



## «E-Auto-Fahrer müssen sich schnell an der Strassenfinanzierung beteiligen»

**Besteuerung von Elektrofahrzeugen** Der profilierte Verkehrspolitiker Martin Candinas drückt aufs Tempo. Es brauche keine indirekte Förderung für E-Autos mehr – aber Einnahmen für die Infrastruktur.



Ausbau und Unterhalt sind kostenintensiv: Auch elektrisch betriebene Fahrzeuge beanspruchen die Schweizer Strassen – hier die Zürcher Nordumfahrung. Foto: Urs Jaudas

### Gregor Poletti

**Herr Candinas, der Bundesrat will E-Autos ab 2030 mit einer kilometerabhängigen Abgabe zur Kasse bitten. Ist das nicht etwas spät, zumal immer mehr dieser Fahrzeuge unterwegs sind?**

Das ist definitiv zu spät. Die Elektrifizierung der Autos wurde in der Zwischenzeit zum Selbstläufer, getrieben durch die Autoindustrie. Bereits heute sind 18 Prozent der Neuzulassungen elekt-

risch betriebene Autos. Deshalb braucht es keine indirekte Förderung mehr, indem die Lenker von E-Autos praktisch nichts an den Ausbau und Erhalt der Strasseninfrastrukturen zahlen müssen. Dieser alte Zopf gehört abgeschnitten. Auch E-Autos müssen ihren Beitrag an die zukünftige Strassenfinanzierung leisten.

**Weshalb diese Eile? Es sind noch über 3 Milliarden Franken im Nationalstrassenfonds.**

Dieser nimmt stetig ab und wird

2030 mehr oder weniger leer sein, da die massiv zunehmende Zahl an Lenkern von elektrisch betriebenen Autos praktisch nichts in den Nationalstrassenfonds einzahlt. Es ist Aufgabe der Politik, sicherzustellen, dass wir auch künftig eine gute Finanzierung des Strassenverkehrsnetzes haben. Dafür braucht es Einnahmen, und an diesen müssen sich möglichst schnell auch E-Auto-Fahrer beteiligen.

**2027 soll laut dem Fahrplan**



## das Volk darüber abstimmen, ob auch E-Auto-Fahrer zur Kasse gebeten werden.

Meines Erachtens ist dies zu spät. Die Verkehrskommissionen müssen dem Bundesrat Beine machen, damit er die Eckwerte schneller als von ihm geplant in ein Gesetz giesst und wir dieses im Parlament in den nächsten zwei Jahren behandeln können. Meines Erachtens besteht die Gefahr, dass dieses Geschäft im Bundeshaus vertrödelt wird.

### Weshalb?

Es wird schwierig, eine mehrheitsfähige Lösung zu finden. Linke und Grüne wollen die Subventionierung der E-Autos kaum früher kappen. Denn solche Fahrzeuge sind klimapolitisch sympathisch, und diese Kreise kümmern sich nicht primär um die Finanzierung der heutigen Strasseninfrastrukturen und den damit verbundenen Ausbau. Auf der anderen Seite haben viele Bürgerliche Angst davor, dass wir mit dieser sogenannten Ersatzabgabe einen ersten Schritt Richtung Roadpricing gehen. Das Thema ist heiss und kühlt sich nicht ab, wenn wir es aussitzen.

## Und dann gilt es noch, die Autofahrerinnen und Autofahrer zu überzeugen.

Das wird keine einfache Aufgabe, denn Autofahrer sind sehr, sehr sensibel, wenn sie zur Kasse gebeten werden sollen. Das hat man bei der gescheiterten Erhöhung des Vignettenpreises oder beim CO<sub>2</sub>-Gesetz gesehen, das wegen der minimalen Erhöhung des Benzinpreises bachab geschickt wurde. Und je länger sich

die Fahrer von alternativ betriebenen Autos daran gewöhnt haben, dass sie neben der Motorfahrzeugsteuer und der Vignette keine Abgaben für die Strasseninfrastruktur leisten müssen, desto schwieriger wird es, sie davon zu überzeugen. Und sie werden immer mehr: Ich gehe davon aus, dass bis 2027 beinahe jedes zweite Auto mit einem Elektroantrieb unterwegs sein wird.

## Was sicherlich zur Folge haben dürfte, dass der Strombedarf steigt. Gleichzeitig muss die Schweiz den wegfallenden Strom ihrer Kernkraftwerke ersetzen und den Strombedarf Zehntausender neuer Wärmepumpen decken. Sehen Sie da ein Risiko?

Diesbezüglich stehen wir vor enormen Herausforderungen. Das Tempo bei der Elektrifizierung der Autos wird von der Industrie vorgegeben. Wir werden mehr Strom brauchen und effizienter werden. Es gibt keine Alternative. Darum sollten wir endlich dafür sorgen, dass wir bei der Wasserkraft, bei der Photovoltaik, bei Holz und bei Wind mehr machen können. Mit der gegenwärtigen Gesetzgebung und dem heutigen Verbandsbeschwerderecht werden viel zu viele Projekte, welche für mehr ökologischen Strom sorgen würden, verhindert. Schutz und Produktion stimmen nicht überein. Mit Verhinderung produzieren wir keinen zusätzlichen erneuerbaren Strom. Das bereitet mir Sorgen.

## Der Druck auf eine schnelle Besteuerung von E-Autos dürfte auch von aussen

## kommen, denn die EU will ab 2035 nur noch emissionsfreie Autos zulassen.

Druck auf die Besteuerung kommt nicht von aussen, aber die massive Zunahme von E-Autos macht Druck auf die Einnahmen des Nationalstrassenfonds. Gerade deshalb müssen wir das Tempo beschleunigen, damit wir noch aktiv reagieren können und nicht zum Agieren gezwungen werden. Die Schweiz wird eher früher als später auf die fahrleistungsabhängige Abgabe für alle Autos umsteigen müssen. Es stellt sich nur die Frage, ob man diese Abgabe ausdifferenzieren will.

## Zum Beispiel durch Mobility-Pricing, bei dem mit zeitlich und örtlich variablen Preisen der Verkehr auf der Strasse, aber auch auf der Schiene gelenkt werden soll.

Die Diskussionen der letzten Jahre haben gezeigt, dass dieser Systemwechsel auf minimale bis keine Akzeptanz stösst.

## Muss man bei Mobility-Pricing inzwischen von einer Totgeburt sprechen?

Wenn man eine nüchterne Analyse vornimmt und etwa sieht, dass nur schon die Suche nach Pilotregionen äusserst schwierig war und ist, kann man sagen, dass die Lebenszeichen von Mobility-Pricing kaum mehr wahrnehmbar sind. Man würde ein beinahe totes Ross reiten, was keinen Sinn macht. Es sind neue Ansätze gefragt.



## Verkehrsexperte im Parlament



Foto: Simon Glauser

Der Bündner Nationalrat Martin Candinas (Die Mitte) ist einer der profiliertesten Verkehrspolitiker der Schweiz und präsidiert den Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr. Zudem sitzt der 2011 in den Nationalrat gewählte 41-jährige Sozialversicherungsfachmann in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. (gr)

## Abgabe für E-Auto-Lenker

Weil immer mehr Elektroautos auf den Strassen unterwegs sind, sinken die Einnahmen durch die Mineralölsteuer, mit der Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur zum Teil finanziert werden. Um den Finanzbedarf zu decken, will der Bundesrat deshalb eine Ersatzabgabe für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb einführen. Er hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und das Finanzdepartement beauftragt, bis Ende 2023 ein entsprechendes Gesetzespaket auszuarbeiten. Die Ersatzabgabe soll sich aus einem festen Betrag pro gefahrenen Kilometer und Fahrzeugkategorie zusammensetzen. Die Abgabe bedingt eine Verfassungsänderung und wird voraussichtlich bis 2030 in Kraft treten. (sda)