

# Schwerpunktthema

## Road Pricing in der Schweiz – eine neue Chance oder ein Desaster?

Bis anhin machte sich niemand Gedanken, wenn er oder sie mit dem Auto in Richtung Stadtzentrum fuhr. Die Strassen waren schliesslich, mit Ausnahme der Autobahn, gratis. Das könnte sich aber nun ändern. Vielleicht werden Automobilisten in der Schweiz für die Fahrt in die Innerstadt schon bald zur Kasse gebeten. Das Thema Road Pricing sorgt in der Schweiz für hitzigen Gesprächsstoff, die Meinungen driften stark auseinander. Sollen Strassenzölle auch bei uns zur Tagesordnung werden oder sind sie komplett überflüssig? Die SKR hat zu diesem Thema ein pro und ein contra Statement zweier Politiker eingeholt.



Bald auch Realität in der Schweiz?  
Road Pricing in Singapur

In letzter Zeit geistert der Begriff Road Pricing durch die Schweiz, eine Art Strassenzoll oder Staugebühr, mit der man gewisse Achsen vom Verkehr entlasten oder gar ganz befreien will. Beim Road Pricing wird die Benutzung durch den motorisierten Individualverkehr von einzelnen Strassen, Brücken und Tunnels bis hin zu ganzen Gebieten mit Preisen belegt. Dabei kann die Höhe der Preise fix oder nach Entfernung, Zeit und Zone ausfallen.

Das Road Pricing verspricht Ansätze zur Lösung anstehender Verkehrsprobleme im Personenverkehr. Mobilität ist in der heutigen Zeit enorm wichtig und treibt die Entwicklung der Wirtschaft stets voran. Mobilität bringt aber auch Nebenwirkungen mit sich. Die Anzahl der Unfälle

nimmt zu, Personen stehen zu Stosszeiten vermehrt im Stau und die Luftverschmutzung schlägt auf die Gesundheit eines jeden über. Heute steht der Autofahrer, der möglichst pünktlich zu einem Bewerbungsgespräch erscheinen muss, genauso im Stau, wie der Junggeselle, welcher sich schnell eine Pizza beim nächsten Take Away holen möchte. Genau hier soll Road Pricing angesetzt werden. Man belegt einfach festgelegte Strecken oder Gebiete gezielt mit Preisen. Automobilisten müssten sich überlegen, ob auf die Fahrt verzichtet werden kann und die Strecke zu Fuss oder mit dem Velo zurück zu legen ist. Oder ob es sinnvoll wäre, die öffentlichen Verkehrsmittel dem Auto vorzuziehen.

### Ein neues Gesetz muss her

Bis anhin sind die Strassen in der Schweiz grundsätzlich gebührenfrei (mit Ausnahme der Autobahnvignette und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSWA). So hält es die Bundesverfassung fest. Die Einführung von Road Pricing bedürfte daher einer Verfassungsänderung. Im Dezember vergangenen Jahres gab der Bundesrat, auf Antrag von Moritz Leuenberger, grünes Licht für die Durchführung von Pilotversuchen in Schweizer Städten und Kantonen. Gemäss dem Bundesamt für Justiz (BJ) ist dafür ein befristetes Bundesgesetz ausreichend. Städte und Agglomerationen können demnach auf eigene Faust Versuche durchführen. Die Versuche sollen wissenschaftlich begleitet, die Veränderungen auf den Verkehrsablauf, das lokale Gewerbe und die Umwelt erfasst und ausgewertet werden. Verlaufen die Versuche positiv, wird in einem zweiten Schritt die Rechtsgrundlage für die

### Road Pricing

Das Thema sorgt für heisse Köpfe. Falls Sie bei der Lektüre der Pro- und Contra-Argumente den Wunsch verspüren, Ihre Meinung kundzutun – wir freuen uns auf Ihren Beitrag auf unserem [SKR-Blog](#)

### PRO Statement



Emmanuel Ullmann, Grossrat  
FDP / Jungfreisinnige

### CONTRA Statement



Renè Schlauri, Gemeinderat und  
Parteipräsident der  
Freiheitspartei Biel

### Weitere Statements

- [Andrea Hämmerle](#), SP-Nationalrat, GR
- [Kurt Fluri](#), Stadtpräsident Solothurn, FDP-Nationalrat, SO
- [Franziska Teuscher](#), Präsidentin VCS, GPS-Nationalrätin BE
- Simon Schenk, SVP-Nationalrat, BE
- [Evi Allemann](#), SP-Nationalrätin, BE
- [Urs W. Studer](#), Stadtpräsident Luzern, LU
- [Christian Levrat](#), SP-Präsident, SP-Nationalrat, FR
- [Simon Schenk](#), SVP-Nationalrat, BE

definitive Einführung von Road Pricing geschaffen und der Artikel 82 Absatz 3 der Bundesverfassung angepasst.

## **Verkehr gerät ausser Kontrolle**

Aber wieso soll Road Pricing in der Schweiz eingeführt werden? Müssen wir nicht bereits tief genug in die Taschen greifen um Treibstoff- und Automobilsteuern zu bezahlen? Das Problem mit den bestehenden Abgaben ist: Sie helfen nicht oder kaum, die ständig wachsenden Verkehrsprobleme in den städtischen Zentren und Agglomerationen in den Griff zu bekommen. Mit Road Pricing können verschiedene Ziele verfolgt werden. Im Vordergrund stehen die Reduktion des Strassenverkehrs, dessen Umlenkung auf öffentliche Verkehrsmittel, die Sicherstellung der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen und die Reduktion der Unfallzahlen und der Umweltbelastung.

## **Von London nach Trondheim bis in die Schweiz?**

Road Pricing wird bereits weltweit auf zahlreichen Autobahnen und in einigen Ballungszentren angewendet. Internationales Aufsehen erregt vor allem die Stadt London. In der Millionenmetropole wird seit Anfang 2003 jeder, der mit dem Auto ins Zentrum fahren will, mit umgerechnet 12.- zur Kasse gebeten. Das Ticket kann im Internet, per SMS, am Postschalter, am Kiosk oder an der Tankstelle bezogen werden. Aber lohnt sich Road Pricing auch in kleineren Städten wie Zürich, Genf oder Basel? Ein Beispiel dafür ist die norwegische Stadt Trondheim. Dort zahlen die etwa 150 000 Einwohner bereits seit 14 Jahren für die Strassen. Die Kontrolle wird dabei von Mautstationen übernommen – d.h. man zahlt und man passiert. Das durch Road Pricing gesammelte Geld wird für die Finanzierung einer neuen Umfahrungsstrasse für die Stadt gesammelt und kommt so den Autofahrern zugute.

## **Strassenrechnung stellt alle zufrieden**

Hat die Schweiz zu wenig Geld? Muss die Staatskasse mit den Einnahmen aus dem Road Pricing aufgefüllt werden? Im Gegenteil: Die Organisation Infrastruktur Strasse zeigt sich einmal mehr erfreut über das positive Ergebnis der Strassenrechnung 2005, die im Dezember 2007 vom Bundesamt für Statistik veröffentlicht wurde. Einnahmen von 7`992 Millionen Franken stehen Ausgaben von 6`947 Millionen Franken gegenüber. Somit beträgt der Überschuss mehr als eine Milliarde Franken! Die Strassenbenützer bezahlen die jährlichen Ausgaben der öffentlichen Hand für das Strassenwesen vollständig, ohne dass der Staat eigene Mittel zur Verfügung stellen muss. An wen würde dann das Geld, welches beim Road Pricing zusammenkommt, fliessen? Die Rede ist beispielsweise von Steuersenkungen. Das heisst, die Einnahmen fliessen direkt an die Betroffenen zurück und würden nicht die allgemeine Staatskasse füllen.

Road Pricing hin oder her, auf Schweizer Strassen muss sich mit Sicherheit etwas ändern!