

Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung

Herausgeber: Pro Senectute Schweiz

Band: 85 (2007)

Heft: 12

Artikel: Dafür und dagegen : soll bezahlen, wer mit dem Auto in die City fährt?

Autor: Schmid, Adrian / Schorderet, Edgar

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-726151>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



BILDER: PHOTOSWISS/DAVID ADAIR, ZVG

Soll bezahlen, wer mit dem Auto in die City fährt?

Städte wie London oder Stockholm machen es vor: Road Pricing. Wer mit dem Auto ins Stadtzentrum fährt, entrichtet Strassenzoll. Ist das auch für die Schweiz eine gute Idee?

Europaweit wird Road Pricing als Lösungsbeitrag von Verkehrs- und Umweltproblemen grosser Agglomerationen und Städte realisiert. Der Erfolg von Road Pricing ist beeindruckend, sei dies in London oder Stockholm. In der Schweiz hat der Bundesrat zumindest eine Expertenkommission eingesetzt, deren Bericht in Bälde publiziert wird. Derweil schmelzen die Gletscher, die globale Erwärmung nimmt zu.

Der motorisierte Individualverkehr verursacht Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Unfälle und Stau, die den einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht angelastet werden. Der zu tiefe Preis für diese Form der Mobilität führt zu deren grosser Nachfrage. Durch eine Road-Pricing-Abgabe könnten bisher ungedeckte Kosten den einzelnen Verkehrsteilnehmern verursachergerecht angelastet werden. Damit werden die effektiven Mobilitätskosten bei den persönlichen Entscheidungen mitberücksichtigt. Oder anders gesagt: Wer verschmutzt, bezahlt.



DAFÜR: Adrian Schmid, Leiter Politik und Kommunikation, VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Der VCS möchte die Einnahmen zur Finanzierung von Projekten des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs einsetzen. Vom Umweltgesichtspunkt her ist Road Pricing abzulehnen, wenn die Einnahmen für den Neu- und Ausbau von Strassen eingesetzt werden. Diese beanspruchen Raum, zerstören Landschaften und belasten die Umwelt.

Die Verteuerung der Mobilität führt zu einer Verhaltensänderung bei den Automobilisten. Sie bilden Fahrgemeinschaften, vermeiden einen Teil der Fahrten oder nutzen vermehrt öffentliche Verkehrsmittel, gehen zu Fuss oder nehmen das Velo. Dadurch verringert sich der Autoverkehr.

Für den TCS besteht überhaupt kein Anlass zur Einführung von Road Pricing, und zwar aus folgenden Gründen: Gemäss Artikel 82 der Bundesverfassung ist die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei. Road Pricing ist nichts anderes als eine neue Steuer und somit ein Rückfall ins Mittelalter.

Das bestehende System zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur über die Mineralölsteuern, die Vignette, die LSVA und die kantonalen Motorfahrzeugsteuern hat sich bewährt. Der Strassenverkehr deckt seine Kosten vollumfänglich und trägt ausserdem noch zur Finanzierung der Neat sowie des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen bei.

Der TCS warnt auch vor der Illusion, Road Pricing lasse sich ohne grosse Kosten bewerkstelligen. Die Erfahrungen in London und Stockholm sprechen diesbezüglich eine deutliche Sprache. Der Gewinn steht in keinem Verhältnis zum Aufwand: So kostete die Einrichtung des Systems in Stock-



DAGEGEN: Edgar Schorderet, Zentralpräsident, TCS Touring Club Schweiz

holm 600 Millionen Franken. In London verschlingt der Betrieb über fünfzig Prozent der Einnahmen.

Der TCS lehnt Road Pricing konsequent ab: Erstens gibt es bei uns keine Metropole in der Grösse von London, zweitens stellt Road Pricing einen unzumutbaren Eingriff in die Handels- und Gewerbefreiheit dar, drittens ist es unsozial, da es jene benachteiligt, welche sich die hohen Eintrittsgebühren in die Stadt nicht leisten können. Auch ein Versuch kommt für den TCS nicht in Frage. Bis jetzt hat niemand die Frage beantwortet, wer die Rechnung für die Einführung von Road Pricing in einer Schweizer Stadt begleichen soll!