

Medienmitteilung

Zum Entscheid des Bundesrats punkto Ermöglichung von Road-Pricing-Versuchen

Grundsätzliche Ablehnung

Bern, 07.12.07 – strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS lehnt die Einführung von Road Pricing in Städten und Agglomerationen grundsätzlich ab. Daran ändert auch der heutige Entscheid des Bundesrats nichts, eine Grundlage zu schaffen, um Road Pricing vorerst „nur“ testen zu können.

Bei Road Pricing für Zonen in Städten und Agglomeration geht es um die Reduktion der Verkehrsnachfrage, um Verkehrsverzicht und um Verkehrsverhinderung. Der Verkehr soll gewisse Gebiete meiden. Wer den Preis für die Benützung einer Strassenstrecke nicht bezahlt, soll sich arrangieren: auf den öffentlichen Verkehr (öV) umsteigen – sofern ein Angebot besteht –, eine andere Zieldestination oder eine andere Route wählen – sofern es diese gibt – oder schliesslich die Fahrt unterlassen. Dies ist dirigistisch und benachteiligt die Menschen mit niedrigen Einkommen. „Wer Geld hat, dem ist Road Pricing egal“, brachte es sogar Alexander Tschäppät, SP-Stadtpräsident in Bern, jüngst auf den Punkt.

Die Ziele von Road Pricing werden mittels Erschwernissen und Nachteilen beim Zutritt zum Perimeter erreicht. Damit soll der Verkehr von ausserhalb des Perimeters in den Perimeter reduziert werden. Benachteiligt wird der Verkehr von ausserhalb des Perimeters, bevorteilt jener innerhalb des Perimeters, weil dieser keine steuerpflichtige Zonengrenze überquert. Ein Zonenmodell richtet sich somit direkt gegen den Auto-Pendler aus der Umgebung von Städten oder aus den Agglomerationsgemeinden mit Arbeitsplatz oder Zieldestination innerhalb des Perimeters. Geschont wird hingegen der Binnenverkehr innerhalb des Perimeters. Das ist konfliktrichtig, weil der Zugang zu den Kernstädten behindert wird. Die Kluft zwischen Stadt und Land könnte sich vergrössern; Aversionen der ländlichen Bevölkerung gegen die Metropolen könnten geschürt werden.

Die Stadt ist die soziale, wirtschaftliche und kulturelle Mitte einer Region. Ihre Erreichbarkeit ist der wichtigste Standortfaktor für Handel, Gewerbe, Kultur, Bildung und Dienstleistungen sowie für die dort lebenden Menschen. Road Pricing in der Stadt birgt die Gefahr, dass diese Aufgaben der Zentrums-gemeinden weiter entwertet werden. Road Pricing in Städten wird mehr Verkehr im nahen Umland verursachen und die Kunden der Stadt in die Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ drängen.

Falls die Verkehrsnachfrage insbesondere zur Vermeidung bzw. Verminderung von Stausituationen auf den öV umgelenkt werden soll, so setzt dies entsprechende Verkehrsangebote des öV voraus. Den verdrängten Automobilisten müssen Alternativen in „öV-Form“ angeboten werden. Die Erfahrungen zeigen jedoch, dass das öV-Angebot während den täglichen Spitzen-Verkehrszeiten bereits voll ausgelastet ist und kaum noch zusätzliche Frequenzen übernehmen kann. Ausserdem entspricht das öV-Angebot nur ungenügend der Verkehrsnachfrage im Tangentialverkehr innerhalb der Agglomerationen. Praktisch alle öV-Linien führen radial in das Zentrum. Der öV ist somit für viele aktuelle Strassenbenützer keine echte bzw. gleichwertige Alternative; Road Pricing bewirkt also den Verkehrsverzicht.

Falls der Strassenverkehr zur Freihaltung von innerstädtischen Strassen mittels Road Pricing auf Umfahrungsstrassen gelenkt werden soll, müssen entsprechende leistungsfähige Stadtumfahrungen zuerst vorhanden sein. Solange die Automobilisten unfreiwillig durch die Stadt fahren, weil die Umfahrungsstrassen fehlen oder verstopft sind, erübrigt sich jede weitere Diskussion über Road Pricing.