

GS / UVEK
11. SEP. 2015
Nr.

Postgasse 68
3000 Bern 8
www.rr.be.ch
info.regierungsrat@sta.be.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Doris Leuthard
Bundeshaus Nord
3003 Bern

9. September 2015

RRB-Nr.: 1070/2015
Direktion Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Unser Zeichen 260.2015 / Ev
Ihr Zeichen
Klassifizierung Nicht klassifiziert



**Anhörung des Bundes: Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing – Ansätze zur Lösung
von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz.
Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zum Konzeptbericht Mobility Pricing Stellung nehmen
zu dürfen.

1 Grundsätzliches

Der Regierungsrat unterstützt die Idee des Mobility Pricing grundsätzlich und hat sich bereits
in der Vergangenheit mehrfach positiv dazu geäußert. Das stetig zunehmende Mobilitätsbe-
dürfnis bringt die Verkehrsinfrastrukturen je länger je mehr an ihre Belastungsgrenzen. Es
stellt sich die Frage, ob immer weitere, umfangreichere und kostenintensivere Infrastruktur-
ausbauten unsere Verkehrsprobleme tatsächlich zu lösen vermögen und ob die Folgekosten
für künftige Generationen tragbar sind – oder ob der Wechsel hin zu einem nachhaltigeren
und effizienteren Verkehrssystem nicht längst fällig ist.

Angesichts dieser Problematik erachtet der Regierungsrat Mobility Pricing als vielverspre-
chenden Lösungsansatz, erfüllt er doch gleich eine Reihe von Zwecken gleichzeitig: Gleich-
mässigerer Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen, Schonung der öffentlichen Finanzen durch
geringeren Druck zur Erstellung neuer Kapazitätsausbauten, geringerer Landschaftsver-

brauch, leistungsbezogene Bepreisung sowie verbesserte Umsetzung des Verursacherprinzips. Darüber hinaus kann Mobility Pricing langfristig die notwendigen Einnahmen im Verkehrsbereich sichern, die in Zukunft aufgrund verbrauchsärmerer Fahrzeuge und alternativer Antriebsformen erodieren können. Obwohl sich diese Zielsetzungen grundsätzlich nicht widersprechen, werden sie im Verlauf der politischen Debatte und bei der konkreten Ausgestaltung des Systems aufeinander abzustimmen und ggf. zu priorisieren sein. Der Regierungsrat begrüsst daher, dass der Bund mit dem vorliegenden Konzeptbericht eine breite und umfassende Auslegeordnung zum Thema Mobility Pricing zur Diskussion stellt.

Gleichzeitig bedauert er aber, dass der unterbreitete Bericht lediglich eine systematische Zusammenstellung des bestehenden Wissens darstellt, der inhaltlich nicht über die bereits zur Genüge vorhandenen Berichte und Praxisbeispiele hinausgeht. Angesichts des offensichtlichen Handlungsbedarfs und des grossen Potenzials von Mobility Pricing ist das zögerliche Vorgehen des Bundes für den Regierungsrat enttäuschend. Er fordert vom Bund, rasch konkrete Schritte in Richtung Umsetzung einzuleiten – angefangen bei der Schaffung der notwendigen Rechtsgrundlagen zur Durchführung von Pilotversuchen.

2 Zentrale Anliegen

2.1 Priorität bei Strasse

Dem im Bericht postulierten Grundsatz, wonach Mobility Pricing verkehrsübergreifend sein soll, pflichten wir bei. Auch der öffentliche Verkehr (ÖV) soll einst in das Mobility Pricing System aufgenommen werden. Angesichts des dominierenden Anteils des Strassenverkehrs und seiner hohen ungedeckten externen Kosten¹, sehen wir den prioritären Handlungsbedarf allerdings klar im Bereich des Motorisierten Individualverkehrs (MIV), wo auch erste Pilotversuche anzusetzen sind.

Eine schrittweise, nach Verkehrsträgern gestaffelte Einführung von Mobility Pricing halten wir für sinnvoll, wobei mit der Strasse begonnen werden soll. Im ÖV sind die Preise in den vergangenen Jahren aufgrund verschiedener Massnahmen bereits deutlich gestiegen. Um die Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik von Strasse zu Schiene² nicht zu gefährden, ist es essenziell, dass das künftige Pricingssystem die Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber dem Strassenverkehr aufrechterhält.

2.2 Kostenneutralität

Zur Sicherstellung der politischen Akzeptanz ist die vorgeschlagene Kompensation bzw. Kostenneutralität zwingend. Mit Mobility Pricing dürfen keine neuen Steuern erhoben werden. Die Einnahmen sollen der Verkehrslenkung dienen und entweder in geeigneter Form rückerstattet oder zur Kompensation von Steuern verwendet werden. Unabhängig von der Einführung von Mobility Pricing gilt es allerdings der Tatsache Rechnung zu tragen, dass die individuellen Mobilitätskosten heute grundsätzlich zu tief sind. Sowohl im privaten als auch im öffentlichen Verkehr tragen die Nutzenden nicht die vollen Kosten.³ Entsprechend muss es ein mittelfristi-

¹ Bericht des Bundesamts für Raumentwicklung ARE: "Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz: Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2010 und Entwicklungen seit 2005" (2014)

² Im Kanton Bern konnte der Anteil des öffentlichen Verkehrs zwischen 2000 und 2010 von 22% auf 27 % gesteigert werden. Gleichzeitig ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs zurückgegangen. Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus Mobilität und Verkehrsverhalten 2010.

³ <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/news/medienmitteilungen.html?pressID=10101>

ges Ziel sein, eine volle Kostendeckung zu erreichen und damit im Vergleich zu heute auch Mehreinnahmen zu erzielen. Mobility Pricing bietet die Chance, die individuelle Kostenwahrheit abzubilden.

2.3 Modulares Vorgehen

Angesicht des komplexen Verkehrsfinanzierungsinstrumentariums auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene sowie des laufenden politischen Prozesses um den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds erachtet der Regierungsrat eine von Beginn weg umfassende Umsetzung von Mobility Pricing auf nationaler Ebene, die allen im Bericht formulierten Rahmenbedingungen gerecht wird, als ambitioniert. Wir begrüßen daher das im Bericht vorgeschlagene modulare Vorgehen, bei dem Mobility Pricing schrittweise räumlich und funktional erweitert werden soll. Für den Regierungsrat haben die grossen Agglomerationen sowie die stark belasteten Autobahnabschnitte Priorität, da dort der grösste Handlungsbedarf besteht. Es bleibt ferner wichtig, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Anfang an eine klare und umfassende Perspektive erhalten und in geeigneter Form die Idee des Mobility Pricing an der Urne beurteilen können.

2.4 Pilotversuche

Eine wichtige Rolle kommt Pilotversuchen zu. Bereits in seinen Richtlinien 2011–2014 hat der Regierungsrat des Kantons Bern in Aussicht gestellt, eine vermehrte Nutzerfinanzierung im Verkehr zu prüfen. Kanton, Region und Stadt Bern haben deshalb gemeinsam eine Studie⁴ erarbeitet, die anhand eines konkreten Modelles die verkehrstechnischen und finanziellen Auswirkungen eines Road Pricing (Erhebung von Abgaben für die Benutzung der Strasseninfrastruktur) in der Agglomeration Bern untersucht. Die Ergebnisse decken sich weitgehend mit den zahlreichen positiven Erfahrungen aus dem Ausland.

Der Regierungsrat ist davon überzeugt, dass Road Pricing auch im Grossraum Bern einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der aktuellen Verkehrs- und Finanzierungsprobleme leisten kann. Darüber hinaus eröffnet Mobility Pricing die Chance, je nach Ausgestaltung erhebliche Mengen an Schadstoffemissionen einzusparen und damit sowohl die Ziele der kantonalen Luftreinhaltepolitik konsequent zu verfolgen als auch den Energieverbrauch im Verkehr zu reduzieren. In beiden Bereichen hat der Regierungsrat in diesem Jahr Grundsatzbeschlüsse verabschiedet.^{5 6}

Bis zur Einführung eines allfälligen Mobility Pricing sind noch eine Reihe von Fragen zu klären und eine breite Diskussion in Bevölkerung und Politik zu führen. Nicht zuletzt gilt es Antworten auf Vorbehalte zu finden und die Akzeptanz bei der Bevölkerung zu testen. Grundlage dafür sind idealerweise erste konkrete Erfahrungen in Form von Pilotversuchen, z. B. im Grossraum Bern, zu denen sich der Kanton Bern auf Basis der erwähnten Studie zusammen mit seinen Partnern erneut gerne bereit erklärt. Voraussetzung hierfür ist jedoch die baldige Schaffung der notwendigen gesetzlichen Grundlagen auf Bundesebene.

⁴ http://www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/mobilitaet/grundlagen_mobilitaet/road_pricing.html

⁵ Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015 / 2030:

[http://www.vol.be.ch/vol/de/index/direktion/ueber-die-](http://www.vol.be.ch/vol/de/index/direktion/ueber-die-direktion/publikationen.assetref/dam/documents/VOL/BECO/de/Luft/Luftreinhaltung/beco-luft-lrv-massnahmenplan_DE.pdf)

[direktion/publikationen.assetref/dam/documents/VOL/BECO/de/Luft/Luftreinhaltung/beco-luft-lrv-massnahmenplan_DE.pdf](http://www.vol.be.ch/vol/de/index/direktion/ueber-die-direktion/publikationen.assetref/dam/documents/VOL/BECO/de/Luft/Luftreinhaltung/beco-luft-lrv-massnahmenplan_DE.pdf)

⁶ Bericht des Regierungsrates zur Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr 2015:

http://www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/mobilitaet/strategie.assetref/dam/documents/BVE/AoeV/de/Bericht_Energieverbrauch_im_Verkehr_df.pdf.pdf

2.5 Weiteres Vorgehen

Der Regierungsrat bedauert, dass das weitere konkrete Vorgehen im Bericht weitgehend offen bleibt. Er erwartet, dass unter der Federführung des Bundes und unter Einbezug der Kantone (BPUK, KÖV, KKJPD, FDK), der Städte und Gemeinden sowie den Verbänden des öffentlichen und privaten Verkehrs nun zügig eine gemeinsame Organisation aufgebaut wird, die sich möglichst konkret der Umsetzung von Mobility Pricing annimmt. Dabei sollen nicht weitere technische oder konzeptionelle Abklärungen im Vordergrund stehen, sondern konkrete Umsetzungsschritte.

3 Fragebogen

1. Wie beurteilen Sie die Zielsetzungen 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)

Der Regierungsrat begrüsst die übergeordnete Zielsetzung, mit Mobility Pricing die Verkehrsspitzen zu glätten und den Verkehr zu lenken. Der Kanton Bern hat unter anderem mit der Flexibilisierung und Verschiebung der Schul- und Arbeitszeiten bereits einige weitere wichtige Massnahmen in diesem Bereich vorgeschlagen. Mit einer ebenmässigeren Verteilung des Verkehrs auf den Tagesverlauf können die bestehenden Infrastrukturen und Angebote besser ausgelastet und der Infrastrukturausbaubedarf reduziert werden. Allerdings müssen auch weitere zentrale Absichten der Verkehrspolitik unbedingt in die Zielsetzung von Mobility Pricing integriert werden (siehe folgende Antwort)

b. Falls nicht, welches andere Ziel müsste mit Mobility Pricing verfolgt werden (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.2)?

Mobility Pricing muss auch die weiteren grundsätzlichen Ziele der Verkehrspolitik unterstützen, wobei die einzelnen Zielsetzungen im weiteren Verlauf der politischen Diskussion genauer aufeinander abzustimmen und ggf. zu priorisieren sind:

- **Nutzerfinanzierung:** Die individuellen Kosten der Mobilität sind nach wie vor zu tief (siehe Ausführungen unter Ziff. 2.2). Mobility Pricing bietet die Chance eine umfassende Nutzerfinanzierung sicherzustellen. Dabei müsste allerdings vorgängig festgelegt werden, ob und wenn ja, welcher Anteil der Mobilitätskosten im Sinne einer vom Staat sicherzustellenden Grundversorgung bei allen Verkehrsträgern aus allgemeinen Steuermitteln finanziert werden soll.
- **Sicherung der Einnahmen im Verkehrsbereich:** Die Einnahmen aus Mobility Pricing sind auch deshalb von Bedeutung, weil die Mineralölsteuer angesichts verbrauchsärmerer Fahrzeuge und alternativer Antriebsformen zunehmend erodieren können.
- **Vermeidung unnötigen Verkehrs:** Es sind entsprechende Anreize – im Berufs- wie auch im Freizeitverkehr – zu schaffen. Dabei sind insbesondere die raumplanerischen Auswirkungen von Mobility Pricing zu berücksichtigen.

- **Verlagerung:** Insbesondere im Verkehr innerhalb von Städten und Agglomerationen und zwischen den Zentren ist die Verlagerung auf den ÖV und den Langsamverkehr zu begünstigen.
- **Schonung der Umwelt:** Es ist ein möglichst energieeffizienter, emissionsarmer, umweltschonender Verkehr zu fördern.

2. Wie beurteilen Sie die sieben Grundprinzipien hinsichtlich Relevanz und Vollständigkeit für Mobility Pricing?

Mit den postulierten Grundprinzipien für die Einführung von Mobility Pricing sind wir einverstanden. Die Ansprüche sind allerdings sehr ambitioniert formuliert, so dass sie zu einer anspruchsvollen Hürde für eine erstmalige Einführung von Mobility Pricing werden könnten. Wir gehen daher von einer pragmatischen Auslegung insbesondere bei Pilotversuchen aus. Ferner sollen die Grundsätze keine bewussten, verkehrspolitischen Entscheidungen verhindern können, wie z. B. die gewollte Verlagerung auf den ÖV.

Das Ziel der Kompensation bzw. der Kostenneutralität ist dem Regierungsrat wichtig. Allerdings besteht die Herausforderung, dass es auf individueller Ebene durchaus Verlierer und Gewinner im neuen System geben kann. Erfahrungsgemäss werden sich in der politischen Diskussion vor allem die Verlierer zu Wort melden. Dem sollte bereits bei der Vorbereitung der nächsten Schritte angemessen Rechnung getragen werden.

Dem Ziel der Intermodalität stimmen wir ebenfalls zu. Wichtig ist, dass die Mobilität als Ganzes im Vordergrund steht. Entsprechend sind neben dem Pricing begleitende Informations- und Kommunikationsmassnahmen vorzusehen (verkehrsträgerübergreifende Verkehrs- und Fahrplaninformation, Ticketing, Berechenbarkeit der Fahrkosten, etc.)

3. Wie beurteilen Sie die Vollständigkeit der morphologischen Kasten?

Die morphologischen Kasten sowohl der Strasse als auch der Schiene sind vollständig. Wir gehen davon aus, dass im Bereich der Erfassungstechnik weitere technologische Entwicklungssprünge anstehen, die auch in diesem Bereich verkehrsträgerübergreifende Lösungen ermöglichen werden. Ziel sollte sein, mit einer einzigen "Mobilitätskarte" verkehrsträgerübergreifend alle Mobilitätsdienstleistungen erfassen und abrechnen zu können.

4. Wie beurteilen Sie den Entwicklungspfad (von einfach zu komplex) der Modellvarianten?

Die Modellvarianten sowohl der Strasse als auch der Schiene sind systemlogisch aufgebaut. Langfristiges Ziel muss sein, letztlich sowohl beim ÖV als auch beim Strassenverkehr das gesamte Verkehrssystem mit Mobility Pricing zu erfassen.

5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten?

Die im Bericht dargelegte Beurteilung der Modellvarianten ist für uns nachvollziehbar und weitgehend vollständig.

Bei der Strasse erscheint uns bei jeder Modellvariante unerlässlich, dass nicht ausschliesslich eine Kilometerabgabe im Vordergrund steht, sondern dass auch die Emissionsstufe, das Gewicht oder die Leistung der Fahrzeuge berücksichtigt werden.

Beim öffentlichen Verkehr könnte ergänzend zu den vorgeschlagenen Stossrichtungen mit preislichen Anreizen dafür gesorgt werden, dass ein Teil des Verkehrs auf Strecken oder Zugskategorien mit noch vorhandenen Kapazitäten gelenkt wird. Angebotsseitig müsste in diesem Falle darauf geachtet werden, dass solche alternative Verbindungen bezüglich Umsteigezeiten und Anschlusssicherung möglichst attraktiv sind.

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

a. die Strasse? Modellvariante "Gebiet"

b. die Schiene? Modellvariante "ÖV-Netz"

7. Wo sehen Sie Stärken/Schwächen der für Sie zielführendsten Modellvariante für Ihr Umfeld?

Sowohl bei der Strasse als auch beim öffentlichen Verkehr bevorzugen wir letztlich eine schrittweise eingeführte, flächendeckende Lösung. Bei allen übrigen Varianten ergeben sich verschiedene Abgrenzungsprobleme, die schwer lösbar sind wie z. B. der Ausweichverkehr, die Rückerstattung der erzielten Einnahmen und der Umgang mit dem Transitverkehr.

Grösste Herausforderung bei den flächendeckenden Lösungen ist die Tatsache, dass auch in Gebieten, wo keine oder nur geringe Überlastungsprobleme bestehen, Mobility Pricing eingeführt werden müsste. Dies dürfte sich eher negativ auf die politische Akzeptanz auswirken. Entsprechend könnten die Preise zumindest in der Anfangsphase so angesetzt werden, dass die finanzielle Belastung in Räumen mit geringen Verkehrsproblemen klein gehalten wird. Durch solche Differenzierungen sollten allerdings die Prinzipien des Mobility Pricing nicht in Frage gestellt werden. Zudem gehen wir davon aus, dass Pilotversuche zuerst in den heute bereits stark belasteten Agglomerationen durchgeführt werden.

Ferner dürfte auch bei flächendeckenden Lösungen in grenznahen Räumen das Problem des Ausweichverkehrs über ausländische Verbindungen auftreten. Hier wird eine Abstimmung mit den Nachbarländern nötig sein.

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

Grundsätzlich müssen in einem Pricing-System die Kosten für die Nutzenden planbar und transparent bleiben. Dank Abonnementen und Billettpreisen im ÖV und den klaren Kostenstrukturen für das Auto sind die individuellen Mobilitätskosten heute gut vorherseh- und planbar. Bei einer Umstellung zu einem neuen System wird dies insbesondere während der Einführungszeit für die Verkehrsteilnehmenden nicht der Fall sein. Entsprechend sind Massnahmen vorzusehen, welche die notwendige Transparenz sicherstellen. Allenfalls könnten auch gewisse Pauschallösungen ins System integriert werden. Dieses Transparenzgebot gilt besonders auch für die nötigen Kompensationsmassnahmen (z. B. Ersatz pauschaler kantonaler

Fahrzeugsteuern), um den Stimmbürgern und Verkehrsteilnehmern die Sicherheit zu geben, dass tatsächlich keine (auch nicht eine versteckte) Mehrbelastung entsteht.

9. Wie stehen Sie zur Idee von Mobility Pricing Pilotprojekten?

Die Einführung von Mobility Pricing bedeutet eine grundlegende Umstellung des Mobilitätssystems. Pilotprojekte stellen daher zwingend den ersten Schritt dar. Einerseits um mit einer schrittweisen Einführung die Akzeptanz zu steigern, andererseits um die Auswirkungen von Mobility Pricing zu evaluieren. Dabei stellen sich u.a. folgende Fragen:

- Wie reagieren die Nutzenden?
- Was sind die Einflüsse auf die Siedlungsstruktur?
- Welche Verlagerungseffekte treten ein?
- Wie werden die finanziellen Kompensationen sichergestellt?

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 der Krankenkassenprämien) zurückzuerstatten. Wie stehen Sie zu dieser Idee?

Die Absicht, im Gegenzug zur Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe bestehende Abgaben schrittweise zu ersetzen, begrüßen wir. Die Umsetzung dürfte allerdings mit einem erheblichen politischen und administrativen Aufwand verbunden sein. Eine pauschale Rückerstattung im Sinne einer Lenkungsabgabe könnte in der Einführungszeit daher eine erfolgversprechendere Lösung sein. Wir regen zudem an einen weiteren Ansatz zu prüfen. So könnten alternativerweise die durch die fahrleistungsabhängige Abgabe eingenommenen Mittel auch für ganz konkrete Verkehrsinfrastrukturen bzw. -angebote verwendet werden. Damit würde die Abgabe an einen konkreten Gegenwert zweckgebunden.

11. Weitere Bemerkungen?

- Bei der weiteren Umsetzung ist sicherzustellen, dass die vorgesehenen Massnahmen mit dem europäischen Umfeld kompatibel sind.
- Das Zusammenspiel von Mobility Pricing und den bestehenden bzw. geplanten Massnahmen im Bereich der Klima- und Energiepolitik (Stichwort: Übergang vom Förder- zum Lenkungssystem) muss sichergestellt werden.
- Bei der Ausrüstung für die nötige Erfassungstechnik beim ÖV wird das Investitions-/Nutzen-Verhältnis für die Regionalverkehrsunternehmen nachteilig sein (viele Türen, weniger Kunden). Bei der Umrüstung sollte daher eine Lösung gefunden werden, die diesen Effekt minimiert.
- Die heute von den Kantonen erhobenen pauschalen, nach unterschiedlichen Kriterien definierten Fahrzeugsteuern sollten im Rahmen des Mobility Pricing abgeschafft resp. ersetzt werden. Dabei ist sicherzustellen, dass die Kantone gleich hohe Einnahmen in einem gut planbaren, einfach zu vollziehenden System erhalten. Der Wegfall der Steuerhoheit der Kantone bei den Fahrzeugsteuern wie auch die Veränderungen bei der Steuer-

rung des von den Kantonen bestellten öffentlichen Verkehrs sind mit einer Mitsprache der Kantone in der Ausgestaltung des Mobility Pricing (Formen und finanzielle Dimensionen) auszugleichen. Entsprechend sind die Kantone bei allen künftigen Umsetzungsschritten auf Bundesebene stärker als bisher einzubeziehen. Dabei ist darauf zu achten, dass seitens der Kantone sowohl die Vertreter des ÖV als auch jene des MIV einbezogen werden.

- Bei der technischen Erfassung der Verkehrsleistung ist ein einfaches, möglichst verkehrsträgerübergreifendes System zu bevorzugen, das benutzer- und infrastrukturseitig wenig besondere Anforderungen stellt (z. B. via Smart Devices, wie sie bei der LSVA für den Schwerverkehr eingeführt worden sind). Ein System wie die LSVA ist relativ kostengünstig und eignet sich für alle denkbaren Erhebungssysteme.

Die e-Vignette wird für die Nutzer erst dann einfach handhabbar, wenn sie einen gewissen Betrag auf eine Chipkarte laden und danach frei fahren können. Müssen die Nutzer demgegenüber zuvor die zu passierenden Abschnitte eingeben (wie heute beim Einzelbilletverkauf im ÖV), wäre die e-Vignette kaum praxistauglich.

Video- und Funkmaut wären technisch vermutlich machbar, dürften aber insgesamt wesentlich teurer sein als ein System wie die LSVA.

Die Zahlstelle dagegen ist unserer Ansicht nach ungeeignet: Sie behindert nicht nur den Verkehrsfluss, sondern erfordert zudem relativ grosse Anlagen. Dieser Raum sollte angesichts der ohnehin engen Platzverhältnisse besser anderen Nutzungen vorbehalten bleiben.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident



Hans-Jürg Käser

Der Staatsschreiber



Christoph Auer

Verteiler

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
- Polizei- und Militärdirektion
- elektronisch (in PDF- und Word-Format) an: aemterkonsultationen@astra.admin.ch