

Zentralvorstand

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Mühlestrasse 2  
3063 Ittigen

St. Gallen, 31. August 2015 be

## **Vernehmlassung Konzeptbericht Mobility Pricing**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Einladung, am Vernehmlassungsverfahren zum Konzeptbericht Mobility Pricing teilzunehmen. Aufgrund der Zielsetzung unseres Vereines nehmen wir nur Stellung zu den Themen und Fragen, die die Schiene betreffen. Wir nehmen gerne Stellung zu den im Fragebogen aufgelisteten Punkten:

### **1. Zielsetzung der Brechung von Verkehrsspitzen**

Nach der Meinung von Pro Bahn könnte Mobility Pricing zwar durchaus erwünschte Beiträge zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs erbringen. Aber die Zielsetzung greift deutlich zu wenig weit. Die Spitzen am Morgen und Abend würden durch Mobility Pricing kaum gebrochen, weil die meisten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer keinen grossen Spielraum in der Wahl der Fahrzeit haben. Der Beginn der Arbeitszeit oder der Schulbeginn liesse sich nur wenig schieben und würde fast in jedem Fall in die peak hours fallen. Das Brechen der seit Jahren ansteigenden Pendlerzahlen und Pendlerdistanzen erfordert Massnahmen, die über Mobility Pricing hinausgehen.

Da viele Arbeitsplätze in den städtischen Zentren liegen und viele Leute dorthin pendeln, sind zwei Ansätze wichtig: Arbeitsplätze sind langfristig in Subzentren zu verlegen. Dort ist noch Wohnraum vorhanden oder einkommensgünstig zu erstellen. Oder die Wohnbauförderung in den Städten oder nahe an den Städten ist zu fördern, damit langfristig die Pendlerdistanzen kürzer werden.

Weiter sind Arbeits- oder Unterrichtsformen zu fördern, die weniger Fahrten erfordern. Also wo immer möglich ein intensives Fördern von Home Office und Universitäts- und Schulunterricht über Internet.

### **2. Grundprinzipien**

Diese Grundprinzipien mögen in vielen Bereichen richtig sein. Beim historisch gewachsenen System des öffentlichen Verkehrs wären diese sieben Punkte aber das Ende der Pauschalabonnements von Halbtax und GA. Gemäss Aussagen von fast allen politischen Akteuren denkt aber niemand ernsthaft daran, diese populären Abonnemente abzuschaffen. Erst mit der Einführung von BiBo oder einem ähnlichen System könnte das leistungsabhängige pricing eingeführt werden. Diese Leistungsabhängigkeit soll aber nach der Meinung von Pro Bahn nur die zurückgelegten Distanzen, nicht aber die Tageszeit umfassen. Andernfalls wäre dies das Ende des Offenen Systems, was einen grossen Anteil der Attraktivität des öVs in der Schweiz ausmacht. Dieses Offene System muss unbedingt erhalten bleiben.

### 3. Vollständigkeit der morphologischen Kasten

Nach Auffassung von Pro Bahn fehlen darin die Beiträge von Gemeinden, Städten und Kantonen an den öffentlichen Verkehr. Diese können durchaus aus sozialen, demographischen, wirtschaftlichen, regionalpolitischen und ökologischen Gründen erfolgen und sind wichtig für die Regionen wie den regionalen Personenverkehr.

### 4. und 5. Entwicklungspfad der Modellvarianten

Wie früher ausgeführt, ist das Mobility Pricing in Bezug auf die zeitliche Erfassung der falsche Ansatz, weil sie nur – egal in welcher Ausgestaltung – die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs finanziell belasten, aber kaum eine Lenkungswirkung in Bezug auf die zeitliche Nutzung des öV ausüben würde. In Bezug auf die Distanzermittlung und damit eine leistungsmässige Erfassung könnte BiBo oder ein ähnliches System durchaus nützlich sein. Bedingung ist immer, dass die Pauschalabos wie Halbtax und GA im Wesentlichen erhalten bleiben.

### 6. zielführendste Modellvarianten

Wie unter 1. ausgeführt, müsste das Problem viel weiträumiger angegangen werden. Im Dialog mit Wirtschaft und Schule/Wissenschaft liessen sich Arbeits- und Schulzeiten besser legen. Förderung von home office. Anreize für die Wirtschaft, Arbeitsplätze in die Region und Subzentren zu verlegen, beispielsweise mit einem System wie dem „versement de transport“ in Frankreich oder der „Dienstgeberabgabe“ in Wien, allerdings ergänzt um eine distanzabhängige Komponente.

Weiter würde Wohnbauförderung in und um die Städte langfristig die Pendlerdistanzen verkürzen, was sehr erwünscht wäre. Dafür gibt es durchaus bereits Instrumente wie die Bundesgarantie für die EGW (Emissionszentrale der gemeinnützigen Wohnbauträger), die bisher keinerlei Steuermittel beansprucht hat und trotzdem sehr wirksam ist.

### 7. – 9. Stärken/Schwächen/Herausforderungen/Risiken

Die grösste Schwäche des vorgeschlagenen Systems liegt darin, dass Berufspendler und Schülerinnen/Studenten finanziell mehr belastet würden, aber die Morgen- und Abend-Peaks nicht gebrochen würde.

Mobility Pricing löst die geschilderten Probleme überhaupt nicht, bestraft aber all jene, die an die Arbeit oder zur Schule/Universität müssen. Wie ausgeführt müsste der Ansatz viel weiter gefasst werden.

Weiter wäre noch genauer zu untersuchen, ob nicht die demographische Entwicklung ohnehin zu einer Senkung der Morgen- und Abendpeaks führt, weil mehr Menschen in Pension gehen als neu ins Erwerbsleben treten.

### 10. Kompensation

Es ist nach Meinung von Pro Bahn einigermassen ironisch, dass in einer Vernehmlassung zu einer leistungsabhängigen Abgabe der Vorschlag gemacht wird, das damit eingenommene Geld pauschal, beispielsweise eben zur Vergünstigung der Krankenkassenprämien zu verwenden. Dies würde die Politik davon entheben, das wirklich auch dringende und schwierige Problem der Kostenexplosion im Gesundheitswesen anzugehen.

Pro Bahn ist grundsätzlich gegen diese Form von Mobility Pricing. Wenn aber Geld eingenommen wird, soll dieses ausschliesslich zur Förderung jener Verkehrsmittel verwendet werden, wo sie erhoben wurden.

Freundliche Grüsse

**Pro Bahn Schweiz**



Bruno Eberle, Vizepräsident Pro Bahn Schweiz

Bruno Eberle  
Vizepräsident  
Heiligkreuzstrasse 32  
9008 St. Gallen

Tel. 071 245 36 46  
Mobile 079 670 09 13  
mail [beberle@swissonline.ch](mailto:beberle@swissonline.ch)

Pro Bahn Schweiz  
Postfach  
8000 Zürich  
[www.pro-bahn.ch](http://www.pro-bahn.ch)