

Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
3003 Bern  
[aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

Luzern, 10. September 2015

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

Gerne nehmen wir im Rahmen der Anhörung zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing  
wie folgt Stellung und bedanken uns für diese Möglichkeit.

**1. Grundsätzliches**

**Mobility Carsharing begrüsst neue verkehrspolitische Impulse**, um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu sichern sowie verursachergerecht zu verteilen und der Verkehrsüberlastung entgegenzuwirken. Um die künftigen Herausforderungen in der Mobilität in der Schweiz wie z.B. das Erreichen von Kapazitätsgrenzen oder das Wachstum in der Mobilitätsnachfrage zu meistern, sind alle Optionen miteinzubeziehen und zu prüfen. Wir unterstützen den Bundesrat daher in seiner Aussage, dass längerfristig ein neues Finanzierungsmodell für Strasse und Schiene zu prüfen ist, das nicht nur die notwendigen Einnahmen auf lange Sicht generiert, sondern auch die Mobilität im Sinne einer ökonomisch effizienten und ökologisch nachhaltigen Nutzung der Netzkapazitäten beeinflusst. Dabei könnte Mobility Pricing eine der Möglichkeiten sein, um auf die genannten Herausforderungen adäquat zu reagieren. Deshalb ist die nun angestossene gesellschaftliche und politische Diskussion sehr zu begrüßen.

## 2. Grundprinzipien Kompensation und Pay as you use

Mobility Carsharing **begrüss**t das Grundprinzip, dass mit einem allfälligen Mobility Pricing an der Finanzierungsarchitektur bzw. -struktur von Strasse und Schiene sowie des allgemeinen Bundeshaushalts nichts verändert werden soll. Es ist wichtig, dass für eine allfällige verstärkte leistungsbezogene Finanzierung insgesamt nicht mehr bezahlt wird. Dass die Finanzierung vermehrt verursachergerecht verteilt werden soll, ist **zusätzlich begrüssenswert** und daher unterstützt Mobility Carsharing das Grundprinzip „Pay as you use“. Dieses Verursacherprinzip spiegelt sich bereits heute im Mobility-Carsharing-Modell.

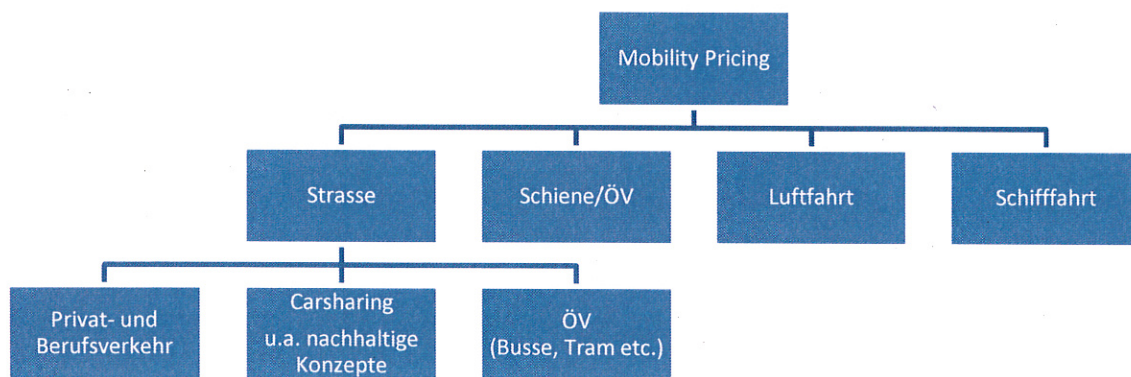
## 3. Grundprinzip Intermodalität

Das Grundprinzip der **Intermodalität** wird von Mobility Carsharing sehr **positiv beurteilt**. Mobility Carsharing begrüsst, dass der motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Verkehr nach vergleichbaren Grundsätzen bepreist werden sollen. Dabei stützen wir den Ansatz, dass für Kostenfairness zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und deren Mobilitätsleistungen zu sorgen ist. Richtig und wichtig finden wir dabei, dass die Spezifika der Verkehrsträger berücksichtigt werden sollen. Eben diese Spezifika sollten aber auch bei der Beurteilung von Carsharing hinsichtlich des „Pricings“ zwingend einfließen.

Mobility Carsharing spricht sich dafür aus, dass Mobility Pricing umfassend – das heisst **auf allen Verkehrsmitteln sowohl im Privatverkehr wie auch im öffentlichen Verkehr** – angewendet wird. Allerdings spricht sich Mobility Carsharing für eine **Differenzierung der Belastung** aus. Die positiven Effekte von Carsharing könnten forciert werden, wenn Carsharing im Sinne einer Spezialregelung belohnt wird, indem Carsharing von einer allfälligen Mobility-Pricing-Abgabe befreit resp. bei differenzierter Belastung gemäss den erwünschten Spezifika behandelt wird. Die verschiedenen Verkehrsmittel könnten dabei aufgrund ihrer Ressourcen-, Raum- und Energieeffizienz unterschiedlich belastet werden. Damit könnten sowohl die Effizienzziele erreicht wie auch mittels Anreizen die Entlastung der Verkehrsspitzenzeiten zusätzlich unterstützt werden. Eine Befreiung resp. Differenzierung des Carsharings würde in einem Mobility-Pricing-System den richtigen monetären und ideellen Anreiz setzen, dass weiterhin und vermehrt Personen vom Privatauto auf Carsharing-Angebote wechseln und dadurch zusätzliche gewollte Lenkungswirkung generieren. Damit könnten auch gute Voraussetzungen für die kombinierte Mobilität geschaffen werden, welche ein wichtiges Element für eine nachhaltige Weiterentwicklung der Mobilität ist.

Es lohnt sich daher, bei der Ausgestaltung eines Mobility Pricing-Systems diese Ansätze (Befreiung/Differenzierung) zu prüfen.

In folgender Grafik wird das Beispiel eines Differenzierungssystems gemäss Ressourcen-, Raum- und Energieeffizienz ersichtlich, bei dem nicht nur Strasse und Schiene/öffentlicher Verkehr als Kategorien betrachtet, sondern auch nachhaltige Konzepte wie bspw. Carsharing als eigene Kategorie berücksichtigt werden. Zudem kann dieser Ansatz auch auf die Luftfahrt und die Schifffahrt angewandt werden.



#### 4. Spezifische Betrachtung aus Sicht Carsharing

Dank Carsharing werden bereits heute Stosszeiten entlastet, Kapazitätsengpässe entschärft, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kosten eingespart sowie den Kunden die Kosten verursachergerecht aufgeführt. Carsharing-Nutzer bewegen sich energieeffizienter als Privatautobesitzer und daher sollte dieses Verhalten auch weiterhin unterstützt und die Carsharing-Nutzer in einem allfälligen künftigen Mobility Pricing-System belohnt werden. Dies umso mehr, weil Carsharing bereits heute Teillösungen für die im Konzeptbericht genannten drei Hauptherausforderungen (z.B. S.8-10) bietet: **dank Carsharing können Kapazitätsprobleme eingedämmt, steigende Kosten reduziert und somit externe Effekte minimiert werden!**

Bei der Einführung von neuen Konzepten wie Mobility Pricing ist es daher wichtig, die positiven Implikationen bestehender Instrumente wie Carsharing resp. generell kombinierte Mobilität zu berücksichtigen. Carsharing entschärft bereits heute die Mobilitätsproblematik und unterstützt die angestrebten Ziele im Verkehrsbereich. Deshalb sollten **Anreize** für den Umstieg vom Privatauto zum Carsharing **geprüft werden**, um von den damit verbunden positiven Effekten zu profitieren. Möglichkeiten für Anreize bestehen in Form einer **Befreiung** des Carsharings vom Mobility Pricing oder in Form einer **Differenzierung** der Belastung des Mobility Pricing bei verschiedenen Verkehrsmitteln.

Gerne möchten wir auf die Dringlichkeit dieser Überlegungen mit Nachdruck verweisen, da sich im gesamten Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing keine einzige Passage über die



kombinierte Mobilität oder Carsharing befindet. Dabei ist es doch sehr wichtig, dass bereits bestehende positive und erwünschte Wirkungen der kombinierten Mobilität resp. Carsharing innerhalb eines Mobility-Pricing-Modells nicht erodieren, sondern vielmehr noch verstärkt werden. Dazu darf das Carsharing nicht unter dieselbe Kategorie fallen wie die Personenwagen des motorisierten Individualverkehrs, sondern sollte in einer speziellen Kategorie unter Berücksichtigung der Vorzüge behandelt werden. Carsharing ist vom Prinzip eher mit dem öffentlichen Verkehr oder mit Taxis vergleichbar als mit Privatautos, denn Carsharing wird bewusster genutzt (dann wenn man's braucht), die Fahrzeuge stehen allen zur Verfügung und sie werden immer von verschiedenen Personen genutzt. **Daher sollte Carsharing innerhalb eines Mobility-Pricing-Systems hinsichtlich dieser spezifischen Merkmale bepreist werden.** Ansonsten besteht die Gefahr, dass Carsharing als Verkehrsmittel an Attraktivität verliert, denn bei Zunahme der variablen Kosten nimmt die relative Attraktivität von Carsharing ab.

## 5. Gründe für spezielle Anreize für Carsharing

Im Folgenden zusammenfassend eine **Auflistung von Argumenten**, welche innerhalb eines Mobility-Pricing-Systems **für eine Prüfung von speziellen Anreizen für das Carsharing** sprechen:

- Carsharing-Nutzer pendeln nicht mit dem Fahrzeug zur Arbeit und tragen zur Belastung der Strassen zu Spitzenzeiten wenig bei.
- Carsharing-Nutzer fahren pro Jahr beinahe die Hälfte weniger mit dem Auto als Privatautobesitzer<sup>1</sup> und reduzieren dadurch den Ausbaubedarf der Strassenverkehrsinfrastruktur.
- Carsharing-Nutzer benötigen weniger Autos pro Person als Privatautobesitzer (1 Mobility-Auto ersetzt 9 bis 10 Privatautos). Die für Parkplätze notwendige Fläche wird dadurch reduziert.
- Die Carsharing-Nutzung verändert das Mobilitätsverhalten: Mobility-Kunden sind nach Beitritt -27% weniger mit dem MIV unterwegs, dafür +12% mehr mit dem öffentlichen Verkehr und mit anderen Verkehrsmitteln wie z.B. dem Velo oder zu Fuss<sup>2</sup>. Dies ist aufgrund der dadurch tieferen externen Kosten und des tieferen Energieverbrauchs politisch und gesamtwirtschaftlich wünschenswert.
- Carsharing-Fahrzeuge stehen grundsätzlich allen Mitgliedern der Gesellschaft zur Verfügung und werden immer von verschiedenen Personen genutzt. Carsharing-Nutzer setzen das Auto bewusst ein, dann wenn es gebraucht wird. Carsharing ist vom Prinzip

---

<sup>1</sup> Gemäss Mikrozensus (2010), Bundesamt für Statistik

<sup>2</sup> Evaluation Carsharing (2012), Interface Politikstudien Forschung Beratung

Mobility Genossenschaft

Gütschstrasse 2 – Postfach – 6000 Luzern 7

[www.mobility.ch](http://www.mobility.ch) – [info@mobility.ch](mailto:info@mobility.ch)

eher mit dem öffentlichen Verkehr oder mit Taxis vergleichbar als mit Privatautos und sollte daher innerhalb eines Mobility Pricing-Systems auch wie diese behandelt werden.

- Carsharing ist u.a. attraktiv, weil die Fixkosten geteilt und die variablen Kosten verursachergerecht verrechnet werden. Wenn die variablen Kosten zunehmen, nimmt die relative Attraktivität von Carsharing gegenüber dem Privatauto ab.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme und danken für die wohlwollende Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

**Mobility Genossenschaft**



Viviana Buchmann

Geschäftsführerin



Sonja Roos

Leiterin Strategische Projekte