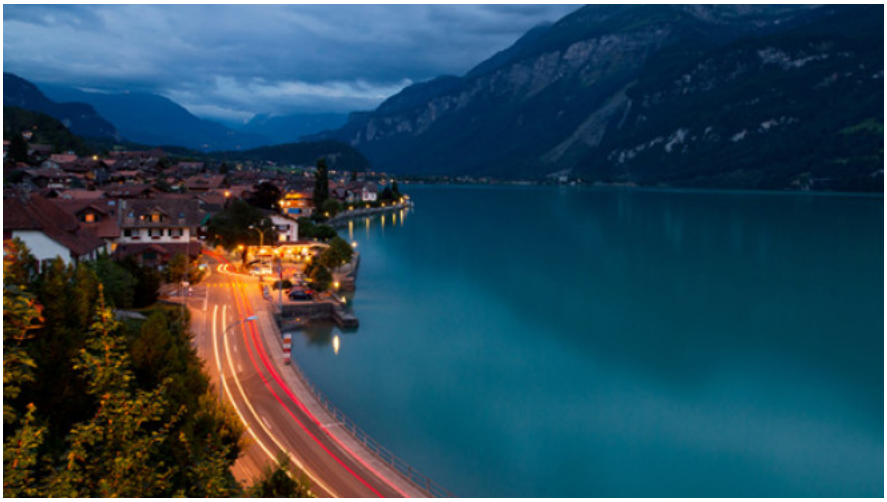
economiesuisse



Positive Signale für Paradigmenwechsel in der Verkehrsfinanzierung

An der heutigen Infrastrukturtagung an der Universität St. Gallen hat der Bund über seine Vorstellungen für ein Mobility Pricing informiert, welches sowohl die Strassen- als auch die Bahnfinanzierung umfassen soll. economiesuisse setzt sich seit Jahren für mehr Kostenwahrheit und Verursachergerechtigkeit ein. Die Wirtschaft nimmt daher erfreut zur Kenntnis, dass der Bund den Handlungsbedarf bei der langfristigen Verkehrsfinanzierung erkannt hat. Der Weg zur Umsetzung ist aber noch lang und steinig.
Bundesrätin Doris Leuthard hat die Problemlage in der Verkehrsfinanzierung an der Infrastrukturtagung des UVEK an der Universität St. Gallen einleitend dargelegt: Die Zunahme des Personen- und Güterverkehrs auf Schiene und Strasse bringt die Verkehrsinfrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Staustunden auf der Strasse haben sich innerhalb der letzten fünf Jahre verdoppelt und auch das Schienennetz stösst infolge der Angebotsverdichtung zunehmend an seine Leistungsgrenze. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hinkt der Nachfrage hinterher. In dieser Situation sucht der Bund nach neuen Finanzierungsmodellen. Einerseits um die kostentreibenden Verkehrsspitzen zu brechen, andererseits um das Verursacherprinzip zu stärken.

economiesuisse wertet die Arbeiten des Bundes positiv. Denn ohne neue Konzepte wird die Verkehrsfinanzierung langfristig in eine Sackgasse steuern. Dies trotz dem erst kürzlich beschlossenen Bahninfrastrukturfonds und dem geplanten Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr. Einerseits entwickelt sich die Bahn aufgrund teurer Infrastrukturausbauten zu einem Fass ohne Boden. Andererseits dürften die Einnahmen der Mineralölsteuer auch

aufgrund der bestehenden Zweckentfremdungen künftig nicht für den nachfragegerechten Ausbau der Strasseninfrastruktur ausreichen.

economiesuisse setzt folgende Anforderungen an ein Mobility Pricing:
Nachfrageabhängige Preise: Durch eine geschickte Preisdifferenzierung können die Nachfrage geglättet und teure, auf Spitzenzeiten ausgerichtete Infrastrukturbauten vermieden werden.

Verursacherprinzip stärken: Wer mehr Mobilität konsumiert, soll auch mehr dafür bezahlen. Bestehende Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern können abgebaut und Mehrkosten für Vielfahrer durch die tieferen Infrastrukturkosten ausgeglichen werden.

Verkehrsträgerübergreifende Einführung: Mobility Pricing ist nicht mit Road Pricing zu verwechseln, sondern geht einen Schritt weiter. Mobility Pricing muss nach denselben Prinzipien auf Schiene und Strasse umgesetzt werden.

Etappierung: Ziel ist eine flächendeckende Anwendung von Mobility Pricing. Um das System zu testen und die politische Akzeptanz zu sichern, soll das neue Finanzierungsmodell schrittweise eingeführt werden.

Einfache technologische Umsetzung: Mobility Pricing darf den freien Verkehrsfluss nicht behindern. Es müssen moderne technische Lösungen eingesetzt werden, welche den Kostenaufwand beim Nutzer und den Verwaltungsaufwand minimieren.

Strassengüterverkehr: Mit der LSVA ist im Strassengüterverkehr ein Mobility Pricing bereits weitgehend umgesetzt. Einzig eine Flexibilisierung der LSVA-Tarife fehlt bisher.

Mobility Pricing ist ein komplexes Projekt. Dazu braucht es einen langen Atem und eine koordinierte Vorgehensweise. So müssen in den Planungen beispielsweise die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden. Hilfreich wäre auch die Zusammenlegung der verkehrsträgerspezifischen Bundesämter. Die Wirtschaft ist bereit, den Bundesrat in der politischen Diskussion zu unterstützen und setzt sich gleichzeitig für eine schlanke und wirtschaftsfreundliche Ausgestaltung ein.