

# **„Verkehr ist für den Nutzer zu billig und für uns alle zu teuer“**

**Ein Vortrag von Heinrich Brändli zum Thema „Eine sinnvolle Verkehrspolitik – und entsprechende Taten!“ vor den Studierenden der FH Kufstein.**

## **Kufsteiner Hochschulreihe**

Im Rahmen der Kufsteiner Hochschulreihe fand am 7. März ein Vortrag von Heinrich Brändli zum Thema „Eine sinnvolle Verkehrspolitik – und entsprechende Taten“ statt. Die Studenten der FH Kufstein konnten sich einen Überblick über das spannende und komplexe Thema der Verkehrspolitik verschaffen.

Heinrich Brändli ist zurzeit Berater für Fragen des öffentlichen Verkehrs und präsentierte sich in Österreich einem größeren Publikum in der ORF-Diskussionssendung „Offen gesagt“. (mehr zum Referenten)

## **Der Vortrag**

Da Planung wie auch Politik als „gezieltes, bewusstes, geplantes Denken und Handeln“ definiert ist, können sie synonym verwendet werden. Bei Planungen von öffentlichen Gebietskörperschaften, also in der Politik, sollte das Interesse der Allgemeinheit im Vordergrund stehen. Um eine sinnvolle Planung bzw. Politik durchzuführen ist eine fundierte Analyse der bisherigen Entwicklung und des Ist-Zustandes durchzuführen, um mögliche Weiterentwicklungen in der Zukunft aufzuzeigen. Jedoch sind nicht alle möglichen Entwicklungen auch sinnvoll. Daher liegt es an der Politik sinnvolle, mögliche Wege zu gehen. Die Politik kann sich nicht über Tatsachen hinwegsetzen! Die Planung muss dabei prozessorientiert, zeitbeständig aber auch zukunftsorientiert sein. Planung beginnt sofort mit der Umsetzung.

Dies gilt für die tägliche Politik genauso wie für die Verkehrsplanung. Da jeder Verkehrsteilnehmer Nutzen und Aufwand, wie zB Zeit und Kosten, für eine Ortsveränderung abwägt, ergibt sich, dass Verkehr steuerbar ist. Die Frage ist nur

wie? Zuerst einmal kann es über die Verfügbarkeit geregelt werden, dh. das Angebot wird rationiert. Dies ist mit der Situation nach dem 2. Weltkrieg vergleichbar, in der die Lebensmittelverteilung über Lebensmittelmarken rationiert und gesteuert wurde. Dies wird de facto heute noch im Verkehrsbereich ähnlich gehandhabt, da die Kapazitäten des Straßennetzes die Verfügbarkeit rationieren (zB Staus). Verkehr wird nicht, wie jedes andere Gut, über den Preis, also dem Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage, geregelt. Verkehr ist deshalb auch gigantisch defizitär und ineffizient. So betragen die volkswirtschaftlichen Kosten (Gesundheitsschäden, Umweltverschmutzung, Staukosten usw.) in der Schweiz jährlich 7 Milliarden Franken. Diese werden nicht vom Verursacher dieser Kosten bezahlt, sondern von der Allgemeinheit. Verkehr ist also für den Nutzer zu billig und für die Allgemeinheit zu teuer. Daher lautet die klare Botschaft des Verkehrsexperten: Verkehr muss über Geld gesteuert werden.

## **Öffentlicher Verkehr**

Auch der öffentliche Verkehr ist defizitär. Er deckt zB in der Stadt Zürich nur 13% der Kosten, beinhaltet aber ein soziales Element. Rein betriebswirtschaftlich ist öffentlicher Verkehr nur zu Spitzenzeiten rentabel. Das Paradoxon ist, dass die angebotene Qualität des öffentlichen Verkehrs mit der Quantität des Angebots steigt. Bei Pkws ist dies genau umgekehrt. In Zukunft wird Individualverkehr für alle schlicht nicht mehr möglich sein. Dies ist auf den banalen Umstand zurückzuführen, dass ein Auto fahrender Mensch hundert Mal mehr Platz braucht, als ein Fußgänger. Gerade aber Raum wird in Ballungszentren zur begehrten Mangelware. Mögliche Lösungsansätze sieht Herr Brändli in der Reduzierung des Pkw-Verkehrs, durch bessere Siedlungsplanung, die Herstellung von Kostenwahrheit und vor allem dem öffentlichen Verkehr. Außerdem gilt es den Besetzungsgrad eines Autos zu erhöhen (Car Pooling), der in der Schweiz zurzeit bei 1,1 Personen pro Auto liegt. Ein weiteres Problem des privaten Verkehrs ist es, dass dieser nicht nur als Möglichkeit zur Ortsveränderung gesehen wird, sondern auch als Prestigeobjekt. Generell gibt es zwischen Verkehrsteilnehmern und Verkehrsbetroffenen einen Interessenskonflikt. Der Verkehrsteilnehmer will freie Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, hohe Geschwindigkeit und Komfort und wählt deshalb den PKW. Der vom Verkehr Betroffene, hingegen, will eine gute Umwelt, wenig Unfälle und weniger

Raumverschwendung für den Verkehr und lehnt daher den Pkw ab. Diese beiden Positionen sind politisch schwer vereinbar.

## **Tempo 160**

Zum aktuellen Thema Tempo 160 auf österreichischen Autobahnen gibt Herr Brändli zu bedenken, dass sich die Reisezeit durch eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf Autobahnen kaum verkürzen wird, da die Niedriggeschwindigkeitsstrecken von Startpunkt zur Autobahn, sowie von der Autobahn zum Zielpunkt, die Nadelöhre bilden. Neben einer erhöhten Unfallgefahr (der Bremsweg steigt mit dem Quadrat der Geschwindigkeit) ist auch eine sinkende Effizienz bzw. Leistungsrate durch die größer werdenden Geschwindigkeitsunterschiede zu erwarten.

Zum Referenten

Herr Brändli studierte an der ETH Zürich und schloss 1961 sein Studium mit einem Diplom als Bauingenieur, Vertiefungsrichtungen Wasseraufbereitung und Verkehr, ab. In seiner beruflichen Laufbahn arbeitete er unter anderen bei der Stadt Zürich und war dort zum Beispiel Chef der U-Bahn-Planung. Des Weiteren beteiligte er sich an zahlreichen Projekten in Entwicklungs- und Schwellenländern. Außerdem war er Professor für Verkehrsingenieurwesen am Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik der ETH Zürich. Zurzeit ist er Berater für Fragen des öffentlichen Verkehrs auf rein privater Basis.