Treibstoff bereits mit rund 70 Prozent belasten. Diese Fiskalabgabe auf dem Treibstoff ist jedoch eine eigentliche leistungsabhängige Besteuerung der Motorfahrzeuge. Wer viel fährt, zahlt mehr Steuern. RP wäre einfach eine weitere zusätzliche Leistungssteuer.

Minus-Nutzen für den Umweltschutz

Das Argument, wonach der MotIV immer mehr Schadstoffe produziert, ist längst und auch kompetent widerlegt worden. Es muss sogar – gerade für die Region Basel mit ihrer besonderen geografischen und politischen Situation (siehe unten) – erwartet werden, dass RP-Massnahmen das Verkehrsaufkommen letztlich sogar erhöhen. Beispielsweise, wenn Konsumenten aufgrund einer RP-Besteuerung vermehrt Einkaufsmöglichkeiten ausserhalb Basels, speziell aber im grenznahen Ausland, nutzen und damit spürbar mehr MotIV-Verkehr provoziert wird. Kommt hinzu, dass Basel seine Verkehrsprobleme einfach in die Agglomeration exportiert (Wie seinerzeit in Bologna, als der PW-Verkehr schlagartig aus dem Zentrum verbannt wurde, dann aber einfach das Verkehrschaos in den angrenzenden Gebieten entstand).

London/Singapur versus Basel: Nicht Äpfel mit Birnen vergleichen

London zählt auf einer Fläche von 1516 km² rund 7,1 Mio. Einwohner, die Agglomeration eingeschlossen gegen 10 Mio. Das entspricht mehr als der ganzen Schweizer Bevölkerung (7,4 Mio.). Singapur zählt auf einer Fläche von 618 km² (Fläche BS + BL zusammen) rund 3,5 Mio. Einwohner (BS + BL zusammen: 277'000 Einw.)

Ist es da nicht krasser Verhältnisblödsinn, wenn für 188'000 Einwohner (BS mit sinkender Tendenz) auf 37 km² bzw. 477'000 Einwohner (BS + BL zusammen) ein Road-Pricing aufgebaut werden soll, dass etwa ähnlich komplex und teuer wie in der Millionenstadt London sein dürfte?

London (und übrigens auch Singapur) sind je eine politische Einheit, die darüber hinaus keinerlei demokratische Mitbestimmung wie in der Schweiz kennen. RP konnte in diesen Städten ohne grosse politische Auseinandersetzung einfach verfügt werden. Das wird in Basel und in der Region sicher nicht der Fall sein.

RP widerspricht der schweizerischen Verfassung

In der Bundesverfassung wird klar festgehalten, dass in der Schweiz keine «Strassenzölle» erhoben werden dürfen. Ausnahmen bedürfen in jedem Einzelfall zumindest der Zustimmung der eidgenössischen Räte. Die politische Durchsetzbarkeit mit den bestehenden demokratischen Instrumenten, erst recht

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

aber angesichts des spürbar gewachsenen Unmuts der Bevölkerung über die galoppierende Zunahme fiskalischer Massnahmen. lassen aus heutiger Sicht erwarten, dass RP weder für Einzelfälle noch für generellen Einsatz Gnade vor dem Souverän findet (Das wird auch in einer Studie von «TA-Swiss» sehr deutlich bestätigt).

5. Die besonderen Knackpunkte von RP in der Nordwestschweiz

In der laufenden Diskussion um die Einführung von RP im Raum Nordwestschweiz ist absolut noch nicht absehbar, wie dies räumlich eingeführt werden soll: Nur in BS, in BS und BL? Auch im Fricktal und in den Solothurnischen Bezirken? Und wie löst man das Problem mit der badischen und elsässischen Nachbarschaft, also im Wirtschaftsraum Oberrhein?

Der Tenor der RP-Verfechter kann derzeit dahingehend interpretiert werden, das RP in erster Linie für die Stadt Basel eingeführt werden soll – analog London mit seinem City-RP. Daraus ergeben sich jedoch jede Menge ganz spezifischer Knackpunkte, die wohl in den Befürworterkreisen in BS offensichtlich noch nicht näher überlegt worden sind:

Knackpunkt geografisch-politische Situation Basels

Im Gegensatz zu London und Singapur, die geografisch und politisch in sich geschlossene Kommunen bilden und die RP darüber hinaus einfach verfügen konnten, ist Basel als Stadtkanton innerhalb der NWCH mit 37 km² und lediglich 188'000 Einwohnern ein eigentliches Fliegengewicht. Ob und wie RP mit diesem geringen Potenzial überhaupt finanziert werden kann, ist äusserst fraglich, denn die Initialkosten (London gegen 500 Mio. CHF – die Einführung in BS dürften aus heutiger Sicht nicht viel tiefer liegen) aber auch die Folgekosten sind ausserordentlich hoch. Diese über RP finanzieren zu können, erscheint sehr problematisch.

Knackpunkt demokratische Entscheidungswege und -träger

Dass RP im autofeindlichen Basel an der Abstimmungsurne allenfalls eine Chance hat, kann nicht ganz in Abrede gestellt werden. Sicher keine Chance hätte RP bei den heutigen politischen Konstellationen bei einer Ausdehnung auch auf den Kanton BL bzw. auf die ganze Region – erst recht beim zu erwartenden schlechten Kosten-/Nutzenverhältnis.

Knackpunkt isoliertes Basel

Mit RP würde die Messe-, Kultur-, Wirtschafts- und Event-Stadt Basel neu einen Eintrittspreis für alle Motorfahrzeug-Benutzer erheben. Damit würde aber Basel für den nach wie vor erwarteten und erhofften Besucher-Zustrom erheblich an Attraktivität verlieren. Sicher könnte ein Teil dieser Besucher auf den ÖV umverteilt werden. Für einen wohl grösseren Teil, der aufgrund der Distanzen aufs

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Auto angewiesen ist (u.a. Tourismus), wird Basel unattraktiv. Ob das der Sinn von RP sein kann, ist fraglich, zumal sich seit einigen Jahren rund um Basel sukzessive – vor allem im Einkaufs-, zunehmend aber auch im Event- und Kulturbereich – neue Angebote entstehen. Basel bringt sich mit RP geradezu fahrlässig bzw. ideologisch blind in eine spürbar schlechtere Wettbewerbssituation.

Knackpunkt Wohn- und Steuerstandort Basel

Basel liegt im Wettbewerb der steuerlichen Belastungen schweizweit an oberer Stelle. Mit RP würde diese Situation noch deutlich verschärft, müsste doch ein Basler Steuerzahler, der – aus was für Gründen auch immer – aufs Auto angewiesen ist, mit erheblichen fiskalischen Zusatzbelastungen rechnen, die wohl jährlich einen vierstelligen Betrag ausmachen. RP würde somit unweigerlich zu einer weiteren Verschärfung der Abwanderung führen, gerade der eher besseren Steuerzahler.

RP wäre aber auch ein zusätzlicher Hemmschuh für die von Basel seit langem anvisierten guten Steuerzahler, die wieder in den Stadtkanton zurückgeholt werden sollen. RP würde dabei grosse Anstrengungen (aber auch Investitionen, z.B. im Wohnungsbereich) vergleichsweise rasch und deutlich zunichte machen. RP wäre aber auch für Projekte wie der Campus von Novartis oder Erlenmatt ein unerwarteter Bremsfaktor und Wettbewerbsnachteil.

Man könnte aufgrund dieser Knacknüsse allenfalls in Basel zur Auffassung gelangen, die Bewohner und Steuerzahler Basels von RP zu befreien oder – wie beim Stromsparbonus – einen Teil der RP-Einnahmen an die Stadtbevölkerung zurück fließen zu lassen. Damit würde allerdings die angestrebte öV-Finanzierung deutlich beeinträchtigt, erst recht beim ansich schlechten Kosten-/Ertragsverhältnis von RP (siehe unten).

Es fragt sich aber auch, ob dann die umliegenden Kantone, aber auch das Elsass und die badische Nachbarschaft, nicht «Gegenrecht» halten würden und ebenfalls eine Eintrittsgebühr für die Basler in deren Nachbartkantone und in ihre Gebiete erheben würden. Ob damit das Klima in der Region konstruktiv beeinflusst würde, muss stark bezweifelt werden – abgesehen davon, dass dann für die Basler Einwohner zum Schluss doch höhere Kosten anfallen.

Knackpunkt Wirtschaftsstandort Basel

Keine Frage: RP würde dem Detailhandel in der Stadt, der ohnehin nicht auf sehr gute Rahmenbedingungen zählen kann, einen weiteren Bremsschuh verpassen. Einkaufen in der Stadt für Auswärtige würde zu teuer, vor allem dann, weil die umliegenden Gebiete – auch Elsass und badische Nachbarschaft – in zunehmendem Mass ein gleich gutes oder sogar besseres Angebot zu attraktiveren Preise bieten. Basel würde dadurch erheblich an Anziehungskraft verlieren und als Einkaufszentrum in die Bedeutungslosigkeit absinken. Kann sich das in dieser Beziehung ohnehin schon handycapierte Basel eigentlich leisten?

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

So würde aber auch – wie erwähnt – die anvisierte Umweltbelastung nicht etwa vermindert, sondern durch Mehrverkehr deutlich erhöht.

Für die Tausenden von Pendler, die – aus was für Gründen auch immer – nicht auf den ÖV umsteigen können, wäre RP ein eigentlicher happiger Einkommensverlust. Wie attraktiv ist Basel dann noch als Arbeitsort?

Könnten sich Firmen, welche beispielsweise auf hochqualifizierte Arbeitskräfte angewiesen sind, die ausserhalb Basels wohnen, einen solchen Attraktivitätsverlust ihres Arbeitsstandortes leisten – oder sind sie früher oder später gezwungen, ihren Standort ausserhalb Basels anzusiedeln, damit sie für Arbeitskräfte und Kunden vom Standort her attraktiv bleiben?

Knackpunkt: Wer zahlt die Zeche?

Für Firmen, die in Basel Aufträge erledigen müssten, würden automatisch die Wegkosten spürbar erhöht. Dies würde auch die Grundversorgung der Stadt (Artikel des täglichen Bedarfs, die zum grösseren Teil von ausserhalb der Stadt angeliefert werden) verteuern. Diese Mehrkosten werden früher oder später automatisch auf die Preise überwältzt. Die RP-Zeche würden also zu einem ansehnlichen Anteil alle Bewohner Basels über steigende Preise bezahlen. Auch jene, die gar kein Auto haben.

6. Ist RP für Basel machbar und bezahlbar?

Jede Menge unbeantworteter Fragen wirft sodann die praktische Umsetzung von RP für die Stadt Basel auf:

- RP erfordert teure Grundinstallationen an den «Eintrittsstrassen» nach Basel. Durch die enge Verflechtung der ausserkantonalen Nahagglomeration (nahtloser Übergang Stadtgebiet-Landgebiet) müsste entweder jede Eintrittsstrasse in die Stadt mit Erfassungsgeräten ausgestattet werden – mit unabsehbaren Kosten. Oder aber, Basel macht sein Strassennetz tatsächlich dicht und lässt nur noch einige Zugangsstrassen für den Zutritt frei. Das erfordert eine aufwändige Infrastruktur und vergleichsweise viel Raum – nämlich für jene PW, die nicht mit einem Zählgerät ausgerüstet sind und ein Zutrittsbillet besorgen müssten. Ist dieser Platz denn überhaupt vorhanden? Darüber hinaus wäre mit letztlich unsinnigen Mehrfahrten zu rechnen für jene, die nur an bestimmten Maut-Stellen einfahren könnten. Ein immenser Kostenaufwand bei jeder der genannten oder weiteren Mauterfassungs-Varianten. (Von den Investitionskosten für die Zählgeräte, die sich – je nach System – jeder einheimische PW-Fahrer besorgen müsste, ganz zu schweigen.)
- Wie schon in London festgestellt, ist der Kontroll- und allenfalls Sanktionierungsaufwand verhältnismässig gross. Neben den Erstellungskosten

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

würden somit kontinuierlich Betriebs- und Verwaltungskosten in Millionenhöhe anfallen. Selbstverständlich müssten diese über RP selbstfinanziert werden. In London wurde festgestellt, dass diese Betriebs- und Verwaltungskosten rund 40 Prozent der Einnahmen verschlingen. Damit ist das Kosten-/Nutzenverhältnis miserabel. Zweifellos könnte mit anderen Massnahmen ein weitaus besseres Kosten-/Nutzenverhältnis erreicht werden.

- Es liegt in der Natur der Sache, dass nach Einführung von RP in Basel sehr rasch Lücken in der Gesetzgebung auftauchen bzw. jede Menge Sonderinteressen berücksichtigt werden müssten. Das heisst konkret: Die erarbeitete Gesetzes- und Verordnungsgrundlagen müssten laufen erweitert und verfeinert werden, ebenso die entsprechenden Kontroll- und Sanktionsmassnahmen, womit sich RP letztlich zu einem gigantischen und damit noch teureren Regelwerk mit immensem Verwaltungsaufwand entwickelt. Dabei wird das Kosten-/Nutzenverhältnis immer schlechter. Noch bedenklicher wird dieses Kosten-/Nutzenverhältnis, wenn alle genannten wirtschaftlichen Auswirkungen (Detailhandel, Bewohner, Zuzüger usw.) mitberechnet werden. RP wäre ein Paradebeispiel für das Sprichwort: «Wir verwalten unsere Probleme immer aufwändiger und teurer, aber wir lösen sie nicht.»

7. Ungelöste soziale Probleme

RP wird zweifellos auch das soziale Gefälle in unserer Region akzentuieren. Neben anderen fiskalischen Abschöpfungsmassnahmen (z.B. Tabak-, Alkohol- und Treibstoffzollerhöhungen) wäre RP eine weitere Abschöpfungsmassnahme, die sich zu guter Letzt nur noch die mittleren und oberen Einkommensklassen leisten können – und dies beim hoch bewerteten Statussymbol Auto.

Damit verschärft sich das Problem der Zweiklassengesellschaft noch mehr: Diejenigen, die es sich leisten können, benutzen das Auto mit allen seinen überragenden Vorteilen gegenüber dem ÖV. Und diejenigen, die es sich nicht leisten können, werden auf den ÖV gezwungen mit allen seinen Nachteilen. Dieser negative Effekt und seine Folgen wurden unter anderem in einer PEP-Studie der «Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung» in Deutschland sehr ausführlich dargestellt.

Unter psychosozialen Gesichtspunkten, aber auch unter Berücksichtigung des konkreten Aufwand-/Nutzens wird in dieser Studie im übrigen festgestellt, dass Road-Pricing für eine moderne Stadtpolitik ungeeignet ist, weil – neben unerwünschter sozialer Auswirkungen und Effekte – auch der reale Nutzen (weniger Verkehr und weniger Emissionen) insgesamt als ungenügend bewertet wird.

8. Schlussbemerkungen

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Die hier nur in Ansätzen aufgezeigten Probleme, die mit RP generell und insbesondere bei seinem Einsatz in der Region Basel bzw. für die Stadt Basel stellen, zeigt sehr rasch, dass die derzeit als Patentlösung angepriesene lenkungsabgaben-orientierte Massnahme eine Unmenge von Pferdefüssen in sich birgt. Der seit einigen Jahren feststellbare Modetrend, mit Lenkungsabgaben das Verhalten der Bevölkerung verändern zu wollen, erweist sich immer mehr als Eigengoal. Ein Leserbriefschreiber in der Basler Zeitung hat es kürzlich treffend formuliert, in dem er schrieb: «Seit der Sackgebühr verdreckt Basel immer mehr!»! Welches sind aber die Negativ-Auswirkungen von RP in Basel, das wohl weitaus stärker und nachhaltiger das Leben der Bevölkerung tangieren bzw. belasten würde?

RP lässt sich technisch zweifellos realisieren, das zeigen London, Singapur, Oslo, sowie weitere Städte. RP verursacht jedoch überdurchschnittlich hohe Kosten, die investiert werden müssen, bevor das System überhaupt technisch funktioniert. Ob es dann auch den erwünschten Effekt und Ertrag bringt, muss aufgrund der aufgezeigten Knackpunkte bezweifelt werden.

Kann sich Basel, kann sich die Region, ein solches Misserfolgs-Risiko leisten? Die wirtschaftliche Lage der Region und vor allem der Stadt beantworten diese Frage ganz klar mit einem Nein. Regiert nun in Basel die Ideologie mit ihren Heilsbotschaften wie das Road Pricing – oder die politische Vernunft und das Augenmass, das zwischen Wünschbarem sowie realistisch Machbarem bzw. Notwendigem unterscheiden kann?

Birsfelden, 12.1.2006