

22. April 2021

Seite 5

Auflage 11'568 Ex.
Reichweite 60'000 Leser
Erscheint woe
Fläche 21'600 mm²
Wert 2'100 CHFAutomobil Revue
3001 Bern
www.automobilrevue.ch

Zurück ins Mittelalter

Mobility-Pricing. Der Begriff ist en vogue. Er klingt modern. Doch das Konzept besteht seit Jahrhunderten.

Schon der griechische Universalgelehrte Aristoteles berichtete über Wegzölle. Und der römische Kaiser Caesar gab als Grund für seinen Vorstoss ins Wallis im Jahr 58 v. Chr. unter anderem an, er wolle den Alpenübergang frei von Zöllen machen. Wegzölle wurden auch in Arabien, Indien und anderen Regionen Asiens erhoben. Die moderne Schweiz hat damit (weitgehend) aufgeräumt. Im Grundsatz gilt: Wer eine Strasse befährt, bezahlt keinen Wegzoll. Damit könnte schon bald Schluss sein. Neu soll gelten: Wer fährt, wird zur Kasse gebeten.

Dieses Unterfangen ist fragwürdig. Denn bis vor Kurzem stellte sich der Bund auf den Standpunkt, die beim Mobility-Pricing erhobenen Beiträge dürften nicht zusätzlich zu den bestehenden Steuern erhoben werden. Doch das jüngst vorgestellte Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing – die Vernehmlassung läuft noch bis 14. Mai – bedeutet eine radikale Abkehr von diesem Grundsatz. Statt das bestehende Gebührensystem zu ersetzen, will der Bund die Abgaben zusätzlich auf die bestehenden Steuern packen.

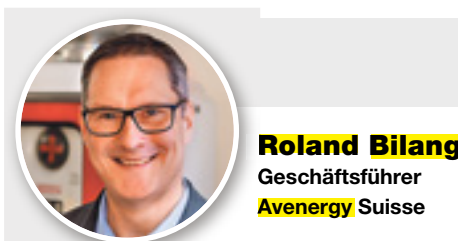
Die Folge: In Regionen, in denen Strassenzölle eingeführt werden, steigen die Lebenshaltungskosten. Um welchen Betrag? Eine gute Frage. Der Bund bleibt die Antwort schuldig. Denn der Gesetzesentwurf setzt weder Preisgrenzen, um unsoziale Auswirkungen zu vermeiden, noch gibt er Pendlerinnen und Pendlern, Unternehmen und Gewerbetreibenden Zeit, sich auf die Einführung der Strassenzölle einzustellen.

Suspekt ist auch, dass der Gesetzesentwurf vorsieht, nur einzelne Verkehrsträger ins Visier zu nehmen. Bis vor Kurzem sprach der Bund stets von einem «verkehrsträgerübergreifenden Ansatz» einschliesslich Strasse und Schiene. Nun soll es in allen Schweizer Städten möglich werden, eine Strassengebühr einzuführen, ohne die anderen Verkehrsträger zu integrieren. Angesichts der politischen Gemengelage in vielen Städten darf man davon ausgehen, dass auf den Strassen zusätzliche Abgaben erhoben werden, während der ÖV unbehelligt bleibt.

Geradezu fahrlässig behandelt der Bund im Gesetzesentwurf das Thema Datenschutz. Entsprechende Bestimmungen zum Persönlichkeitsschutz der Autofahrerinnen und -fahrer fehlen gänzlich. Schlimmer noch: Das Gesetz sieht sogar eine automatische Übertragung von Daten an die Bundesbehörden vor!

Wegzoll, Maut oder Mobility-Pricing. Die Begriffe mögen ändern. Das Konzept aber ist seit Jahrhunderten dasselbe. Mit seinem Gesetzesentwurf dreht der Bund das Rad der Zeit zurück. Er führt die Schweiz verkehrspolitisch ins Altertum. Das bedeutet einen klaren Rückschritt und die Abkehr vom heutigen freiheitlichen System einer im Landesinneren zollfreien Schweiz. Das Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing ist in dieser Form unbrauchbar. Es bedarf der Überarbeitung.

Kolumne in Zusammenarbeit mit **Avenergy** Suisse, dem Branchenverband der Importeure, Hersteller und Vertrieber flüssiger Treibstoffe in der Schweiz.



Roland Bilang
Geschäftsführer
Avenergy Suisse