

## **Positionspapier      Road Pricing**

---

Verabschiedet am Aktiventreffen vom 15. April 2008

---

### Inhalt

1. Ausgangslage
2. Umsetzungsmöglichkeiten in der Schweiz
3. Position

## 1. Ausgangslage

Road Pricing ist ein geeignetes Instrument zur Bekämpfung von Grenzwertüberschreitungen bei Schadstoffen wie Feinstaub und Ozon, von Lärm und von Verkehrsüberlastung und der damit verbundenen Mobilitätsbehinderung. Allerdings ist Road Pricing nur als Massnahme gegen lokale Problemen geeignet. Um die Umweltbelastung durch den motorisierten Verkehr generell zu bekämpfen, ist eine Lenkungsabgabe auf Treibstoffe das richtige Instrument. Die Erfahrungen in England, Norwegen, Schweden und Singapur haben bewiesen, dass sich Road Pricing Systeme mit einem vernünftigen finanziellen und organisatorischen Aufwand umsetzen lassen, und dass die Systeme die Ziele der Schadstoffreduktion und Verkehrssteuerung erreichen.

Beim Road Pricing handelt es sich um ein Lenkungsinstrument. Ziel kann nicht die Mittelgenerierung sein, daher sollte die Umsetzung staatsquotenneutral sein. Das heisst, Überschüsse müssen direkt an die Bevölkerung zurückfliessen. Die Gegner des Road Pricings behaupten, es handle sich um ein unsoziales Instrument, das dazu führe, dass sich Leute mit geringerem Einkommen kein Auto mehr leisten könnten, während es für die Reichen auf ein paar Franken mehr nicht ankomme. Diese Behauptung ist falsch, denn Leute mit höherem Einkommen fahren mehr Auto und tragen daher den grösseren Teil der Gebührenlast. Da die Erträge gleichmässig an alle Bürgerinnen und Bürger verteilt werden, erhalten die Einkommensschwachen netto mehr zurück als sie bezahlt haben.

## 2. Umsetzungsmöglichkeiten in der Schweiz

Die geografische Situation in der Schweiz (eine Vielzahl vergleichsweise kleiner Städte, nicht ein grosses Zentrum wie Stockholm oder London) macht eine landesweite Koordinierung allfälliger Road-Pricing-Systeme unverzichtbar. Es wäre den Strassenbenützern nicht zuzumuten, in jeder Stadt mit einem anderen System konfrontiert zu sein. Daher muss überall das gleiche System zur Anwendung kommen.

In der Stadt Bern, die bedeutend kleiner ist als die Städte, in denen Road Pricing Systeme erfolgreich umgesetzt wurden, ist aber die Umsetzung eines Road Pricing Systems nicht dringend nötig. Denn die Verkehrsbelastung nimmt hier noch kein unerträgliches Ausmass an und die Altstadt ist bereits weitgehend verkehrsbefreit. Gleichzeitig sind aber die umliegenden Gemeinden (Köniz, Ostermundigen, Worb, etc.) bereits von beträchtlichen Verkehrsströmen betroffen; dort würde sich die Lage möglicherweise verschärfen, wenn ein einseitig auf das Stadtzentrum ausgerichteter Gebührenring eingeführt würde. Ausserdem sind die finanziellen Mittel, welche die Stadt Bern für explorative Projekte aufbringen kann, in Anbetracht des nötigen Schuldenabbaus begrenzt.

## 3. Position

In der Stadt Bern geht es also vorerst einmal darum, in der Diskussion, die momentan in der Schweiz in Gang ist, am Ball zu bleiben. Dafür muss jetzt im Detail geprüft werden, ob und in welchem Rahmen ein Road Pricing in der Stadt Bern sinnvoll und machbar ist. Gegenüber Harmonisierungsbestrebungen mit anderen Städten muss man offen bleiben.

**Road Pricing ist als ein sinnvolles und wirksames Instrument zu betrachten. Ein Alleingang der Stadt Bern lohnt sich aber kaum. Die Grünliberalen unterstützen daher die Ausarbeitung eines kantonsübergreifenden Road Pricing Konzeptes.**