

$x \text{ [Fr./kg]} \cdot \text{Leergewicht [kg]} + y \text{ [Fr./cm}^3\text{]} \cdot \text{Hubraum [cm}^3\text{]} + z \text{ [Fr./kW]} \cdot \text{Leistung [kW]}$

VERKEHR Schaffhausen stimmt über eine Weltformel ab, mit der künftig alle Autos besteuert werden sollen. Was aber bedeutet das für die Gefährte der Politiker:innen? Wir waren autoposen.

Xenia Klaus (Text), Robin Kohler (Fotos)

Die ganze Schweiz fragt sich im Rhythmus des regelmässigen Metronoms aus Altersvorsorge-, Rahmenabkommen- und Steuerabstimmungen: Werden Vorlagen zu komplex? Wie viel Aufwand kann man der Bevölkerung zumuten, um alle drei Monate einigermaßen informierte Jas und Neins zu erhalten?

Schaffhausen lässt sich davon nicht beirren. Hier verlässt man sich auf die Qualität der Volks-

schulen und vertraut darauf, dass die Abstimmenden sattelfest dividieren, multiplizieren und addieren können: Am 9. Februar kommt eine Vorlage vors Volk, die im Kern aus einer einzigen Formel besteht. Diese, hier oben extra nochmals fett abgedruckt, soll künftig die harte, aber aus fairer Mathematik bestehende Hand sein, die bestimmt, wie viel Strassenverkehrssteuer für ein Auto im Jahr entrichtet werden muss.

Sinn und Zweck der Grundrechen-Übung ist, dass künftig auch Elektroautos nach dieser

besteuert werden sollen. Bisher gab es für Autos, die ohne Fossile fahren, ein entkoppeltes Besteuersystem. Neu würden hingegen alle abhängig von Leistung, Hubraum und Leergewicht berappt werden.

Die Formel besteht aus einer ganzen Reihe von Werten aus dem Strassenverkehr. Die wichtigste Komponente ist der Anteil der Autos im Kanton, die mit Strom angetrieben werden. Denn die Gewichtung der drei Variablen Hubraum, Leistung und Leergewicht verän-

dert sich, abhängig vom Anteil Elektroautos. Je mehr davon auf den Strassen sind, desto wichtiger werden Leergewicht und Leistung und desto unwichtiger der Hubraum für die Berechnung der Strassenverkehrssteuer. Oder anders gesagt, je mehr Elektroautos, desto teurer werden grosse, schwere Boliden – unabhängig von deren Antriebsart.

Zwar sind vor der Formel im Prinzip alle gleich. Aber auch bei Annahme der Vorlage wird es noch Fälle geben, in denen das alles

aus dem Fenster geschmissen und vom Fahrtwind hinfortgetragen wird: Spuckt die Formel eine Zahl aus, die unter 100 Franken liegt, wird dem Fahrzeughalter trotzdem eine Rechnung über 100 Franken Mindeststeuer gestellt.

Was aber bedeutet das für die Politiker:innen? Wir haben fünf von ihnen gebeten, mit ihren Gefährten zu posieren. Und mit ihnen ausgerechnet, ob sie bei Annahme der Vorlage dieses Jahr mehr oder weniger blechen müssten.



Thomas Hurter – Mini 1100 Spezial

Nationalrat Thomas Hurter (SVP) ist als Präsident des Automobilclubs Schweiz so etwas wie der oberste Autofahrer der Nation. Er hat sogar seine Frau auf vier Rädern kennengelernt, als er ihr eine Delle ins parkierte Gefährt gefahren hat. Von seiner Mutter hat Hurter den Mini geerbt, der 1979 in Verkehr gesetzt wurde und mit dem er schon aufgewachsen ist.

Leergewicht: 640 kg
Hubraum: 1098 cm³
Leistung: 33,1 kW

Strassenverkehrssteuer alt: 156 CHF
Strassenverkehrssteuer neu: 146 CHF



Nina Schärner – Mitsubishi Outlander PHEV

Die Kantonsrätin und vormalige Ständerats-Kandidatin Nina Schärner (FDP) fährt im Verkehr das, was ihre Partei früher einmal war: ein Ding der Mitte. Weder Fisch noch Vogel heisst in diesem Fall weder Benziner noch Solar – gemäss Schärner fährt sie einen Hybriden, weil ihre Tiefgarage keine Elektroauto-Ladestation bietet.

Leergewicht: 1965 kg
Hubraum: 2360 cm³
Leistung: 99 kW
Strassenverkehrssteuer alt: 312 CHF
Strassenverkehrssteuer neu: 316 CHF



Irene Gruhler Heinzer – Nissan LEAF

Irene Gruhler Heinzer (SP) fährt, was umweltbewusste Linke fahren: Ein schickes Elektroauto einer Firma, deren Besitzer aktuell nicht in den Schlagzeilen ist, weil er die Hand zu «römischen Grüßen» hebt. Das Auto der Kantonsrätin kommt nach Formel auf einen Steuerbetrag von 8,55 CHF und damit deutlich unter den Mindeststeuerbetrag.

Leergewicht: 1649 kg
Hubraum: –
Leistung: 110 kW
Strassenverkehrssteuer alt: 168 CHF
Strassenverkehrssteuer neu: 100 CHF



Hannes Knapp - VW Tiguan

Er ist das Gesicht der Ja-Kampagne für die neue Steuer und ausserdem Jäger. Gerüchte, dass Kantonsrat Hannes Knapp (SP) einen Pick-Up fährt, erweisen sich zwar als falsch. Aber für das tote Wild tut ein grosser Brummer Not. Ein VW Tiguan mit Allradantrieb und Anhängerkupplung lässt sich so quasi zu einem Pick-Up umbauen. Und es ist das durchschnittlichste Auto der Befragten. Hubraum und Gewicht kommen sehr nah an die kantonalen Durchschnittswerte, und auch die Leistung liegt nur 20 kW darunter.

Leergewicht: 1664 kg

Hubraum: 1968 cm³

Leistung: 103 kW

Strassenverkehrssteuer alt: 264 CHF

Strassenverkehrssteuer neu: 264 CHF



Regula Salathé - Renault Twizy

Das coolste Auto der Stichprobe fährt Kantonsrätin Regula Salathé (EVP). Die Pflegefachfrau surrt mit einem Renault Twizy zu den Patient:innen. Es gehört zu den leichtesten, schwächsten Autos, die in Massen hergestellt werden. Gemäss Salathé ist es im Gefährt zugig, im Winter muss sie Handschuhe tragen. Die kann sie künftig vielleicht über ihre Ersparnisse aus der Strassenverkehrssteuer finanzieren. Und dafür sei das Auto «schnuggelig und die Türen öffnen sich nach oben». Ohne den Mindeststeuerbetrag wären für den Twizy gemäss Formel nur 1.99 Franken fällig.

Leergewicht: 562 kg

Hubraum: –

Leistung: 12 kW

Strassenverkehrssteuer alt: 120 CHF

Strassenverkehrssteuer neu: 100 CHF



Brodbeck macht Schluss

SIG Eduard Brodbeck hat das Sturmgewehr 90 entwickelt, eine der berühmtesten Waffen der Welt. Der Ingenieur ist ein Sinnbild für die prosperierende und moralisch flexible Nachkriegsschweiz. Jetzt muss er sein Erbe loslassen.

Marlon Rusch

«Strebe in allem, was du tust, nach Perfektion. Beginne mit dem Besten, das es gibt, und verbessere es. Wenn es noch nicht existiert, erfinde es. Akzeptiere nichts, das fast richtig oder beinahe gut genug ist.»

Sir Frederick Henry Royce

Betritt man das SIG-Waffenmuseum in Neuhausen, wird man kritisch beäugt von Henri Guisan. Der Weltkriegsgeneral, der hier als Porträt an der Wand hängt, hat dem Land in den Vierzigerjahren den Réduit-Gedanken eingepflanzt. In geneigten Kreisen steht er bis heute für die Wehrhaftigkeit und Unabhängigkeit der Schweiz.

Der Pensionär, der unter Guisans gestrengen Augen die Besucher empfängt, um sie durch sein Museum zu führen, ist zwar weniger bekannt als der General. Doch im Grunde steht er für dasselbe. Eduard Brodbeck hat für die SIG das Sturmgewehr 90 entwickelt, das Prunkstück der Schweizer Waffenproduktion, Exportschlager, Chiffre für Präzisionsarbeit und bewaffnete Neutralität.

Brodbeck hat sein Leben der SIG verschrieben. 1947 trat er als Lehrling in die Firma ein, 1996 ging er als Vizedirektor in Rente.

2007 gründete er mit einer Handvoll Frauen und Männern die Stiftung Historische Waffensammlung, um das Wissen, das Erbe und das Andenken an 150 Jahre Waffenentwicklung in Neuhausen zu bewahren.

Edi Brodbeck war die Personifizierung der prosperierenden Nachkriegsschweiz. Heute aber ist er 94 Jahre alt; die Waffensparte der SIG wurde längst ins Ausland verkauft; bald gehen die Stiftung und das Museum in neue Hände über. Es ist Zeit loszulassen.

Als Brodbeck 1931 zur Welt kam, bewirtschafteten seine Eltern einen Bauernhof in Buchthalen. Zu Hause stand ein Flobert-Gewehr herum, das man zwar «Gartenflinte» nannte, dem Buben aber dennoch Eindruck machte. Während des Weltkriegs fuhr er manchmal mit dem Velo zum Windegg, um das wassergekühlte Maschinengewehr Mg 11 zu bestaunen, mit dem im Ernstfall auf deutsche Bomber geschossen worden wäre. Die Faszination für Technik, die er damals entwickelte, sollte eine steile Karriere antreiben.

In der Rekrutenschule ging Brodbeck zu den Mitrailleuren und trug ebensolche wassergekühlte Mg 11 mit sich herum, bis ihm fast der Arm abfiel. Vor allem aber begann er eine Lehre als Maschinzeichner bei der SIG. Dort half er bald am Morgen vor und am Abend nach seiner eigentlichen Arbeit nebenan in