



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommu-
nikation UVEK
Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Luzern, 01. September 2015

Protokoll-Nr.: 1034

Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing: Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strassen und Schiene in der Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 27. Mai 2015 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Kantonsregierungen ein, zum Entwurf des Konzeptberichts „Mobility Pricing: Ansätze und Lösungen von Verkehrsproblemen für Strassen und Schiene in der Schweiz“ Stellung zu nehmen.

Im Namen und Auftrag des Regierungsrats teile ich Ihnen mit, dass der Kanton Luzern das Konzept Mobility Pricing grundsätzlich begrüsst. Es ist unbestritten, dass der Verkehr auf Strasse und Schiene in den kommenden Jahren weiterhin zunehmen wird. Eine entsprechende Vorbereitung auf diese anstehenden Herausforderungen ist sicherlich sinnvoll. Ihre Fragen beantworten wir wie folgt:

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

Mobility Pricing ist eine der möglichen Massnahmen mit Blick auf das Ziel die Verkehrsspitzen zu brechen, um eine gleichmässigeren Auslastung der Verkehrsinfrastruktur zu erreichen.

Offen ist, ob mit Mobility Pricing vor diesem Hintergrund der Durchbruch gelingt, zumal das Potenzial von Mobility Pricing aus politischen Gründen (Eingriff des Staates in das Nutzungsverhalten Privater) regelmässig nicht vollständig ausgeschöpft wird. Der entscheidende Punkt ist die Ausgestaltung der Preise und dabei vor allem die Preisdifferenz zwischen Haupt- und Nebenverkehrszeit. Weiter hängt die Wirksamkeit davon ab, ob überhaupt die Möglichkeit besteht, zu einem anderen Zeitpunkt die Verkehrsinfrastruktur in Anspruch zu nehmen, was durch flexiblere Arbeitszeiten, Schulbeginn usw. beeinflusst wird. Schliesslich ist die Höhe des Preises entscheidend dafür, ob eine lenkende Wirkung erzielt werden kann. Die Gefahr besteht, dass viel Energie in ein neues Instrument investiert wird, dabei aber wiederum keine steuernden Möglichkeiten zur Verfügung stehen, weil dafür nötige Massnahmen keine politischen Mehrheiten finden.

Heute treten Verkehrsspitzen vor allem in der Agglomeration auf. Wird durch das Mobility Pricing die Mobilität in der Agglomeration zu teuer oder wird eine Modellvariante Zone-Netz-Zone für die Strasse und eine Modellvariante Zone für die Schiene gewählt, welche nicht flächendeckend ist, kann es sein, dass Mobility Pricing wieder die Zersiedelung fördert, da Standorte direkt ausserhalb der Agglomerationszone ohne Mobility Pricing aufgrund der tieferen Mobilitätskosten attraktiver werden.

Grundvoraussetzung ist immer auch die Sicherstellung der Finanzierung des Verkehrssystems. Nur damit kann das Grundprinzip "Pay as you use" richtig umgesetzt werden. Beim MIV und beim öV zeichnen sich für die Zukunft bei allen Beteiligten – Bund, Kanton und Gemeinden – Engpässe ab. Dieser Herausforderung ist seitens des Bundes in jedem Fall die zumindest gleiche Bedeutung beizumessen.

Wir begrüssen das Bekenntnis des Bundes, künftig mit einem neuen Instrument seine Verkehrspolitik weiter umzusetzen. Dabei sind aber auch neue technologische Möglichkeiten einzubeziehen, wie Mobilitätssteuerung betrieben werden kann.

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

Die Grundprinzipien sind vollständig und decken die relevanten Themenbereiche ab, besonders die Intermodalität und das Prinzip "Pay as you use". Die Intermodalität ist wichtig, damit alle Verkehrsträger nach dem gleichen Grundsatz belastet werden, da sonst die Akzeptanz und auch eine mögliche Lenkung nicht gegeben sind. Die Ausführungen sind aber sehr allgemein gehalten. Es fehlen konkrete Aussagen etwa im Hinblick auf die Zielsetzung "Verkehrsspitzen brechen".

Das Prinzip "pay as you use" ist für das Mobility Pricing von grosser Relevanz, da dadurch die grösste Lenkung des Mobilitätsverhaltens erreicht werden kann. Prinzipien schränken die Ausgestaltung des Mobility Pricings eher ein und können kontraproduktiv sein. Die zwei Grundprinzipien Kompensation und Verteilungswirkung verhindern, dass die Preisdifferenzen genügend gross werden, um eine Lenkung zu erreichen. Weiter kann das Grundprinzip der Transparenz je nach Ausgestaltung sehr schwierig werden, denn je differenzierter die Preise sind, desto schwieriger ist es, diese verschiedenen Preise transparent und übersichtlich zu kommunizieren. Daher könnte die Wirkung des Mobility Pricings durch zu viele Grundprinzipien eingeschränkt werden.

Schliesslich vermissen wir Aussagen zum Eigenfinanzierungsgrad des Verkehrssystems. Welchen Anteil leisten zukünftig die Benutzer bzw. die Allgemeinheit?

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

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

Der morphologische Kasten ist vollständig.

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

Der morphologische Kasten ist vollständig.

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

a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1)?

Der Entwicklungspfad startet aus unserer Sicht zu spät. Der erste Schritt ist die Einführung der technischen Mittel, damit Mobility Pricing möglich wird. Diese sollten jedoch nur eingeführt werden, wenn klar ist, dass Mobility Pricing umgesetzt wird. Es macht wenig Sinn, diese Technik voranzutreiben, solange der politische Rückhalt unklar ist. Denn ein Grossteil der dafür anfallenden Kosten müsste wohl auch unter dem Stichwort „Mobility Pricing“ mitfinanziert werden. Daher gehört die Einführung der technischen Mittel in den Entwicklungspfad.

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

Auch hier ist der erste Schritt die Einführung der technischen Mittel. Eine Umsetzung von Mobility Pricing ohne die technischen Mittel würde nur die Komplexität und den Zugang zum öffentlichen Verkehr erschweren. Daher sollte auch hier der Entwicklungspfad um die erste Stufe (Einführung der technischen Mittel) ergänzt werden. Erst dann macht es wohl Sinn, die öV-Karte zum BIBO weiterzuentwickeln.

5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:

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

Bei allen Modellvarianten ausser der Version 6.1.5 stellt sich das Problem des Ausweichverkehrs, wobei dessen Ausmass stark von der preislichen Ausgestaltung abhängt. Daher ist die letzte flächendeckende Modellvariante die zielführendste. Wird eine nicht flächendeckende Variante gewählt, könnte der unerwünschte Effekt der Zersiedelung, je nach preislicher Ausgestaltung, stärker sein. Diese Ungleichheit zwischen Stadt/Land würde bei der Finanzierung des Verkehrssystems und der politischen Akzeptanz zu Problemen führen.

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

Das Linienpricing passt nicht zu den heutigen Tarifstrukturen. Im Hinblick auf die Finanzierung des Gesamtsystems und die Akzeptanz ist die Modellvariante "öV-Netz" gegenüber der Modellvariante "öV-Zone" zu bevorzugen. Insgesamt sind die Modellvarianten zum komplexen öV-System aber noch wenig fassbar.

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

a. die Strasse?

Die Modellvariante Gebiet (6.1.5), da sie flächendeckend die ganze Schweiz umfasst.

b. die Schiene?

Die Modellvariante öV-Netz (6.2.3), da sie nicht nur flächendeckend die ganze Schweiz abdeckt, sondern auch für den gesamten öffentlichen Personenverkehr und alle schienengebundenen Verkehrsmittel gilt.

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

Die Stärke beider Varianten ist es, dass alle davon betroffen sind, es keine Ausweichmöglichkeit gibt und dadurch der höchste Lenkungseffekt entsteht. Weiter führen schweizweit flächendeckende Modellvarianten weniger zu einer Zersiedelung. Die Schwächen der Modellvarianten sind die Komplexität und Transparenz sowie der erwartete Kostensprung für Pendler mit GA und solche, die keine zeitliche Ausweichmöglichkeit haben. Da solche Personen eine grosse Anspruchsgruppe darstellen, ist je nach preislicher Ausgestaltung mit grossem Widerstand zu rechnen. Weiter sind der Velo- und der Güterverkehr Schiene vollends ausgeklammert und es fehlen auch hier Aussagen zur Sicherstellung der Finanzierung des Verkehrssystems.

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

Die Einführung des bevorzugten, komplexen Systems Mobility Pricing ist technisch und administrativ anspruchsvoll. Entwicklungen im technischen Bereich verlaufen rasant, sie sind deshalb auch rasch wieder veraltet.

Die grösste Herausforderung wird aber die Ausgestaltung der Preise sein. Dabei muss der Zielkonflikt zwischen der Akzeptanz und der lenkenden Wirkung von Mobility Pricing möglichst tief gehalten werden. Die Akzeptanz hängt direkt von der Höhe, der Preisspanne und der Preisgestaltung ab, im Gegenzug kann die lenkende Wirkung von Mobility Pricing durch die Preisdifferenzierung und das Gültigkeitsgebiet erhöht werden. Weiter muss das System für alle einfach und verständlich sein.

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

Im Zusammenspiel verschiedener Module muss technisch teilweise Neuland betreten werden. Aus diesem Grund und im Hinblick auf die Akzeptanz ist ein Pilotprojekt zweckmässig und wohl auch zwingend.

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?

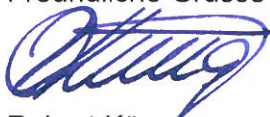
Dem Weg der Kompensation ist der Vorzug zu geben. Durch die pauschale Rückerstattung der Lenkungsabgabe wird die Akzeptanz der Lenkungsabgabe gesenkt. Wenn der Rückerstattungsbetrag für den Einzelnen zu klein ist, stellt sich die Frage, ob der administrative Aufwand nicht unverhältnismässig wird.

11. Weitere Bemerkungen?

Wichtig ist die verbindliche Umsetzung durch den Bund, sobald politische Mehrheiten gefunden sind. Mit Pilotprojekten (z.B. in Innenstädten) sind Erfahrungen zu sammeln. Zudem ist die Bereitstellung der technischen Mittel finanziell zu fördern (z.B. BIBO im öV). Konkrete weitere Schritte fehlen in der Vorlage.

Wir bitten Sie, unsere Antworten zu berücksichtigen und danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Robert Küng
Regierungsrat