

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Direktionsgeschäfte  
Rahel Galliker  
3003 Bern  
per E-Mail an: rahel.galliker@astra.admin.ch

Basel, den 18. September 2015

## **Anhörung – Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing: Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz**

Sehr geehrte Frau Galliker

Die IG DHS dankt Ihnen für die Möglichkeit, zur Anhörung des Entwurfs des Konzeptberichts Mobility Pricing Stellung nehmen zu können. Die Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG DHS) bringt die gemeinsamen wirtschafts- und verkehrspolitischen Interessen der Schweizer Unternehmen Coop, Denner, Manor und Migros in den Meinungsbildungsprozess ein.

Funktionierende Verkehrswege sind essenziell für den Detailhandel und die Schweizer Wirtschaft. Sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr benötigen eine funktionierende Verkehrsnetzinfrastruktur, welche ein wesentliches Element für die Standortattraktivität des Wirtschaftsraums Schweiz darstellt. Aus diesem Grund unterstützt die IG DHS kreative und innovative Lösungsansätze wie beispielsweise Cargo-Sous-Terrain, um mit der vorhandenen und sich verschärfenden Verkehrsproblematik umzugehen.

Mit der Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) wurde die Finanzierung der Schiene auf eine langfristig solide Basis gestellt. Der aktuell im Ständerat diskutierte Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) sieht das Gleiche für die Strasse vor. Die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen kann somit langfristig gesichert werden. Doch das wird bei Weitem nicht reichen, um alle Bedürfnisse für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen zu decken. Das Verkehrswachstum und die damit einhergehende Überlastung der Verkehrsinfrastrukturen werden damit aber nicht beseitigt – im Gegenteil:

- Beim **Personenverkehr** haben sich sowohl die Leistung (in Pkm) des öV als auch jene des motorisierten Individualverkehrs (MIV) seit 1970 verdoppelt. Ein Ende des Wachstums ist nicht in Sicht.
- Auch beim **Güterverkehr** stieg die Transportleistung zwischen 1980 und 2012 **stark an**. Während die Transportleistung des Strassengüterverkehrs seit 1980 um 151 Prozent angestiegen ist, betrug der Zuwachs auf der Schiene 26 Prozent. Auch wenn sich die Schweiz tendenziell hinwenden wird zu einer Dienstleistungsgesellschaft: Das Güterverkehrsvolumen wird moderat weiter anwachsen.

**Fazit:** Trotz der baulichen Beseitigung gewisser Engpässe und trotz Effizienzsteigerung durch den vermehrten Einsatz von ICT werden die Stausituationen und Überlastungen zunehmen.

Es gilt daher neben der Sicherstellung einer langfristigen Finanzierung nun mit Mobility Pricing darum, die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen effizienter und noch besser intermodal zu nutzen. Mit einem marktwirtschaftlichen Instrument ist die Verkehrsnachfrage so zu beeinflussen, dass die

Mobilitätsnachfrage während der Spitzenbelastung zumindest nicht mehr ansteigt. Wie jedes Gut soll auch die Mobilität einen verbrauchsabhängigen Preis haben, welcher örtlich, sachlich und zeitlich gezielt festzulegen ist; d.h. heisst höhere Nachfrage = höherer Preis!

Entscheidend aus Sicht der IG DHS ist, dass der Güterverkehr nicht die Ursache für die vermehrten Staus auf den Schweizer Strassen ist. Elemente der Ausgangslage für den Schwerverkehr:

- Schweizweit stehen 4 Millionen PKWs lediglich 60'000 LKWs gegenüber. Folglich erzeugt der Strassengüterverkehr nur einen Bruchteil des Verkehrsaufkommens.
- Der Strassengüterverkehr trägt 97% der Kosten, welche er verursacht selbst. Die Finanzierung ist somit weitgehend verursachergerecht. Dabei ist mit der LSVA ein schweizweites Mobility Pricing ja seit Jahren erfolgreich umgesetzt worden. Dies auch als Indiz, dass die Mobilitätsnachfrage elastisch auf den Preis reagiert und insbesondere auch beim Personenverkehr zur ausgeglicheneren Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen eingesetzt werden sollte.
- Der Detailhandel macht bereits heute ca. 20% des Schweizer Binnenschienengüterverkehrs aus. Die Mitglieder der IG DHS haben sich darüber hinaus das Ziel gesetzt, diesen Anteil durch vermehrte Verlagerung auf die Schiene noch weiter auszubauen. Noch mehr intermodaler Verkehr ist möglich, wenn die wettbewerblichen Rahmenbedingungen im Transportwesen stimmen.

**IG DHS sagt JA zur Prüfung einer Einführung von Mobility Pricing mit folgenden Zielen:**

1. **Brechen der Verkehrsspitzen:** Mobility Pricing muss in der Lage sein, Verkehrsspitzen wirksam zu brechen. Damit soll die Verkehrsinfrastruktur gleichmässiger ausgelastet werden.
2. **Stärkung des Verursacherprinzips:** Das Verursacherprinzip muss verstärkt zum Tragen kommen. Grundsätzlich sollen die Verkehrsteilnehmer entsprechend der Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und entsprechend der Nachfrage ihre Mobilitätskosten bezahlen.
3. **Vermehrter Einbezug von Informations- und Kommunikationstechnik (ICT):** ICT macht es möglich durch intelligente Steuerung des Mobilitätsverhaltens sowie durch die effiziente Integration und Kombination aller vorhandenen Mobilitätsangebote die Kapazität der bestehenden Infrastrukturen zu erhöhen (bspw. Echtzeitinformationen, kommunizierende Fahrzeuge, Vermeidung von "Handorgel-Staus", digitale Autobahnen usw.).

**JA, ABER nur unter folgenden Rahmenbedingungen:**

1. **Klare Zielkaskade:** Primär soll Mobility Pricing auf die effizientere Nutzung der bestehenden Verkehrsnetzinfrastruktur ausgerichtet sein. Sekundär soll Mobility Pricing ein Instrument zur Deckung der intern und externen Kosten der Mobilität sein.
2. **Pay-as-you-use:** "Wer fährt bezahlt" – leistungsbezogene Abgaben, welche örtlich, zeitlich und sachlich differenziert sind, sollen implementiert werden.
3. **Transparenz:** Bezüglich der Kosten für Nutzer, der Finanzflüsse und Datenverwendung soll Transparenz geschaffen werden.
4. **Keine Quersubventionierung:** Mobility Pricing darf auf keinen Fall dazu verwendet werden, einen Verkehrsträger zulasten eines anderen zu finanzieren, um so z.B. eine Belastung des Schwerverkehrs zugunsten des Personenverkehrs oder eine Belastung des Strassenverkehrs zugunsten des Schienenverkehrs zu bewirken.

5. **Staatsquotenneutral und zweckgebunden:** Durch Mobility Pricing generierte Einnahmen sind durch den Abbau bestehender Steuern und Abgaben zu 100% zu kompensieren.
6. **Intermodalität:** Ein Mobility Pricing muss verkehrsträgerübergreifend ausgestaltet sein – d.h. Personen- **und** Güterverkehr auf Strasse **und** Schiene.
7. **Modellvariante Gebiet – kein Ausweichverkehr generieren:** Mobility Pricing soll (nach erfolgreichen Pilotversuchen) in der ganzen Schweiz (Nationalstrassen, Agglomerationen, übrige Strassen) gleichzeitig eingeführt werden. Einführung in einzelnen, verkehrsüberlasteten Regionen würde zu Abgrenzungsproblemen, Ungleichbehandlungen und zu Wettbewerbsverzerrungen führen.
8. **Unabdingbare flankierende Massnahmen:** Es ist zu berücksichtigen, dass in der Folge von durch Mobility Pricing induzierten Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Gesellschaft (Ausdehnung der Arbeitszeiten, veränderte Stundenpläne an Schulen und Universitäten etc.) auch flankierende Massnahmen eingeleitet werden müssen, wie eine Flexibilisierung der Ladenöffnungszeiten sowie der erlaubten Transport- und Anlieferungszeiten. Auch müssen neue Arbeitszeitmodelle gefördert werden. Nur so können die erforderlichen Voraussetzungen geschaffen werden, damit sich die Verkehrsströme der Spitzenzeiten überhaupt nach vorne bzw. hinten verteilen können.
9. **Keine weiteren Restriktionen gegen den Detailhandel:** Mobility Pricing darf keinesfalls dazu verwendet werden, die bereits heute bestehenden, ausgesprochen problematischen Rahmenbedingungen des Schweizer Detailhandels weiter zu verschlechtern. Das heisst konkret: Keine Benachteiligung des Einkaufsverkehrs in der Schweiz, keine Förderung des Einkaufstourismus.

Die IG DHS bedankt sich für die Berücksichtigung ihrer Anliegen und steht Ihnen für weitere Informationen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



**Bernhard Metzger**

Präsident  
Arbeitsgruppe Güterverkehr IG DHS



**Thomas Mahrer**

Mandatsleiter  
Arbeitsgruppe Güterverkehr IG DHS

**Beilage:**

- Fragebogen zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing.

## Antworten IG DHS zum Fragekatalog Mobility Pricing

### 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)?

JA, das Ziel ist zweckmässig konkretisiert.

Primär muss Mobility Pricing die Verkehrsspitzen brechen:

- Mit Mobility Pricing sollen verkehrsübergreifend Verkehrsspitzen gebrochen und eine gleichmässiger Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen erreicht werden. Nicht mehr und nicht weniger!
- Für den Detailhandel ist die Versorgungssicherheit der Schweizer Bevölkerung mit Waren via Verkaufsstellen entscheidend. D. h. dementsprechend müssen auch die Verkehrsinfrastrukturen so ausgelegt sein, dass zeitgerecht beliefert werden kann.
- Aufgrund der Übernutzung der Verkehrsinfrastrukturen (v. a. der Strasse) fallen Staukosten in der Logistik an, welche die Transporte signifikant verteuern. Vor diesem Hintergrund ist eine gleichmässiger Auslastung der Verkehrsinfrastruktur zu begrüssen.

Sekundär soll Mobility Pricing die internen und externen Kosten der Mobilität decken:

- Die durch Mobility Pricing erzielten Einnahmen müssen staatsquotenneutral verwendet werden. Das heisst, dass parallel zu den neuen Einnahmen alle bestehende Mobilitätsabgaben abgebaut werden (bspw. Autobahnvignette und Mineralölsteuer/-zuschlag etc.).
- Aber auch die externen Kosten wie Lärm, Luftbelastung usw. müssen in einem Mobility Pricing System berücksichtigt und internalisiert werden. Bspw. heisst das, dass die Motorfahrzeuge in differenzierte Emissionsklassen eingeteilt werden.

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

-

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

- **"Pay as you use":** Die IG DHS befürwortet das Prinzip der leistungsbezogenen Abgaben. Wer fährt, soll örtlich, zeitlich und sachlich differenziert bezahlen. Die IG DHS regt an, die Internalisierung der (externen) Kosten als Teil des "Pay as you use"-Prinzips aufzunehmen. Darunter ist zu verstehen, dass beispielsweise die Halter von schweren Fahrzeugen die entsprechend höheren Abnutzungskosten an der Infrastruktur tragen müssen, oder dass auch die externalisierte Umweltbelastung wie Lärm-, Luft-, und Abwasserbelastung beim Pricing mit einbezogen wird.
- **Kompensation:** Prinzip wird befürwortet. Für die IG DHS ist es entscheidend, dass ein Mobility Pricing staatshaushaltsneutral ausgestaltet wird. Der (schrittweise) Ausbau der Tarifgestaltung muss dazu führen, dass gleichzeitig die anderen nationalen (und evtl. kantonalen) Abgaben und Steuern (schrittweise) abgeschafft werden. Die durch Mobility Pricing generierte Einnahmen sind durch den Abbau bestehender Steuern und Abgaben zu 100% zu kompensieren.
- **Verteilungswirkung/Sozialpolitische Ausgestaltung:** Bei diesem Grundprinzip ist zu hinterfragen, inwiefern damit das Ziel des Spitzenbrechens überhaupt erreicht werden kann.
- **Intermodalität:** Die Idee, dass Verkehrsrelationen intermodal betrachtet und die Preisgestaltung entsprechend auch verkehrsträgerübergreifend abgestimmt werden, ist zu befürworten. Jedoch lehnt die IG DHS dieses Prinzip in der vorliegenden Form ab. In dieser fehlt die Aussage, dass es zu keinen Quersubventionen zwischen den Verkehrsträgern (Schiene vs. Strasse) oder Verkehrsteilnehmenden (Personen- vs. Güterverkehr) kommt bzw. kommen darf. Die Beträge, welche als Einnahmen in einem Bereich eines Verkehrsträgers anfallen, sollen auch für die Infrastruktur in ebendiesem Bereich bzw. Verkehrsträger eingesetzt werden.
- **Modularer Aufbau:** Die IG DHS lehnt einen modularen Aufbau in der vorgeschlagenen Form ab (Ausweitung auf Kantone). Mobility Pricing soll gleich von Beginn weg in der ganzen Schweiz (Nationalstrassen, Agglomerationen, übrige Strassen) eingeführt werden (vorbehältlich erfolgreicher vorangehender Pilotversuche). Eine Einführung in einzelnen, verkehrsüberlasteten Regionen würde zu Abgrenzungsproblemen, Ungleichbehandlungen und zu Wettbewerbsverzerrungen führen.
- **Datenschutz:** Dieses Prinzip wird befürwortet. Der Detailhandel ist sensibilisiert was den Datenschutz anbelangt und begrüsst eine gesetzliche Regelung des Umgangs mit den Daten. Die Daten, welche ein Mobility Pricing aus systematischen Überlegungen erheben muss, sind sensible Daten und brauchen darum einen geeigneten Schutz.
- **Transparenz:** Die IG DHS befürwortet dieses Prinzip. Nur wenn die Verkehrsteilnehmer die unterschiedlichen Preise sehr niederschwellig abfragen und die Mittelverwendung überprüfen können, wird das System in der breiten Bevölkerung akzeptiert. Auch für die Langlebigkeit des Systems Mobility Pricing ist es ausserdem essentiell, dass der Verkehrsteilnehmer transparent informiert wird, nur in diesem Falle fühlen die Nutzer sich fair bezahlt und nicht ausgenutzt. Es braucht folglich Transparenz bezüglich der Kosten für Nutzer, der Finanzflüsse und der Datenverwendung.
- **Flankierende Massnahmen:** Es ist zu berücksichtigen, dass in der Folge von durch Mobility Pricing induzierten Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Gesellschaft (Ausdeh-

nung der Arbeitszeiten, veränderte Stundenpläne an Schulen und Universitäten etc.) auch flankierende Massnahmen eingeleitet werden müssen, wie eine Flexibilisierung der Ladenöffnungszeiten sowie der erlaubten Transport- und Anlieferungszeiten. Auch müssen neue Arbeitszeitmodelle gefördert werden. Nur so können die erforderlichen Voraussetzungen geschaffen werden, damit sich die Verkehrsströme der Spitzenzeiten überhaupt nach vorne bzw. hinten verteilen können.

- **Interoperabilität des Schweizer System innerhalb Europas:** Ein Mobility Pricing in der Schweiz muss für grenzüberschreitende Verkehre niederschwellige, praktische Lösungen finden. So, dass diese ohne grossen Aufwand weiterhin möglich sind. Ausserdem muss eine Lösung auch EU-konform sein, d.h. im Ausland gemeldeten Verkehrsteilnehmenden dürfen nicht höhere Beiträge verrechnet werden.
- **Keine weiteren Restriktionen gegen den Detailhandel:** Mobility Pricing darf keinesfalls dazu verwendet werden, die bereits heute bestehenden, ausgesprochen problematischen Rahmenbedingungen des Schweizer Detailhandels weiter zu verschlechtern. Das heisst konkret: Keine Benachteiligung des Einkaufsverkehrs in der Schweiz, keine Förderung des Einkaufstourismus.

### 3. Wie beurteilen Sie die Vollständigkeit der morphologischen Kasten für:

#### a) die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.1)?

Ja, vollständig.

#### b) die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.3)?

Ja, vollständig.

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

#### a) die Strasse

##### Pricing Objekt (Wo wird bepreist?)

Die IG DHS lehnt es ab, dass zu Beginn nur das Nationalstrassennetz (1. und 2. Klasse) in das Mobility Pricing miteinbezogen werden sollen. Stattdessen soll gleich von Beginn, das gesamte Schweizer Strassennetz als Pricing Objekt dienen.

- Durch den Einbezug des gesamten Schweizer Strassennetzes werden unerwünschte Ausweichfahrten verhindert.
- Die Einführung der LSVA hat gezeigt, dass es praktisch machbar ist, ein Pricing System grossflächig einzuführen.
- Die über 2000 Verkaufsstellen der Mitglieder der IG DHS sind in der gesamten Schweiz verteilt, deren rechtzeitige Belieferung (Versorgungssicherheit!) in Zukunft nur sichergestellt ist, wenn das gesamte Strassennetz vom Mobility Pricing erfasst wird.

- Eine schrittweise Ausweitung des vom Mobility Pricing erfassten Netzes ist jedes Mal mit politischen Diskussionen verbunden.

### **Pricing Subject (Was wird bepreist?)**

Die IG DHS ist mit dem vorgeschlagenen Pfad einverstanden.

### **Tarifgestaltung**

Die IG DHS ist mit dem vorgeschlagenen Pfad grossmehrheitlich einverstanden.

- Es ist richtig, dass erst in einem zweiten Schritt eine zeitliche Differenzierung eingeführt werden soll, allerdings muss diese zusätzlich durch eine örtliche Differenzierung ergänzt werden. Dies wird auch im Konzeptbericht angedeutet ("zu Randzeiten eine Km-Abgabe und zu Hauptverkehrszeiten und/oder an neuralgischen Stellen ein Km-Zuschlag erheben").
- Die Einführung der zeitlichen und örtlichen Differenzierung soll zeitnah erfolgen, da erst durch diese die Spitzen zumindest teilweise gebrochen und somit auch erste Resultate erzielt und eine Bewegung in Richtung Zielsetzung erreicht werden kann.
- Die IG DHS erachtet es als sinnvoll, dass zu einem späteren Zeitpunkt auch das Gewicht und die Emissionsstufe Teil des Mobility Pricings sind, da schwere Fahrzeuge einen höheren Fahrbahnverschleiss verursachen. Folglich sollen diese einen angemessenen Beitrag an die höheren Instandhaltungskosten leisten. Gleich verhält es sich mit der Emissionsstufe: Eine Kompensation über die Mineralölsteuer führt zu günstigeren Treibstoffpreisen. Damit fällt der Anreiz ein verbrauchsarmes Fahrzeug zumindest teilweise weg. Dem muss mit nach Emissionsklassen differenzierten Abgaben entgegengewirkt werden.

### **Kompensation**

Die IG DHS ist mit dem Pfad einverstanden.

### **Erfassungstechnik**

Die IG DHS ist mit dem Pfad einverstanden.

### **b) die Schiene**

Die IG DHS äussert sich nicht zum Entwicklungspfad des Personenschienenverkehrs. Wie im Begleitschreiben erwähnt, muss der Schienengüterverkehr in das Mobility Pricing mit einbezogen werden. Dementsprechend ist das Trassenpreissystem zielorientiert auszubauen.

## 5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für

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

### Modellvariante Netz A

**Vorteile:**

- Minimale Verkehrsabnahme
- Erster Schritt in Richtung Mobility Pricing

**Nachteile:**

- Ausweichverkehr
- Keine zeitliche und örtliche Differenzierung
- Schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis: Hohe Systemkosten, kleiner Nutzen (leichte Verkehrsabnahme, Abschaffung Vignette)

**Fazit:**

Die IG DHS lehnt die Modellvariante Netz A ab.

### Modellvariante Netz B

**Vorteile:**

- Wahrscheinliche Verkehrsabnahme zu Hauptverkehrszeiten an neuralgischen Punkten
- Tatsächliches Mobility Pricing auf Nationalstrassen

**Nachteile:**

- Ausweichverkehr rund um neuralgische Punkte
- Mittelmässiges Kosten-/Nutzenverhältnis

**Fazit:**

Die IG DHS lehnt die Modellvariante Netz B ab, da diese das vorgeschlagene Ziel nur auf den Nationalstrassen erreicht und zu Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz führt.

### Modellvariante Zone-Netz-Zone A

**Vorteile:**

- Wahrscheinliche Verkehrsabnahme zu Hauptverkehrszeiten an neuralgischen Punkten
- Tatsächliches Mobility Pricing auf Nationalstrassen

**Nachteile:**

- Ausweichverkehr rund um neuralgische Punkte auf untergeordnetem Strassennetz, da kein Km-Zuschlag in Agglomerationen
- Wettbewerbsverzerrender Effekt, durch Zonen

**Fazit:**

Die IG DHS lehnt die Modellvariante Zone-Netz-Zone A ab, da diese das vorgeschlagene Ziel nur auf den Nationalstrassen erreicht und zu Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz führt.



### Modellvariante Zone-Netz-Zone B

**Vorteile:**

- Wahrscheinliche Verkehrsabnahme zu Hauptverkehrszeiten an neuralgischen Punkten
- Tatsächliches Mobility Pricing auf Nationalstrassen und in Zonen
- Kein oder nur sporadischer Ausweichverkehr

**Nachteile:**

- Wettbewerbsverzerrender Effekt, durch Zonen
- Ungleiche Belastung Stadt/Land

**Fazit:**

Die IG DHS lehnt die Modellvariante Zone-Netz-Zone B ab, weil sie zu Wettbewerbsverzerungen führt.

### Modellvariante Gebiet

**Vorteile:**

- Umfahrungs- bzw. Ausweichverkehr von kostenpflichtigen Bereichen wird verhindert
- Grundsatz des "pay as you use" wird konsequent umgesetzt
- Die zeitliche Differenzierung erlaubt es, Spitzen wirksam zu brechen
- Keine bzw. nur geringe regionale Verteilwirkung

**Nachteile:**

- politische Umsetzbarkeit
- keine vergleichbaren Systeme

**Fazit:**

Die IG DHS begrüsst die Modellvariante Gebiet. Aus Sicht der IG DHS stellt dies die Start- und Endversion eines Mobility Pricings für die Schweiz dar (vergleiche LSVA).

#### b) die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

Die IG DHS äussert sich nicht zum Personenschienenverkehr. Wie eingangs erwähnt, muss der Schienengüterverkehr in das Mobility Pricing mit einbezogen werden.

## 6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

### a) die Strasse?

Die IG DHS beurteilt von den fünf vorgeschlagenen Varianten die Hauptvariante 2 (Modellvariante Gebiet) als zielführendste, da sie gegenüber den übrigen Varianten erhebliche Vorteile aufweist:

- Umfahrungs- bzw. Ausweichverkehr von kostenpflichtigen Bereichen (Modellvariante Netz A/B; Modellvariante Zone-Netz-Zone A/B) wird verhindert.
- Grundsatz des "pay as you use" wird konsequent umgesetzt.

- Die zeitliche Differenzierung erlaubt es, Spitzen wirksam zu brechen.
- Ein Gebietsmodell, welches die gesamte Schweiz miteinbezieht, bringt keine bzw. nur geringe regionale Verteilwirkungen mit sich.
- Es entstehen keine Wettbewerbsverzerrungen, sofern der Einkaufsverkehr nicht mit spezifischen Restriktionen belegt und damit der Einkaufstourismus gefördert wird.

Der grösste Nachteil an Hauptvariante 2 ist aus Sicht der IG DHS die politische Umsetzbarkeit bzw. die Akzeptanz der Lösung in der Bevölkerung.

**b) die Schiene?**

-

**7. Wo sehen Sie Stärken/Schwächen der für Sie zielführendsten Modellvariante (vgl. Frage 6) für ihr Umfeld**

Siehe oben.

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

Folgende Risiken gilt es zu beachten:

- **Mobility Pricing bleibt staatsquotenneutral:** Aufgrund einer möglichen geringen Zielerreichung des Zielauftrags des Mobility Pricing, die Verkehrsspitzen zu brechen, könnte Mobility Pricing ausgebaut werden. In diesem Fall könnten sich die Gütertransporte für die Logistik des Detailhandels verteuern und damit würde die Konkurrenzfähigkeit des Schweizer Detailhandels weiter geschwächt. Ebenso könnte sich die Mobilität für die Konsumenten verteuern, was in grenznahen Gebieten zu einer weiteren Zunahme des Einkaufstourismus und damit zum Rückgang des BIP und der Arbeitsplätze führen würde.
- **Infrastrukturdesign zur Einnahmenmaximierung:** Es muss unbedingt vermieden werden, dass aufgrund des Finanzierungsbedarfs der Verkehrsinfrastruktur, ebendiese so designt wird, dass die Einnahmen maximiert werden und nicht der Verkehrsfluss. Dies ist insbesondere dadurch zu verhindern, dass die Infrastrukturplanung in enger Absprache mit der Wirtschaft gemacht wird.
- **Langsame Implementierung:** Es ist zu verhindern, dass es eine sehr lange Übergangszeit gibt, in welcher Mobility Pricing nur partiell besteht und dadurch neben den bestehenden Steuern und Gebühren auch das Mobility Pricing administrativen Aufwand auf Seiten des Bundes und der Kantone und auf der Seite der Unternehmen anfallen.
- **Verzögerungen beim Abbau von Gebühren und Steuern sind zu vermeiden:** Sobald das Mobility Pricing eingeführt wird, sollten im gleichen Schritt auch die entsprechenden Abgaben und Steuern abgebaut werden. Längere Aufrechterhaltung von Steuern und Abgaben und Verzögerungen bei der Abschaffung ebendieser sind unbedingt zu vermeiden. Die Bevölkerung muss spüren, dass tatsächlich auch eine finanzielle Entlastung da ist, wenn ich mich mit meinem Mobilitätsverhalten verändere.

- **Einzelne Verkehre sollten nicht unverhältnismässig teuer werden:** Eine andere Befürchtung ist, dass gewisse Verkehre unverhältnismässig teuer werden, da sie in einer Zeit der Verkehrsspitzen anfallen, aber aus organisatorischen Überlegungen nicht zu einem anderen Zeitpunkt getätigt werden (z.B. Hin- und Rückfahrt der Belieferung von Frischprodukten und Mitnahme von Recycling-Abfällen). Dies könnte die Preise für eben solche Produkte erhöhen.

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

Die IG DHS begrüsst Pilotversuche. Diese sind ein hilfreicher Test, aus welchem für die schweizweite Umsetzung wichtige Erkenntnisse gewonnen werden können. Beispiele wären eine Pilotregion wie Genf oder Zürich. Ohne solche erfolgreich abgeschlossenen Versuche darf Mobility Pricing nicht eingeführt werden.

Achtung: Ein Pilotversuch führt zwangsläufig zu Wettbewerbsverzerrungen, da Mobility Pricing in diesem Fall nur in einer bestimmten Region oder Zone eingeführt wird. Folglich muss dieser zeitlich beschränkt sein und nach einer vorgegebenen Zeitspanne im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes entweder mit der Einführung von Mobility Pricing auf die ganze Schweiz ausgedehnt werden oder aber der Pilotversuch muss wieder eingestellt 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?

Ein reines Lenkungssystem mit Rückerstattungen schätzt die IG DHS als nicht zielführend ein: Ein solches Lenkungssystem scheint problematisch zu sein für Verkehrsteilnehmer, welche nicht aus der Schweiz kommen und dadurch Schwierigkeiten mit der EU zu verursachen. Dieses reine Lenkungssystem stellt auch eine zusätzliche administrative Last dar.

## 11. Weitere Bemerkungen?

Weiterentwicklungen und Konkretisierungen des Konzepts sollten gemeinsam mit der Wirtschaft erarbeitet werden. Stellungnahmen und Hearings alleine dürften bei der Komplexität des Unterfangens dafür nicht ausreichend sein.