

Warum die E-Vignette eine schlechte Idee ist

Bazonline, 26. Januar 2017



Winterlicher Verkehr zwischen Aubonne und Rolle (VD). Foto: Jean-Christophe Bott (Keystone)

Vor kurzem hat der Bundesrat angekündigt, dass er die Einführung einer sogenannten E-Vignette beabsichtigt. Damit würde er das effiziente, kostengünstige und bewährte System der Klebevignette abschaffen. Der Systemwechsel von der Klebe- zur E-Vignette hätte nicht nur sehr hohe Mehrkosten zur Folge, sondern würde auch dringliche und ungeklärte Fragen bezüglich des Datenschutzes aufwerfen. Ausserdem würde damit eine zusätzliche und vor allem einseitige Verkehrsabgabe auf dem Buckel der Automobilisten geschaffen. Des Weiteren ist zu befürchten, dass die E-Vignette zur Totalüberwachung der Autofahrer missbraucht werden könnte.

Aus Sicht der Automobilisten stört an der geplanten Einführung der E-Vignette aber am meisten, dass es sich dabei um eine unkoordinierte Einzelmassnahme handelt, die nicht in ein Gesamtverkehrskonzept eingebunden ist. Der Bundesrat müsste sich vielmehr mit den existenziellen und dringend anstehenden Fragen der zukünftigen Mobilität auseinandersetzen. Zuerst sollte ganz klar dieses äusserst wichtige Thema angepackt werden, bevor man sich mit Detaillösungen beschäftigt.

Quersubventionierungen stoppen

Es sollten Lösungen gesucht werden, die eine fahrleistungsabhängige und differenzierte Preisgestaltung für die gesamte Mobilität beinhalten. So ist aus Sicht des ACS ein einseitiges, nur den motorisierten Individualverkehr betreffendes Road-Pricing inakzeptabel. Vielmehr muss ein Gesamtfinanzierungskonzept im Sinne eines Mobility-Pricings erarbeitet werden, welches sowohl den motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch den öffentlichen Verkehr (ÖV) berücksichtigt. Damit könnte auch der Quersubventionierung von der Strasse zur Schiene endlich Einhalt geboten werden.

Es ist einmal mehr auf die Tatsache hinzuweisen, dass mehr als 50 Prozent aller mit dem ÖV zurückgelegten Personenkilometer auf dem Strassennetz stattfinden, während die Bahn nur knapp 16 Prozent der Verkehrsleistung trägt. Die Strasse steht also zu einem massgeblichen Teil dem ÖV zur Verfügung. Dies wird meistens ausser Acht gelassen. Vor diesem Hintergrund wird zusätzlich klar, dass nur eine gesamtheitliche Betrachtung der Mobilität, welche MIV und ÖV gleichzeitig einbezieht, ein sinnvoller und gangbarer Weg ist.

Ja zum NAF

Es kann und darf nämlich nicht sein, dass sich hier die Geschichte wiederholt, wie sie sich bei der Diskussion um den Bahninfrastrukturfonds (Fabi, BIF) zugetragen hat. Damals wurde im Parlament beantragt, gleichzeitig den Strassenfonds zu behandeln. Dies eben im Sinne einer ganzheitlichen Lösung. Leider gab es für dieses Anliegen keine Mehrheit, sodass der BIF und Fabi unabhängig vom Strassenfonds «ins Trockene gebracht» wurden und dies wohlgemerkt mit einer starken Aufstockung im Vergleich zum ursprünglichen Vorschlag des Bundesrats. Die Diskussion zur Strasse fand erst ein, zwei Jahre später statt und führte zu einer Kompromisslösung, dem NAF, über den wir am 12. Februar 2017 abstimmen. Ein Ja zum NAF ist eminent wichtig, um das Gleichgewicht zwischen Infrastrukturausbau und -unterhalt der Strasse gegenüber der Bahn wenigstens einigermassen herzustellen.



Thomas Hurter ist SVP-Nationalrat aus Schaffhausen, Präsident des ACS und Pilot. Foto: Gaëtan Bally (Keystone)

Publiziert am 26.01.2017

Kategorie: [Verkehrspolitik](#)

Stichworte: [Öffentlicher Verkehr](#), [Strassenverkehr](#), [Vignette](#)