

CONTRA Statement zu Road Pricing



René Schlauri, Gemeinderat und Parteipräsident der Freipartei Biel

Mit Road Pricing zurück in die Vergangenheit zu Ritters Zeiten!

Kaum zu glauben, wie innovativ und zugleich kurzsichtig die politischen Geister sein können, wenn es darum geht unsere anstehenden Verkehrsprobleme in unseren Städten zu lösen. Da ist kein Weg zu weit und keine Stadt zu gross um Vergleiche für Lösungsansätze heranzuziehen. Das neue Zauberwort heisst Road Pricing und soll nun die verkehrstechnische Komplexität richten. Dabei fehlt den Befürwortern von Road Pricing wie so oft, wieder einmal mehr, die global vernetzte Denk- und Sichtweise.

Road Pricing ist nichts anderes als die neue Einführung von Strassengebühren auf den Zufahrtsachsen in die Stadtzentren. Solche Strassen- und Brückenzölle kannte man seinerzeit nur zu Ritters Zeiten!

Ich selber kenne nur die Städte London mit ca. 7,5 Mio. und Singapur mit ca. 3,6 Mio. Einwohnern, welche mit einem solchen Strassengebührensysteem versehen sind. Im Vergleich dazu leben in unseren Städten Zürich bescheidene 350'000, Bern 123'000, Basel 163'000, Winterthur 94'000, Luzern 58'000 und Biel 50'000 Einwohner. Alle unsere Schweizer Städte sind um mehr als das 10-fache kleiner als die beiden, mit Road Pricing erfahrenen Städte London und Singapur.

Dabei ist zu vermerken, dass in diesen beiden Städten die Verkehrssituation bedeutend schlechter und das Verkehrsaufkommen um einiges grösser ist als bei uns. London wie Singapur haben ein sehr gut ausgebautes U- und S-Bahnnetz mit einem sehr gut funktionierenden und preiswerten Bus- und Taxiangebot. Zudem ist Singapur ein Stadt-Staat ohne Agglomeration zum angrenzenden Ausland. Die Stadtgrenze ist zugleich die Landesgrenze.

Es braucht schon etwas Schizophrenie, wenn man solche Städte zum Vergleich als Mass der Dinge für unsere Belange heranzieht. Es sei denn, man wolle im Grunde genommen eigentlich gar nichts bewegen, sondern nur die Staatskassen wieder vermehrt auf Kosten des Individualverkehrs bereichern.

Fakt ist:

- Dass die Schweizer Städte kleiner sind und daher verkehrstechnisch besser und fliessender funktionieren
- Dass die öffentlichen Strassen bereits durch die öffentliche Hand bezahlt und durch die Strassenverkehrssteuern, die Mineralölsteuern (mit 73 Rappen/Liter Benzin) und die LSVA Gebühren gespiesen und berappt werden.
- Dass bereits heute nur die Hälfte der Mineralölsteuer und der gesamte Mineralölsteuerzuschlag für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zweckgebunden sind. Der Rest ist für allgemeine Aufwendungen des Bundeshaushaltes bestimmt und dient als willkommene Finanzspritze.
- Dass mit vielen Steuergeldern bereits heute Verkehrslenkungsmassnahmen, Strassenverengungen und zum Teil fragwürdigen Verbauungen gefördert und finanziert werden. Dies mit dem Ziel der Verkehrsumlenkung und dem Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr, sowie dem Wunsch nach mehr Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr.
- Dass in den Städten angrenzende Quartiere und Gebiete mit Tempo 30-Zonen belegt und privilegiert werden und somit den Durchgangsverkehr aus den Quartieren auf die Hauptachsen dirigiert und die Stausituation bis zum Verkehrskollaps massgeblich verschlechtern.
- Dass bereits viele wichtige verkehrstechnische Kreuzungspunkte mit neuen Begegnungszonen und mit Tempo 20 belegt werden und damit versucht wird, andere Hauptachsen attraktiver zu gestalten.
- Dass in den Schweizer Städten bereits heute das Parkplatzangebot verteuert und mittels Fahrtenkontingentberechnung massiv eingeschränkt wird, so dass es schon längst mich mehr interessant ist, die Einkäufe und Besorgungen in der City, sondern vermehrt in der preisgünstigen Agglomeration zu tätigen.
- Dass die Zulassung von 40-Tonnen Lastwagen auf dem Schweizerischen Strassennetz nicht mithilft, vermehrt

die Gütertransporte auf der Schiene zu verlagern.

• Dass seit der Einführung der LSVA die Orts- und Quartierstrassen vermehrt, aufgrund unternehmerischer Kosten Kostenüberlegungen der Transportfirmen, verstopft und überlastet sind, was sich nicht mit den erklärten Bemühungen

für eine erhöhte Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr in den Ortschaften vereinbaren lässt

Road Pricing hat zudem folgende Nachteile:



- Die Städte werden wirtschaftlich abgenabelt und verteuert. Sie sind nicht mehr als Handelspartner attraktiv. Die Städte erleiden zudem einen merklichen Imageverlust.
- Der Konsument wird die neuen Gebühren über das Produkt wieder berappen müssen.
- Die Verkehrssicherheit, Wohnqualität und Umweltsituation an den stark befahrenen Transitachsen in den Städten wird damit nicht verbessert.
- RoadPricing, zusammen gepaart mit restriktiven Verkehrs- lenkungsmassnahmen, Umsignalisationen und Pollern an Ausweichstrassen, fördert die Ungleichbehandlung der verschiedenen Stadtquartiere und privilegiert erneut die super Wohnlagen die nicht an den Transitachsen liegen. Es findet eine vermehrte Gettoisierung und Verslumung statt.

Das Road Pricing ist sichtlich der falsche Ansatz! Unsere Städte sind viel zu klein, zu unbedeutend! Kaum zu glauben, dass die Befürworter von Strassengebühren immer wieder auf die arbeitende und steuerzahlende Bevölkerung schiebt und einmal mehr den motorisierten Individualverkehr zur Kasse bitten will. Dabei ist es verwunderlich, dass aus diesen engagierten Kreisen das vermeidliche Übel nicht mit konkreten und vor allem griffigen Ideen angepackt wird.

So wäre eine generell höhere Anzahlung beim Autoleasing und Autokauf, sowie eine restriktivere Handhabung und Controlling bei staatlich unterstützten Personen, wie Einwanderer, Asylsuchenden und Flüchtlingen mehr als angebracht. Zudem sind die bilateralen Abkommen und Verträge, bezüglich der Abgabe von Führerausweisen und deren Anerkennung in der Schweiz, neue und strengere Richtlinien anzuwenden. Denn es sind längst nicht alle Immigranten in denselben Verkehrsregeln und mit deren Handhabung, wie in der Schweiz von Schweizern gefordert wird, ausgebildet worden. Zudem ist die stumpfsinnige Fussgängerregelung, die das überqueren der Strassen wie eine Herde wildgewordener Hühner zulässt und sogar privilegiert, umgehend abzuschaffen.

Des Weiteren sind die längst fälligen Stadtumfahrungen zu optimieren und die noch immer fehlenden Autobahnanschlüsse zu realisieren. Die Transitstrecken sind zu verflüssigen und nicht mit schildbürgerlichen Verbauten zu behindern.

Alle diese Massnahmen, um nur einige aufzuzählen, sind wichtiger und effizienter als die Schaffung einer neue Strassengebühr wie es das Road Pricing vorsieht. Sie bringen zudem eine wirksame und sichtbare Verbesserung in der Verkehrssicherheit und vor allem einen echten Schutz für die Fussgänger und den Langsamverkehr.

Solche Forderungen brauchen allerdings etwas mehr Mut und vor allem Einsichtigkeit. Dies lässt sich natürlich nicht mit den sozialen und multikulturellen Ideen der Linken und Grünen vereinbaren. Vielmehr muss man sich ab und zu gefallen lassen, dass man als Bürger mit Sinn für Recht, Ordnung und Sicherheit gerne in die fremdenfeindliche Ecke gestellt wird. – Was soll's, das global vernetzte Denken und den Sinn für Zusammenhänge ist leider nicht jedermanns Sache.

Auch wenn unser Verkehrsminister auf Bundesebene Moritz Leuenberger im letzten Dezember bereits grünes Licht für Pilotversuche für das Road Pricing gegeben hat, werde ich mich mit Verbündeten Gegnern kurz schliessen und aktiv mithelfen die Änderung der Bundesverfassung über das Volk zu verhindern.

Ich bin gegen weitere Strassengebühren und keinen erneuten Raubzug auf die Geldbörse der arbeitenden und steuerzahlenden Strassenbenutzer. Das Road Pricing ist nichts Weiteres als eine neue Milchkuh, welche nicht der Problemlösung, sondern lediglich der verordneten Mittelbeschaffung zur Umverteilung dient. Deshalb ist die Idee des Road Pricing mit allen Mitteln zu verwerfen!