



FDP fordert "Mobility Pricing" statt "Road Pricing"

FDP will umweltbewusstes Verkehrsverhalten fördern. Sie setzt sich daher für ein staatsquotenneutrales «Mobility Pricing» mit rasch umsetzbaren Massnahmen ein, spricht sich aber gegen weitere Umverteilungen und neue Zwangsabgaben aus. Die Motorfahrzeugsteuer soll mit Anreizen für ökologisch sinnvolles Verhalten ausgestattet werden. Ein «Road Pricing» wird von der FDP dagegen abgelehnt. Dieses bedeutet lediglich neue Zwangsabgaben, fördert eine Zweiklassengesellschaft punkto Mobilität und hat keinerlei Nachweis erbracht, dass es ökologisch etwas bringt.

Die FDP hat bereits Anfang 2007 ein verursachergerechtes und effizientes Verkehrsabgabegesetz gefordert, welches deutliche Anreize zu ökologischem Verhalten setzt - und zwar, ohne das Steueraufkommen insgesamt zu erhöhen. Die FDP appelliert an die Eigenverantwortung und setzt echte statt symbolische Akzente. Entsprechend lehnt die FDP eine Standesinitiative zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung von "Road Pricing" ab. Gleichermassen kritisch steht sie zu einer vorzeitigen Finanzierung von Pilotprojekten zu "Road Pricing".

"Road Pricing": Kein Beitrag an eine nachhaltige Entwicklung

Die FDP begründet ihre ablehnende Haltung unter anderem damit, dass

1. die spürbare Abnahme des Verkehrs durch Road Pricing bis dato nicht belegt ist,
2. der ökologische Vorteil nicht nachgewiesen ist,
3. "Road Pricing" keinen Einfluss auf den Umstand auslöst, dass 1.5 Millionen Fahrzeuge älter als 10 Jahre sind und damit zahlreiche heutige Zulassungskriterien bezüglich Schadstoffemissionen für Neuwagen nicht erfüllen,
4. die Erhebungskosten überproportional Geld verschlingen, welches besser in echte ökologische Projekte investiert würde (echter Umweltnutzen statt Symbolpolitik),
5. Insellösungen - auch für Pilotprojekte - keinen Sinn machen, die Verfassung die Wegzölle vor über hundert Jahren abgeschafft hat.

Damit hat "Road Pricing" den Nachweis nicht erbracht, einen Beitrag für eine nachhaltige Entwicklung zu leisten. Auch die sozialen Auswirkungen von "Road Pricing" sind inakzeptabel (nur wer sich's leisten kann, fährt Auto).

FDP gegen Umverteilungspolitik

Für die Linke ist "Road Pricing" im Grunde genommen auch nichts anderes als eine neue willkommene Einkommensquelle für den Staat, bezahlt von denen, die bereits heute den Strassenbau finanzieren und den öffentlichen Verkehr quersubventionieren. Wäre dem nicht so, müssten konsequenterweise nämlich die anderen Finanzierungsinstrumente für den Strassenbau (insb. kantonale Motorfahrzeugsteuer, Treibstoffzollzuschläge, Autobahnvignette auf Bundesebene) abgeschafft oder zumindest dramatisch reduziert werden, damit die Finanzierung weiterhin staatsquotenneutral bleiben würde. Aber dies wäre wohl kaum im Geiste der Erfinder.

Neue Wege bei der Verkehrssteuerung und -finanzierung gefordert

Echte Anreize insbesondere finanzieller Natur sind grundsätzlich effiziente(re) Mittel, um

Verhaltensänderungen zu bewirken. Aber es sind kluge Massnahmen gefragt, keine ideologischen Schnellschüsse. Statt neuen Quersubventionen und einseitigen neuen Belastungen fordert die FDP ein verursachergerechtes, dynamisches und leistungsfähiges neues Finanzierungssystem. Ein solches hat die Regierung auch im Gesamtverkehrskonzept angekündigt.

Quelle FDP Kanton Zürich

*FDP Opfikon-Glattbrugg
Pressechef Björn Blaser*