

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

per Mail:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Winterthur, 11. September 2015

Stellungnahme zum Konzeptbericht Mobility Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie führen eine Anhörung zum Entwurf des Konzeptberichts Mobility Pricing durch. Wir nehmen die Gelegenheit einer Stellungnahme als Planungsregion im Grossraum Zürich gerne wahr. Die Bemerkungen erfolgen in der Struktur Ihres Fragebogens.

1. Grundhaltung (Frage 1)

Angesichts der beschränkten Verkehrskapazitäten und der beschränkten Möglichkeiten zur Erhöhung der Transportkapazitäten ist das Mobility Pricing im Grundsatz zu begrüßen. Volkswirtschaftlich ist es der richtige Umgang mit einem beschränkt verfügbaren Gut. Mobility Pricing ist ein Mittel zur Verminderung der räumlichen Zweiteilung von Wohnen und Arbeiten. Für die Region Winterthur und Umgebung, welche sich als Region der kurzen Wege positioniert, wäre ein steuerndes Instrument hilfreich. Anzustreben ist eine ausgewogene Steuerung aller Verkehrsteilnehmer. Allenfalls sind Massnahmen zur Förderung bevorzugter Transportleistungen (z.B. Gewerbe) und zur Vermeidung sozialer Ungleichgewichte zu ergreifen.

2. Beurteilung Grundprinzipien (Frage 2)

Die Prinzipien "Pay as you use", "Kompensation/keine zusätzlichen Abgaben", "Erschwingliche Kosten", "Verkehrsträgerübergreifend" und "Datenschutz" können wir nachvollziehen und unterstützen.

Beim Grundprinzip "Modularer Aufbau" ist sicherzustellen, dass Teillösungen nicht zu Ungleichheiten zwischen den Verkehrsträgern oder Regionen führen (vgl. auch Bemerkungen zum Thema Pilotprojekt). Allenfalls wäre ein "mutiger Schritt nach vorne" zielführender.

Die Wichtigkeit des Grundprinzips "Transparenz" möchten wir hervorheben, da wir befürchten, dass es anspruchsvoll sein wird, dieses Ziel zu erreichen.

3. Grundsätzliches zu den Modellvarianten (Fragen 3 und 4)

Wir erachten die Auslegeordnung in Form eines morphologischen Kastens als hilfreich und umfassend.

Im Grundsatz sind, zumindest langfristig, die umfassenden Modellvarianten anzustreben. Auf einzelne Abschnitte resp. Netze beschränkte, einfache Varianten sind als Pilotprojekte denkbar. Es muss aber sichergestellt werden, dass nicht Probleme auf nicht miteinbezogenen Strecken resp. Netzen infolge Ausweichverkehr auftreten resp. dass diese mit flankierenden Massnahmen vermieden werden können. Dies stellt aus unserer Sicht eine grosse Herausforderung dar.

Als einfache Variante sind auch alternative Modelle zu evaluieren, wie z.B. die Einführung einer separaten Spur auf der Autobahn für Fahrzeuge mit mehr als 2 Personen. Die RWU hat das Thema der Pool&Ride-Parkplätze aufgenommen und auch die Region Frauenfeld unterstützt solche Pool&Ride-Parkplätze. Bei der Schiene müssten ebenfalls einfache Lösungen evaluiert werden.

4. Beurteilung der Modellvarianten (Fragen 5, 6, 7 und 8)

Die RWU als Organisation im Milizsystem kann keine Detailbeurteilung der Modellvarianten vornehmen. Wir gehen davon aus, dass die Technik für die Ausgestaltung aller Varianten grundsätzlich entwickelt ist und sich andernorts auch schon bewährt hat. Wichtig für uns ist, dass infolge eines Mobility Pricing kein Ausweichverkehr auf Regional- und Gemeindestrassen resultiert, keine Benachteiligung von einzelnen Regionen entsteht und dass wie erwähnt die Komplexität für die Normalbenutzer bewältigbar ist.

5. Pilotprojekt (Frage 9)

Der Vorstand kann sich grundsätzlich eine Mitwirkung vorstellen. Es muss aber zwingend ein grösserer Raum (inkl. Stadt Zürich, Glattal und Region Frauenfeld) mit allen relevanten Stellen (z.B. ZVV) miteinbezogen werden. Selbstredend müssen vor einer Entscheidung alle Randbedingungen bekannt sein.

6. Abgabekompensation (Frage 10)

Den Grundsatz der Kompensation (d.h. keine zusätzlichen Abgaben) unterstützen wir. Ob die Kompensation jedoch zwingend innerhalb des jeweiligen Verkehrsträgers erfolgen muss, ist durchaus diskutabel. Hauptziel ist die effizienteste Nutzung des Gesamtsystems (Auto, öffentlicher Verkehr, Velo- und Fussverkehr). D.h. wenn im Sinne der bestmöglichen Nutzung der Verkehrskapazitäten eine Umlagerung der Abgaben zielführend ist, ist eine solche aus unserer Sicht nicht ausgeschlossen. Ebenfalls nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden sollte eine begründete Erhöhung von Abgaben, sofern diese für den Ausbau der Infrastruktur verwendet und damit das Verursacherprinzip angewandt würde (z.B. "erhöhte" Abgabe bei Nutzung zu den Stosszeiten).

7. Fazit

Die RWU steht der Idee des Mobility Pricing grundsätzlich positiv gegenüber, auch wenn noch erhebliche Hürden bis zur Einführung zu nehmen sein werden. Die RWU ist offen für eine Mitwirkung oder für einen Miteinbezug in einer geeigneten Projektstruktur (z.B. analog Agglomerationsprogramm). Sobald die konkreten Bedingungen festgelegt sind, dürfen Sie gerne auf uns zukommen und wir werden die Teilnahme an einem Pilotprojekt wohlwollend prüfen.

Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei der Weiterentwicklung des Konzeptes.

Für den Vorstand der RWU



Martin Lüdin, Präsident



Dominik Ramp, Sekretär

z.K.

- Amt für Verkehr, Markus Traber, Neumühlequai 10, 8090 Zürich
- Stadtrat Zürich, Stadthausquai 17, 8022 Zürich
- Zürcher Planungsgruppe Glattal, Neuhoferstrasse 34, Postfach, 8600 Dübendorf
- Regio Frauenfeld, Rathaus, 8501 Frauenfeld