

FDP.Die Liberalen, Postfach 6136, 3001 Bern

Edgenössisches Departement für Umwelt, Ver-
kehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

Bern, 08. September 2015
Mobility Pricing / MM

**Konzeptbericht Mobility Pricing, Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und
Schiene in der Schweiz
Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen**

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir
Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

Grundsätzliches

Die Schweiz hat eine der am besten ausgebauten Infrastrukturen weltweit, die als Basis unseres Wohl-
standes dienen und das Fundament einer gut funktionierenden und mobilen Gesellschaft darstellen.
Allerdings steht diese Mobilität vor grossen Herausforderungen, da die Verkehrsinfrastrukturen vermehrt
an ihre Grenzen stossen. Es ist dabei festzuhalten, dass zunehmende Mobilität und Verkehr nicht direkt
als Übel wahrzunehmen sind, das es zu bekämpfen gilt – ganz im Gegenteil. Verbesserte Mobilität ist
Ausdruck und Element von Wertschöpfung – Arbeitsplätze und Wohlstand werden gesichert. Es muss
jedoch eine Lösung gefunden werden, damit der zunehmende Verkehr den Wohlstand in Zukunft nicht
gefährdet. Mobility Pricing als eine mögliche Option zur Bewältigung der anstehenden Herausforderun-
gen der Schweizer Verkehrsinfrastruktur ist für die *FDP.Die Liberalen* langfristig durchaus in Betracht zu
ziehen.

Die FDP ist mit der vorgeschlagenen Zielsetzung des Konzeptberichtes und diversen inhaltlichen
Schwerpunkten jedoch nicht einverstanden. Das Ziel, mit Mobility Pricing eine reine Lenkung der Ver-
kehrsströme zu erzielen, ist nicht realistisch. Es handelt sich bei diesem Konzept viel eher um eine lang-
fristige Lösungsoption, um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur verursachergerechter zu gestalten.
Die FDP fordert darum eine verkehrsträgerübergreifende, vernetzte Lösung für die heutigen Engpässe
und künftigen Probleme der Verkehrsinfrastruktur und deren Finanzierung, damit die Mobilität der Bevöl-
kerung und der Unternehmen auch in Zukunft gewährleistet wird. Das bedeutet auch, dass der Perso-
nenverkehr und der Güterverkehr bei einer übergreifenden Lösung gleichzustellen sind.

Zeitpunkt der Vernehmlassung

Auch wenn es sich bei der Anhörung nur um einen Entwurf eines Konzeptberichtes handelt und damit
eine umfassende gesellschaftliche und politische Diskussion angestrebt wird, muss der Zeitpunkt der
öffentlichen Vernehmlassung kritisiert werden. Die Finanzierung der gesamten Verkehrsinfrastruktur be-
findet sich aktuell in einem fundamentalen Umbruch. Die anstehenden Volksabstimmungen zur Sanie-
rung des Gotthard-Strassentunnels, die Volksinitiative für eine faire Verkehrsfinanzierung und die Gestal-
tung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) wie auch die vollständige Um-
setzung von FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) sind nur einige Beispiele, um die
Bedeutung der gegenwärtigen politischen Diskussion zu illustrieren. In diesem Kontext ein Konzept Mobi-
lity Pricing, das sowohl das Verkehrsmanagement wie auch die Verkehrsfinanzierung reformieren würde,

vertieft zu prüfen, gefährdet gegenwärtige sachliche und politische Entscheide in diesen Fragen und ist nicht zielführend.

Auch ist weiterhin unklar, wie die Umwandlung vom alten, auf Steuern basierten System, auf ein Mobility-Pricing zeitlich und quantitativ erfolgen soll. Wie und in welchem Zeitraum könnten z.B. kantonale Motorfahrzeugsteuern und die nationale Treibstoffsteuer reduziert oder gar abgeschafft und synchron dazu ein Mobility Pricing eingeführt werden?

Konzept Mobility Pricing

Eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Konzept finden Sie unter den beigelegten Antworten zum Fragebogen. Trotzdem bedarf es einiger grundlegender Bemerkungen zum Konzept Mobility Pricing.

Die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen sind kurz- und mittelfristig mit gezielten Investition zu unterhalten und weiter zu entwickeln, damit sie die zunehmende Verkehrsbelastung absorbieren können. Die dazu notwendige Finanzierung gilt es langfristig auf eine nachhaltige Basis zu stellen. Einerseits müssen die Vorteile von Investitionen für Nutzer und Gemeinschaft klar ersichtlich sein und andererseits müssen sich die Nutzer stärker an der Finanzierung beteiligen. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, sollte langfristig Mobility Pricing als neues Finanzierungskonzept und nicht nur als Instrument des Verkehrsmanagement zur Erreichung einer besseren Kapazitätsauslastung geprüft werden.

Generell sollte mehr auf die Problematik eingegangen werden, wie die Transformation von einem bestehenden einfachen Finanzierungssystem (u.a. Steuern, Vignette, Generalabonnement) auf ein komplexes verursachergerechtes Finanzierungssystem auszusehen hätte. Damit die Bevölkerung einer derartigen Reform zustimmen würde, bräuchte es eine technisch möglichst einfache Lösung, die finanziell die verschiedenen Mobilitätsgruppen unter dem Strich nicht wesentlich mehr belastet als bisher.

Die FDP bemängelt, dass die so genannten „flankierenden Massnahmen“ des Arbeits-, Bildungsmarktes und der Raumplanung in der Analyse für eine bessere Kapazitätsauslastung zu wenig eingeflossen sind. Ohne eine (international) vernetzte Lösung werden die Verkehrsspitzen auch in Zukunft nicht flächendeckend gebrochen werden können. In diesem Zusammenhang muss prinzipiell kritisiert werden, dass der Bericht keine wirklichen, übergreifenden Lösungen oder Konzepte für eine Brechung der Verkehrsspitzen bzw. eine bessere Auslastung aller Verkehrskapazitäten aufzeigt. Das wäre aber als Diskussionsgrundlage eine notwendige Bedingung.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse
FDP.Die Liberalen
Der Präsident



Philipp Müller
Nationalrat

Der Generalsekretär



Samuel Lanz

ENTWURF Konzeptbericht Mobility Pricing – Fragebogen

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)?

Mit der vorgeschlagenen Zielformulierung von Mobility Pricing ist die FDP. Die Liberalen nicht einverstanden. Die verkehrsträgerübergreifende Brechung von Verkehrsspitzen nur über die Einführung eines Mobility Pricings erachtet die FDP sowohl in kurzer wie auch in langer Frist als nicht realistisch und fordert darum eine Neuevaluierung der Zielsetzung.

Im Konzeptbericht wird die Zielformulierung mit der vordringlichen Notwendigkeit einer Lösung für die Verkehrsüberlastung begründet. Die Überbelastung und Engpässe sind bereits heute Realität und verursachen diverse volkswirtschaftliche Kosten, wie stetig wachsende Staukosten von 1,25 Mrd. Franken pro Jahr. Mit Mobility Pricing wird eine umstrittene und übergreifende Neugestaltung des Verkehrsmanagements wie auch des Finanzierungsmodells vorgeschlagen, die u.a. auch eine Verfassungsänderung bedingen würde. Aufgrund der politischen und gesellschaftlichen Skepsis scheint es jedoch wenig realistisch, dass innerhalb kurzer Frist mit einem solchen Modell die diversen Probleme der Verkehrspolitik behoben werden können. Wie im Bericht einleitend beschrieben, wird zudem bewusst auf die Konkretisierung für eine spätere Umsetzung verzichtet.

Die Probleme unserer Verkehrsinfrastruktur fallen jedoch bereits jetzt an und nicht erst in ferner Zukunft. Aus diesem Grund fordert die FDP, dass in einer ersten Phase die dringendsten Probleme an den neuralgischen Stellen der Verkehrsinfrastruktur durch gezielte Investitionen in den Erhalt und Ausbau behoben werden. Dies muss entlang der Engpässe geschehen und nicht entlang ideologischer Gräben zwischen Strasse und Schiene, damit der künftigen Verkehrsinfrastruktur für die zunehmende Verkehrsbelastung genügend Kapazitäten zur Verfügung stehen. Deren Finanzierung über den bestehenden Bahninfrastrukturfonds und den geplanten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds sind kurz- bzw. mittelfristig aufgegleist oder in Erarbeitung. Begleitend dazu sind aber aufgrund des begrenzten Kapazitätsausbaus in der Schweiz und zur besseren Auslastung der bestehenden und neuen Kapazitäten erste Pilotprojekte für ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility zu prüfen. Dabei ist darauf zu achten, dass die zeitliche Steuerung der Verkehrsnachfrage isoliert über einen einzigen Parameter wie die Preisdifferenzierung aus diversen Gründen wie der geringen Preiselastizität im Strassenverkehr zu wenig Wirkung zeigt. Viel eher werden dadurch räumliche Verschiebungen provoziert, jedoch keine Verminderung des Gesamtverkehrs. Darum benötigt es eine stärker vernetzte Lösung in Koordination mit dem Arbeits- und Bildungsmarkt, wie auch der Raumplanung.

In einer zweiten Phase der Zielsetzung über einen längeren Zeithorizont sollte der Fokus stärker auf ein umfassendes Mobility Pricing gesetzt werden, das sich die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur als primäres Ziel setzt. Die rasant fortschreitende technologische Entwicklung im Strassen- und Schienenverkehr begünstigt die Zunahme von emissionsarmen Fahrzeugen mit alternativen Antrieben und wird die Reduktion der Anzahl Verkehrsträger (Stichwort „Shared Economy“ und selbstfahrende Fahrzeuge) vorantreiben. Weitere Trends wie die individuellere und flexiblere Mobilität oder „Mobility as a Service“ werden alte Mobilitätsmuster aufbrechen und es schwieriger machen, die Infrastrukturfinanzierung in der jetzigen Form langfristig zu planen. In Kombinationen mit regulatorischen Massnahmen wie den verschärften Emissionsvorschriften wird die Ertragsbasis für die Finanzierung der Strassen- wie auch der Schieneninfrastruktur (durch geringere Mineralölsteuereinnahmen) in Zukunft erheblich verändert und

den Bundeshaushalt vor grundlegende Probleme stellen. Mit der Reform des Finanzierungsmodells soll eine verursachergerechtere Erhebung der Kosten erreicht werden (Kostenwahrheit), welche die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig auf eine nachhaltige Basis stellt.

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

I. „Pay as you use“

Die FDP unterstützt eine leistungsbezogene Benutzerfinanzierung und einen simultanen Ersatz der bestehenden Giesskannen-Systeme. Die Nutzer sollen stärker in die Finanzierung der Schienen- und Strasseninfrastruktur miteinbezogen werden, denn auch in Zukunft muss die Verkehrsinfrastruktur finanzierbar bleiben. Bei der technischen Umsetzung ist darauf zu achten, dass weiterhin ein einfaches System mit tiefen Erhebungskosten implementiert wird und der Datenschutz jederzeit gewährleistet ist.

II. Kompensation

Damit das Prinzip des Mobility Pricings eine gesellschaftliche und politische Akzeptanz erhält, ist die Haushaltsneutralität eine aktuelle Grundvoraussetzung. Bei der Umsetzung stellen sich langfristig jedoch einige grundlegende Fragen.

Wie bereits erläutert, sollte Mobility Pricing aus Sicht der FDP die Infrastrukturfinanzierung als primäres Ziel verfolgen. Aus diesem Grund ist die vollständige Kompensation der bestehenden Einnahmequellen eine zwingende Notwendigkeit. Nur ein synchronisierter Systemwechsel kommt für uns in Frage, da sonst Doppelbelastungen entstehen, die nicht mehr rückgängig gemacht werden können. Die nationale Strassen- und Schienenverkehrsfinanzierung hängt zu einem grossen Teil von den Erträgen aus der Mineralölsteuer bzw. dem Mineralölsteuerzuschlag ab. Eine allfällige Kompensation von aktuell rund 5 Mrd. Franken aus diesen Einnahmequellen durch eine preisdifferenzierte und kilometerabhängige Abgabe (über eine E-Vignette oder Smart Device) entspricht einem vollständigen Systemwechsel der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung und ist mit erheblichen Ungewissheiten belastet. Auch eine aus Sicht der FDP zentrale internationale Koordination der Abgabenerhebung in Europa wirft weitere Fragen auf (siehe weiter unten).

Es scheint darum fragwürdig, dass laut dem Konzeptbericht die Änderung der Finanzierungsarchitektur von Strasse und Schiene durch ein Mobility Pricing als relativ unproblematisch und als Mitnahmeeffekt deklariert wird.

Die FDP fordert, dass die Kompensation der bestehenden Einnahmen und die Fragen rund um die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur mehr Gewicht erhalten. Gleichzeitig stellt sich in diesem Kontext die Frage, wieso langfristig über eine bessere Kapazitätsauslastung nicht auch Einsparpotenziale im Bereich der Infrastrukturfinanzierung in Betracht gezogen werden.

III. Verteilungswirkung / Sozialpolitische Ausgestaltung

Wie im Bericht korrekt wiedergegeben führt eine stärker leistungsbezogene Abgabe im Verkehr zu einer Mehrbelastung der tieferen Einkommen und der Pendler. Zudem kommt es je nach Modellgestaltung auch zu stärkeren Verteilungswirkungen zwischen städtischen und ländlichen Gebieten. Im Konzeptbericht werden die Auswirkungen auf die Verteilung zwischen den Wirtschaftssektoren zu wenig stark beleuchtet. Gerade das handwerkliche Gewerbe im sekundären Sektor ist stärker auf die Mobilität im Strassenverkehr angewiesen und meist weniger flexibel als Dienstleistungsunternehmen im tertiären Sektor.

Ein Mobility Pricing kann aus Sicht der FDP nur dann eingeführt werden, wenn auch in Zukunft eine gewisse Chancengleichheit aufrechterhalten wird. Denkbar wäre eine gezielte Entlastung von besonders stark betroffenen Haushalten oder Gewerben über spezifische Preismodelle wie einem Pendlerabzug auf Fixstrecken oder stärkere Vergünstigungen für Fahrten in Talzeiten. Eine sozialpolitisch korrekte Ausge-

gestaltung des Systems bedeutet aber gleichzeitig, dass Mobility Pricing nicht als Instrumentarium für diverse Forderungen nach zusätzlicher Umverteilung missbraucht werden darf.

Obwohl das Prinzip der sozialpolitischen Ausgestaltung im Hinblick auf die gesellschaftliche Akzeptanz als wichtigstes Element erscheint, sind im Bericht keine konkreten Vorschläge zu finden, wie eine Lösung ohne grössere Verteilungswirkungen auszusehen hätte (siehe Antwort zu Frage 8).

IV. Intermodalität

Die Intermodalität ist für die FDP eine zwingende Bedingung für eine allfällige Einführung des Mobility Pricings. Nur ein verkehrsträgerübergreifendes System kann eine Lösung für eine bessere Kapazitätsauslastung darstellen. Die Schiene und die Strasse dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Dies gilt auch für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Mit den teilweise schon bestehenden technischen Möglichkeiten auf der Schiene und der Strasse und der sehr hohen Marktdurchdringung von Smartphones scheint eine baldige Umsetzung der Intermodalität bereits weit fortgeschritten. Nur eine möglichst einfache Lösung auf Basis von benutzerfreundlichen Technologien kommt dabei in Frage. Jedoch stellen sich gleichzeitig Fragen in Bezug auf die nationale Koordination (siehe Antwort zu Frage 8). Ein nationaler Alleingang soll verhindert werden und benötigt eine technologische Koordination mit den Nachbarstaaten. Dafür sind die Entwicklungen in Europa genau zu beobachten.

V. Modularer Aufbau

Der modulare Aufbau wird von der FDP begrüsst. Damit Mobility Pricing die notwendige gesellschaftliche Akzeptanz erhält, ist eine schrittweise Einführung über einzelne Pilotprojekte unentbehrlich. Im Bericht sind jedoch die Herausforderungen eines modularen Aufbaus in Bezug auf die föderalistisch gegliederte Verkehrsinfrastruktur zu wenig gewichtet. Der Föderalismus darf aber nicht dazu führen, dass die beste technologische Umsetzung verhindert wird (siehe Antwort zu Frage 8).

VI. Datenschutz

Damit Missbräuche verhindert werden, müssen der Datenschutz sowie die Einschränkung der Zugriffsberechtigten jederzeit gewährleistet sein. Damit ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing funktionieren kann, darf der Datenschutz jedoch nicht eine weitere Vernetzung der Daten verhindern. Solange der Missbrauch der Daten durch Dritte sichergestellt ist und der Bürger selber über seine Daten bestimmen kann, sollten diese auch zur stetigen Optimierung des Verkehrs genutzt werden.

VII. Transparenz

Im engen Zusammenhang mit dem Datenschutz muss die Transparenz für den Nutzer gegeben sein. Er muss sich darüber im Klaren sein, welche Kosten er zu tragen hat und wie diese kompensiert werden. Die Transparenz über die Verwendung seiner Nutzerdaten erscheint ebenfalls zentral. Nur so kann der Nutzen des Systems erkannt und somit die nötige Akzeptanz erreicht werden.

Fehlende Grundprinzipien:

› Interoperabilität:

Ein zentraler Aspekt des Mobility Pricings ist die Erfassung der individuellen Mobilität über Smart Devices im Strassenverkehr oder verschiedene Systeme im Schienenverkehr. Der Aspekt der Interoperabilität ist vor allem im Zusammenhang mit dem grenzüberschreitenden Verkehr, aber auch bei allfälligen föderalen Lösungen ein Schlüsselfaktor und wurde aus Sicht der FDP im Konzeptbericht viel zu wenig Gewicht beigemessen. Es ergibt wenig Sinn in ein System zu investieren, welches dann aufgrund unterschiedlicher Standards nur begrenzt einsetzbar ist. Darum gilt es, die Entwicklung in Europa genau zu beobachten und allenfalls Synergien zu nutzen. Auch sollten nationale Projekte koordiniert lanciert werden.

› **Kostendeckungsgrad:**

Im Bericht fehlt ein stärkerer Fokus auf den Aspekt der Kostenwahrheit. Im Schienenverkehr liegt der Kostendeckungsgrad zu tief und sollte schrittweise erhöht werden. Auch die hohe Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene sollte durch eine höhere Zweckbindung reduziert werden. Als Resultat der aktuellen Situation führen die tiefen Preise bei einem Angebotsausbau zu einer noch stärkeren Nachfrage, wodurch der Ausbau nicht mit der Nachfrage schritthalten kann. Ein Teufelskreis der über eine zusätzliche Nutzerfinanzierung durchbrochen werden sollte. Ein zentrales Instrument (unter vielen), um der zunehmenden Zersiedlung entgegenzuwirken. Nur über eine stärkere Preisdifferenzierung zur Brechung von Verkehrsspitzen wird das Ziel der höheren Kostenwahrheit nicht erreicht. Eine vollständige Deckung der Kosten ist jedoch im öffentlichen Verkehr nicht realistisch.

- 3. Wie beurteilen Sie die Vollständigkeit der morphologischen Kasten?**
- 4. Wie beurteilen Sie den Entwicklungspfad (von einfach zu komplex) der Modellvarianten?**
- 5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten?**
- 6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste?**
- 7. Wo sehen Sie Stärken/Schwächen der für Sie zielführendsten Modellvariante (Vgl. Frage 6) für Ihr Umfeld?**

Übergreifende Antwort für die Fragen 3 bis 7:

Aus Sicht der FDP ist es wenig erbaulich, sich zu einzelnen Modellvarianten zu äussern, solange keine Hinweise über die finanziellen Auswirkungen bzw. die technische Umsetzbarkeit einzelner Methoden anhand von Szenario-Rechnungen vorhanden sind.

Trotz des klar formulierten Zieles eines verkehrsträgerübergreifenden Mobility Pricings wurden bei der Gestaltung der Modellvarianten isolierte Systeme für die jeweiligen Verkehrsträger vorgeschlagen. Es wäre jedoch gerade aus Sicht eines übergreifenden Mobility Pricings interessant zu erfahren, wie sich Massnahmen auf der Strasse mit denen auf der Schiene kombinieren lassen. Damit keine einseitige Verschiebung des Modalsplits erfolgt, sollte dieser Aspekt stärker in die Modellanalyse einfließen. So müssten Szenarien zur Bepreisung einer Zone auf der Schiene und der Strasse gemeinsam berechnet werden, damit eine effektive Lenkungswirkung auf die gesamte Mobilität eingeschätzt werden kann. Im Kontext der Vollständigkeit der dargelegten Optionen ist es auch schwer nachvollziehbar, wieso der Güterverkehr auf der Schiene bei der Analyse nicht miteinbezogen wurde. Die Begründung des erläuternden Berichts leuchtet nicht ein. Ziel muss es sein, eine Gleichstellung von Güterverkehr und Personenverkehr zu erreichen.

Es ist ebenfalls darauf zu achten, dass isolierte Massnahmen wie z.B. die Bepreisung einer spezifischen Linie im Bahnverkehr nicht zielführend sind, da sie zu Ausweichverkehr auf andere Strecken oder auf andere Verkehrsträger führen. Diese Verzerrungen müssen durch möglichst flächendeckende und übergreifende Lösungen verhindert werden. Jedoch ist es aufgrund der mangelnden Vergleichsmöglichkeiten sehr schwierig abzuschätzen, wie sich ein flächendeckendes System auf den Verkehrsfluss auswirken könnte.

Es ist hingegen richtig, dass ein allfälliger Systemwechsel hin zu einem übergreifenden Mobility Pricing über einen Entwicklungspfad eingeführt wird, damit die alten von den neuen Systemen schrittweise abgelöst werden können. Dies scheint zudem im Hinblick auf die aktuell niedrige Akzeptanz in der Bevölkerung eine notwendige Massnahme. Durch die vollständige Transparenz im Hinblick auf Pilotprojekte kann dem Konsument der Nutzen einer verursachergerechteren Bepreisung illustriert werden, um ihn für das Ziel einer besseren Kapazitätsausnutzung zu sensibilisieren.

Dabei ist jedoch zu verhindern, dass durch die Einführung neuer Abgaben eine temporäre Mehrbelastung entsteht. Ein paralleles Weiterbestehen von bestehenden Abgaben lehnt die FDP ab. Nur so kann ver-

hindert werden, dass das inländische Gewerbe durch weitere Abgaben einen Wettbewerbsnachteil erhält und sich die Mobilität für private Haushalte stark verteuert.

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

Wie bereits in den vorangehenden Antworten angesprochen, gibt es diverse Risiken, die mit einer allfälligen Einführung von Mobility Pricing verbunden sind. An dieser Stelle sollen die wichtigsten Herausforderungen aus Sicht der FDP nochmals präzisiert und einige neue Fragen aufgeworfen werden:

- › *Fehlender Problemdruck:* Mehrere Studien und Befragungen bestätigen, dass in der Bevölkerung aktuell ein zu geringes Bewusstsein für die Problematik der Verkehrsüberlastung vorhanden ist. Auch wenn dies im Gegensatz zu der objektiv messbaren Situation im Schienen- und Strassenverkehr steht. Bevor sich diese Wahrnehmung nicht stark verändert, wird auch die gesellschaftliche Akzeptanz für einen grundlegenden Systemwechsel nicht vorhanden sein.
- › *Geringe Nachfrageflexibilität:* Die Verkehrsteilnehmer weisen eine sehr geringe Nachfrageflexibilität in Bezug auf Ihre täglichen Gewohnheiten auf, sei es aufgrund von Gewohnheiten oder in Abhängigkeit von externen Faktoren wie Schulzeiten oder Arbeitszeitmodelle.
- › *Verteilungsgerechtigkeit:* Solange ganze Einkommensklassen, Wirtschaftssektoren oder Regionen durch die Einführung eines Mobility Pricings benachteiligt würden, ist ein solcher Systemwechsel nicht realistisch. Um die Implementierung effektiv prüfen zu können, müssen konkrete Lösungsvorschläge zur Gewährleistung der Chancengleichheit dargelegt werden.
- › *Föderalismus:* Der Konzeptbericht nimmt in der jetzigen Form zu wenig Bezug auf die diversen Herausforderungen im Zusammenhang mit dem föderalen Aufbau der Schweiz. So tragen die Kantone und Gemeinden weiterhin rund 60% der gesamten Fahrleistung des Motorfahrzeugverkehrs auf ihrer Infrastruktur. Mit einer schrittweisen Lancierung von Mobility Pricing-Projekten auf nationaler Ebene ist etwa für die Kantone und Gemeinden mit einer erheblichen Mehrbelastung durch Ausweichverkehr zu rechnen. Gleichzeitig stellen sich ganz grundlegende Fragen über die Finanzierung der regionalen und lokalen Verkehrsinfrastruktur, wenn etwa pauschale Abgaben wie die kantonale Motorfahrzeug-Steuer entfallen oder Parkgebühren als Steuerungsinstrument benutzt würden. Es ist aber darauf zu achten, dass der Föderalismus nicht zum Hindernis für eine mögliche Umsetzung von Mobility Pricing wird.
- › *Nationale Koordination:* Risiken im nationalen Kontext entstehen in erste Linie in Bezug auf die Multimodalität und Interoperabilität. In beiden Fällen ist eine gezielte Koordination des Datenaustausches notwendig, um die vollständige Vernetzung aller betroffenen Anbieter und Nutzer zu gewährleisten. Nur so kann eine bessere verkehrsträgerübergreifende Kapazitätsauslastung erreicht werden. Dabei stellen sich Fragen zu einheitlichen Standards, dem Datenschutz und schliesslich auch der Preisgestaltung. Diese wird speziell bei einer multimodalen Lösung eine entscheidende Rolle spielen, da plötzlich die Strassen- und Schienenbenützung auf eine gleiche Ebene gehoben werden.
- › *Internationale Koordination:* Wie auch auf nationaler Ebene ist eine internationale Koordination nötig, um die Interoperabilität der Systeme zu garantieren. Bestehende technische Einrichtungen/Systeme gilt es zu prüfen und allenfalls in die Entwicklung von nationalen Standards miteinzubeziehen. Zudem werden Fragen in Bezug auf die Erhebungshoheit, -methodik und -technik bei grenzüberschreitendem Verkehr zu beantworten sein.
- › *Wettbewerbsfähigkeit / Standortattraktivität:* Die Schweiz darf bei der Einführung eines übergreifenden Mobility Pricings keine Insel in Mitten von Europa werden. Denn die möglichen Konsequenzen auf die Standortattraktivität sind bisweilen ungewiss, auch wenn im Konzeptbericht von einer positiven Wirkung ausgegangen wird. Im Szenario einer kompletten Abschaffung des Mineralölsteuerzuschlages ist etwa mit direkten Konsequenzen auf den Benzintourismus zu rechnen. Gleichzeitig könnte eine einseitige Verteuerung von gewissen Strecken zu Umfahrungen ins nahe Ausland füh-

ren. Auch die weitreichenden Effekte auf die Mobilität des Arbeitsmarktes dürfen nicht unterschätzt werden.

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

Um die künftigen Herausforderungen der Verkehrsinfrastruktur zu meistern, müssen die Verkehrsfinanzierung und das Verkehrsmanagement langfristig überdacht werden. Dabei sollen Erkenntnisse aus Mobility Pricing Pilotprojekten helfen und wichtige Hinweise für eine allfällige flächendeckende Umsetzung liefern. Die FDP würde sich darum der Lancierung von Pilotprojekten nicht grundsätzlich widersetzen, solange die verfassungsmässigen und rechtlichen Grundlagen geschaffen wurden und sie den vorgängig geschilderten Anforderungen genügen. Einseitige Road Pricing-Projekte lehnen wir dezidiert ab, weil diese die oben geschilderten Erkenntnisse nicht liefern können. Wir unterstützen Mobility Pricing Pilotprojekte nur, wenn beide Verkehrsträger von Anfang an integriert werden.

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?

Die FDP lehnt eine zusätzliche Lenkungsabgabe ab.