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

Autor(en): **Schmid, Adrian / Schorderet, Edgar**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung**

Band (Jahr): **85 (2007)**

Heft 12

PDF erstellt am: **02.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-726151

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

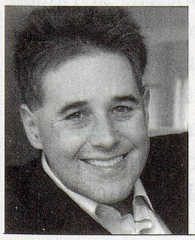
BILDER: PHOTOSWISS/DAVID ADAIR, ZVG

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

DAGEGEN: Edgar Schorderet, Zentralpräsident, TCS Touring Club Schweiz

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!