

Konzernleitung · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 6
3003 Bern

Bern, 11. September 2015

Stellungnahme SBB zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing.

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zum Entwurf des Konzeptberichts Mobility Pricing vom 27. Mai 2015 Stellung zu nehmen. Die SBB begrüsst die Auslegeordnung des UVEK zu Mobility Pricing als längerfristig denkbare Option. Für die weitere Konkretisierung ist aus Sicht SBB die Beachtung folgender Rahmenbedingungen zentral:

- Der Zugang zur Bahn muss für die Kunden weiter einfach bleiben – ein offener Zugang zu einem bezahlbaren öV ist unter Gewährleistung des Datenschutzes zu erhalten.
- Die Tarifoheit der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ist zu erhalten und die Finanzierung einer Systemumstellung im öV ist sicherzustellen.
- Mobility Pricing ist zeitgleich verkehrsträgerübergreifend einzuführen, um Verlagerungen auf die Strasse zu vermeiden. Dabei ist es wichtig, dass sich die aus Kundensicht variablen Kosten für Strasse und Schiene weitgehend parallel entwickeln.
- Den im Entwurf Konzeptbericht beschriebenen modularen Aufbau begrüsst die SBB. Bei der Ausgestaltung eines künftigen Mobility Pricing ist zu berücksichtigen, dass bereits heute beim Trassenpreis eine zeitliche, nachfrageorientierte Differenzierung vorhanden ist (Nachfragefaktor HVZ im Basispreis sowie dem Netzlastfaktor bei der Energie).
- In jedem Fall ist ein Vorgehen zu begrüssen, welches auch die externen Kosten sowie den Flächenverbrauch aller Verkehrsträger verwendungsgerecht berücksichtigt.

Neben technischen müssen auch gesellschaftliche Voraussetzungen gegeben sein, bevor Mobility Pricing umfassend eingeführt wird. Erst mit einer weitgehenden Flexibilisierung der Arbeitsformen haben Pendlerinnen und Pendler überhaupt die Möglichkeit, auf zeitabhängige Tarife zu reagieren. In diesem Zusammenhang hat die SBB zusammen mit anderen Arbeitgebern die Work Smart Initiative lanciert. Gerade auch im Zusammenhang mit Mobility Pricing würde die SBB ein verstärktes Engagement des Bundes hinsichtlich Förderung flexibler Arbeitsformen und angepasster Schulzeiten begrüßen.

Unabhängig von den Entwicklungen zu Mobility Pricing verfolgt die SBB kurz- und mittelfristig zusammen mit der öV Branche weitere Massnahmen zur Erhöhung der Auslastung und zur besseren Verteilung der Nachfrage im Tagesverlauf, wie die Verbesserung der Kundeninformation oder attraktivere Sparbillette.

Es ist zudem fraglich, ob Mobility Pricing in einem offenen System ohne garantierten Sitzplatz und Reservationspflicht eingeführt werden könnte. Der Akzeptanz der Kunden im öV-System Schweiz ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Ihre Rückfragen steht Ihnen neben den Unterzeichnenden auch Bernhard Meier (meier.bernhard@sbb.ch) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Andreas Meyer
CEO



Jeannine Pilloud
Leiterin Personenverkehr
Mitglied der Konzernleitung

Anlagen: Beantwortung Fragenkatalog UVEK

Kopie an (per E-Mail):

- Guido Vasella, GS UVEK, guido.vasella@gs-uvek.admin.ch
- Frank Schley, EFV, frank.schley@efv.admin.ch
- Gery Balmer, BAV, gery.balmer@bav.admin.ch

Fragenkatalog UVEK zum Konzeptbericht Mobility Pricing.

1. **Wie beurteilen Sie die Zielsetzung der "verkehrsträgerübergreifenden Brechung von Verkehrsspitzen und der besseren und gleichmässigeren Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen" für Mobility Pricing?**

Die SBB begrüsst die Auslegeordnung des UVEK zu Mobility Pricing als längerfristig denkbare Option.

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

Einverstanden. Zwei Ergänzungen:

- Bei „Intermodalität“ ist aufzuführen, dass sich die aus Kundensicht variablen Kosten für Strasse und Schiene weitgehend parallel entwickeln sollten.
- Bei „Kompensation“ sollte explizit aufgeführt werden, dass (im Sinne von „pay as you use“) leistungsunabhängige Abgaben ersetzt werden sollen.

3. **Wie beurteilen Sie die Vollständigkeit der morphologischen Kasten für die Strasse bzw. für die Schiene?**

Keine Bemerkungen.

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

Den beschriebenen modularen Aufbau begrüsst die SBB. Bei der Ausgestaltung eines künftigen Mobility Pricing ist zu berücksichtigen, dass bereits heute beim Trassenpreis eine zeitliche, nachfrageorientierte Differenzierung vorhanden ist (Nachfragefaktor HVZ im Basispreis sowie dem Netzlastfaktor bei der Energie).

5. **Wie beurteilen Sie die Modellvarianten?**

Auf eine Beurteilung von wenig konkreten Modellvarianten wird verzichtet. Wichtig sind aber folgende Eckpunkte (ergänzend zu den vorangehend aufgeführten Bemerkungen):

- Der Zugang zur Bahn muss für die Kunden weiter einfach bleiben – ein offener Zugang zu einem bezahlbaren öV ist unter Gewährleistung des Datenschutzes zu erhalten.
- Die Tarifhoheit der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ist zu erhalten und die Finanzierung einer Systemumstellung im öV ist sicherzustellen.

6. **Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste?**

Siehe Absatz 5.

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

Siehe Absatz 5.

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

Mobility Pricing ist zeitgleich verkehrsträgerübergreifend einzuführen, um Verlagerungen auf die Strasse zu vermeiden. Grösste Herausforderung wird die Akzeptanz. Somit ist der Kundenfreundlichkeit der zu konkretisierenden Varianten höchste Priorität zu schenken. Es ist zudem fraglich, ob Mobility Pricing in einem offenen System ohne garantierten Sitzplatz und Reservationspflicht eingeführt werden könnte.

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

Dies ist grundsätzlich zu begrüßen. Die Praktikabilität aus Sicht der öV-Kunden ist in Einzelfall zu prüfen.

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?

- Die SBB begrüsst dies, falls mit den Erträgen aus fahrleistungsabhängigen Abgaben bestehende Abgaben mit Fixkosten-Charakter ersetzt werden und so das im Bericht postulierte „pay as you use“-Prinzip gestärkt wird.
- Eine pauschale Rückerstattung beurteilen wir kritisch, weil damit das „pay as you use“-Prinzip geschwächt wird.

11. Weitere Bemerkungen?

Neben technischen müssen auch gesellschaftliche Voraussetzungen gegeben sein, bevor Mobility Pricing umfassend eingeführt wird. Erst mit einer weitgehenden Flexibilisierung der Arbeitsformen haben Pendlerinnen und Pendler überhaupt die Möglichkeit, auf zeitabhängige Tarife zu reagieren. In diesem Zusammenhang hat die SBB zusammen mit anderen Arbeitgebern die Work Smart Initiative lanciert. Gerade auch im Zusammenhang mit Mobility Pricing würde die SBB ein verstärktes Engagement des Bundes hinsichtlich Förderung flexibler Arbeitsformen und angepasster Schulzeiten begrüßen.