

10.09.2015 - 09:27 Uhr

Mobility Pricing: Falscher Ansatz zum falschen Zeitpunkt

Bern (ots) -

In seiner Vernehmlassungsantwort zum Konzeptbericht Mobility Pricing spricht sich der Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG gegen eine grundlegende Änderung des Finanzierungssystems im Verkehr aus. Mobility Pricing ist der falsche Ansatz zur Lösung der stetig steigenden Stau Problematik auf den Schweizer Strassen. Stattdessen muss die dringend nötige Modernisierung des Strassennetzes inklusive Engpassbeseitigung jetzt beschleunigt angegangen werden. Strikte abgelehnt werden Pilotversuche mit Road Pricing.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG begrüsst die Bestrebungen seitens des Bundesrats, die stetig zunehmenden Kapazitätsprobleme auf Strasse und Schiene aktiv angehen zu wollen. Die Einführung von neuen fahrleistungsbezogenen Abgaben inkl. Verteuerung der Infrastrukturbenützung zu Stosszeiten, wie es in der laufenden Vernehmlassung zum Konzeptbericht Mobility Pricing vorgeschlagen wird, geht jedoch in die falsche Richtung. Zum jetzigen Zeitpunkt ist es nicht angezeigt, die Finanzierungsmechanismen im Verkehr grundlegend zu ändern. Zuerst muss nach der Bahnfinanzierung (FABI) mit dem geplanten neuen Strassen- und Agglomerationsfonds (NAF) bzw. der «Milchkuh-Initiative» endlich auch die Strassenfinanzierung langfristig gesichert werden.

Höhere Verkehrspreise ohne jede Wirkung

Vor allem aber kann Mobility Pricing prinzipiell überhaupt nichts zur Entschärfung der Kapazitätsengpässe beitragen. Infolge fixer Terminvorgaben in der Arbeitswelt, im Unterricht, in der Freizeit sowie bei kulturellen und gesellschaftlichen Anlässen sind Verkehrsbenützer sehr häufig gezwungenermassen zu Spitzenzeiten unterwegs. Gerade das Transportgewerbe ist an eng definierte Zeitfenster gebunden. Im Zeichen einer Wirtschaft, die «just in time» funktioniert, müssen Güter am Morgen und am Abend stunden-, teilweise sogar minutengenau geliefert und abgeholt werden. Nach Einschätzung der ASTAG ist es daher unmöglich, Nachfragespitzen mit höheren Preisen zu glätten. Auch mit Mobility Pricing wird es weiterhin regelmässig zu Kapazitätsüberlastungen kommen. «Handfeste Probleme der Wirtschaft werden mit praxisfremden Konzepten aus dem Elfenbeinturm der Wissenschaft zu lösen versucht», sagt Zentralpräsident Adrian Amstutz: «Mobility Pricing ist eine nutzlose akademische Fingerübung!»

Mehr Kapazitäten - weniger Stau

Die einzige Massnahme, die im Strassenverkehr wirkungsvoll zu einer Reduktion der chronischen Staubelastung beiträgt, besteht in einer umfassenden und raschen Kapazitätserweiterung. Eine verantwortungsvolle Politik hat sich daher verstärkt auf den bedarfsgerechten Ausbau der Strasseninfrastruktur zu konzentrieren. In allen Landesteilen braucht es dringend eine umfassende Modernisierung sowohl des Nationalstrassen- wie auch des untergeordneten Netzes. Dazu gehören die Beseitigung von Engpässen in beschleunigtem Tempo, die Vollendung des bereits beschlossenen Nationalstrassennetzes sowie die Aufnahme von neuen Netzelementen (Netzbeschluss). Andererseits ist aber auch die Funktionalität der bestehenden Strasseninfrastruktur (Betrieb, Erhalt, Sanierung) sicherzustellen. Nur so lässt sich langfristig ein Verkehrskollaps verhindern. «Rasches Handeln ist zwingend», fordert Adrian Amstutz: «Mobility Pricing darf keine Ausrede sein, um den Ausbau der Strasseninfrastruktur weiter zu verschleppen!»

Für die ASTAG völlig ausgeschlossen sind Pilotversuche mit Road Pricing. Allfällige Projekte, die zu einer weiteren einseitigen Belastung des Strassenverkehrs führen, werden klar abgelehnt.

Kontakt:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
André Kirchhofer
031 370 85 21