

Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus Nord

3003 Bern

Uitikon, 10. September 2015

## Anhörung zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 27. Mai 2015 haben Sie uns die Unterlagen zur Anhörung betreffend des Entwurfs eines Konzeptberichts zum Mobility Pricing zur Stellungnahme zukommen lassen. Dafür danken wir Ihnen bestens und äussern uns gerne wie folgt.

Der Entwurf des Berichts ist ausserordentlich allgemein gehalten, weshalb eine konkrete Einschätzung der Folgen und Chancen für die Wirtschaft nicht möglich ist. Unsere Stellungnahme muss daher ebenfalls allgemein gehalten werden. Entsprechend müssen wir auch auf die Beantwortung einiger von Ihnen gestellten Fragen verzichten.

Entwicklung und Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen müssen eine effiziente Mobilität im Interesse des Wirtschafts- und Lebensraums Schweiz ermöglichen. Hierfür müssen fundamentale Grundsätze eingehalten werden: Transparenz, Verursacherprinzip, Gleichbehandlung, freie Verkehrsmittelwahl. Diese Grundsätze werden heute bei der Entwicklung und Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen noch nicht überall berücksichtigt, was zu entsprechenden Fehlentwicklungen insbesondere zulasten des Güterverkehrs geführt hat. Die Einführung von Mobility Pricing setzt die Veränderung der bestehenden Finanzierungsmechanismen voraus, ansonsten kann u.E. die gewünschte Effizienzsteigerung im Verkehr nicht erreicht werden.

Wir vermissen eine Bezugnahme zu Raumplanung und Siedlungsentwicklung, die mit der Nachfrage nach Mobilität in einem sich wechselseitig-bedingenden Verhältnis steht. Ein ungebremstes Wachstum der Mobilität ist nicht wünschenswert. Wohn- und Arbeitsort müssten zukünftig wieder näher beieinanderliegen, um die Mobilitätsproblematik auch an den Wurzeln zu packen. So könnten zum Beispiel raumplanerische Anreize an grosse Wirtschaftsunternehmen zu einer gewissen Dezentralisierung ihrer Arbeitsplätze aus Agglomerationskernen hinaus zu einer Verlangsamung des Wachstums der Mobilität beitragen.

Der Bericht scheint Stau und Sitzplatzknappheit als massgebende Faktoren im Personenverkehr auf Strasse und im öV bzw. Reisegeschwindigkeit und Platzangebot als Kriterien der Verkehrsqualität zu definieren. Angesichts der markanten Kostenunterdeckung des öffentlichen Personenverkehrs ist die Sitzplatzgarantie in Agglomerationen bei Fahrzeiten unter 30 Minuten zu überdenken. Immerhin kann – im Gegensatz zur Strasse – im Stehen eine hohe Reisegeschwindigkeit und damit effiziente Mobilität konsumiert werden.

## 1. Generelle Einschätzung

Der VAP begrüsst alle Bestrebungen, die Kapazitätsprobleme von Strasse und Schiene besser zu bewältigen und die Nutzung der Infrastrukturen den Nutzern verursachergerecht anzulasten. Der VAP unterstützt die kostenneutrale Lenkung der Mobilitätsnachfrage zur gleichmässigen Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen und zur Senkung der Infrastrukturkosten. Insbesondere im Bahnverkehr wird das rare Gut Trasse heute nicht effizient genutzt, und der Bundesrat hat bisher darauf verzichtet, über den Trassenpreis eine wirksame Kapazitätsauslastung zu realisieren. Ohne gezielte Kapazitätsauslastung bleiben jedoch die Gesamtkosten für die Infrastruktur zu hoch, da Ausbauten auf den nicht effizient bewirtschafteten Spitzenbedarf des Personenverkehrs ausgerichtet werden.

Der VAP lehnt Verkehrslenkung zu anderen Zwecken wie Mobilitätsverhinderung, Beeinflussung oder Beschränkung der Verkehrsmittelwahl usw. hingegen ab. Mobility Pricing darf nicht als Instrument zur Verlagerung von Verkehr zwischen Strasse und Schiene missbraucht werden.

Der VAP vermisst die explizite Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr im Konzeptbericht. Mobility Pricing darf den Güterverkehr nicht weiterhin gegenüber dem Personenverkehr schlechter stellen. Vielmehr ist eine die Fehler der Vergangenheit korrigierende Teilkompensation im Personenverkehr anzustreben. Sollen z.B. Tagesspitzen gebrochen werden, ist über die Flexibilisierung des Nachtfahrverbots für Lastwagen nachzudenken.

Verkehrslenkung alleine vermag die Folgen der stets wachsenden Mobilität nicht zu bewältigen. Der VAP unterstützt den weiteren Ausbau der Landverkehrsinfrastrukturen entsprechend der Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft.

Selbstverständlich begrüsst der VAP die Förderung der Multimodalität, die jedoch nicht wie vom Bundesrat vorgeschlagen vor dem Schienengüterverkehr Halt macht. Sie darf auch nicht zur Verkehrsverlagerung missbraucht werden.

Kernbedingung für die Einführung von Mobility Pricing ist die Kostenneutralität für die Nutzer und das entsprechend ausgestaltete Prinzip der Kompensation. Die Strassenrechnung weist im Unterschied zur Schiene eine Vollkostendeckung aus. Die historische Errungenschaft der gebührenfreien Nutzung öffentlicher Strassen gemäss Art. 82 Abs. 3 BV wurde nicht auf die Bahnnetze ausgedehnt. Unter Gleichbehandlungserwägungen ist diese Ausgangslage für die Einführung eines Mobility Pricing sehr schwierig und bedarf besonderer Achtsamkeit (keine Weiterführung von Ungleichbehandlungen im Rahmen der Kompensation/Kostenneutralität). Eine vermehrte Angleichung des Kostendeckungsgrades, gegebenenfalls unter Teilverzicht auf volle Kostenneutralität im Bahnverkehr, vorab im Personenverkehr muss als Minimalziel in eine allfällige Umsetzung des Konzepts Mobility Pricing aufgenommen werden.

Dem Kriterium der Interoperabilität sollte höhere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Eine Vielzahl von Systemen in Europa sollte vermieden und die Standortattraktivität der Schweiz gestärkt werden, weshalb Interoperabilität zu den Grundprinzipien des Konzeptentwurfs erhoben werden sollte.

## 2. Verhältnis zwischen Personen- und Güterverkehr sowie zwischen Strasse und Schiene

Personen- und Güterverkehr sowie der Strassen- und Bahnverkehr wurden in der Vergangenheit nicht gleichbehandelt. Während sich der Güterverkehr am Stau auf der Strasse ungehindert beteiligen darf, wird der Bahngüterverkehr beim Netzzugang gegenüber dem Personenverkehr schlechter behandelt. Der Strassengüterverkehr hat im Gegensatz zum Personenverkehr externe Kosten zu tragen. Kombinierte Verkehr mit Umschlag von Behältern (UKV) wird gegenüber anderen Kombinationen von Strasse und Schiene bzw. Rheinschifffahrt mit Umschlag von Gütern (Umschlagsverkehre) besser behandelt.

Dreh- und Angelpunkt der Vorlage ist daher das Verhältnis zwischen den verschiedenen Nutzern sowohl im Zeitpunkt der allfälligen Umsetzung des Konzepts als auch im Besonderen bei der geplanten schrittweisen Vertiefung. Die Perpetuierung der Schlechterstellung des Güterverkehrs und gewisser seiner Kombinationsformen kann nicht Ziel der Vorlage sein. Vielmehr muss der Personenverkehr auf der Schiene im Fahrzeitbereich unter 30 Minuten mit weniger Sitzplätzen auskommen und inskünftig stärker belastet werden. Hierzu ist ein Teilverzicht auf volle Kostenneutralität im Personenverkehr bei einer allfälligen Umsetzung des Konzepts Mobility Pricing anzustreben. Zudem muss dem Strassengüterverkehr mittels einer Verkürzung des Nachtfahrverbots Platz auf dem Strassennetz eingeräumt werden.

## 3. Kein Ausschluss des Bahngüterverkehrs

Das *Grundprinzip der Intermodalität* S. 12/68 ist zu begrüßen. Die im Text feststellbare Beschränkung auf den Personenverkehr ist abzulehnen, da Multimodalität auch im Güterverkehr Alltag ist und sich nicht auf UKV beschränkt.

Der VAP lehnt den Ausschluss des Bahngüterverkehrs vom Mobility Pricing ab (wie unter Ziff. 6.2 betreffend die Modellvarianten – Schiene/öffentlicher Verkehr dargestellt). Es mag schwierig sein, den Nutzer im Güterverkehr zu eruieren. Dies gilt auch im Strassengüterverkehr. Es ist jedoch unverzichtbar, dass der Nutzer unmittelbar die monetären Folgen seines Tuns beeinflussen kann. Die Annahme, wonach das geltende Trassenpreissystem Anreize zur effizienten Nutzung des Netzes setze, teilen wir nicht. Zwar ermöglicht Art. 9b EBG die Berücksichtigung der Nachfrage bei der Festlegung des Trassenpreises. Der Bundesrat hat jedoch von dieser Möglichkeit bisher nicht wirklich Gebrauch gemacht.

Im Entwurf des Konzeptberichts wird die Umsetzung des Mobility Pricings für die Schiene/öffentlicher Verkehr zu wenig klar dargestellt. Insbesondere die Abgrenzung zwischen dem beabsichtigten Endkundentarif und dem Billettpreis für die Beförderung, d.h. im Bereich Schiene die Kompensation der Trassenpreiskomponenten im Billettpreis sind nicht nachvollziehbar.

Die von Ihnen gestellten Fragen haben wir in der Beilage beantwortet.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Ergänzungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

VAP



Franz Steinegger  
Präsident



Dr. Frank Furrer  
Generalsekretär

## 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)?

Das Ziel der Brechung der Spitzen zur effizienteren Nutzung der Infrastruktur auf allen Verkehrsträgern wird begrüsst, eine Verkehrslenkung und eine Einflussnahme auf die Verkehrsmittelwahl hingegen werden abgelehnt. Kostenneutralität und Gleichbehandlung aller Verkehrsarten aller Verkehrsträger werden vorausgesetzt.

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

Die Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr sowie von Strassen- und Schienenverkehr müssen in der Zielsetzung explizit enthalten sein.

Die Senkung der Infrastrukturkosten (Ausbau und Substanzerhalt) sollte als eine weitere Zielsetzung berücksichtigt werden.

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

Pay as you use: Die beabsichtigte Ausklammerung des Bahngüterverkehrs verletzt dieses Grundprinzip, was der VAP ablehnt.

Kompensation: Muss im Sinne von Kostenneutralität mit gewissen Ausnahmen zur Erhöhung des Kostendeckungsgrads der Bahninfrastruktur und zur Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr verstanden werden.

Verteilungswirkung: Bei Anwendung des Prinzips der Kompensation im Verständnis des Bundesrats stellt sich die Frage eigentlich nicht. Sollte Mobility Pricing tatsächlich zu sozial-unverträglichen Kostensteigerungen führen, wäre die Zugänglichkeit mittels sozialer Ergänzungsleistungen an die Betroffenen sicherzustellen.

Intermodalität: Ist im Sinne von Multimodalität zu verstehen und wird begrüsst. Ungleichbehandlungen im bestehenden Regulativ sind vermeiden bzw. zu korrigieren (UKV/Umschlagsverkehr, Kostendeckungsgrad usw.).

Modularer Aufbau: Wird grundsätzlich begrüsst, allerdings müssen bei einer allfälligen Umsetzung des Konzepts die Folgen für die Wirtschaft klar absehbar sein. Die Auswirkungen des vorgelegten Entwurfs hingegen sind in keiner Weise fassbar.

Datenschutz: Der Datenschutz muss in verhältnismässiger Form umgesetzt werden.

Transparenz: Einverstanden. Zur Verwirklichung von Transparenz auch im Bahngüterverkehr ist die beabsichtigte Ausklammerung abzulehnen.

ERGÄNZEN: Interoperabilität des Schweizer Systems innerhalb Europas.

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

- a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.1)?
- b. die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.3)?

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

- a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1)?
- b. die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

Es ist bedauerlich, dass die vom Bundesrat verworfenen Varianten nicht kurz vorgestellt werden.

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

- a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1 [Haupt- und Nebenvarianten])?
- die Schiene? (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

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

- a. die Strasse?
- b. die Schiene?

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

Die Folgen sind deutlich zu wenig fassbar dargestellt, so dass eine wirklich Bewertung derzeit noch nicht möglich ist.

Grundsätzlich begrüßen wir eine möglichst flächendeckende und zeitlich/qualitativ differenzierte Variante. Die Ausklammerung des Bahngüterverkehrs ist undenkbar, insbesondere, weil ein erfolgreiches Mobility Pricing zu mehr Personenschienenverkehr ausserhalb der Spitzen führen könnte und dadurch der Bahngüterverkehr noch mehr verdrängt werden könnte.

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

Kostenneutralität und Korrektur von Ungleichbehandlungen der Vergangenheit (Verhältnis Personen-/Güterverkehr, Kostendeckungsgrad Strasse/Schiene, UKV/Umschlagsverkehr) stehen in einem besonderen Spannungsverhältnis.

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

Wir begrüßen Pilotprojekte. Sie müssen aber vor dem Hintergrund eines in seinen Auswirkungen klar fassbaren Konzepts im Rahmen der modularen Umsetzung (Grundprinzip) erfolgen. Der vorgelegte Konzeptentwurf erfüllt dieses Erfordernis in keiner Weise.

**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?**

Der VAP lehnt diese Idee ab.

## **11. Weitere Bemerkungen?**

Zur Schaffung von Transparenz und Nachvollziehbarkeit sollten die weiteren Arbeiten am Konzept gemeinsam mit der Wirtschaft vorangetrieben werden. Reine Anhörungsverfahren gelangen bei diesem Grad der Komplexität an die Grenzen eines zielführenden Dialogs.

Uitikon, 10. September 2015