



## Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 27. Mai 2015 haben Sie die Kantonsregierungen im Rahmen eines Anhörungsverfahrens eingeladen, zum Konzeptbericht Mobility Pricing Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen. Gerne nehmen wir dazu wie folgt Stellung:

#### **Einleitung**

Der Konzeptbericht soll als Grundlage für eine gesellschaftliche und politische Diskussion und für die Entscheidungsfindung zur Lösung anstehender Herausforderungen dienen. Er beinhaltet keinen Auftrag für eine spätere Umsetzung, zeigt aber mögliche Vorgehensweisen für eine denkbare spätere Umsetzung auf. Im Bericht wird primär dargelegt, was der Bundesrat unter Mobility Pricing versteht und welches Ziel er damit verfolgen will. In der Anhörung ersuchen Sie um die Beantwortung der folgenden Fragestellungen:

## Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing - Fragebogen

### 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 Zielsetzung ist zu eng formuliert. Wie im Bericht gut dargestellt wird, bestehen drei Hauptherausforderungen für Strasse und Schiene: Zunehmende Kapazitätsprobleme, steigende Kosten und zunehmende externe Effekte. Es ist nicht gerechtfertigt, die Zielsetzung einzig auf das Brechen der Verkehrsspitzen zu reduzieren. Das in Kapitel 2.1 erwähnte Risiko, dass mehrere Ziele zu Zielkonflikten führen könnten, ist durchaus positiv zu werten. Diese Konflikte bestehen tatsächlich. Es ist daher besser, sie auch klar zu benennen und in die Diskussion über Mobility Pricing einzubringen.

Aus ökonomischer Betrachtung sind eine effiziente Bewirtschaftung der Verkehrsinfrastrukturen und eine leistungsbezogene Bepreisung folgerichtig. Nebst dem Lenkungsziel mit Brechen der Verkehrsspitzen sollte die Zielsetzung mit Modal Split und Lösungsansätze im Langsamverkehr weiter ausgeführt werden. Ein zukünftiges Mobility Pricing muss aber Finanzierungsziele (ausreichende Finanzierung öV und Strasse) beinhalten, die im Bericht fehlen.

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

Da die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturnetze aufgrund stetig steigender Kosten und tendenziell abnehmender Einnahmen (Energieeffizienz, alternative Antriebe) mit den heutigen Finanzierungssystemen längerfristig nicht mehr gesichert ist, muss ein künftiges Mobility Pricing zwangsläufig auch die Finanzierungsfunktion sicherstellen. Zudem wird Mobility Pricing mit einem Finanzierungsziel in der öffentlichen und politischen Diskussion leichter zu vertreten sein, als nur mit einem Lenkungsziel.

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

Wir begrüssen das Grundprinzip I "pay as you use", da unmittelbar mit der Inanspruchnahme einer Leistung anfallende Kosten den grössten Einfluss auf im Alltag getroffene Mobilitäts-

entscheidungen entfalten. Die Intermodalität mit dem verkehrsträgerübergreifenden Ansatz mit Strasse und Schiene beurteilen wir als richtig. Im MIV wie auch im öV ist das Mobility Pricing so einfach wie möglich zu halten. Das Tarifwesen ist der Schlüssel zum öffentlichen Verkehr und sollte gegenüber von heute einfacher gestaltet werden. In Zusammenhang mit Grundprinzip IV "Intermodalität" ist zu beachten, dass der von Nutzenden heute als teurere Alternative zum MIV wahrgenommen wird, obwohl der mit dem Billettpreis pro Personenkilometer in Wahrheit niedriger ist. Um keine unerwünschten Verlagerungseffekte zwischen den Verkehrsmitteln zu erzeugen, ist daher die Wahrnehmung der Kosten bei der Bepreisung zu berücksichtigen.

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

#### **a) die Strasse (vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.1)?**

Aus unserer Sicht ist der morphologische Kasten vollständig.

#### **b) die Schiene (vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.3)?**

Der Begriff "Schiene" wird implizit für den ganzen öffentlichen Verkehr verwendet. Diese terminologische Ungenauigkeit kann zu Missverständnissen bei Begriffen und somit auch bei der Modellgestaltung und -beurteilung führen. Wir empfehlen, den Begriff "öffentlicher Verkehr" zu verwenden. Aus unserer Sicht fehlt noch unter "Wer bezahlt" ein allfälliger Beitrag "Dritte", die indirekt davon profitieren könnten oder ein grosses Interesse hätten. Beispielsweise Städte mit Entlastungsmassnahmen könnten analog Verkehrsverbünden mit Reduktion der Staukosten einen Beitrag zugunsten des öV wie schon heute leisten. Die Bezeichnung "Kunstbaute" wäre grammatikalisch richtig als "Kunstbauten" zu benennen.

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

#### **a) die Strasse (vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1)?**

Die genaue Definition der Strassen fehlt im Bericht. Welche Strassenabschnitte sind im Pricing Objekt "übrige Strassen" beinhaltet? Für den Kanton Uri und die Gemeinden sind Gemeindestrassen und Passstrassen aus Sicht eines Bergkantons in die Überlegungen miteinzubeziehen. Passstrassen kommen vorwiegend aus touristischen und saisonalen Gründen in den Fokus und sind in der Modellierung betreffend Verkehrsüberlastung im Speziellen zu beurteilen.



**b) die Schiene (vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?**

Die Modellvarianten "Schiene" sind aus unserer Sicht plausibel. In den Modellvarianten sind die Tarifverbünde aufzunehmen und abzubilden.

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

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

Die Zuordnungen der Felder zu den Varianten sind korrekt.

**b) die Schiene? (vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?**

Die Tarifgestaltung soll wie heute bei den Transportunternehmungen festgelegt werden. In den Agglomerationen mit Tarifverbünden müssen diese in die Prozesse wie heute einbezogen werden. In der Modellvariante fehlen aus unserer Sicht die Tarifverbünde.

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

**a) die Strasse?**

Aus unserer Sicht ein flächendeckendes Bepreisungssystem. Bei nicht flächendeckenden Systemen wie demjenigen der Hauptvariante 1 ist die räumliche Abgrenzung problematisch, weil negative Wirkungen in der Raum- und Siedlungsentwicklung entstehen können. Das Ziel muss deshalb trotz der Komplexität die Hauptvariante 2 (Gebiet) sein.

**b) die Schiene?**

Grundsätzlich ist die Modellvariante öV-Netz aus Sicht der Kundinnen und Kunden unterstützungswürdig und die zielführendste, weil die Spitzenbelastungen meist auf einem Netzausschnitt auftreten und sich nicht auf einzelne Linien beschränken. Andererseits gibt es in der Fläche kaum Spitzenbelastungen, die zu reduzieren sind. Mit der öV-Zone können gezielt schwerpunktmässig auftretende Spitzenbelastungen bearbeitet werden. Mit der öV-Zone als geografische Einheit wird auch der Sicherstellung der Transportketten (Bahn, Bus, Tram) Rechnung getragen. Wird nur eine einzelne Linie dem Mobility Pricing unterworfen, kann das zu unerwünschten Umwegfahrten führen und die Massnahmen des Mobility Pricing unterlaufen. In den Agglomerationen gelten jedoch andere Bedingungen, weshalb die Modellvariante "öV-Zone" anzuwenden wäre.

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

Ein Pricing ist im öffentlichen Verkehr einfacher durchzuführen, da bereits heute für die Fahrten Tarif- und Billettsysteme bestehen. Es darf jedoch nicht dazu führen, dass nur der öffentliche Verkehr aufgrund seiner besseren Voraussetzungen bepreist wird. Ziel von Mobility Pricing muss es sein, die Tarifierung zwischen den Verkehrsträgern aufeinander abzustimmen. Mit Mobility Pricing soll nicht mehr bzw. soweit wie möglich haushaltsneutral bezahlt werden.

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

Die grösste Herausforderung ist es, eine umfassende politische Akzeptanz für Mobility Pricing zu erreichen. Mobility Pricing muss mit einer hohen Transparenz bezüglich Tarife und einer weitgehenden Information der betroffenen Personen eingeführt werden. Dies erhöht die Akzeptanz und die Lenkungswirkung. Eine weitere Herausforderung wird darin bestehen, das Pricing so zu gestalten, dass die Verlagerung vom MIV zum öV weiter gefördert wird. Ein besonderes Augenmerk ist zudem auf die Gesamtkosten zu legen, die wegen Mobility Pricing nicht steigen dürfen. Im Weiteren darf die heutige Steuerung der Schaffung von Anreizen mit der Mineralölsteuer für verbrauchsarme Fahrzeuge nicht wegfallen, welche die Erneuerung der Fahrzeugflotte verlangsamen würde und dem Umweltschutz abträglich wäre.

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

Positiv. Damit können neue Verfahren und Methoden in der Praxis geprüft werden, um wichtige Erkenntnisse und die daraus notwendigen Schlussfolgerungen ziehen zu können. Dazu ist auch eine Überprüfung der sich laufend verändernden Ansätze möglich und es können wichtige Erfahrungswerte gesammelt 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?**

Das System sollte so einfach wie möglich gehandhabt werden. Zusätzliche Ausgaben einzuführen und wiederum Rückerstattungen zu ermöglichen, führen zu mehr Aufwand und würde

die Komplexität des Systems Mobility Pricing weiter erhöhen. Eine logisch nachvollziehbare Lenkung wird von der Kundin bzw. Kunden in der Regel akzeptiert. Grundsätzlich profitiert er/sie von neu frei werdenden Verkehrsfenstern, welche genutzt werden können.

## **11. Weitere Bemerkungen**

### Kapitel 7.8 Umwelt

Im Konzept fehlen uns im Kapitel 7.8 Umwelt weitere Ausführungen zu möglichen Auswirkungen auf die Umwelt. Heute bestehen bereits zahlreiche Vergleiche zwischen Strasse und Schiene, welche in der Wirkung zur Umweltbelastung aufgezeigt werden könnten.

### Kapitel 9.2 Rechtliche Aspekte Schiene

Für die Tariffestlegung sind die Transportunternehmungen zuständig. Das BAV nimmt dabei die Aufsichtsfunktion für Tarifintegration und Tarifgleichheit wahr. Im Kapitel 9.2 und Anhang II Tariffestlegung wurde die nicht zu unterschätzende Rolle des Preisüberwachers und seine Funktion weder behandelt noch aufgezeigt. Mit "Kontrollfunktion des Preisüberwachers im Service public" gilt es, die wichtigen volkswirtschaftlichen und sozialen Anliegen auch in Zukunft sicherzustellen und in die Überlegungen miteinzubeziehen.

### Anhang I: Modellparameter Strasse

In einigen Kantonen (z. B. Luzern) bestehen bereits gesetzliche Verpflichtungen für die Mitfinanzierung von öffentlichen Verkehrsleistungen für Bauten und Anlagen mit grossem Publikumsverkehr. Eine schweizweit einheitliche Regelung und Gleichbehandlung würde einerseits eine optimale Verkehrssteuerung sicherstellen, auf der anderen Seite zusätzliche Finanzierungsbeiträge schaffen. Der öV minimiert Anzahl Fahrzeuge, Anzahl Staustunden und eine Senkung des Parkraumbedarfs.

## **Fazit**

Seitens der KÖV und der Kantone wird seit Jahren mehr Nutzerfinanzierung gefordert. Aus unserer Sicht müssen die Einstiegshürden des öffentlichen Verkehrs so niedrig wie möglich sein. Das Konzept verfolgt im Grundsatz diese beiden Ansprüche. Wichtig ist, dass der öffentliche Verkehr gegenüber dem MIV konkurrenzfähig bleibt. Mobility Pricing soll schlussendlich zu einer Lenkung zugunsten des öV führen bzw. zu einer Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Ein gut funktionierendes Verkehrssystem ist für die Schweizer



und kantonale Volkswirtschaft von grösster Bedeutung. Die Gewährleistung eines reibungslosen Verkehrsflusses wirkt somit fördernd auf das Wirtschaftswachstum, weshalb die Thematik Mobility Pricing unbedingt weiter zu bearbeiten ist.

### Nächste Schritte

Der Bericht zeigt nicht auf, wie die Diskussion auf Basis des bis Ende 2015 vom Bundesrat zu beschliessenden Berichts weitergeführt werden soll. Das weitere Vorgehen des Bunds und die vom Bund angedachte Rolle der Kantone und Gemeinden müssen zwingend aufgezeigt werden. In der weiteren Umsetzung empfehlen wir die öffentlichen Verkehrsverbände direkt miteinzubeziehen. Vor allem in Bezug zu den komplexen Tariff Fragen wie auch politische Steuerung sind die führenden und kompetenten Organisationen gefragt.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 8. September 2015



Im Namen des Regierungsrats

Frau Landammann

Der Kanzleidirektor

  
Dr. Heidi Z'graggen

  
Roman Balli