



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

8. September 2015

**Vernehmlassung zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing,
Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 27. Mai 2015 haben Sie uns eingeladen, zum ENTWURF Konzeptbericht Mobility Pricing Stellung zu nehmen. Wir kommen dieser Aufforderung gerne nach.

Der Konzeptbericht soll als Grundlage für eine gesellschaftliche und politische Diskussion und zur Entscheidungsfindung betreffend Mobility Pricing dienen. Der Bericht ist aus unserer Sicht systematisch aufgebaut und stellt eine gute Auslegeordnung dar. Er weist unserer Meinung nach jedoch noch Lücken auf, welche im Hinblick für eine Entscheidungsfindung zu schliessen sind.

Der Bericht beinhaltet zudem keinen Auftrag für eine spätere Umsetzung. Für die notwendige künftige Vertiefung erscheint es uns wichtig, dass diese in Abstimmung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden erfolgt.

Gemäss dem Konzeptbericht sollen mittels Mobility Pricing die Verkehrsspitzen in den Hauptverkehrszeiten gebrochen und eine gleichmässiger Auslastung der Verkehrsinfrastruktur - sowohl strassen- als auch schienenseitig - erreicht werden. Wir nehmen zur Kenntnis, dass mit Mobility Pricing für die Mobilität insgesamt nicht mehr, sondern anders bezahlt werden soll, d.h. heute bestehende Abgaben ersetzt, jedoch keine neuen zusätzlichen Abgaben erhoben werden sollen. Ziel des Mobility Pricing ist somit nicht die langfristige Neuordnung der Verkehrsfinanzierung.

Der Konzeptbericht lässt offen, wie stark die Preise zwischen Spitzen- und anderen Zeiten ausdifferenziert werden müssten, damit ein Mobility Pricing trotz allen beruflichen und gesellschaftlichen Zwängen, die zu Hauptverkehrszeiten führen, eine Wirkung entfalten könnten. Wir vermissen somit grundsätzliche konzeptionelle Aussagen zum Pricing-Konzept und dessen Wirkung, insbesondere Aussagen zur Ausdifferenzierung der Preise und den entsprechenden Auswirkungen (Elastizitäten). Auch werden die mit einem Mobility Pricing verbundenen sozialen Auswirkungen lediglich gestreift.

Als Risiko erachten wir, dass Mobility Pricing u.a. auch zu „Verlierern“ führen wird: Wer Weg und Zeitpunkt nicht bestimmen kann, wird nichts zur Entlastung beitragen und zudem finanziell

bestraft. Insbesondere dem Gewerbe, welches sich nach den Kundenbedürfnissen richten muss, drohen damit erhebliche Nachteile. Ebenso denjenigen Berufstätigen, welche keine Freiheiten bezüglich der Wahl ihrer Arbeitszeiten haben. Mobility Pricing darf nicht zu wirtschaftlichen Nachteilen führen. Ein Mobility Pricing muss zudem so ausgestaltet werden, dass nicht einzelne Regionen (z.B. ländlicher Raum) benachteiligt werden.

Es besteht die Gefahr, dass die Einführung von Mobility Pricing mit einem hohen technischen, administrativen und finanziellen Aufwand und damit einem ungenügenden Kosten/Nutzenverhältnis verbunden sein wird.

Zu den Fragen äussern wir uns ergänzend wie folgt:

1. *Wie beurteilen Sie die Zielsetzung der „verkehrsträgerübergreifenden Berechnung von Verkehrsspitzen und der besseren und gleichmässigeren Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen“ für Mobility Pricing?*

Die formulierten Ziele erachten wir als richtig. Insbesondere unterstützen wir den Grundsatz, dass Mobility Pricing verkehrsträgerübergreifend konzipiert werden soll. Der zugespitzte Kampf zwischen den beiden Verkehrsträgern gerät damit in den Hintergrund.

Wir teilen die Meinung, dass mit einem Mobility Pricing positive „Mitnahmeeffekte“ zu Gunsten der Umwelt resultieren können, wie z.B. Reduktion der Verkehrsemissionen durch die Verflüssigung des Verkehrs, Reduktion des Landverbrauchs durch Reduktion des Bedarfs nach Infrastrukturausbauten etc.. Die Mitnahmeeffekte können wesentlich verstärkt werden, wenn das Mobility Pricing auch die Aspekte des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung und der Lärmbekämpfung berücksichtigt. Die Bepreisung ist auf diese Aspekte auszudehnen.

2. *Wie beurteilen Sie die sieben Grundprinzipien hinsichtlich Relevanz und Vollständigkeit für Mobility Pricing?*

Den Katalog mit den sieben Grundprinzipien beurteilen wir als vollständig, die aufgeführten Grundprinzipien erachten wir als relevant. Insbesondere das Grundprinzip „pay as you use“, d.h. eine leistungsbezogene „Bepreisung“ der Mobilität sowie das Prinzip der Kompensation, d.h. dass mit Mobility Pricing nicht mehr, sondern anders für den „Mobilitätskonsum“ bezahlt werden soll (keine neuen Steuern), erachten wir als zentral.

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

- a) *die Strasse?*
- b) *die Schiene?*

Wir beurteilen die morphologischen Kasten unter Berücksichtigung folgender Ergänzungen als vollständig: Der Begriff Schiene wird im Bericht für den gesamten öffentlichen Verkehr angewendet. Dies kann zu Missverständnissen führen. Anstelle des Begriffes „Schiene“ sollte somit der Begriff „öffentlicher Verkehr“ angewendet werden.

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

- a) *die Strasse?*

Wir beurteilen den Grundsatz „von einfach zu komplex“ grundsätzlich als zweckmässig. Wie im Bericht festgehalten, weisen die einfachen Varianten (z.B. Beschränkung der Km-Abgabe auf Nationalstrassen) jedoch die grosse Schwäche auf, dass dabei Ausweichverkehr vom bepreisten Nationalstrassennetz auf das untergeordnete Netz entsteht, verbunden mit negativen und unerwünschten Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet.

b) die Schiene?

Auch für die Schiene erachten wir den Grundsatz „von einfach zu komplex“ als zweckmässig. Wir teilen die Meinung der Berichtsverfasser, dass die einfachen Varianten auch für die Schiene wesentliche Schwächen aufweisen (u.a. ungewollter Umwegverkehr). Somit sind die einfachen Modelle lediglich für Versuchsbetriebe geeignet.

5. *Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:*

a) die Strasse?

Auf dem Nationalstrassennetz verkehrt auch ein hoher Anteil des regionalen Individualverkehrs. Somit kann nur mit der Modellvariante „Gebiet: flächendeckend zeitlich differenziert“ unerwünschter Ausweichverkehr auf das untergeordnete Netz vermieden werden. Die Modellvarianten „Netz“ sowie „Zone-Netz-Zone“ führen voraussichtlich zu unerwünschtem Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz.

b) die Schiene?

Alle Modellvarianten stehen im Widerspruch zum Ziel, das heutige öV-Tarifsystem zu vereinfachen. Die Modellvariante „öV-Netz“ weist diesbezüglich gegenüber den anderen Varianten die geringsten Nachteile auf.

Eine Tariffdifferenzierung ist daher so vorzusehen, dass sich die Steuerung auf die Marktsegmente beschränkt, welche leicht steuerbar sind, ohne dass die Gefahr einer Abwanderung auf andere Verkehrsträger besteht.

Damit grundsätzlich schwach ausgelastete Linien durch ein Mobility Pricing nicht bestraft werden, sind die Preise zwingend nicht nur zeitlich sondern – wie im Konzeptbericht beschrieben – auch örtlich zu differenzieren.

Den Verzicht auf ein Mobility Pricing im Güterverkehr in Form der Abwälzung auf die Endkunden können wir nachvollziehen. Wir regen jedoch an, zu prüfen, ob die Trassenpreise für den Güterverkehr stärker nach Haupt- und Nebenverkehrszeiten zu differenzieren sind. Wir gehen dabei davon aus, dass dadurch ein Steuerungseffekt eintreten kann, der es ermöglicht, die gerade in den Hauptverkehrszeiten besonders knappen Streckenkapazitäten besser zu verteilen.

6. *Welche Modellvarianten beurteilen Sie als die zielführendste für:*

a) die Strasse?

b) die Schiene?

Wir beurteilen, unter Berücksichtigung der einleitend geäusserten Vorbehalte, für die Strasse die Variante „Gebiet: flächendeckend zeitlich differenziert“, für die Schiene die Variante „öV-Zone“ als die zielführendsten Modellvarianten.

7. *Wo sehen Sie Stärken/Schwächen der für Sie zielführendsten Modellvariante für Ihr Umfeld?*

a) Strasse

Der Kanton Solothurn wird in West-Ost-Richtung von der sehr stark belasteten Nationalstrasse A1 gequert. Damit besteht die Gefahr von Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz. Für die Modellvariante „Gebiet“ besteht das geringste Risiko, dass in den Hauptverkehrszeiten Verkehr auf das untergeordnete Strassennetz verlagert wird.

b) *Schiene*

Die Stärke der Modellvariante „öV Zone“ ist, dass sich die Effekte räumlich auf besonders betroffene Teilräume eingrenzen lassen, in denen eine Steuerung sinnvoll und zielführend ist.

Die Schwäche dieser Variante (wie im Übrigen der anderen aufgeführten Varianten auch) ist, dass alle in der entsprechenden Zone verlaufenden Fahrten mit höheren Preisen belegt werden. Gerade in der Gegenlastrichtung von in der Lastrichtung stark frequentierten Linien bestehen oft Kapazitätsreserven. Erhöhte Preise reduzieren die erwünschte Nachfragesteigerung.

Zudem wird in den Hauptverkehrszeiten die Mehrzahl der vom Kanton finanzierten Schülertransporte abgewickelt. Wenn sich auch die öV-Nutzung für die Schülertransporte verteuert, muss der Grossteil der Mehrkosten von der öffentlichen Hand übernommen werden, welche die Schülertransportkosten für Schulwege, welche weit oder beschwerlich sind, bis zur Sekundarstufe übernimmt.

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

Wir verweisen diesbezüglich auf unsere einleitenden Bemerkungen.

Als Risiko erachten wir im Weiteren die notwendigen Tariffdifferenzen. Soll Mobility Pricing eine Wirkung erzielen, sind deutliche, zeitliche Tariffdifferenzen notwendig, was zu sozialen Ungerechtigkeiten führen kann. Werden die Tariffdifferenzen „sozial“ ausgestaltet, verpufft eventuell die Wirkung von Mobility Pricing.

Dass in der Schweiz die Nutzung des öV im internationalen Vergleich einen „Spitzenplatz“ einnimmt, ist neben dem guten Angebot auch auf das übersichtliche Tariffsystem mit dem Generalabonnement und den Verbundabonnements mit vergleichsweise tiefen Eintrittsschwellen („Flat Rate“-Angebote) zurückzuführen. Dieser wesentliche Vorteil des öV-Systems Schweiz darf nicht durch (komplizierte) Tariffdifferenzierungen zunichte gemacht werden.

Bezüglich des Datenschutzes vermuten wir zudem ein breites Feld an Risiken, die zu beherrschen sind.

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

Pilotversuche können auch dazu dienen, theoretische Überlegungen frühzeitig zu validieren und die Diskussionen zu versachlichen. Streckenbezogenen Pilotversuchen auf der Nationalstrasse stehen wir jedoch aus den dargelegten Gründen (Verkehrsverlagerung auf das untergeordnete Netz) ablehnend gegenüber.

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 Vergünstigung bei den Krankenkassenprämien) zurückzuerstatten. Wie stehen Sie zu dieser Idee?*

Es ist zwingend darauf zu achten, dass die Mobilität nicht künstlich verteuert wird und dass die Einnahmen dem alleinigen Zweck des Baus und Unterhalts der Strassen- und Bahninfrastruktur dienen. Die Möglichkeit einer pauschalen Rückerstattung („Zweckentfremdung“) lehnen wir ab.

11. *Weitere Bemerkungen*

Wir verweisen auf unsere einleitenden Bemerkungen und bitten Sie, unsere Überlegungen im Rahmen der Weiterbearbeitung des Themas zu berücksichtigen.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns bestens.

Mit freundlichen Grüßen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES



Roland Heim
Landammann



Andreas Eng
Staatsschreiber