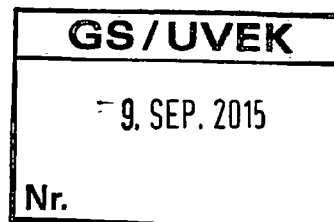


Regierungsrat des Kantons Schwyz

kantonschwyz 

6431 Schwyz, Postfach 1260

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
Frau Doris Leuthard  
Bundesrätin  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern



Schwyz, 1. September 2015

## Anhörung zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 27. Mai 2015 haben Sie uns gebeten, zum Entwurf des Konzeptberichts Mobility Pricing eine Stellungnahme abzugeben.

### Grundsätzliches

Der Regierungsrat begrüsst Massnahmen, die zu einer Verminderung des Verkehrswachstums und kostenintensiver Ausbauten der Verkehrsinfrastrukturen beitragen. Er befürwortet, den Lenkungsansatz Mobility Pricing zwecks gleichmässigerer Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen als mögliche Massnahme vertieft zu prüfen.

### Stellungnahmen zum Fragenkatalog

„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)?“

Die Erhebung von Abgaben für Infrastrukturbenutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr wird grundsätzlich als richtig erachtet. Die Zielsetzung, mit nutzungsbezogenen und zeitlich differenzierten Abgaben die Mobilitätsnachfrage zu Spitzenzeiten zu beeinflussen birgt nebst den im Konzeptbericht erwähnten Vorteilen jedoch auch Risiken, auf die im Rahmen der Fragestellungen eingegangen wird.

Der Ansatz, Mobility Pricing als einzige Massnahme zur Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage einzusetzen, greift für sich allein zu kurz. Zur Reduktion des Verkehrswachstums und der Verkehrsspitzen sind weitere Lenkungsmassnahmen vertieft zu prüfen, die dazu beitragen, Arbeitsplätze, Wohnraum und Freizeitaktivitäten vermehrt näher zusammenzuführen.

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

Mobilität ist heute preisgünstig. Leistungs- bzw. konsumabhängige, jedoch nicht zeitbezogene Abgaben können einen Beitrag dazu leisten, das Verkehrswachstum zu bremsen. Damit werden positive Effekte für Umwelt und Raum erreicht. Mit Mobility Pricing besteht die Möglichkeit, verbrauchsabhängige Anreize zur Verkehrsreduktion zu schaffen, die sich nicht primär nur auf die Spitzenstunden beschränken, sondern auch die Verkehrsnachfrage generell beeinflussen.

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

I: „Pay as you use“ als leistungsabhängiger Preis anstelle von indirekten Steuern, Abgaben und Einheitstarifen ist ein Schritt in die richtige Richtung. Die tageszeitliche Benutzungsgebühr sollte jedoch nur geringfügig variieren. Im öffentlichen Verkehr ist das erfolgreiche System des einfachen und freien Zugangs weiterhin sicherzustellen, d.h. es sollen weiterhin sämtliche Verbindungen mit regulären Fahrausweisen spontan und ohne Reservationspflicht benutzt werden können.

II: Ein Modell, das mittels Kompensation nicht zu höheren durchschnittlichen Mobilitätskosten führt, wird als mehrheitsfähig eingestuft. Eine generelle Verteuerung der Mobilitätskosten hingegen würde eine grössere Lenkungswirkung erzielen und könnte dazu genutzt werden, die benötigten Mittel für Infrastrukturunterhalt und -ausbauprogramme (FABI, NAF usw.) bereitzustellen. Die politische Akzeptanz einer Verteuerung der Mobilitätskosten wird jedoch als fraglich eingestuft.

III: Der sozialpolitischen Ausgestaltung von Mobility Pricing ist hohe Priorität einzuräumen.

IV: Eine Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bezüglich vergleichbaren Grundsätzen und Kostenfairness wird als unabdingbar eingestuft. Mit der Regulierung der Abstimmung kann der Modalsplitt massgeblich beeinflusst werden.

V: Ein modularer Aufbau wird begrüsst.

VI: Die vorgeschlagene Regelung des Datenschutzes wird begrüsst.

VII: Transparenz und Nachvollziehbarkeit des Systems sind wichtige Faktoren zur Akzeptanz.

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

*„a) die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.1)?“*

Der morphologische Kasten „Strasse“ ist detailliert ausgearbeitet und kann in Anbetracht der Vielzahl von sinnvollen Elementen zur Preisgestaltung im Strassenverkehr als vollständig betrachtet werden.

*„b) die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.3)?“*

Der morphologische Kasten enthält eine Vielzahl von sinnvollen Elementen zur Preisgestaltung. Hingegen fehlen beim öffentlichen Verkehr die zur Transportkettensteuerung notwendigen Elemente „Angebotsgestaltung“ und „Fahrplanabfrageoptionen“, um Reisewege über hochbelastete Zentren wie Zürich, Bern usw. zu vermeiden und durch die vermehrte Benutzung von schwächer frequentierten Nebenlinien zu einer gleichmässigeren Auslastung der Infrastruktur beizutragen. Es wird deshalb angeregt, den morphologischen Kasten um eine weitere Zeile „Transportkettengestaltung“ mit den Elementen „Angebotsgestaltung Fahrplan“ und „Fahrplanabfrageoptionen nachfrage- und preisorientiert“ zu ergänzen.

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

*„a) die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1)?“*

Der Entwicklungspfad für den Bereich Strasse erscheint kohärent und zweckmässig. Er zeigt auf, welche Vor- und Nachteile die einzelnen Modelle für die Verkehrslenkung und damit für die Zielerreichung von Mobility Pricing haben.

*„b) die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?“*

Eine vollständige Einführung der Variante „öV-Linie“ mit verfeinerter, unterschiedlicher Preisstruktur für einzelne Züge erscheint aufgrund der Komplexität kurzfristig nur mit hohen Kosten und Anpassungen beim Rollmaterial für Bibo (Erfassungssystem Bi-in – be-out) usw. umsetzbar. Bei einer längerfristigen Umsetzung im Rahmen der Erneuerung der öV-Fahrzeuge fallen weit geringere Kosten an. Trotz längerem und komplexem Entwicklungspfad erscheint diese Variante am zielführendsten. Erst mit der automatisierten Erfassungsmöglichkeit der durch die Kunden tatsächlich beanspruchten Transportleistungen und nachträglicher Abrechnung können unterschiedliche Preise für einzelne Züge oder Busse umgesetzt werden.

Variante „öV-Netz“ betrifft sämtliche Transportunternehmen der Schweiz und beinhaltet die grösste Komplexität und die längste Umsetzungszeit. Sie enthält allerdings auch Nachteile gegenüber dem heutigen System.

Variante „öV-Zone“ erscheint leichter umsetzbar als „öV-Linie“, beinhaltet jedoch Lenkungsnachteile. So besteht die Gefahr, dass nicht primär nur die kapazitätskritischen Gefässe, sondern sämtlicher öffentlicher Verkehr zu bestimmten Zeiten innerhalb einer Zone verteuert wird. Dies könnte dazu führen, dass schwächer ausgelastete Züge oder Verbindungen auf weniger gefragten Strecken Passagierfrequenzen und Einnahmen verlieren, was nicht Ziel von Mobility Pricing sein soll.

Da ein differenziertes Mobility Pricing erst längerfristig umsetzbar ist, sollten zusätzlich kurzfristiger umsetzbare Massnahmen geprüft werden, die zur gleichmässigeren Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen beitragen. Dazu könnten Anpassungen von Arbeitszeitmodellen bei der Verwaltung oder Anpassungen an die Unterrichtszeiten der verschiedenen Schulen und Ausbildungsstätten gehören.

*„5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:“*

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

**1. Modellvariante Netz A: Nationalstrassen:**

Das Modell sieht eine allgemeine km-Abgabe für die Benutzung der Nationalstrassen vor und führt zu einem Systemwechsel von einer pauschalen zu einer nutzungsabhängigen Abgabe. Dieses Modell steht aber im Widerspruch zum Ziel von Mobility Pricing, die Verkehrsspitzen zu brechen, da keine zeitliche Differenzierung vorgenommen wird und damit höchstens eine minimale Reduktion des Verkehrsaufkommens erreicht werden kann.

**2. Modellvariante Netz B: Nationalstrassen zeitlich differenziert:**

Bei diesem Modell wird zusätzlich zu den km-Abgaben auf den Nationalstrassen zu den Hauptverkehrszeiten und/oder neuralgischen Stellen ein km-Zuschlag erhoben. Die Grundprinzipie „pay as you use“ wird somit erfüllt, was einen ersten Schritt zu einer leistungsbezogenen Abrechnung

darstellt. Mit diesem Modell können die Verkehrsspitzen zwar gebrochen, jedoch die gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastruktur nicht erreicht werden, da wohl ein Grossteil des Verkehrs auf das untergeordnete – nicht bepreiste – Strassennetz ausweicht.

### **3. Modellvariante Zone-Netz-Zone A: Nationalstrassen und Agglomerationen zeitlich differenziert (Hauptvariante 1):**

Zusätzlich zu der Bepreisung der Nationalstrassen (zeitlich differenziert), wird auf dem Strassennetz in den Agglomerationen zu Hauptverkehrszeiten ebenfalls ein km-Zuschlag erhoben. Dieses Vorgehen erscheint sinnvoll, da somit die heutigen Verkehrsprobleme dort angegangen werden, wo sie auftreten. Der Systemwechsel zu einer leistungsbezogenen Abrechnung im Sinne von „pay as you use“ wird erfüllt. Der Flatrate-Effekt (Bezahlung einer Leistung zu einem festen Preis, unabhängig von der tatsächlichen Dauer oder Häufigkeit der Nutzung) der pauschalen Abgaben von Vignette und Motorfahrzeugsteuer wird weitgehend eliminiert. Die Gefahr von Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz bleibt, womit das Ziel von Mobility Pricing die Verkehrsinfrastruktur gleichmässig auszulasten nicht ganzheitlich erfüllt ist.

### **4. Modellvariante Zone-Netz-Zone B: Nationalstrassen und Agglomerationen zeitlich differenziert:**

Zusätzlich zu der Bepreisung der Nationalstrassen (zeitlich differenziert) wird auf dem Strassennetz in den Agglomerationen zu Randzeiten eine km-Abgabe sowie zu den Hauptverkehrszeiten und/oder neuralgischen Stellen ein km-Zuschlag erhoben. Gleich wie bei der Modellvariante Zone-Netz-Zone A ist dieses Modell von Mobility Pricing räumlich begrenzt. Die Benutzung der Verkehrsinfrastruktur im Agglomerationsraum wird aber stärker bepreist.

### **5. Modellvariante Gebiet: flächendeckend zeitlich differenziert (Hauptvariante 2):**

Dieses Modell sieht für die Benützung aller öffentlichen Strassen eine km-Abgabe sowie zu Hauptverkehrszeiten und/oder an neuralgischen Stellen ein km-Zuschlag vor. Das Modell beschreibt die komplexeste und radikalste Form von Mobility Pricing. Alle Verkehrsteilnehmer werden landesweit gleichbehandelt und bepreist. Die Verkehrsspitzen können in diesem Modell voraussichtlich stark gebrochen und die Verkehrsinfrastruktur gleichmässig ausgelastet werden. Der Ausweichverkehr wird grösstenteils verhindert. Dieses Modell stellt einen kompletten Wechsel des bisherigen Verkehrsmodells in der Schweiz dar und wird um Akzeptanz in der Schweizer Bevölkerung ringen. Von den vorgestellten Modellen ist dieses das einheitlichste und fairste, wird aber grosse Veränderungen in verschiedenen Bereichen der Schweizer Bevölkerung mit sich bringen.

Zu den Modellvarianten 2, 3 und 4 ist anzumerken, dass die Grundprinzipien „Kompensation“ und „Verteilungswirkung/Sozialpolitische Ausgestaltung“ natürlich grosse Auswirkungen auf das soziale Leben der Mobilitätsnutzer haben. Insgesamt soll Mobilität zwar nicht mehr kosten, wird aber der Einzelfall betrachtet, kann davon ausgegangen werden, dass Mobilitätsnutzer von verkehrsintensiven Gebieten eine viel höhere Abgabe leisten müssen, um ihr Mobilitätsbedürfnis zu befriedigen, da sie beispielsweise zu einer bestimmten Zeit ihre Arbeit aufnehmen müssen und nicht flexibel sind. Dies wird auch zu demografischen Prozessen führen und es stellt sich die Frage, ob der Schweizer Bürger oder die Schweizer Bürgerin bereit ist, aufgrund der Mobilitätskosten den Wohnort dem Arbeitsort anzupassen und das soziale Umfeld zu einem gewissen Grad aufzugeben. Eine solche Variante wird der Schweizer Bevölkerung schwierig zu verkaufen sein.“

*„b) die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?“*

Grundsätzliches:

Die im internationalen Vergleich ausserordentliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ist durch einen einfachen und komfortablen Zugang mit entsprechenden Angebotsstrukturen (GA, Halbtax, Tarifverbund-Zonenabos) und vernetztem Fahrplanangebot begründet.

Zwei Drittel der Verkehrserträge werden mit Abonnementen generiert. Über die Hälfte aller erwachsenen Schweizer besitzt ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs. Wer ein Abo besitzt, nutzt es nicht nur zur Arbeit, sondern auch für Freizeitmobilität. Ein Pricing-Modell, das vor allem für die öV-Pendler zu höheren Preisen führt, gefährdet den Erfolg der Abonnemente und als Folge des Systems öV Schweiz.

Ein Einzelbillett ist heute unabhängig von Zugtyp oder Tageszeit gültig. Je nach Tageszeit unterschiedliche Regeltarife würden die flexible Nutzung stark einschränken, das System verkomplizieren und zu massivem Attraktivitätsabbau führen, mit negativen Folgen für den Anteil des öV am Modal-Split.

Zu den einzelnen Modellvarianten:

In der Modellvariante „öV-Linie“ werden auf bestimmten, stark belasteten Linienteilen und in Zeiten hoher Verkehrsbelastung höhere Tarife erhoben. Diese Variante sollte weiter differenziert werden, indem die höheren Tarife nicht auf Linienteilen generell, sondern nur oder differenziert, auf hochbelasteten Zügen/Bussen erhoben werden. Es wird als sinnvoll erachtet, dass einzelne, stark belastete Linienabschnitte bzw. einzelne Züge auf diesen Abschnitten nachfrageorientiert belastet werden, sodass die Möglichkeit besteht, das Reiseziel über andere, schwächer frequentierte Strecken oder weniger ausgelastete Züge auf der gleichen Strecke oder zu anderen Zeiten zu erreichen. Die Einführung einer solchen Variante ist nur möglich, wenn die effektive Benutzung automatisiert abgerechnet werden kann, sei dies „Prepaid“ oder mit späterer Rechnungsstellung.

Bei der Modellvariante „öV-Zone“ werden Fahrten sowohl auf stark- als auch auf schwachbelasteten Linien verteuert. Damit stehen für Mobilitätsnutzer, die nicht auf die Reise verzichten können, keine preisgünstigeren Alternativen (mit allenfalls geringerer Qualität) zur Verfügung. Diese Variante wird deshalb als nicht optimal beurteilt. Eine höhere Bepreisung einer Zone lediglich zu bestimmten Zeiten ist nur möglich, wenn die effektive Benutzung automatisiert abgerechnet werden kann, sei dies „Prepaid“ oder mit späterer Rechnungsstellung.

Die Modellvariante „öV-Netz“ kann als längerfristige Lösung in Betracht gezogen werden, sofern eine ausgewogene Ausgestaltung ohne die Aufgabe der weltweit einzigartigen öV-Stärken des bestehenden Systems (Gesamtsystem über alle Transportunternehmungen, freier Zugang, Flatrate) realisiert werden kann. Die Einführung einer solchen Variante ist ebenfalls nur möglich, wenn die effektive Benutzung automatisiert abgerechnet werden kann, sei dies „Prepaid“ oder mit späterer Rechnungsstellung.

*„6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:“*

*„a) die Strasse?“*

Die Hauptvariante „Gebiet: flächendeckend zeitlich differenziert“ ist für die Durchsetzung von Mobility Pricing das effizienteste und zielführendste Modell. Da Pilot- oder Referenzprojekte fehlen, muss die Umsetzung eines solchen Modells minuziös geplant werden.

*"b) die Schiene?"*

Eine ausdifferenzierte Modellvariante „öV-Linie“ wird den Varianten „öV-Zone“ und „öV-Netz“ vorgezogen. Es wird als sinnvoll erachtet, dass einzelne, stark belastete Linienabschnitte bzw. einzelne Züge auf diesen Abschnitten nachfrageorientiert belastet werden, sodass die Möglichkeit besteht, das Reiseziel über andere, schwächer frequentierte Strecken oder weniger ausgelastete Züge auf der gleichen Strecke zu erreichen. Ein höherer Tarif für eine Zonenbenützung kann dies nicht berücksichtigen.

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

*„a) die Strasse?“*

Die Hauptvariante „Zone-Netz-Zone A: Nationalstrassen und Agglomerationen zeitlich differenziert“ bietet die Möglichkeit, in einem räumlich begrenzten Gebiet die Auswirkungen von einer leistungsbezogenen Abrechnung im Sinne von „pay as you use“ zu analysieren und auszuwerten. Die Stärke dieses Systems ist sicherlich, dass nicht nur das Nationalstrassennetz betrachtet, sondern auch die Agglomerationsräume von verkehrsbelasteten Standorten miteinbezogen werden. Zudem erlaubt das Modell eine Weiterentwicklung zu einem flächendeckenden Modell, was die Umsetzung und Akzeptanz von Mobility Pricing erleichtern könnte. Mit der Einführung eines solchen flächendeckenden Modells (Hauptvariante 2) könnte der Systemwechsel von einer pauschalen zu einer leistungsbezogenen und für alle Schweizer und Schweizerinnen gleichen Mobilitätsabgabe vollzogen werden.

*„b) die Schiene?“*

Mit einer stärkeren tarifarischen Belastung *lediglich der betroffenen, starkfrequentierten Züge auf entsprechenden Abschnitten* wird eine Lenkung erzielt, ohne Mobilität generell verhindern oder zu grosse Nachteile entstehen zu lassen. Zugleich würden Auslastung und Kostendeckungsgrad der schwächer frequentierten Züge und Linien erhöht. Es ist von einer teilweisen Verlagerung von stark frequentierten Fernverkehrsleistungen auf weniger nachgefragte Regionalprodukte auszugehen. Für die Kantone als Besteller der Regionalverkehrsleistungen könnte dies als positiver Nebeneffekt zu einer Verminderung der Abgeltungen führen. Die Variante „öV-Linie“ könnte zeitlich isolierter umgesetzt werden als eine Zonen- oder Netzlösung, da nur Fahrzeuge für die betreffende Linie mit neuer Technologie ausgerüstet sein müssten. Die Umsetzung lediglich einzelner Linien in gestaffelten Zeiträumen könnte zwar kurzfristig zu Umwegverkehr führen, doch liesse sich ein Zonen- oder Netzsystem auf diese Weise „baukastenartig“ aufbauen, was die Realisierungsmöglichkeiten erhöht. Das Risiko allfälligen Umwegverkehrs während einer gewissen Zeitspanne wird im Vergleich zu den Vorteilen eines differenzierten Linienmodells und den etappierbaren Umsetzungsmöglichkeiten im Rahmen eines Gesamtsystems nicht als Hinderungsgrund eingestuft. Voraussetzung für eine Umsetzung ist jedoch nebst der Umrüstung der Fahrzeuge mit Bibi die Umgestaltung des schweizweiten Angebots und der Abrechnung mit einer Prepaid-Karte und der Swiss-Pass-öV-Karte.

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

Solange die Mehrheit der Schweizer Bevölkerung nicht frei die eigenen Arbeitszeiten bestimmen kann und aufgrund von räumlicher Zweiteilung von Wohnen und Arbeiten auf Mobilität zu bestimmten Zeiten angewiesen ist, führt eine Verteuerung der Mobilität zu Spitzenzeiten mehr zu höherer finanziellen Belastung der Mobilitätsteilnehmer als zu einer Entlastung der Verkehrsspitzen. Die Verhinderung oder der Zwang zu zeitlich anderer Mobilität kann zu negativen Auswirkungen auf gesellschaftliche Strukturen führen.

Zielführend für ein Abflachen des Verkehrsanstiegs erscheinen primär Massnahmen, die der weiteren räumlichen Zweiteilung von Wohnen und Arbeiten entgegenwirken und beitragen, Arbeitsplätze, Wohnraum und Freizeitaktivitäten vermehrt näher zusammenzuführen.

Eine Einführung von Mobility Pricing erscheint als eine mögliche Massnahme in einer Kette von weiteren Massnahmen denkbar, nicht jedoch als isolierte Einzelmassnahme.

Mobility Pricing lässt sich im öV ohne technische Innovationen wie Bibo nicht mit den zentralen Errungenschaften des öV vereinbaren. Eine Einführung ist somit nur langfristig möglich, ohne das System öV zu gefährden.

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

Grundsätzlich soll ein Mobility-Pricing-Pilotprojekt für Strasse und Schiene gleichzeitig realisiert werden. Pilotprojekte sind nötig, um verkehrsplanerische, technologische und ökonomische Erkenntnisse gewinnen zu können und um die politische Akzeptanz zu fördern.

Für einen Versuch im Strassenverkehr ist die Hauptvariante „Zone-Netz-Zone A: Nationalstrassen und Agglomerationen zeitlich differenziert“ am ehesten geeignet.

Im öffentlichen Verkehr können Pilotprojekte am einfachsten mit einer angepassten Variante „öV-Linie“ (siehe Frage 7b) umgesetzt 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?“*

Für eine Vermischung von Mobilitätsgebühren und anderen Kosten wie Krankenkassenprämien besteht inhaltlich kein Zusammenhang, was eine Rückerstattung via Vergünstigung der Krankenkassenprämien nicht als zweckmässig erscheinen lässt. Trotz den Lenkungseffekten eines Mobility Pricings werden punktuelle Ausbauten in bestehende Verkehrsinfrastrukturen weiterhin notwendig sein. Es ist deshalb zu prüfen, die Mittel einer allfälligen, zu den bestehenden Abgaben zusätzlichen, fahrleistungsabhängigen Abgabe in Unterhalt und funktionale Verbesserung von bestehenden Verkehrsinfrastrukturen zu reinvestieren.

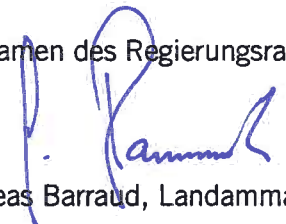
*„11. Weitere Bemerkungen?“*

Die gesellschaftlichen Auswirkungen von Mobility Pricing sollen sorgfältig geprüft werden. Anstelle einer primären Belastung während der Spitzenstunden sollte als Alternative ein Systemwechsel auf fahrleistungsabhängige Abgaben ohne zeitliche Differenzierung geprüft werden.

Zudem sollte Mobility Pricing nicht isoliert betrachtet werden. Wie unter Frage 8 bemerkt, hat die Mehrheit der Schweizer Bevölkerung nicht die Möglichkeit, frei über die eigenen Arbeitszeiten zu bestimmen. Neben Mobility Pricing sollten alternative Möglichkeiten eingehend geprüft und in das Konzept miteinbezogen werden, wie beispielsweise punktuelle Ausbauten des Schienen- und Strassennetzes mit entsprechenden Kosten-Nutzenrechnungen, inwieweit eine effizientere Schienennutzung möglich ist, eine punktuelle Prüfung, wo eine Verkehrsverlagerung und entsprechende Anreize in sinnvollem Mass angestrebt werden soll, Einflussnahme und Möglichkeiten der Gestaltung von Arbeitszeitmodellen (Stichwort Home Office, flexiblere Gestaltung) sowie Anpassung der Unterrichtszeiten.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und grüssen Sie.

Im Namen des Regierungsrates:

  
Andreas Barraud, Landammann



Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber

