

# AUTO

ACS St.Gallen/Appenzell



Ausgabe 8 / 2024

## Es braucht mehr...

Der Ausgang der Abstimmung vom 24. November ist bei Niederschrift dieser Zeilen noch nicht bekannt. Und egal ob wir Referendums-Gegner obsiegen oder nicht, wir können nicht zurücklehnen. Verkehrs-Infrastruktur-Probleme schieben wir schon jahrzehntelang vor uns hin. So habe ich in der «Auto» Ausgabe vom 24. März 2013, vor mehr als 10 Jahren, geschrieben, dass es nicht zukunftsorientiert sei, der Nachfrage nach mehr Strasseninfrastruktur nur mit Kapazitäts-Erweiterungen zu begegnen.

Die Raumverhältnisse in der Schweiz seien jetzt schon prekär und das Kulturland rar. Und konkret würde ich eine Raumplanung Schweiz im übergeordneten Sinn vermissen. Dazu gehöre auch die sogenannte Schleifung, was nichts anderes heisst, als dass ein Weg, eine Strasse, eine Bahnlinie, ein Autobahnzubringer renaturiert werden kann, wenn raumplanerisch eine bessere Lösung gefunden werden kann und die sind mit den Vorschlägen vom Astra gefunden worden.

In der gleichen Ausgabe vom 24. März 2013 verlangten wir flankierende Massnahmen zur «Milchkuh Initiative», die im Zuge der neuen Bundesgesetz-Gebung zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur hätten umgesetzt werden können. Leider sehen wir in diesem Bereich keine Fortschritte. Wir reden von Mobility Pricing und nicht von Road Pricing, es geht nicht nur um die Mobilität auf der Strasse. Und generell vom Ansatz «pay as you use», was nichts anderes heisst, als dass öffentliche Ausgaben für langfristig nutzbare Einrichtungen wie die Verkehrsinfrastruktur den Bürgern entsprechend der Nutzung angelastet werden. Technisch sollte das kein Problem sein, die LSVA für den Schwerverkehr funktioniert nach dem Prinzip «pay as you use». Die Autobahn Maut, die Tunnel Maut und die City Maut sind in Europa schon längst eingeführt und akzeptiert. Eine Fahrt durch den Arlberg und zurück kostet € 31 und von Chiasso nach Rom und zurück etwa € 80.

Wie elastisch die Nachfrage nach Strassen-Infrastruktur-Leistungen mit der Erhebung einer Maut gesteuert werden kann, kann man nicht abschliessend beantworten. In Spanien und Portugal hat man auf den maut-pflichtigen Autobahnen freie Fahrt. Eine generelle Erhöhung der Vignette auf CHF 100 funktioniert nicht und entspricht nicht dem Prinzip «pay as you use».

Hingegen könnte man sich eine «City Maut» vorstellen: die Fahrt in die Stadt von morgens 07:30 Uhr bis 09:30 Uhr und die Wegfahrt von 16:30 Uhr bis 19:30 Uhr kostet. Das hätte aller Wahrscheinlichkeit nach grosse Auswirkungen auf den Verkehrsfluss.

Auch im Bereich des OeV gibt es Verbesserungspotential. Neben den nutzungsabhängigen Preisen könnte eine stärkere Preisdifferenzierung die Nachfrage nach Transport-Dienstleistungen steuern. Zwar sind die Billetpreise bereits heute strecken- und zeitabhängig. Vor Jahren schlug die IHK St.Gallen-Appenzell den Tempo-Tarif vor. Ein Billet wird nicht nur nach gefahrenen Kilometern und der Tageszeit bemessen, sondern auch wie lange man für diese gefahrenen Kilometern unterwegs ist.

Ich wünsche Ihnen frohe Festtage und ein gutes Neues Jahr.

Manfred Trütsch, Präsident



**hirschautomobile**  
**Automobile Kompetenz.**

Teslastrasse 3 | 9015 St.Gallen-Abtwil  
+41 71 313 28 28 | hirsch-automobile.ch

**Auto Zollikofer**  
www.autozollikofer.ch

Bewegt Menschen. Peugeot Nissan SsangYong Always D8 Bus

### Geschäftsstelle

Sonnenstrasse 6  
Spelteriniplatz  
9000 St.Gallen

Telefon 071 244 63 24

Inserate 079 430 66 61

eMail info@acs-club.ch

Pannendienst +41 44 283 33 77