

E-Auto-Fahrer als letzte Hoffnung

Der Bund hat grosse Mühe, eine Region für einen Versuch mit Mobility-Pricing zu finden. Der Verband Swisseclean tech schlägt vor, auf freiwillige Probanden zu setzen. Die Idee ist umstritten.

Stefan Häne

Die Liste mit den Absagen wächst. Nach dem Kanton Bern sowie den Städten Bern und Zürich hat unlängst auch Rapperswil-Jona dem Bund einen Korb gegeben. Sie alle wollen sich nicht für einen Pilotversuch mit Mobility-Pricing zur Verfügung stellen. Die Gründe dafür sind vielfältig. Moniert wird etwa, die Pläne des Bundesrats seien zu vage, man wolle keine Pendlerstrafe, zudem sei ungewiss, ob ein solcher Testlauf eine etwaige kommunale oder kantonale Volksabstimmung überstünde.

Die skizzierten Schwierigkeiten überraschen Nationalrat Jürg Grossen nicht: «Regionen als Pilotprojekte auszuscheiden ist politisch nicht machbar.» Der Grünliberale sitzt im Vorstand von Swisseclean tech. Als der Bundesrat im letzten Sommer über die Möglichkeit von Pilotversuchen informierte, trat der Verband mit einer Alternative auf den Plan: Mobility-Pricing mit Elektrofahrzeugen zu testen.

Mittlerweile hat er ein zweistufiges Konzept ausgearbeitet. Im ersten Schritt erfasst und analysiert der Bund, auf welchen Strecken die E-Autos zu welchen Zeiten unterwegs sind; dazu braucht es ein repräsentatives Sample von Fahrern. Auswerten lässt sich das Mobilitätsverhalten, weil die E-Autos in der Regel mit GPS-Sensoren ausgestattet sind. Informationen sollen zudem anonymisierte Bewegungsdaten von Mobiltelefon-Anbietern liefern. Darauf aufbauend, kann der Bund festlegen, welche Strecken zu welcher Tageszeit wie viel kosten sollen.

Neue Abgabe für Elektroautos

Im zweiten Schritt wird der Test für die Probanden kostenpflichtig. Damit diese trotzdem teilnehmen, benötigen sie einen Anreiz. Einen solchen sieht Swisseclean tech in der geplanten neuen Abgabe für Elektroautos, die der Bund nach dem Volks-Ja zum Strassenfonds NAF ab 2020 einführen will. Am Anfang soll sie pro Elektroauto durchschnittlich 370 Franken pro Jahr kosten. Swisseclean tech rechnet damit, dass der Bund eine Pauschalabgabe erheben, also den notwendigen Anreiz liefern wird: Indem die Probanden dem Stau ausweichen oder weniger fahren, erwirken sie einen Bo-



Noch machen Elektroautos weniger als 1 Prozent des Personenwagenbestands der Schweiz aus. Foto: Thomas Egli

Der Bundesrat rechnet bis im Jahr 2030 mit einer halben Million Elektroautos auf Schweizer Strassen.

nus, den sie von der Pauschalabgabe abziehen dürfen. Verschiedene Bonusstufen sollen es ermöglichen, Informationen über die Preiselastizität zu gewinnen und damit die Tauglichkeit eines solchen Mobility-Pricing nachzuweisen.

Ob der Bund eine Pauschale oder eine kilometerabhängige Abgabe erheben wird, ist noch offen. Setzt sich Letzteres durch, würde der zweite Schritt im Swisseclean tech-Modell hinfällig.

Swisseclean tech sieht seinen Vorschlag als Rettungsversuch für ein Projekt, das ohnehin einen politisch schweren Stand hat. Doch auch die Variante des Verbandes, der sich als grüner Gegenentwurf zu Economiesuisse versteht, weckt Widerstand. Natalie Rickli (SVP), Präsidentin der nationalrätlichen Verkehrskommission, lehnt Mobility-Pricing grundsätzlich ab, weil die Umsetzung «nur mit staatlicher Überwachung möglich ist und für die Autofahrer teuer wird». Nationalrat Martin Candinas (CVP) ist offen für einen Versuch, aber: «Es muss von Anfang an klar zum Ausdruck kommen, dass alle Verkehrsträger betroffen sind.» Sonst erleide die Idee bereits im Pilotstadium sicher Schiffbruch. Das Uvek, das Departement von Verkehrsministerin Doris Leuthard

(CVP), hält den Vorschlag von Swisseclean tech ebenfalls für «nicht zielführend», da er auf ein Roadpricing hinausliefe. Dieser Ansicht ist auch Nationalrat Thierry Burkart (FDP). Zu einer reinen Bepreisung der Strasse gebe es schon genügend Beispiele über deren Wirkung, sagt der Verkehrspolitiker.

Sympathie im rot-grünen Lager

Swisseclean tech kontert die Kritik: Die ÖV-Betreiber würden bereits heute an zeitabhängigen Tarifen arbeiten, sagt Geschäftsführer Christian Zeyer. Bei einer umfassenden Einführung von Mobility-Pricing könne der ÖV daher wohl recht schnell nachziehen. Zeyer verteidigt den Vorschlag seines Verbandes als praktikabel und kostengünstig: «Wir können Wirkungszusammenhänge stu-

Mobility-Pricing Verkehrsspitzen brechen

Der Bundesrat prüft Pilotversuche mit Mobility-Pricing. Die Idee dahinter: Wer auf viel befahrenen Strecken zu Stosszeiten fährt, soll mehr bezahlen. Eine nutzungsbezogene Abgabe soll Verkehrsspitzen brechen und die Auslastung von Strassen und Schienen besser verteilen. Unter dem Strich soll laut dem Bundesrat für Mobilität nicht mehr, sondern anders bezahlt werden.

Der Bund führt derzeit laut dem federführenden Bundesamt für Strassen (Astra) Gespräche mit möglichen Kandidaten für einen Pilotversuch von Mobility-Pricing. Als Kandidaten verblieben sind, so weit bekannt, die Kantone Zug, Tessin und Genf. Erst wenn diese Gespräche abgeschlossen und ausgewertet sind, wird der Bundesrat laut Astra «voraussichtlich» über das weitere Vorgehen entscheiden. Das ist gemäss dem Bundesamt für Strassen aber kaum vor diesem Sommer der Fall.

Offen ist, ob der Bund die Kosten für den Pilotversuch selber tragen oder ob er einen Teil davon auf die Testregion abwälzen würde. Unklar ist auch, ob das Astra in dem Fall, dass alle Kandidaten absagen, Mobility-Pricing auf theoretischer Basis durchrechnen und daraus einen Vorschlag für die Umsetzung erarbeiten würde. Für die Diskussion darüber ist es gemäss Bundesamt noch zu früh. (sth)

dieren, ohne das ganze Verkehrssystem bereits umstellen zu müssen.»

Sympathie für den Vorschlag hegen einzig rot-grüne Politiker. Doch auch hier bestehen Zweifel. SP-Nationalrätin Evi Allemann sagt, ein Versuch bringe kaum repräsentative Aussagen, solange der Anteil der E-Autos so tief wie aktuell sei. Heute sind in der Schweiz rund 11 000 E-Fahrzeuge registriert, was deutlich unter 1 Prozent des Personenwagenbestands im Land ist.

Der Bundesrat rechnet mit einem schnellen Anstieg auf 560 000 Autos bis 2030. Angesichts dieser Entwicklung hält es Zeyer für realistisch, eine genügend grosse Zahl von Testfahrern zu finden, zumal Besitzer von E-Fahrzeugen «oft für Nachhaltigkeit sensibilisiert sind und etwas bewegen wollen».

«Wir haben nichts zu verstecken»

Der oberste Standortförderer des Bundes verteidigt die neue Regionalpolitik und verspricht mehr Transparenz bei den Geldflüssen.

Mit Eric Jakob sprach Christoph Lenz

Heute entscheidet der Nationalrat über Sparmassnahmen bei der neuen Regionalpolitik (NRP). Bleibt er auf Kurs, stehen Kürzungen um 10 Millionen Franken pro Jahr bevor. Was hätte das für Folgen? Für die bereits bewilligten Programme hat das keine Auswirkungen. Bei den noch nicht fest gebundenen Mitteln im Bereich des Tourismus-Impulsprogramms müssten wir Kürzungen vornehmen.

In die Kritik geriet die NRP jüngst wegen Intransparenz. Das Staatssekretariat für Wirtschaft Seco hat seit dem Jahr 2008 über 500 Millionen Franken an überwiegend private Projekte verteilt, legt aber die Empfänger nicht offen. Warum nicht?

Die NRP fördert vorwiegend öffentliche Projekte im vorwettbewerblichen und überbetrieblichen Bereich mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Regionen zu stärken. In der ersten Phase von 2008 bis 2015 fehlte uns das Einverständnis der Kantone und der Projektträger, die Empfänger zu publizieren. Inzwischen haben wir das korrigiert. Seit 2016 gilt: Wir können die Begünstigten offenlegen. Wir haben nichts zu verste-

cken. Aber für die 1800 Projekte von 2008 bis 2015 alle Daten nachträglich noch einzuholen, das wäre mit einem gigantischen Aufwand verbunden.

Der Bund hat aber auch eine gigantische Summe investiert. Es ist eine grosse Summe, zweifellos.

Schon 2011 hat die OECD mehr Transparenz angemahnt. Warum dauerte es so lange?

Den Systemwechsel hin zum Öffentlichkeitsprinzip haben wir zusammen mit den Kantonen auf das neue Mehrjahresprogramm ab 2016 terminiert. Ich persönlich bin überzeugt, dass es richtig und wichtig ist, der Öffentlichkeit zu zeigen, wohin das Steuergeld fliesst.

Können Sie uns anhand von einem Projekt erklären, warum die NRP eine gute Sache ist?

Nehmen Sie das Bürgenstock-Resort. Investoren aus Katar haben das alte Hotel saniert und bauen ein komplettes Resort mit neuen Hotels und Wohnungen inklusive Medical-Wellness-Einrichtungen. Wir tragen zusammen mit den Kantonen dazu bei, das Resort verkehrsmässig zu erschliessen.



Eric Jakob
Leiter der Direktion
Standortförderung
des Bundes

Die Verkehrsinfrastruktur ist eine normale Staatsaufgabe. Warum braucht es da die NRP?

Es geht hier nicht um eine klassische Verkehrsinfrastruktur, sondern um eine touristische Erschliessung via Vierwaldstättersee. Das Bürgenstock-Resort hat eine grosse regionalwirtschaftliche Bedeutung: Es wird dereinst der zweitgrösste Arbeitgeber im Kanton Nidwalden sein. Zudem ist es ein Projekt mit touristischer Ausstrahlung für die ganze Innerschweiz. Es erfüllt somit die Kriterien für eine NRP-Unterstützung. Indirekt hilft unser Beitrag auch anderen Projekten in der Region.

Die NRP will Innovation fördern. Was ist innovativ an einem Luxus-Resort in den Alpen?

Regionale Innovationssysteme und der Strukturwandel im Tourismus sind die beiden Schwerpunkte der NRP ab 2016. Das Bürgenstock-Resort gehört in den zweiten Bereich.

Zuweilen werden auch alte Strukturen erhalten. Ein Skigebiet im Misox, das schon länger nicht mehr läuft, ging mit NRP-Geldern auf die Suche nach Investoren.

Strukturerhaltung gehört nicht zum Programm der NRP. Seitens Bund geben wir grundsätzlich die strategischen Linien vor, im Einzelnen entscheiden aber die Kantone, welches Projekt sie fördern wollen. Dieser Bottom-up-Ansatz ist gut. Er entspricht unserem föderalistischen Staatsverständnis.

Hat denn das Seco die Ressourcen, um die Kantone zu kontrollieren?

Wir können nicht verhindern, dass auch einmal ein fragwürdiges Projekt gefördert wird. Aber auf strategischer Ebene können wir sehr wohl Einfluss auf die Kantone nehmen - mit Jahresberichten, Jahresgesprächen, Wirkungsmessungen und weiteren Instrumenten. Am Ende des Tages müssen wir aber auch darauf vertrauen, dass die Kontrolle in den Kantonen funktioniert. Wäre das nicht möglich, dann wäre die neue Regionalpolitik ganz grundsätzlich infrage gestellt.

Worauf stützen Sie Ihr Vertrauen?

Die Kantone fördern Projekte mit der gleichen Summe wie der Bund. Sie können nicht einfach nur in Bern Geld abholen. Dieses Äquivalenzprinzip stellt sicher, dass Projekte einen regionalen Nutzen haben. Das ist meines Erachtens ein wichtiger Erfolgsfaktor.

Spardebatte

Druck auf Verwaltung nimmt zu

Zum Auftakt der heute beginnenden Frühlingssession befasst sich der Nationalrat mit dem Stabilisierungsprogramm 2017-2019. Folgt die grosse Kammer den Entscheiden ihrer Finanzkommission, so akzentuiert sich der Spardruck bei der Verwaltung. Insbesondere in den nächsten zwei Jahren soll die Verwaltung jeweils rund 100 Millionen Franken mehr kürzen, als Bundesrat und Ständerat dies vorgesehen haben. Zudem will die Finanzkommission die Einlagen in den Fonds für Regionalentwicklung, aus welchem die Mittel für die NRP entnommen werden, um 10 Millionen pro Jahr auf rund 16 Millionen Franken kürzen. (Inz)

Nachrichten

Ostmilliarde

Niederlage für Didier Burkhalter im Bundesrat

Der Bundesrat streitet derzeit über die Ostmilliarde. Ginge es nach FDP-Aussenminister Didier Burkhalter würde die Schweiz die Kohäsionszahlungen an die neuen EU-Länder von insgesamt 1,3 Milliarden Franken einfach akzeptieren. Damit kam er letzte Woche im Bundesrat laut Informationen der «Sonntags-Zeitung» aber nicht durch. Während sich die SVP grundsätzlich gegen die Fortführung der EU-Osthilfe stellt, wollen Bundesräte anderer Parteien Brüssel erst Zugeständnisse abringen. (TA)

Kesb

Neue Anlaufstelle ist begehrt

Vor einem Monat nahm die neue Anlaufstelle Kindes- und Erwachsenenschutz, kurz Kesb, ihren Betrieb auf. Eine erste Bilanz zeigt: Sie wird gebraucht. Pro Tag würden rund zehn längere Beratungen stattfinden, sagt der Unternehmer und Kesb-Initiant, Guido Fluri, der «Schweiz am Sonntag». An die Kesb kann sich wenden, wer mit der Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde (Kesb) in Konflikt gerät. (TA)

Medizin

Bevölkerung befürwortet Eizellenspende

Die Eizellenspende ist fast überall in Europa erlaubt, in der Schweiz aber verboten. In der Bevölkerung stösst sie jedoch auf Zustimmung, wie die «NZZ am Sonntag» berichtet. In einer repräsentativen Umfrage des Instituts GfK befürworteten 61 Prozent die Zulassung. (SDA)