



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Doris Leuthard
Kochergasse 10
3003 Bern

Glarus, 8. September 2015

Vernehmlassung i. S. Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz (Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing)

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

1. Wie beurteilen Sie die Zielsetzung der "verkehrsträgerübergreifenden Brechung von Verkehrsspitzen und der besseren und gleichmässigeren Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen" für Mobility Pricing?

Der Kanton Glarus als klassischer Pendlerkanton kennt die Problematik der überlasteten Verkehrsträger sehr gut. Das Ziel, Verkehrsspitzen zu brechen, ist deshalb unseres Erachtens richtig gewählt. Den Weg dazu sehen wir aber weniger über preisliche Massnahmen, sondern über eine Bekämpfung der zu Grunde liegenden Ursachen. Unsere pendelnde Kantonsbevölkerung hat keine Wahl, als zu den Hauptverkehrszeiten unterwegs zu sein. Durch das Mobility Pricing werden die Randregionen überdurchschnittlich belastet und die Standortattraktivität weiter vermindert.

Die Mittel aus dem Mobility Pricing müssten zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur auf den betroffenen Strecken verwendet werden.

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

Wir sind mit den Grundprinzipien einverstanden. Insbesondere den Prinzipien Kompensation und Datenschutz gilt es aus unserer Sicht starke Beachtung zu schenken. Aber auch die sozialpolitische Ausgestaltung möchten wir hervorheben, ist doch zu bedenken, dass auch weniger zahlungskräftige Verkehrsnutzer wie bspw. Schüler und Studenten täglich aus dem Kanton Glarus hinaus und wieder zurück pendeln.

3. Wie beurteilen Sie die Vollständigkeit der morphologischen Kasten?

Wir beurteilen die morphologischen Kasten als vollständig. Um Missverständnissen vorzubeugen, regen wir an, anstelle des verwendeten Begriffs „Schiene / öffentlicher Verkehr“ ausschliesslich den Begriff „öffentlicher Verkehr“ zu verwenden.

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

Wir können dem Vorgehen zustimmen.

5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten?

Wir beurteilen die Modellvarianten grundsätzlich als vollständig. Bei der Modellvariante öV-Netz sollte zwischen Pendlerverkehr, Freizeitverkehr und touristischem Ausflugsverkehr unterschieden werden, da die verschiedenen Segmente unterschiedliche Preismodelle bedingen.

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste?

Bei der Strasse bevorzugen wir die Hauptvariante 2 (flächendeckend zeitlich differenziert), da diese eine landesweite Gleichbehandlung ermöglicht. Bei der Schiene bevorzugen wir die Modellvariante öV-Netz, da diese dem Kunden den Zugang zum gesamten öffentlichen Verkehr erleichtert.

7. Wo sehen Sie Stärken/Schwächen der für Sie zielführendsten Modellvariante (Vgl. Frage 6) für Ihr Umfeld?

Die Stärken/Schwächen der von uns favorisierten Modellvarianten sind im Konzeptbericht umschrieben und müssen in einem nächsten Schritt konkretisiert werden.

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

Die Akzeptanz für Mobility Pricing ist eine grosse Herausforderung. Mobility Pricing muss mit einer hohen Transparenz bezüglich der Tarife und einer weitgehenden Information der betroffenen Personen eingeführt werden.

Mit Bezug auf die Antwort auf Frage 1 und 2 sind zudem flexible Arbeits- und Unterrichtszeiten ein zentraler Erfolgsfaktor für ein Mobility Pricing. Sollen mit dem Mobility Pricing nicht einfach die Randregionen ein weiteres Mal benachteiligt werden, ist es zentral, die Ursachen auch mit weiteren Massnahmen zu bekämpfen und Handlungsspielräume zu schaffen.

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

Um die Wirkungen eines Mobility Pricing vollständig beurteilen zu können, müssen Pilotprojekte den OV und den MIV umfassen. Pilotversuche in kleinerem Rahmen sind dort zweckmässig, wo es um besondere Fragestellungen geht. Wir erwarten vom Bund die übergeordnete Koordination und Unterstützung sowie die Übernahme der Systemführerschaft in konzeptioneller und technologischer Hinsicht.

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?

Diese Idee lehnen wir ab. Wir sprechen uns klar für eine haushaltsneutrale Umsetzung im Sinne von Grundprinzip II. aus. Um die nötigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur täti-

gen zu können, werden die Fahrkosten sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene zukünftig steigen. Von einer zusätzlichen, künstlichen Aufblähung ist deshalb abzusehen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Genehmigen Sie, hochgeachtete Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat



Rolf Widmer
Landesstatthalter



Hansjörg Dürst
Ratsschreiber

E-Mail an: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

versandt am: **09. Sep. 2015**