

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Wohlen, 27.08.2015

Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für Ihre Einladung zur Anhörung in rubrizierter Angelegenheit und nehmen gerne wie folgt Stellung:

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)?

Nein. Der VFAS lehnt die Einführung neuer Zwangsabgaben bzw. Massnahmen zur Zwangslenkung sowohl im öffentlichen als auch im Individualverkehr ab. Sowohl für Mitarbeitende, die aufs Pendeln angewiesen sind, als auch für Gewerbetreibende, die zu ganz bestimmten Zeiten ihre Verpflichtungen erfüllen müssen, können die Reisezeit nicht frei wählen. Der VFAS betrachtet Pläne zum Mobility Pricing generell als Zwangsmassnahme und lehnt diese vehement ab.

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

Ziel sollte die Verminderung von Engpässen im Verkehr sein. Da Mobility Pricing aus o.g. Gründen dafür nicht geeignet ist gilt es nicht, ein anderes Ziel für die Weiterverfolgung dieses Konzeptes zu suchen, sondern die Idee schlicht ad acta zu legen. Zur Verminderung von Behinderungen und Staus auf der Strasse fordert der VFAS den Ausbau des Strassennetzes, d.h. die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten. Den Bedarf innerhalb bestehender Kapazitäten „steuern“ zu wollen, ist aus sub 1.a. erwähnten Gründen schlicht nicht realistisch.

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

Da der VFAS Mobility Pricing ablehnt, sind auch Fragen bezüglich der darin enthaltenen Details obsolet.

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

a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.1)?

Siehe Antwort sub 2.

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

Siehe Antwort sub 2.

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

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

Siehe Antwort sub 2.

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

Siehe Antwort sub 2.

5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:

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

Siehe Antwort sub 2.

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

Siehe Antwort sub 2.

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

- a. die Strasse?

Siehe Antwort sub 2.

- b. die Schiene?

Siehe Antwort sub 2.

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

Siehe Antwort sub 2.

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

Der VFAS lehnt Mobility Pricing strikt ab.

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

Der VFAS lehnt auch Pilotprojekte im Bereich des Mobility Pricing strikt ab.

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 VFAS lehnt neue Lenkungsabgaben und Zwangsmassnahmen generell ab.

11. Weitere Bemerkungen?

Der VFAS gewinnt den Eindruck, dass der überfällige Ausbau des Strassennetzes mit illusorischen Projekten wie Mobility Pricing absichtlich verzögert wird. In vielen Regionen der Schweiz gehören Verkehrsüberlastungen und Staus auf den Strassen zum Alltag. Die Ursache dafür liegt objektiv betrachtet nicht im Nachfrager (Bürger), den der Bund mit Mobility Pricing zu lenken gedenkt. Viel mehr ist die Passivität des Anbieters (Bund) für die gegenwärtige und immer gravierendere Misere verantwortlich. Der VFAS fordert, dass die Verantwortlichen ihre Aufgabe wahr nehmen und sich endlich mit dem zentralen Aspekt des Infrastrukturausbaus beschäftigen, anstelle illusorische Projekte zu verfolgen.

Freundliche Grüsse

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz

Roger Kunz, Präsident

Joel Thiébaud, Generalsekretär