



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF

**Preisüberwachung PUE**

# **Gebührenvergleich Strassenverkehrsämter 2018**

Bern, August 2018

**Angepasst und korrigiert 2022**



## 1 Rückblick: Auswirkungen der bisherigen Marktbeobachtungen

Bereits zwei Mal hat der Preisüberwacher in der Vergangenheit die Gebühren der kantonalen Strassenverkehrsämter analysiert. In den Jahren 2010 und 2014 stellte er erhebliche interkantonale Preisunterschiede fest. Die Analysen haben erfreulicherweise gewisse Wirkung gezeigt. In Glarus wurden «die vom Preisüberwacher als überdurchschnittlich hoch kritisierten Ansätze (Ausstellen des Fahrzeugausweises, des Lernfahrausweises, des Führerausweises der Kategorie B [PW] sowie des internationalen Führerausweises» vom Regierungsrat nach unten korrigiert. Basel-Stadt hat die Gebühr für den Fahrzeugausweis inzwischen um 8 Franken, Neuenburg um 5 Franken gesenkt. Zudem wurden im Kanton Basel-Landschaft per 1. Juli 2017 diverse Gebühren für Ausweise der Motorfahrzeugkontrolle (MFK) gesenkt<sup>1</sup>, namentlich diejenige für den Lernfahr-, den Fahrzeug- und den Führerausweis.<sup>2</sup> Diese Einsicht ist jedoch eher die Ausnahme. Gesamthaft betrachtet ist die Situation nach wie vor unbefriedigend. Weitere Gebührensenkungen sind überfällig, da die Kundinnen und Kunden in zahlreichen Kantonen nach wie vor zu viel bezahlen.

Die Regierungen der Kantone Graubünden, Wallis, St. Gallen, Basel-Landschaft und Genf haben als Folge der zweiten Analyse im April 2016 formelle Empfehlungen des Preisüberwachers erhalten, mit der Aufforderung, ihre Gebühren bei den Strassenverkehrsämtern zu senken, welche bisher allein bei der MFK Basel-Landschaft zu einer Anpassung geführt hat.

Nach Abschluss von vertieften Abklärungen hat die Regierung des Kantons Graubünden eine Gebührensenkung verworfen. Die Einnahmen aus dem Betrieb des Strassenverkehrsamts, abzüglich der Kosten, fliessen heute in die Finanzierung der Strassen des Kantons.<sup>3</sup> Aus Sicht des Preisüberwachers wäre dies ein klarer Verstoss gegen das Kostendeckungsprinzip<sup>4</sup>.

Der Regierungsrat des Kantons Genf hat eine externe Expertise zu den Gebühren des Strassenverkehrsamts in Auftrag gegeben. Auch in Genf sind jedoch keine Anpassungen bei den im Gebührenmodell der Preisüberwachung verwendeten Grössen erkennbar.

Die Gebühren im Kanton Wallis sind im Vergleich zu 2014 gar noch gestiegen. Das Ausstellen von Führerausweisen und Lernfahrausweisen kostet die Kundinnen und Kunden heute mehr als beim letzten Vergleich.

Die Strassenverkehrsamtsgebühren des Kantons Tessin sind in der Zwischenzeit zwar teilweise vergünstigt worden (praktische Führerprüfung), da jedoch die periodische Fahrzeugprüfung wie auch das Ausstellen eines Führerausweises, Lernfahrausweises und internationalen Führerausweises höhere Gebühren verursachen, wurde diese partielle Senkung mehr als kompensiert.

Auch in einigen Kantonen, die keine Empfehlung des Preisüberwachers erhalten haben, sind die Gebühren seit 2014 erhöht worden. Appenzell Ausserrhoden hat die Gebühren für die praktische Führerprüfung um 20 Franken angehoben. Der Kanton Zug hat die Kosten für den Lernfahrausweis erhöht. Luzern hat unter anderem die periodische Fahrzeugprüfung verteuert.

---

<sup>1</sup> Mediencommuniqué der Sicherheitsdirektion Basel-Landschaft vom 27.06.2017.

<sup>2</sup> Gleichzeitig wurden allerdings die Gebühren für die Fahrzeugprüfungen in der die Motorfahrzeugprüfstation beider Basel (MFP) per 1.1.2018 um 5 Franken erhöht, was die finanzielle Entlastung der Autofahrenden wiederum stark relativiert. Vgl. Systematische Sammlung - 481.51 - Vereinbarung über die Gebühren der Motorfahrzeugprüfstation beider Basel, Stand 1.1.2018.

<sup>3</sup> SRF 1, Regionaljournal Graubünden vom 22. April 2015 «Bündner Regierung will bald über zu hohe Gebühren entscheiden.»

<sup>4</sup> Vgl. Ausführungen unter Kapitel 2.



Diese Beispiele zeigen deutlich, dass eine erneute Bestandsaufnahme bei den Gebühren der Strassenverkehrsämter dringender nötig ist denn je, da davon auszugehen ist, dass sich der Handlungsbedarf in der Zwischenzeit gar noch vergrössert haben könnte.

## 2 Dritte Marktbeobachtung

Die wesentlichen Prinzipien im Kausalabgaberecht sind das Äquivalenz- und das Kostendeckungsprinzip, wobei vorliegend lediglich letzteres Anwendung findet. Dieses Kostendeckungsprinzip besagt, dass der Gesamtertrag aus Gebühren die Gesamtkosten des betreffenden Verwaltungszweiges nicht oder nur geringfügig übersteigen darf. Es stützt sich auf seine verfassungsrechtlich begründeten Verbindungen zum Verhältnismässigkeitsprinzip und zum Willkürverbot und findet für kostenabhängige Abgaben Anwendung. Gebühren sind als kostenabhängig zu bezeichnen, wenn Kosten entstehen, diese ausscheidbar und zurechenbar sind. Dies ist bei den Gebühren der Strassenverkehrsämter unverkennbar der Fall. Da sich das Kostendeckungsprinzip auf die Verwaltungseinheit und nicht auf eine einzelne Gebühr stützt, hat der Preisüberwacher bereits 2010 und 2014 in den sogenannten Lebenszeit-Modellen die Gebührenniveaus zwischen den Strassenverkehrsämtern miteinander verglichen. Im nun vorliegenden dritten Bericht wird ein weiteres Lebenszeit-Modell - das Leasing-Modell - eingeführt, um auch dieser verbreiteten Form der Fahrzeugnutzung im schweizerischen Automobilmarkt Rechnung zu tragen.<sup>5</sup> In der Schweiz sind laut Angaben von Branchenvertretern die Hälfte der Neuwagenimmatrikulationen geleaste Fahrzeuge. Der Leasinganteil betrug 2013 rund ein Sechstel gemessen an allen eingekauften Personenwagen<sup>6</sup>, 2018 dürfte sich der Wert in derselben Grössenordnung bewegen.

Zudem werden die Angaben der Lebenszeit-Modelle wiederum mit dem Kostendeckungsgrad der Strassenverkehrsämter verbunden. Dazu wird erneut der Index der Gebührenfinanzierung der Eidgenössischen Finanzverwaltung verwendet.<sup>7</sup> Der Index wird er als Gesamtindex aller untersuchten Funktionen<sup>8</sup> ausgewiesen. Für die vorliegende Analyse ist allerdings lediglich die Funktion Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt von Bedeutung. Jeder Kanton mit einem Gebührenfinanzierungsindex von über 100%, sollte sich grundsätzlich die Frage stellen, wie sich die Gebührenhöhe mit dem Kostendeckungsprinzip vereinbaren lässt. Sollten keine triftigen Gründe vorgebracht werden können, weshalb der Index in diesem Kanton nicht aussagekräftig sein sollte, ist dem Prinzip mit Gebührenanpassungen nach unten besser nachzuleben.

## 3 Lebenszeit-Modelle

Wie bereits in den früheren Berichten interessierte auch in der aktuellen Marktbeobachtung die Höhe der Gebühren, die einem Autofahrer während seines Lebens vom jeweiligen Strassenverkehrsamt verrechnet werden. Für diesen Vergleich werden drei vereinfachte Lebenszeit-Modelle herangezogen. Diese sollen die Gebühren, welche ein hypothetischer Autofahrer während 60 Jahren zu entrichten hat,

---

<sup>5</sup> Die in diesem Bericht verwendeten Daten zu den Gebühren der Strassenverkehrsämter sind auf dem Stand von 2018. Die Daten wurden durch die asa, die Vereinigung der Strassenverkehrsämter, zur Verfügung gestellt.

<sup>6</sup> Zahlen aus dem Jahr 2013, zitiert im Artikel der NZZ vom 19.2.2015, «Fahrt ins Ungewisse. Abrufbar unter <https://www.nzz.ch/finanzen/fahrt-ins-ungewisse-1.18484100>.

<sup>7</sup> Die aktuellsten Daten zum Index der Gebührenfinanzierung stammen aus dem Jahr 2015. Diese sind abrufbar unter <https://www.efv.admin.ch/efv/de/home/themen/finanzstatistik/kennzahlen.html>, Rubrik Gebührenfinanzierung.

<sup>8</sup> Neben der Funktion Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt sind dies die Funktionen allgemeines Rechtswesen, Wasserversorgung sowie Abwasserbeseitigung und Abfallwirtschaft.



möglichst realitätsnah abbilden.<sup>9</sup> Dazu werden die wichtigsten Gebührenkategorien<sup>10</sup> zusammengefasst und aufsummiert. Weil beispielsweise die Gebühr für den internationalen Führerschein viel weniger stark ins Gewicht fällt als die periodische Fahrzeugprüfung, wurden die einzelnen Gebühren gewichtet.

Für alle Lebenszeit-Modelle gelten folgende Annahmen: Die fahrzeuglenkende Person ist ab ihrem 18. Lebensjahr während 60 Jahren im Besitz eines Fahrzeugs. Es fallen einmalig die Gebühren für Lernfahrausweis, Führerausweis, theoretische<sup>11</sup> und praktische Führerprüfung an. Der internationale Führerausweis wird ein halbes Mal eingerechnet.<sup>12</sup> Die maximale Lebenszeit eines Personenwagens beträgt in den Neuwagen- und Gebrauchtwagen-Modellen 15 Jahre (vgl. Abbildung 1). Die Fahrzeugprüfungen werden erstmals nach fünf bis sechs Jahren, das zweite Mal nach drei Jahren und danach alle zwei Jahre durchgeführt. Das entspricht vier Prüfungen pro Fahrzeug, wenn diese nicht immer zum frühest möglichen Zeitpunkt erfolgen.

Im Detail sehen die drei Lebenszeit-Modelle wie folgt aus:

- ▶ Neuwagen-Modell: Die fahrzeuglenkende Person wechselt den Personenwagen (PW) 4 Mal. Nach jeweils 15 Jahren wird ein neues Fahrzeug angeschafft. Daher werden 4 Fahrzeugausweise benötigt und es müssen gesamthaft 16 Fahrzeugprüfungen<sup>13</sup> durchgeführt werden.
- ▶ Gebrauchtwagen-Modell: Die fahrzeuglenkende Person wechselt den Personenwagen 8 Mal im Leben. Der Lenker kauft jeweils ein 7,5-jähriges Fahrzeug und fährt dieses während 7,5 Jahren. Dies ergibt 8 Fahrzeugausweise und 24 Fahrzeugprüfungen<sup>14</sup>.
- ▶ Leasing-Modell: Die fahrzeuglenkende Person least einen Neuwagen und fährt diesen während 4 Jahren. Jeweils nach 4 Jahren wird erneut ein Neuwagen-Leasing abgeschlossen. Es werden 15 Fahrzeugausweise inkl. Code 178 „Halterwechsel verboten“<sup>15</sup> benötigt. Eine Fahrzeugprüfung entfällt.



**Abbildung 1: Zeitstrahl mit Fahrzeugprüfungen für alle Lebenszeit-Modelle**

<sup>9</sup> Ein korrekter Vergleich unter Berücksichtigung aller Gebühren wäre sehr komplex. Dies hätte zudem auch weitere Annahmen zur Anzahl Wohnortwechsel etc. bedingt. Da dies nur in Einzelfällen, jedoch nicht für alle Kundinnen und Kunden, die Realität korrekt abbilden könnte, würden solche Konkretisierungen die Allgemeingültigkeit des Vergleichs schmälern, ohne wesentliche zusätzliche Erkenntnisgewinne.

<sup>10</sup> Theorieprüfung, Lernfahrausweis, praktische Führerprüfung, Führerausweis Kat. B, internationaler Führerausweis, Fahrzeugausweis und periodische Fahrzeugprüfung. Beim Leasing zusätzlich der Eintrag Code 178 «Halterwechsel verboten».

<sup>11</sup> Die Theorieprüfung wurde in den Gebührenvergleichen 2010 und 2014 noch nicht berücksichtigt.

<sup>12</sup> Es wird von konstanten Gebührenhöhen während der gesamten Lebenszeit ausgegangen.

<sup>13</sup> 16 Prüfungen ergeben sich aus 4 Prüfungen pro PW bei insgesamt 4 Fahrzeugen.

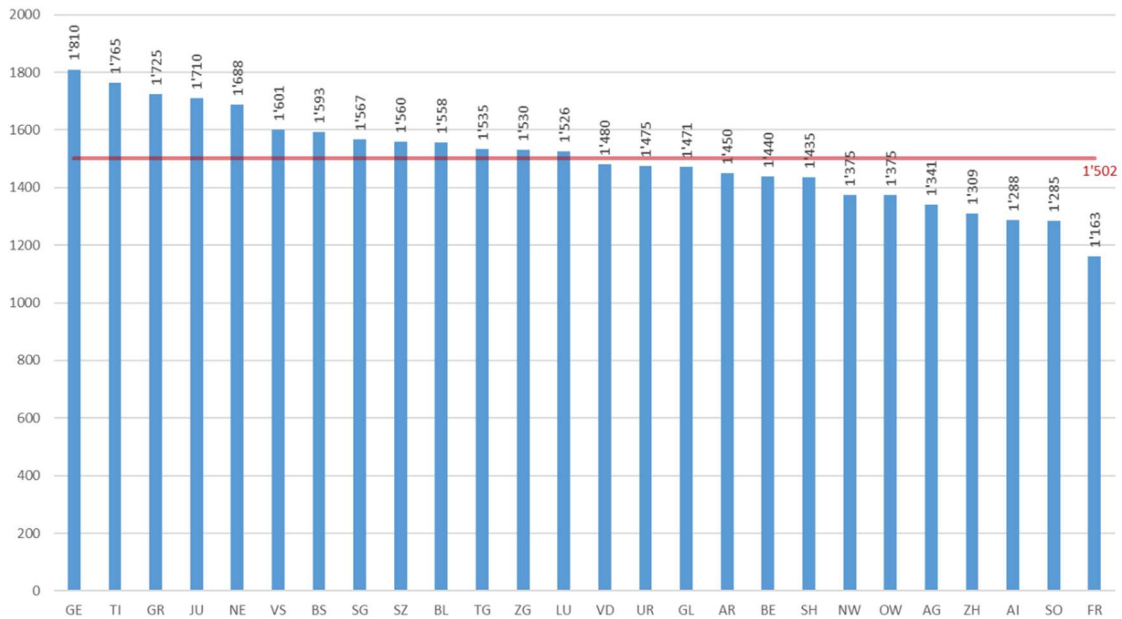
<sup>14</sup> 24 Prüfungen ergibt sich aus 3 Prüfungen pro PW bei insgesamt 8 Fahrzeugen. Denkbar wären gesamthaft 32 resp. 4 Prüfungen pro Fahrzeug, wenn eine zusätzliche Prüfung ausserhalb dieses Intervalls nötig wird, um den Verkauf des Gebrauchtwagens zu ermöglichen. Dies hat jedoch nur einen Niveaueffekt, weshalb dies für die Aussagekraft der Ergebnisse nicht relevant ist.

<sup>15</sup> Der Code 178 hat den Zweck sicherzustellen, dass ein Halterwechsel nur mit der Zustimmung des Halters oder der Zustimmung des Leasinggebers vorgenommen werden kann. Wird der Zulassungsbehörde ein Fahrzeugausweis vorgelegt, der den Eintrag 178 „Halterwechsel verboten“ enthält, so ist neben der Ausstellung des Fahrzeugausweises auf einen neuen Halter auch die Löschung eben dieses Eintrags verunmöglicht.

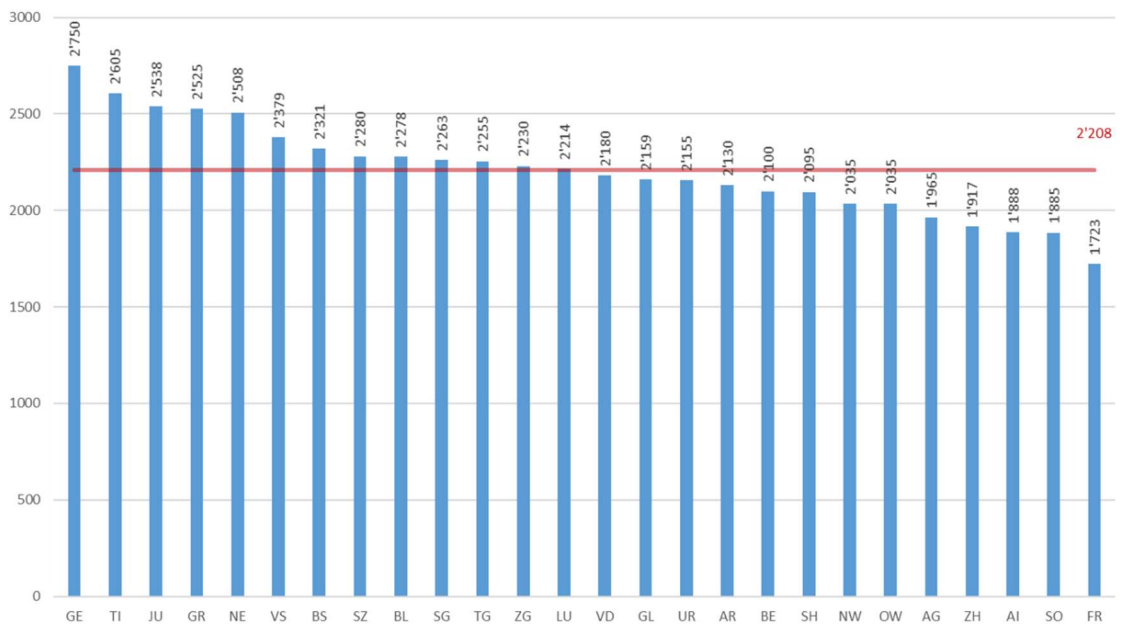


In den nachfolgenden Abbildungen sind die Gebühren je Modell und Kanton abgebildet. Diese sind sortiert nach Gebührenhöhe (in abnehmender Reihenfolge).

Im Neuwagen- und im Gebrauchtwagen-Modell sind jeweils die Strassenverkehrsämter der Kantone Genf, Tessin, Graubünden, Jura und Neuenburg am teuersten. Die Kantone Freiburg, Solothurn, Appenzell-Innerrhoden und Zürich weisen die günstigsten Gebühren auf (vgl. Abbildung 2 und Abbildung 3).



**Abbildung 2: Neuwagen-Modell in CHF im interkantonalen Vergleich**  
rote Linie = ungewichteter Mittelwert



**Abbildung 3: Gebrauchtwagen-Modell in CHF im interkantonalen Vergleich**  
rote Linie: ungewichteter Mittelwert



Beim Leasing-Modell gehören die Kantone Graubünden, Schwyz, Appenzell und Gené zu den Spitzenreitern. Zu den günstigsten Kantonen zählen Fribourg, Solothurn, Uri und Baselland (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4).



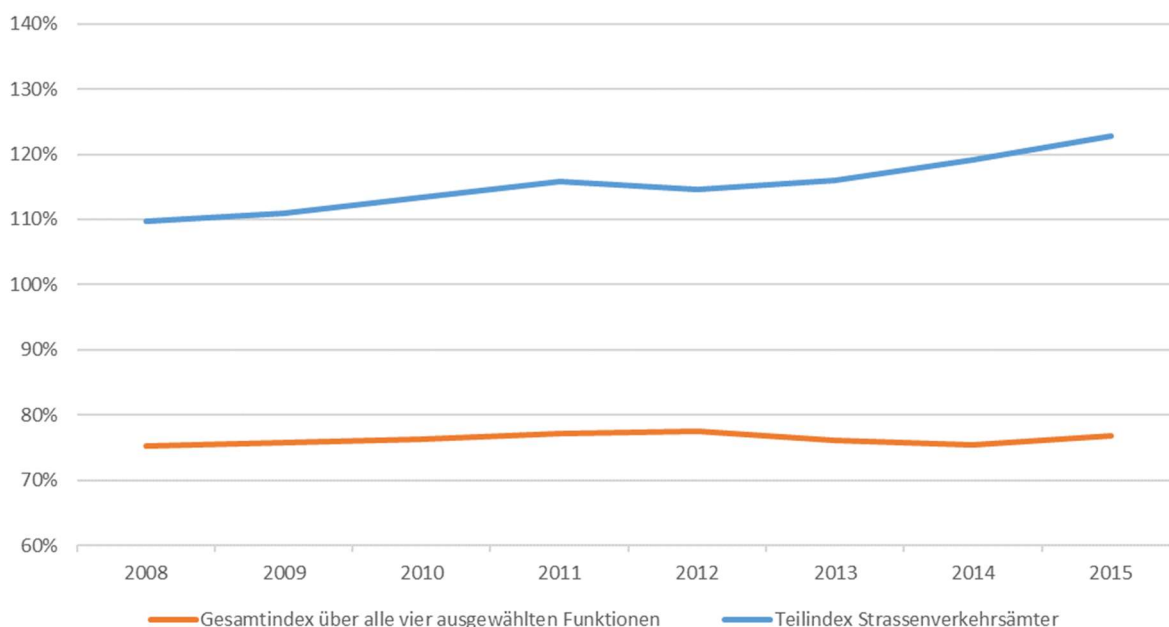
**Abbildung 4: Leasing-Modell in CHF im interkantonalen Vergleich**  
rote Linie = ungewichteter Mittelwert

Ein Neuwagenlenker bezahlt während seiner Lenkzeit durchschnittlich CHF 1'502 Gebühren, ein Gebrauchtwagenlenker CHF 2'208 und ein Leasingwagenlenker CHF 1'398. Je nach Modell bezahlt eine Autofahrerin bzw. ein Autofahrer über die gesamten 60 Jahre gesehen im teuersten Kanton über CHF 1'000 mehr als ein Lenker aus dem günstigsten Kanton. Auffallend ist zudem die deutlich höhere Gebührendifferenz zwischen dem teuersten und dem günstigsten Kanton im Leasing-Modell. Dies liegt vor allem daran, dass in einigen Kantonen der Eintrag Code 178 «Halterwechsel verboten» kostenlos ist.



## 4 Kostendeckungsprinzip und Gebührenhöhe

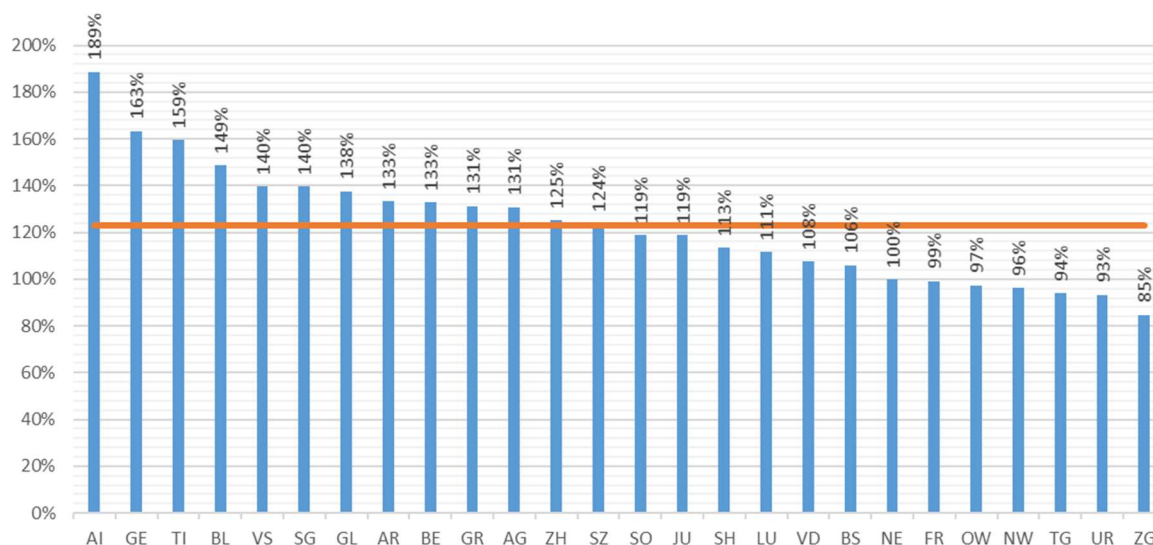
Das Kostendeckungsprinzip besagt, dass der Gesamtertrag der Gebühren die Gesamtkosten des betreffenden Verwaltungszweigs nicht oder nur geringfügig übersteigen darf. Die Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV) veröffentlicht aus Gründen der Transparenz deshalb jährlich den Indikator der Gebührenfinanzierung. Dieser stellt die Gebühreneinnahmen der öffentlichen Hand den entsprechenden Kosten gegenüber. Laut aktuellstem Bericht mit Daten aus dem Jahr 2015 wurden in der Schweiz 77% der Kosten in ausgewählten Aufgabengebieten<sup>16</sup> durch Gebühren finanziert. Auffallend ist dabei, dass der von der EFV berechnete Gebührenfinanzierungsindex für Strassenverkehrsämter wesentlich über diesem Durchschnittswert liegt. Er betrug im aktuellsten Referenzjahr 123%. Die Gebühren liegen hier im Schnitt also weit über dem kostendeckenden Niveau. Auch von der Tendenz her zeigt sich ein kritisches Bild. Im Vergleich zu 2008 mit dem damaligen Wert von 110% ist hier über die letzten 10 Jahre eine merkliche Zunahme zu verzeichnen. Dies widerspricht den Entwicklungen des durchschnittlichen Gesamtindexwertes (vgl. Abbildung 5).



**Abbildung 5: Entwicklung des Indikators der Gebührenfinanzierung**

Im Referenzjahr 2015 musste bei der überwiegenden Mehrheit der kantonalen Strassenverkehrsämter eine Kostenüberdeckung festgestellt werden (19 Kantone mit einem Indexwert über 100%) und bei zwölf kann gar von einer erheblichen Überdeckung (Indexwert über 125%) ausgegangen werden (vgl. Abbildung 6). Bezogen auf die Funktion Strassenverkehrsämter liegen einzig die Kantone Neuenburg, Freiburg, Obwalden, Nidwalden, Thurgau, Uri und Zug auf oder unterhalb der Paritätsgrenze von 100%. Der Kanton Zug weist mit 85% den niedrigsten Wert auf. Deutlich über 100% liegen vor allem die Kantone Appenzell-Innerrhoden (189%), Genf (163%) und Tessin (159%), Basel-Landschaft (149%), Wallis (140%) und St. Gallen (140%).

<sup>16</sup> Strassenverkehrs- und Schifffahrtsämter, allgemeines Rechtswesen, Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung und Abfallwirtschaft.



**Abbildung 6: Index der Gebührenfinanzierung 2015 – Teilindex der Strassenverkehrsämter<sup>17</sup> in nach Höhe absteigender Reihenfolge**

Lesehilfe: Ein Wert von 150% bedeutet, dass die Gebühreneinnahmen die Kosten um 50% übersteigen.

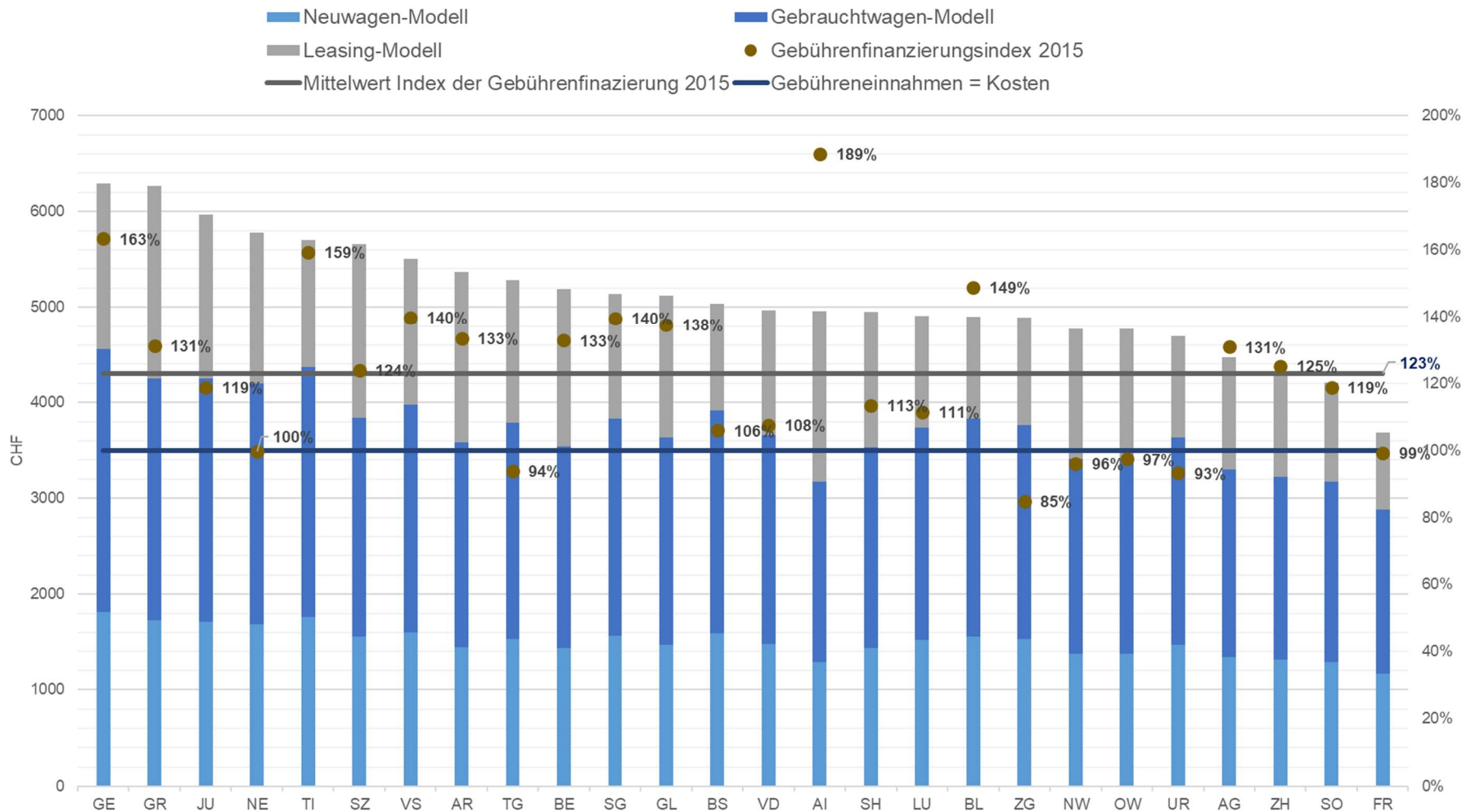
Es könnte erwartet werden, dass Strassenverkehrsämter mit einem vergleichsweise hohen Gebührenniveau auch über einen hohen Kostendeckungsgrad verfügen. Die Logik dahinter ist, dass bei hohen Einnahmen und vergleichbarem Aufwand für die einzelnen Aufgaben eine höhere Kostendeckung resultiert. Wie bereits 2014 konnte allerdings auch in der vorliegenden Analyse kein klarer Zusammenhang zwischen Gebührenhöhe und Gebührenfinanzierungsindex festgestellt werden. In Kantonen mit hohen Gebühren kommt es also nicht automatisch zu einer Kostenüberdeckung und niedrige Gebühren bedeuten nicht zwangsläufig eine Kostenunterdeckung. Dennoch ist dieser Zusammenhang bei einigen Kantonen erfüllt. Genf, Graubünden, St. Gallen, Tessin und Wallis wiesen sowohl beim Kostendeckungsgrad als auch bei der Gebührenhöhe stark überdurchschnittlich hohe Werte auf. Diese Strassenverkehrsämter haben also nicht nur hohe Gebühren, ihre Einnahmen lagen auch mindestens 30% über den entsprechenden Kosten ihrer Strassenverkehrsämter.

**Die Strassenverkehrsamtsgebühren des Kantons Appenzell-Innerrhoden hingegen widersprechen diesem Muster. Hier geht eine Kostenüberdeckung mit eher günstigen Tarifen einher. Die Kantone Neuenburg, Thurgau und teilweise auch Zug fallen ebenfalls auf, da diese Strassenverkehrsämter trotz hoher Gebühren eine Kostenparität bzw. -unterdeckung aufweisen (vgl.**

Abbildung 7 und Anhang).

<sup>17</sup> Quelle: <https://www.efv.admin.ch/efv/de/home/themen/finanzstatistik/kennzahlen.html>.





**Abbildung 7: Gebührenhöhe aller Lebenszeit-Modelle im Vergleich zum Index der Gebührenfinanzierung**



Effizienzunterschiede sind aus Sicht des Preisüberwachers eine wichtige Ursache für ein fehlendes Muster zwischen der relativen Gebührenhöhe und dem Gebührenfinanzierungsindexwert. Im Bericht 2014<sup>18</sup> sind zudem verschiedene weitere mögliche Erklärungsansätze aufgeführt und auf ihren Erklärungsgehalt hin diskutiert worden. Diese alternativen Begründungen scheinen aus Sicht der Preisüberwachung nicht geeignet, die grossen Abweichungen gänzlich erklären zu können. Wir verweisen hierauf die entsprechenden Ausführungen im Vorgängerbericht aus dem Jahr 2014. Der Vollständigkeit halber möchten wir diese dennoch kurz anführen:

- Nicht alle Gebühren fliessen in die Lebenszeit-Modelle der PUE ein und deshalb können gewisse Effekte wie häufiger Wohnortwechsel nicht abgebildet werden. Gebühren für den Ersatz eines Führerausweises oder Gebühren für einen Versicherungswechsel wurden bspw. ebenso wenig berücksichtigt.
- Ebenso können verschiedene Serviceniveaus einen indirekten Einfluss auf die Gebührenhöhe haben. Es ist bspw. mit mehr Aufwand verbunden, eine Service-Hotline zu betreiben als die Informationen lediglich auf der Website zur Verfügung zu stellen.
- Schlussendlich muss angemerkt werden, dass nicht alle Datenquellen dasselbe Referenzjahr aufweisen. Die aktuellsten Daten über den Index der Gebührenfinanzierung stammen aus dem Jahr 2015, diejenigen aus den Lebenszeit-Modellen aus dem Jahr 2018. Tarifänderungen, die zwischen 2015 und 2018 getätigt wurden, finden deshalb keinen Niederschlag im Gebührenfinanzierungsindex. Beim Kanton Glarus dürfte der Kostendeckungsgrad deshalb 2018 aufgrund der Gebührensenkungen inzwischen gesunken sein. Dies trifft vermutlich ebenfalls auf die Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Basel-Landschaft zu. In den Kantonen mit Gebührenerhöhungen wie Luzern, Tessin, Wallis und Zug wird der Wert dagegen eher unterschätzt. Allerdings weisen selbst die Daten mit einheitlichem Stand (2014) lediglich einen leicht verbesserten Zusammenhang auf, weshalb dieser Effekt auch bei der vorliegenden Untersuchung nicht als Erklärung ausreichen dürfte.

---

<sup>18</sup> <https://www.preisueberwacher.admin.ch> ->Dokumentation -> Publikationen -> Studien & Analysen -> 2014 -> Gebührenvergleich Strassenverkehrsämter 2014.



## 5 Fazit

Die Preisüberwachung hat in drei Studien im Abstand von jeweils vier Jahren (2010, 2014 und 2018) die Gebühren der Strassenverkehrsämter der Schweiz untersucht. Gebührensenkungen bei den Strassenverkehrsamtsgebühren drängen sich 2018 stärker auf denn je.

Die Strassenverkehrsämter der Kantone Genf, Jura, Graubünden, Tessin, Wallis, Schwyz, St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden stachen im Vergleich 2018 besonders hervor.<sup>19</sup> Bei diesen acht Kantonen treten hohe Gebührenniveaus auf und gleichzeitig werden die Kosten bei weitem mehr als gedeckt durch die gesamten Gebühreneinnahmen. Mit Ausnahme von Schwyz (124%) und Jura (119%) lagen die Gebührenfinanzierungsindex-Werte bei all diesen Kantonen gar über 125%. Sie weisen damit ein offensichtliches Missverhältnis zwischen Gebühreneinnahmen und den anfallenden Kosten auf.

**Aus Sicht des Preisüberwachers sind deshalb vor allem in den Kantonen Genf, Jura, Graubünden, Tessin, Wallis, Schwyz, St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden Gebührensenkungen umgehend umzusetzen.** In diesen Kantonen sind gut 1.2 Millionen Personenwagen zugelassen, was gut einem Viertel aller schweizweiten Zulassungen entspricht. 87% der Personenwagen der Schweiz werden gemäss dieser Erhebung derzeit mit zu hohen Strassenverkehrsgebühren belastet (Kostenüberdeckung). Das Kostendeckungsprinzip wird in diesem Bereich derzeit noch kaum berücksichtigt. Kundinnen und Kunden der Strassenverkehrsämter sollen in allen Kantonen inskünftig nur noch für Kosten aufkommen müssen, die sie effektiv verursachen. Vordringlich in den vergleichsweise teuren Kantonen mit Kostenüberdeckung sind Gebührensenkungen ein Gebot der Stunde, damit dieses Ziel einen Schritt näher rückt.

Gleichzeitig sind aber auch diejenigen Strassenverkehrsämter gefordert, welche trotz hohen Gebühren den Aufwand nicht oder nur knapp zu decken vermögen. Hier muss sich die Frage stellen, ob der Aufwand nicht zu hoch ausfällt und (weitere) Effizienzanstrengungen möglich wären.

---

<sup>19</sup> In Glarus und Basel-Landschaft wurden die vom Preisüberwacher als überdurchschnittlich hoch kritisierten Ansätze vom Regierungsrat in der Zwischenzeit nach unten korrigiert, sodass der Kostendeckungsgrad 2018 tiefer liegen dürfte.



## Anhang

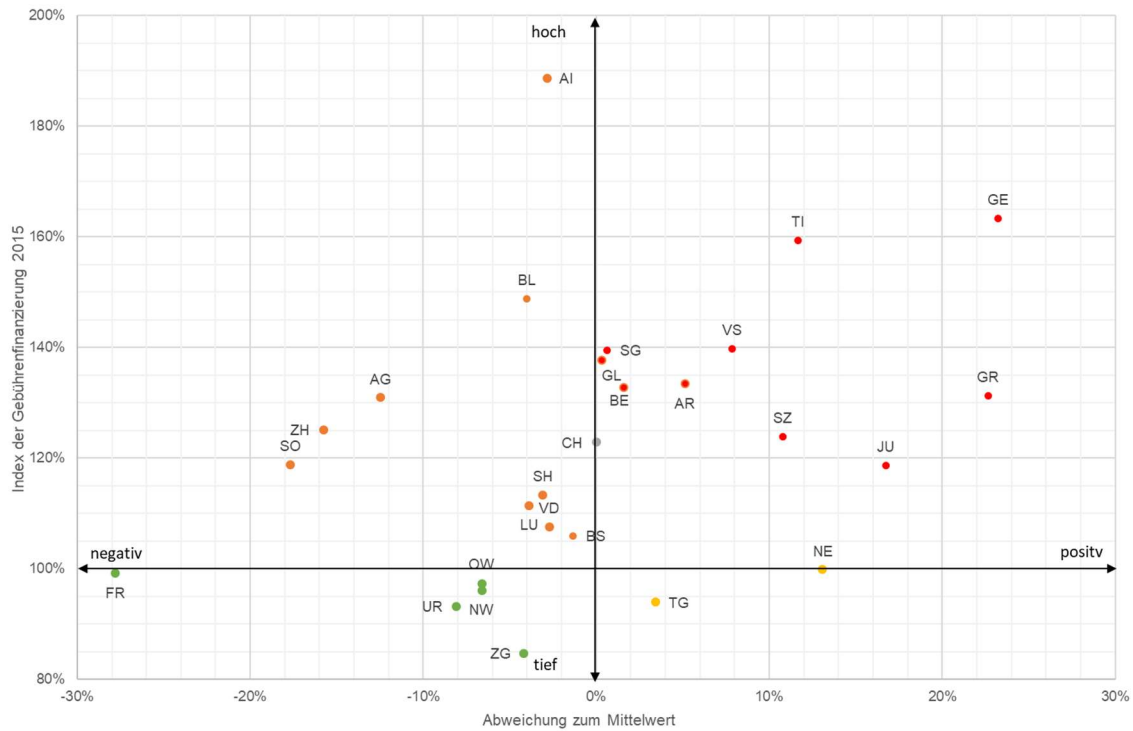


Abbildung 8: Lebenszeit-Modelle in Summe

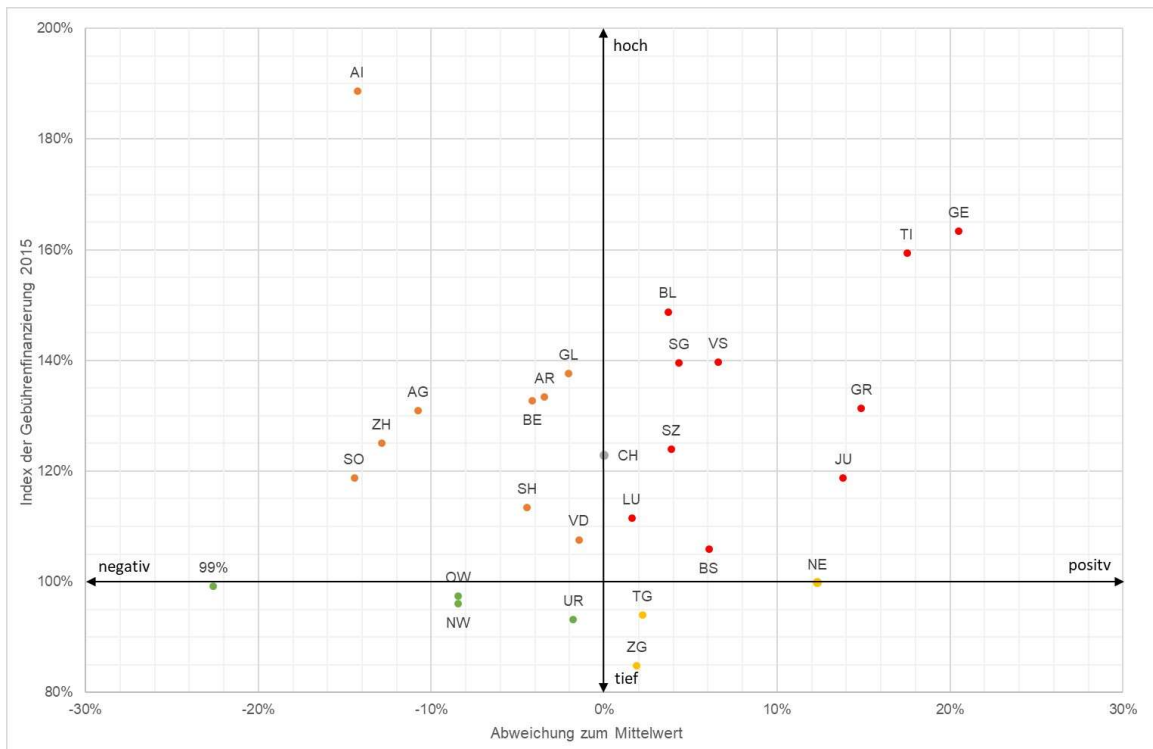


Abbildung 9: Matrix mit Lebenszeit-Modell Neuwagen

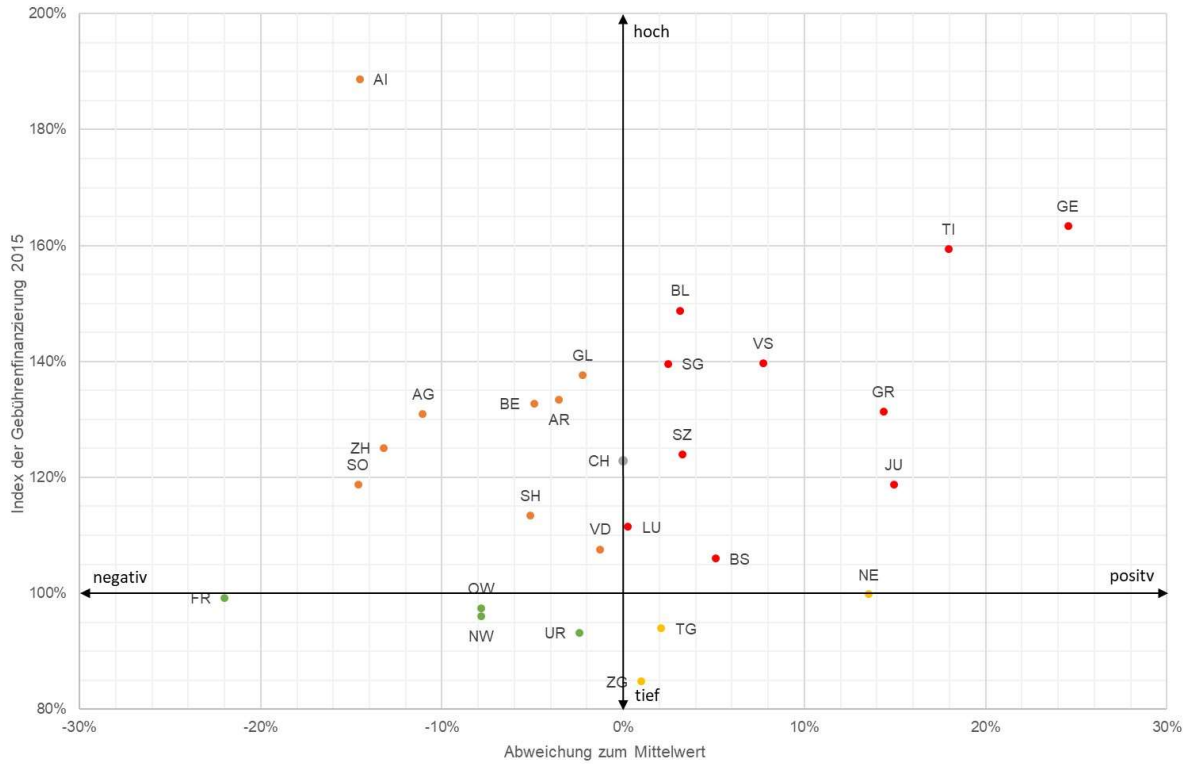


Abbildung 10: Matrix mit Lebenszeit-Modell Gebrauchtwagen

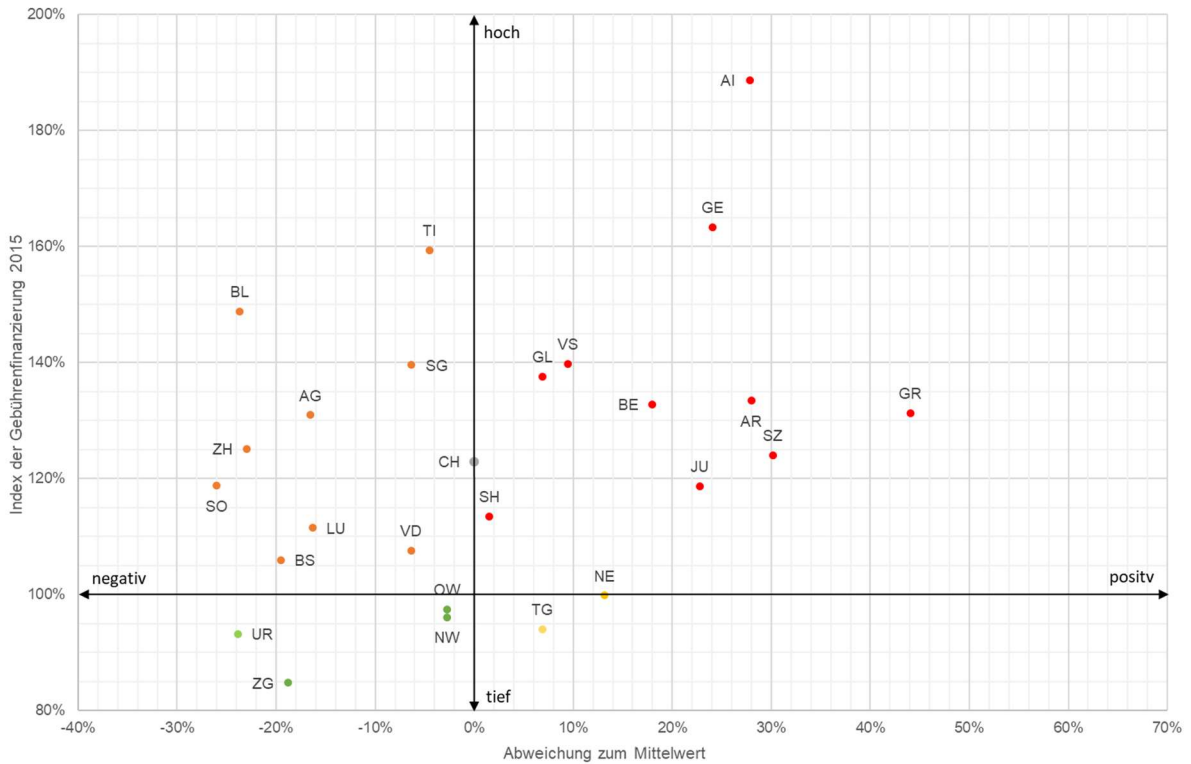


Abbildung 11: Matrix mit Lebenszeit-Modell Leasing