

## PRO Statement zu Road Pricing



*Emmanuel Ullmann, Grossrat FDP / Jungfreisinnige*

### **Mit Road Pricing unseren Verkehr steuern**

Nach Ägypten jetten, in der nächstgelegenen Stadt die Kunstausstellung besuchen oder beim Bäcker im Nachbarsdorf frische Brötchen holen – Mobilität ist für uns eine Selbstverständlichkeit. Ob wir die einzelnen Vorhaben in die Tat umsetzen, hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Die Distanz, die es zu überwinden gilt, ist nur einer davon.

Mobilität ist grundsätzlich ein positives Gut. Sie ist wichtig für den Aufschwung der Wirtschaft und trägt zur individuellen Freiheit jedes Einzelnen bei. Sie hat aber auch eine Kehrseite, indem der zunehmende Individualverkehr in verschiedenster Weise unsere Lebensqualität beeinträchtigt (Luft, Lärm, Gefahr). Der Ruf nach Rezepten, wie den negativen Auswirkungen des Individualverkehrs entgegengewirkt werden kann, ertönt immer lauter. Ein Rezept, das sich der genaueren Betrachtung lohnt, ist Road Pricing.

### **Road Pricing ist ein marktwirtschaftliches Instrument, um den Strassenverkehr effizienter zu gestalten.**

Ist die Mobilität (zu) günstig, gibt es mehr Verkehr. Nimmt der Verkehr zu, sind unsere Strassen verstopft. Wird das Angebot an Strassen erhöht, um die bestehenden Verkehrswege zu entlasten – eine in der schweizerischen Verkehrspolitik seit Jahrzehnten beliebte Praxis - wird Reisen noch günstiger. Die Nachfrage nach Mobilität steigt wiederum, die Staus bleiben. Ein Teufelskreis.

Mit Road Pricing sollen die Kosten für Mobilität punktuell erhöht und damit die «Nebenwirkungen» des Verkehrs gesenkt werden. Ein grosser Vorteil des Instruments ist, dass es bedürfnisgerecht und spezifisch eingesetzt werden kann. Mit anderen Worten: Dort, wo es Sinn macht. Nehmen wir den werktäglichen Pendlerverkehr als Beispiel. Stecken Sie jeden Morgen und jeden Abend zwischen Ihrem Wohn- und Ihrem Arbeitsort eine Viertelstunde im Stau, verlieren Sie pro Tag eine halbe Stunde Freizeit. Bezifferbar wird diese Einbusse, wenn Sie während Ihrer bezahlten Arbeitszeit im Stau stecken. Bei einem Stundenansatz von CHF 100.- verlieren Sie bzw. Ihr Arbeitgeber pro Weg am Morgen, wenn Sie eine Viertelstunde im Stau stecken, CHF 25.- (nämlich 1/4 x CHF 100.-). Würden Sie mit Road Pricing für die Strassenbenützung CHF 10.- bezahlen und würde dafür der Stau wegfallen, so sparen Sie CHF 15.- (CHF 25.- bis CHF 10.-). Sogar wenn Sie CHF 24.95 bezahlen, um staufrei fahren zu können, würden Sie dadurch immer noch gewinnen! Road Pricing bringt somit Zeitgewinn für das einzelne Individuum. Das Ziel von Road Pricing muss sein: bewusster Umgang mit der Mobilität, keine Beschränkung der individuellen Freiheit. Damit geht es allen besser, die negativen Auswirkungen des Verkehrs (Feinstaub, Luftverschmutzung, Lärm, gefährliche Strassen) werden vermindert.

Gegner von Road Pricing monieren, dass eine Strassenbenützungsgebühr einen Rückfall ins Mittelalter bedeuten würde. Sie verkennen allerdings, dass die mittelalterlichen Wegzölle andere Funktionen hatten und nicht ein «Zuviel» an Mobilität regulieren sollten. In der heutigen Verkehrssituation braucht es neue Wege, um die Mobilitätsströme besser zu steuern. Dies nützt der gesamten Volkswirtschaft, da Staus grossen wirtschaftlichen Schaden anrichten (s. oben). Oft geht zudem vergessen, dass bereits im heutigen Verkehrssystem die Benutzung der Strassen nicht gratis ist. Neben den verbrauchsunabhängigen Motorfahrzeugsteuern oder der Nationalstrassenabgabe bezahlt der Nutzer mit der Mineralölsteuer beim Tanken bereits eine verbrauchsabhängige Steuer. Diese fällt aber einerseits nicht unbedingt dort an, wo gefahren wird (im «schlimmsten» Fall wird im Ausland getankt), andererseits hat sie keinerlei lenkende Wirkung. Eine Strasse im Hinterland, auf der kein Verkehr ist, wird genau gleich berücksichtigt wie eine Strasse, auf der es täglich Verkehrszusammenbrüche gibt. Eine lenkende Wirkung bewirkt heute nur, dass man einen Zeitverlust effizient vermeiden will und Stausituationen ausweicht – örtlich oder zeitlich. Eine marktwirtschaftliche Reform bringt hier neue Möglichkeiten.

Der Bundesrat hat am 7. Dezember 2007 beschlossen, dass der Bund den Regionen ermöglichen möchte, Road Pricing-Pilotversuche durchzuführen. Es würde der Schweiz gut anstehen, an den erfolgreichen Beispielen anderer Länder auf diesem Gebiet anzuknüpfen, um volkswirtschaftlich wettbewerbsfähig zu bleiben. Bevor Road Pricing eingeführt wird, müssen die Rahmenbedingungen klar definiert werden (Einzugsgebiet, Gebührenstruktur, verfolgte Ziele). Nur so wird Road Pricing eine allgemeine Akzeptanz finden und letztendlich erfolgreich umgesetzt werden können.