

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

Einschreiben
Bundesamt für Strassen
3003 Bern

2. September 2015

Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing; Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Unterlagen vom 27. Mai 2015 über den Konzeptbericht zu Mobility Pricing (Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz).

Die Stellungnahme gliedert sich wie folgt:

- A. Grundsätzliche Bemerkungen
- B. Anträge zum Konzept Mobility Pricing
- C. Antworten zum Fragebogen Mobility Pricing

A. Grundsätzliche Bemerkungen

Der Bericht zeigt die Möglichkeiten der nutzerbezogenen Lenkungsabgaben auf. Dabei wird zwischen Strasse und Schiene unterschieden. Im Fokus stehen die Möglichkeiten der Bepreisung (wer, wo, wie?) und der Kompensation beziehungsweise welche bestehenden Abgaben durch Mobility Pricing ersetzt würden. Die Finanzierungsseite ist aber nicht Teil des Berichts. Es gibt bei den Varianten also kein Mengengerüst und die Lenkungswirkung ist nicht aufgezeigt. Da die möglichen Konsequenzen eines Mobility Pricings im Bericht fehlen, muss eine Stellungnahme dazu allgemeiner Natur bleiben.

Im Bericht wird von Strasse und Schiene sowie von Strasse und öffentlichem Verkehr gesprochen. Gerade bei der Bepreisung sind die Infrastruktur und der Betrieb in diesem Bereich sehr unterschiedlich. Der öffentliche Verkehr wird auf beiden Verkehrsträgern abgewickelt; die heutige Bepreisung erfolgt aber im öffentlichen Verkehr einheitlich und nicht nach Verkehrsträger aufgeteilt (direkter Verkehr oder Zonentarife). Die Nutzungsgebühren für die Infrastruktur bei der Schiene werden heute über Trassengebühren erhoben, die der Strasse über die üblichen strassenseitigen Abgaben. Die Unterscheidung müsste demnach vermutlich eher nach Individualverkehr und öffentlichem Verkehr erfolgen und weniger nach Verkehrsträger. Beim morphologischen Kasten Schiene/des öffentlichen Verkehrs tritt diese Diskrepanz in Erscheinung.

Die Aussagen bezüglich der räumlichen Auswirkungen sind zu relativieren: Im Konzept (Seite 38) wird ausgesagt, dass die räumlichen Auswirkungen eines Mobility Pricings gering seien. Dem ist entgegenzuhalten, dass durch eine allfällige Veränderung des Modal Splits durch Mobility Pricing durchaus mit räumlichen Auswirkungen gerechnet werden muss. Da das vorliegende Konzept jedoch weder Preisgestaltung noch Auswirkungen der Massnahmen untersucht, kann die Veränderung des Modal Splits schwer abgeschätzt werden. Die Untersuchung der räumlichen Auswirkungen, abhängig von verschiedenen Tarifierungsvarianten, muss deshalb in die weiterführenden Untersuchungen aufgenommen werden.

Die Zielsetzung "Spitzen brechen" ist zu eng gesetzt, um einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen zu gewährleisten. Finanzierungs- und Umweltziele müssen deshalb zwingend Teil einer Bepreisungsstrategie sein.

B. Anträge zum Konzept Mobility Pricing

Das Lenkungsziel "Spitzen brechen" allein greift zu kurz. Die Zielsetzung für Mobility Pricing ist mit Finanzierungs- und Umweltzielen zu erweitern (siehe Antworten zur Frage 1).

C. Antworten zum Fragebogen Mobility Pricing

Zur Frage 1

"Wie beurteilen Sie die Zielsetzung der "verkehrsträgerübergreifenden Brechung von Verkehrsspitzen und der besseren und gleichmässigeren Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen" für Mobility Pricing?

- a. Ist dieses Ziel richtig gewählt (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.1)?
- b. Falls nicht, welches andere Ziel müsste mit Mobility Pricing verfolgt werden (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.2)?"

a)

Eine Optimierung der Auslastung über alle Verkehrsträger sowie das Brechen der Verkehrsspitzen gehört zu den wichtigen Aufgaben in der Verkehrsplanung. Indem diese Ziele verfolgt werden, wird der Investitionsaufwand möglichst optimal genutzt. Wir bedauern aber, dass neben diesem Ziel nicht andere mit in die Betrachtungen aufgenommen worden sind beziehungsweise diese als nicht relevante Zielsetzung formuliert wurden. So kann eine Verkehrsverschiebung auf Randzeiten zwar Verkehrsspitzen abschwächen, aber gleichzeitig zu höherer Lärmbelastung während dieser Zeiten führen. Mit Umweltzielen kann der Umgang mit diesen Folgen festgelegt werden.

b)

Zusätzlich sollte ein Mobility Pricing auch zu einer verbesserten Kostenwahrheit in der Mobilität und im Mobilitätsverhalten führen. Dabei sind interne und externe Kosten in der gesamten Struktur – von der Erdöl- und Stromgewinnung bis zu den sozialen und volkswirtschaftlichen Auswirkungen von Unfallopfern beziehungsweise Umweltauswirkungen (Ressourcenverbrauch und Umweltbelastung) – aufzuzeigen und dies ungeachtet des Verkehrsmittels.

Mobility Pricing soll zu einem nachhaltigen Umgang mit den Ressourcen führen. Dabei spielt in urbanen Gebieten immer mehr auch der Flächenbedarf eine Rolle. In diesem Sinn ist darauf zu achten, dass nicht nur der fliessende Verkehr, sondern die Auswirkungen des Gesamtverkehrs, insbesondere die des ruhenden Verkehrs, in die Bepreisungsüberlegungen einbezogen werden. Flächensparende Verkehrsmittel sollen in dicht besiedelten Gebieten bevorzugt werden, das heisst, es soll dabei auch eine Lenkungswirkung im Sinn einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf

den öffentlichen Verkehr (bessere Platzausschöpfung) sowie auf den Fuss- und Radverkehr erzielt werden.

Zur Frage 2

"Wie beurteilen Sie die sieben Grundprinzipien hinsichtlich Relevanz und Vollständigkeit für Mobility Pricing (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 3)?"

I. Pay as you use

Dies sollte die Maxime des Mobility Pricings sein. Die externen Kosten (Fussnote 26) müssen dabei jedoch berücksichtigt werden, weil es sonst zu einer Verzerrung zwischen den Verkehrsträgern kommt. Die Ausklammerung der Frage der externen Kosten im vorliegenden Bericht scheint uns nicht richtig.

II. Kompensation

Grundsätzlich ist dies richtig, und es ist darauf zu achten, dass die Kompensation zwischen den verschiedenen Ebenen möglichst einfach gehalten wird. Eine Kompensation ohne zusätzliche Erhöhungen ist in einer Anfangsphase wünschenswert. Allerdings gehen die Einnahmen aus Fahrzeug- und Treibstoffbesteuerung laufend zurück, so dass schon jetzt Finanzierungslücken absehbar sind (vgl. Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds [NAF]). Deshalb sollten die eingenommenen Mittel, auch bei einer allfälligen späteren Erhöhung, zweckgebunden für Bau, Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen verwendet werden. Gerade unter dem Gesichtspunkt der Kostenwahrheit im Verkehr ist eine höhere Nutzerbeteiligung (insbesondere im öffentlichen Verkehr) vonnöten, um die geplanten und notwendigen Anlagen beziehungsweise deren Betrieb und Angebotsausbau zu finanzieren. Ansonsten hat die öffentliche Hand höhere Abgeltungen zu leisten. Der Gedankengang im Konzeptbericht, dass Mobility Pricing beim öffentlichen Verkehr zu geringeren oder wegfallenden Tarifierhöhungen beziehungsweise zu wegfallenden periodischen Abgeltungsanpassungen führen soll, kann nicht nachvollzogen werden.

III. Verteilungswirkung/Sozialpolitische Ausgestaltung

Einverstanden.

IV. Intermodularität

Die Intermodularität ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass jeweils das für die individuelle Mobilität geeignetste Verkehrsmittel benutzt und allenfalls entlang der nachgefragten Transportkette zwischen den Verkehrsmitteln gewechselt werden kann.

V. Modularer Aufbau

Grundsätzlich ist ein modularer Aufbau zu begrüßen und erleichtert die Umsetzung von Mobility Pricing. Gleichzeitig bewegen sich die Verkehrsteilnehmenden in einem grossen Radius. Es müssen von Anfang an schweizweite Lösungen angegangen werden. Ansonsten droht die Gefahr, dass wie bei den Tarifverbunden, die zwar in einer begrenzten Verkehrsregion sehr gut funktionieren, bei verbundübergreifenden Lösungen ein grosser Koordinationsbedarf anfällt. Dies wäre ineffizient und im Widerspruch zu einem einfachen und verständlichen System. Die Modularität sollte sich in diesem Sinn auf einzelne Teilaspekte, nicht aber auf regionale Abgrenzungen beziehen. Dazu bedingt es ein koordiniertes Vorgehen zwischen den Kantonen und Regionen.

VI. Datenschutz

Der Datenschutz muss gewährleistet sein, insbesondere da die bevorzugten Varianten hauptsächlich auf automatischer Erfassungstechnik beruhen. Nichtsdestotrotz sollen anonymisierte Daten weiterhin für die Verkehrsdatenerhebung und die Verkehrsplanung zur Verfügung gestellt werden können.

VII. Transparenz

Hohe Transparenz bezüglich Bepreisung und Verwendung der Mittel ist in einem neuen System unabdingbar; andernfalls ist ein Systemwechsel kaum durchsetzbar.

Zur Frage 3

"Wie beurteilen Sie die Vollständigkeit der morphologischen Kasten für:

- a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.1)?
- b. die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.3)?"

a)

Im Vergleich zur Schiene fehlen hier Dritte, zum Beispiel Nutzniesser wie angesiedelte Unternehmen. Zudem sollte der morphologische Kasten mit der Möglichkeit zur Anlastung externer Kosten und zur Beurteilung nach ökologischen Kriterien ergänzt werden.

b)

Vergleiche A. grundsätzliche Bemerkungen.

Die Unterscheidung zwischen lokalem Verkehr, Orts-, Regional- und Fernverkehr ist für die Kundenschaft irrelevant und schwer verständlich: Sie fährt mit dem öffentlichen Verkehr. Zurzeit ist die Differenzierung nur wegen der unterschiedlichen Kostenträger beziehungsweise Besteller notwendig.

Es müssen sowohl die Infrastrukturbenutzung wie auch der Betrieb betrachtet werden. Beim Individualverkehr besteht hier nur eine Schnittstelle, weil der Nutzer die Dienstleistung der Fortbewegung selber erbringt, somit bezahlt er für die Nutzung der Elemente im morphologischen Kasten "Was wird bepreist?". Beim öffentlichen Verkehr wird aber auch die Dienstleistung der Beförderung bepreist, die unter anderem die Bereitstellung und das Führen von Fahrzeugen sowie diverse Systemdienstleistungen und zusätzlich die Nutzung der Infrastruktur umfasst.

Analog zur Strasse sollte auch hier der morphologische Kasten ergänzt werden.

Zur Frage 4

"Wie beurteilen Sie den Entwicklungspfad (von einfach zu komplex) der Modellvarianten für:

- a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1)?
- b. die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?"

a)

Die Herleitung zur Bestimmung der Hauptvarianten kann nicht einfach nachvollzogen werden. Eine Begründung fehlt.

b)

Auch hier kommt die Unschärfe des Berichts bezüglich Netznutzung und Bepreisung der öV-Dienstleistung zum Tragen (vgl. A. Grundsätzliche Bemerkungen). Eine Beurteilung der Varianten ist daher grundlegend schwierig.

Die Tarifhoheit soll bei den Transportunternehmen liegen. Dies ist aber bereits heute nicht der Fall, wenn es um die Trassenpreise geht – diese sind vergleichbar mit der Nutzungsgebühr der Strasse und gelten auch für den Güterverkehr. Die Trassenpreisverordnung wird durch den Bund festgelegt. Die im Sinn des Berichts verstandene Tarifhoheit betrifft das Beförderungsgeld mit der Dienstleistung (Billettpreis) und der Trassenpreisgebühr oder der Abgaben für die Strasse bei Bussen.

Der Ausschluss vom schienengebundenen Güterverkehr bei der Bepreisung sollte besser begründet werden, insbesondere da der strassengebundene Güterverkehr im Mobility Pricing eingeschlossen ist.

Zur Frage 5

"Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:

- a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1 [Haupt- und Nebenvarianten])?
- b. die Schiene? (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?"

a)

Modellvarianten Netz A: Nationalstrassen und Netz B: Nationalstrassen zeitlich differenziert

Die Kombination von "nur Nationalstrasse" und "Kilometerabgabe" führt in der Hauptverkehrszeit beziehungsweise im Überlastungszustand zu einem Ausweichen auf das Kantons- und Gemeindestrassennetz, weil es preisliche Vorteile bringt, solange kein zeitlicher Nutzen entgegensteht.

Modellvarianten Zone-Netz-Zone A und B

Die Definition der Agglomerationszonen dürfte nicht einfach sein. Eine räumliche Begrenzung funktioniert nur in städtischen Gebieten, in denen kein Ausweichverkehr möglich ist. Das Kantons- und Gemeindestrassennetz wäre durch eine räumliche Begrenzung überdurchschnittlich von Ausweichverkehr betroffen (Zone-Netz-Zone A), ohne dass zusätzliche Einnahmen an die Strasseneigentümer fließen. Für die Siedlungsqualität in den Agglomerationen wäre der Ausweichverkehr von den Nationalstrassen aufs untergeordnete Netz eine grosse Gefahr. Sie widerspricht dem Anliegen der Siedlungsentwicklung nach innen.

Modellvariante Gebiet

Mit dieser Variante besteht kaum Gefahr von Ausweichverkehr von den Nationalstrassen auf die Kantons- und Gemeindestrassen. Weil nicht mit einer Beeinträchtigung der Siedlungsqualität durch Ausweichverkehr in Zentren und Agglomerationen zu rechnen ist und ein ganzheitlicher Lösungsansatz zum Brechen der Verkehrsspitzen gewählt wird, favorisieren wir diese Variante. Es ist noch unklar, wie eine einheitliche Preisstruktur geschaffen werden kann, welche ebenfalls dazu dient, die kantonalen Verkehrsabgaben zu erheben (vgl. Antwort zur Frage 8). Noch offen ist, wie mit den Verkehrsabgaben hinsichtlich der Gemeindestrassen umgegangen wird.

b)

Sinnvoll ist nur eine schweizweite Änderung des Systems hin zu einer Modellvariante öV-Netz. Zurzeit sind wir auf dem Weg dazu. Die unter der Variante beschriebene Herausforderung der Flatrate kann je nach Höhe der Abgabe für Nutzer oder Betreiber problematisch sein. Allerdings müsste im Gegensatz zu den MIV-Varianten geprüft werden, ob nicht ein Preis für die Systemvorhaltung (inklusive Beförderungsmöglichkeit) eine Rabattierung rechtfertigt, weil ein Vielnutzer die vorgehaltenen Grund- und Systemangebote auch besser ausnutzt.

Zur Frage 6

"Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

- a. die Strasse?"
- b. die Schiene?"

a)

Modellvariante Gebiet.

b)

Modellvariante Netz.

Die Arbeiten des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) zum neuen Preissystem Schweiz sind in den Bericht einzuarbeiten, und unter klarerer Aufteilung zwischen MIV und öffentlichem Verkehr, die Variante öV-Netz zu konkretisieren. Zu prüfen ist zudem der Zeitaspekt. Langsamere Verbindungen haben noch mehr freie Kapazitäten als schnelle Verbindungen (IC Bern–Zürich versus IR Bern–Burgdorf–Olten–Zürich).

Zur Frage 7

"Wo sehen Sie Stärken/Schwächen der für Sie zielführendsten Modellvariante (Vgl. Frage 6) für Ihr Umfeld?"

Stärken

Im Kanton Aargau gibt es mehrere kleine Kernstädte, aber keine Metropole, die durch ein räumlich begrenztes Mobility Pricing profitieren würde. Eine Flächenlösung ist daher die passendste für diesen Kanton. Auch um möglichen Ausweichverkehr und damit negative Wirkungen auf die Siedlungsqualität zu vermeiden, ist eine flächendeckende Lösung die zielführendste.

Die Modellvarianten bieten die Möglichkeit über Preissignale eine Lenkungswirkung zu erzeugen.

Schwächen

Versicherungsprämien mit in das System aufzunehmen, würden es unnötig komplex machen, nicht nur in der Festlegung der Preisstruktur, sondern auch im Zahlungsverkehr aus der öffentlichen Hand an private Firmen. Generell sollte auch diese Variante so einfach wie möglich gestaltet sein.

Um Spitzen zu brechen, kann das Mobility Pricing ein unterstützendes Mittel sein. Die Hauptverkehrszeit-Spitzen sind jedoch bedingt durch unser Arbeitsverhalten und die Erwartungen der Arbeitgeber und Ausbildungsstätten.

Alle Modellvarianten erzeugen einen hohen Initialaufwand.

Zur Frage 8

"Wo sehen Sie Herausforderungen/Risiken für eine mögliche Einführung von Mobility Pricing? Worauf muss besonders geachtet werden?"

Wirkung

Die Einführung des 9-Uhr-Passes hat zum Beispiel nicht zu einer Entlastung der Hauptverkehrszeit geführt, sondern zu einer leicht stärkeren Belastung der Nebenverkehrszeit und zu einem Einnahmenverlust, weil heute in der Nebenverkehrszeit mit dem 9-Uhr-Pass auf längeren Distanzen viel günstiger gefahren werden kann.

Preisgestaltung

Die Preise müssen so gestaltet sein, dass eine Lenkungswirkung erzielt wird, während sie gleichzeitig von den Nutzern akzeptiert werden und der Bau und Unterhalt der Infrastruktur finanziert werden kann.

Persönlichkeitsschutz

Die Erfassungsmethoden setzen einen hohen Persönlichkeitsschutz voraus, um die gesellschaftliche Akzeptanz zu erreichen.

Verteilung Einnahmen

Die Verteilung der Einnahmen auf Bund, Kanton, Gemeinden und Transportunternehmen muss fair und nachvollziehbar sein und mit verhältnismässigem Aufwand erfolgen können.

Einführung und Betrieb

Es wird eine Herausforderung, ein relativ komplexes System einfach zu betreiben.

Gesetzliche Grundlagen

Zur Bepreisung der Strassenbenutzung müssen neue gesetzliche Grundlagen geschaffen werden.

Der Grundsatz "Pay as you use" bedeutet "Nicht für den Besitz eines Automobils, sondern für dessen Gebrauch" soll bezahlt werden (vgl. Bericht Seite 12). Nach heutiger Konzeption des Strassenverkehrsrechts sind die Halterinnen und Halter abgabepflichtig, vgl. unter anderem Art. 16 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SAR 741.01) vom 19. Dezember 1958 (Stand 20. Mai 2015). Sie sind für die Versicherung verantwortlich, müssen also die Versicherungsprämien bezahlen (vgl. Art. 11 Abs. 1 SVG). Sie haften für Schaden (vgl. Art. 58 SVG). Wir gehen nicht davon aus, dass diese Grundsätze aufgegeben werden sollen. Daraus folgt, dass die Halterinnen und Halter auch künftig für den Gebrauch ihrer Fahrzeuge bezahlen müssen, unabhängig davon, ob sie oder Dritte das Fahrzeug gebrauchen.

Kompensation

Gemäss Grundprinzip "II. Kompensation" soll mit Mobility Pricing "insgesamt nicht mehr" bezahlt werden. Zentral ist gleichzeitig, dass die Einnahmen nicht sinken. Die Kosten des Inkasso der neu zu schaffenden Abgaben dürfen somit die aktuellen Inkassokosten nicht übersteigen. Im Bericht vermissen wir Modellrechnungen und den Nachweis der Kostenneutralität zwischen altem und neuem Inkasso.

Die heutigen Abgaben an den Bund und an die Kantone sollen (schrittweise) ersetzt werden. Demzufolge soll Art. 105 Abs. 1 SVG, mit welchem das Recht der Kantone zur Besteuerung ausdrücklich bestätigt wird, ersatzlos gestrichen werden und die kantonalen Motorfahrzeugsteuern sollen abgeschafft werden. Offen ist, ob neu der Bund an Stelle der Kantone die neuen Abgaben, welche die kantonalen Motorfahrzeugabgaben ersetzen, in Rechnung stellen wird. Träfe dies zu, so stellt sich die Anschlussfrage, ob konsequenterweise sowie zur Vermeidung von administrativem Aufwand gleichzeitig die kantonale Hoheit betreffend Fahrzeugen inklusive Immatrikulation (vgl. Art. 22 SVG) abgeschafft werden soll und so unter anderem die Abgabe von Kontrollschildern mit kantonalen Wappen hinfällig würde. Weiter wird im Bericht offengelassen, wie der Ertrag der kantonalen Verkehrssteuern (2011 betrug dieser 2,3 Milliarden Franken) neu verteilt werden soll.

Zur Frage 9

"Wie stehen Sie zur Idee von Mobility Pricing Pilotprojekten?"

Im öffentlichen Verkehr sind Pilotprojekte einfacher durchzuführen als beim MIV und teilweise auch schon angedacht (zum Beispiel Bibi-Systeme). Für die Strasse wird vor allem das Modell "Gebiet" schwerer als Pilotprojekt durchzuführen sein. Möglichkeiten gibt es hingegen bei den Zonen-Modellen. In der kleinräumigen und stark verflochtenen Schweiz stellt sich jedoch die Frage der Abgrenzung. Mindestgrösse müsste eine grosse Agglomeration sein (Zürich, Winterthur, Genf, Bern; Basel eher nicht wegen Ausland).

Zur Frage 10

"Der Konzeptbericht sieht vor, dass im Gegenzug zur Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe bestehende Abgaben (schrittweise) ersetzt werden (Kompensation). Denkbar wäre auch, zusätzlich zu den bestehenden Abgaben eine fahrleistungsabhängige Abgabe einzuführen und deren Einnahme im Sinne einer Lenkungsabgabe (pauschale Rückerstattung z.B. via eine Vergünstigung bei den Krankenkassenprämien) zurückzuerstatten. Wie stehen Sie zu dieser Idee?"

Das angedachte Rückerstattungssystem würde einen hohen bürokratischen Aufwand mit sich ziehen. Wir lehnen dieses System daher ab.

Zur Frage 11

"Weitere Bemerkungen?"

Mobility Pricing als Ersatz vom bestehenden Finanzierungs-System wird die künftigen Verkehrsprobleme nicht lösen, aber es wird uns Kapazitäten auf Zeit kaufen. Nur wenn auch die verkehrslenkenden Möglichkeiten von Mobility Pricing ausgeschöpft werden, kann eine bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr herbeigeführt werden. Die Frage der bevorstehenden Finanzierungslücken bei der Verkehrsinfrastruktur muss unbedingt gelöst werden.

Ein grosser Aufwand von Mobility-Pricing-Projekten ist der entsprechende Kontrollaufwand (zum Beispiel bei fehlender Selbstdeklaration) zur Vermeidung von Betrug. Hier sollte von vornherein ein Erhebungssystem gewählt werden, das diese Kosten minimiert hält.

Mobilität ist wichtig, die freie Verfügbarkeit ist aber kein Grundrecht, sondern das Angebot ist beschränkt. Dies aus Gründen der Verfügbarkeit von Raum und der Nutzung von Ressourcen (Energie, Umwelt). Bei stark wachsender Nachfrage und begrenztem Angebot ist die Folge, dass der Preis für die Mobilität flexibilisiert und verursachergerecht erhoben werden muss, um mindestens die entstehenden Kosten zu decken.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Urs Hofmann
Landammann

Dr. Peter Grünenfelder
Staatsschreiber

Kopie

- aemterkonsultationen@astra.admin.ch
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt