



Dominik Egli: «Heute ist die Zersiedelung zu stark, weil die Mobilität zu billig ist. Steigen die Energiepreise, werden die Gemeinden am Rand der Agglomerationen leere Einfamilienhäuser haben. Das ist richtig.»

# «Verkehr muss nicht für alle zahlbar sein»

Verkehrsökonom Dominik Egli fordert verursachergerechte Verkehrspreise – Auto- und Zugfahren dürfe ruhig zum Luxusgut werden

Der Ex-Generalsekretär der Basler Verkehrsdirektion fordert Roadpricing ohne Rücksicht auf soziale Gerechtigkeit. So könnte man sich neue Strassen sparen.

VON ANDREAS MAURER (TEXT UND BILD)

**Man geht davon aus, dass die Bevölkerung in der Region Basel weiterwächst. Ist das Verkehrssystem dem gewachsen, Herr Egli?**

**Dominik Egli:** Wenn man mit der Infrastrukturpolitik so weiterfährt wie in den letzten hundert Jahren, muss man entweder immer weitere Infrastruktur bauen oder sie kommt an ihren Anschlag. Die heutige Bepreisung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist nicht verursachergerecht.

**Was ist falsch an den Verkehrspreisen?**

Sie sind heute unabhängig von der Zeit, zu der ich unterwegs bin. Wenn ich auf der Strasse unterwegs bin, schade ich allen anderen, die auch auf der Strasse fahren, indem ich sie verlangsamt. Das berücksichtige ich heute nicht, weil ich nicht dafür bezahle.

**Das heisst, man müsste in der Region Basel Roadpricing, also Gebühren für die Benützung der Strassen, einführen. Unbedingt.**

**Wieso ist das die beste Lösung?**

Es gibt zwei Möglichkeiten, einen Kapazitätsengpass zu lösen: Entweder wir betonieren uns aus dem Problem heraus oder wir regeln die Knappheiten über den Preis.

**Könnte man sich damit neue Strassen sparen?**

Modellrechnungen zeigen, dass die optimale Verkehrsinfrastruktur rund ein Viertel kleiner wäre, wenn die Preise richtig gesetzt wären.

**Die Preise müssten also Bau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur finanzieren?**

Ja. Auch alle externen Kosten wie Stau, Lärm oder Umweltverschmutzung müsste man mit den Preisen berücksichtigen.

**Wie hoch wären diese Preise? Wie viel müsste ich für eine Autofahrt von Liestal nach Basel bezahlen?**

Zwischen fünf und zehn Franken. Das ist aber schwer zu sagen, weil man diese Preise ins Verhältnis zu anderen Preisen setzen müsste: die Preise für den ÖV und fürs Parkieren. Die ÖV-Preise sind heute nicht optimal. Während der Stosszeiten sind sie viel zu tief.

**Ohne Halbtax kostet ein Zugbillett von Liestal zu Ihnen nach Winterthur 80 Franken. Schon das ist sehr teuer.**

Das ist viel Geld, ja. Die Frage ist aber, ob damit die verursachten Kosten gedeckt werden. Sie können auch sagen, ein Ferrari ist zu teuer, weil sich nicht alle Leute einen leisten können. Aber das ist einfach kein Argument.

**«Entweder wir betonieren uns aus dem Problem heraus oder regeln die Knappheiten über den Preis.»**

**Also sollen sich nicht alle Leute eine Zugfahrt von Liestal nach Winterthur leisten können?**

Nein. Ich sehe überhaupt keinen Grund, weshalb Mobilität staatlich subventioniert und für alle bezahlbar sein muss.

**Es reicht also, wenn man sein Leben grösstenteils in der Gemeinde verbringt, in der man wohnt?**

Ja, als Ökonom sehe ich keinen Grund, wieso das anders sein sollte.

**Das ist ein Widerspruch zum heutigen Alltag und unseren Bedürfnissen.**

Ich habe auch ein Bedürfnis nach einem Ferrari. Ist das ein Widerspruch, dass ich

mir den nicht leisten kann? Wie kommen Sie darauf, dass sich alle Leute motorisierte Mobilität – sei das mit Elektro- oder mit Benzinmotoren – leisten können sollen? Das ist schon heute nicht so.

**Es wäre ungerecht: Die Reichen könnten weiterhin nach Lust und Laune unterwegs sein. Für die anderen wird Mobilität zum Luxus.**

Die Reichen können heute mit einem Ferrari fahren und ich fahre mit einem kleinen Golf. Das ist auch ungerecht.

**Aber die Ungerechtigkeit würde durch höhere Gebühren vergrößert.**

Diese Ungerechtigkeiten haben wir grundsätzlich. Ich stelle die Gegenfrage: Wollen wir über die Verkehrspolitik Sozialpolitik machen? Für den Umgang mit Ungerechtigkeiten haben wir unsere Sozialsysteme und mit dem Rest müssen wir so umgehen, dass wir effiziente Lösungen erreichen.

**Die Mehrheit wird aber nicht bereit sein, neue Gebühren zu zahlen.**

Das werden wir sehen. Es würden dafür andere Gebühren reduziert: Die Verkehrsinfrastruktur würde nicht mehr über Treibstoffzölle und Motorfahrzeugsteuern finanziert. Und nicht mehr über staatliche Subventionen. Als Autofahrer haben Sie plötzlich einen Anreiz, Geld zu sparen, indem Sie zu anderen Zeiten fahren. Wenn Sie heute immer zu den Stosszeiten fahren und nach der Einführung von Roadpricing nicht mehr, dann würden Sie sogar weniger bezahlen als heute. Die Infrastruktur wird dann von jenen bezahlt, die zu den Stauszeiten fahren. Das bedingt, dass Roadpricing keine zusätzliche Gebühr ist, sondern die heutige Finanzierung ersetzt.

**Wenn im rot-grün dominierten Basel aber nicht einmal die Parkraumbewirtschaftung eine Mehrheit findet, bleibt Roadpricing chancenlos.**

Das mag sein. Reden wir über optimale Verkehrssysteme oder über politisch machbare Finanzierungssysteme?

**Über beides.**

Dann braucht es noch viel Überzeugungsarbeit.

**Sollte Roadpricing flächendeckend eingeführt werden?**

Die bestehenden Roadpricing-Systeme sind sehr primitiv: Bis zu einer bestimmten Grenze, zum Beispiel einer Stadtgrenze, zahlt man nichts, danach kostet die Benützung der Strassen etwas. Differenzierte Systeme wären zeit- und strassenabhängig: Die Benützung der Strasse zwischen Liestal und Basel wäre um halb acht Uhr teurer als um zehn Uhr und hätte einen viel höheren Preis als die Benützung der Strasse über den Gempfen.

**«Wie kommen Sie darauf, dass motorisierte Mobilität für alle bezahlbar sein soll?»**

**Wäre das technisch umsetzbar?**

In nächster Zeit, ja. Man kann heute über GPS genau berechnen, wo jemand durchfährt. Entsprechend könnte man das in Rechnung stellen.

**Das wäre eine totale Überwachung?**

Das kommt darauf an, was man mit den Daten macht. Selbstverständlich hätte das aber zur Folge, dass ein System über jeden Kilometer, den ich zurücklege, informiert ist.

**Die Basler Regierung prüft Roadpricing immer wieder, stuft das Risiko im Moment aber als zu hoch ein.**

Das kann ich schon nachvollziehen. Es ist sicher nicht richtig, wenn Basel als erste Region eine neue technische Lösung entwickelt und die Risiken trägt. Dafür ist die Region zu klein. Man muss warten, bis ein differenziertes Roadpricing-System ausgereift ist.

**Macht es überhaupt Sinn, wenn eine Region eine eigene Lösung einführt?**

## Dominik Egli

Der 51-jährige Ökonom hat fünfzig Jahre lang in Basel gelebt. Von 2003 bis 2009 war er Generalsekretär im Basler Bau- und Verkehrsdepartement. Unterdessen wohnt Egli in Winterthur, wo er als Dozent an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften arbeitet. In Basel ist er noch im BVB-Verwaltungsrat. Sein grösstes Hobby ist seine zwei Monate junge Enkeltochter. (ÖPF)

Die Verkehrsinfrastruktur ist in den Agglomerationen am stärksten überlastet. Eine Agglomeration hat folglich ein in sich abgeschlossenes Problem. Über Roadpricing kann man dieses lösen.

**Wenn Sie in die Zukunft schauen: Unter welchen Umständen könnten Ihre Ideen umgesetzt werden?**

Möglicherweise werden die steigenden Energiepreise das Problem lösen. Sie könnten dazu führen, dass die Leute näher am Arbeitsort wohnen und mehr mit dem Velo und zu Fuss unterwegs sind. Heute ist die Zersiedelung zu stark, weil die Mobilität zu billig ist. Steigen die Energiepreise, werden die Gemeinden am Rand der Agglomerationen leere Einfamilienhäuser haben.

**Ist das wünschenswert?**

Wenn die Preise die effektiven Knappheiten der Energie reflektieren, dann ist das absolut richtig.

**Sie argumentieren streng ökonomisch, vertreten aber andere Positionen als die Wirtschaftspartei FDP. Orientiert sich diese zu wenig an ökonomischen Grundsätzen?**

Ja, das ist so. Als Politiker vergessen FDPler jegliche Wirtschaftstheorie. Stau ist ein ökonomisches Problem: Die Zeit, die ich im Stau verbringe, ist eine absolute Ressourcenverschwendung. Die Verweigerung von FDP-Politikern, knappe Ressourcen über das Preissystem zu regeln, widerspricht sämtlichen ökonomischen Grundsätzen.