



**WWF Schweiz**

Hohlstrasse 110  
Postfach  
8010 Zürich

Tel.: +41 (0)44 297 22 77  
Fax: +41 (0)44 297 21 00  
patrick.hofstetter@wwf.ch  
www.wwf.ch  
Spenden: PC 80-470-3

ASTRA  
3003 Bern

Zürich, 7. September 2015

[aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

### **Anhörung zu Mobility Pricing**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard  
Sehr geehrter Frau Galliker, sehr geehrter Herr Kästli

Besten Dank für die Gelegenheit, zu diesem Konzeptbericht Stellung nehmen zu können.

Wir sind überzeugt, dass dem Mobility Pricing die Zukunft gehört. Aus ordnungs- und umweltpolitischer Warte sind wir auch der Meinung, dass dieser Schritt genutzt werden muss, um externe Umweltkosten zu internalisieren.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich

*Dr. Patrick Hofstetter*

*Dr. Ion Karagounis*

Leiter Klima & Energie  
WWF Schweiz

Leiter Programm  
WWF Schweiz

*Dieser Brief ist ohne Unterschriften gültig.*



## Anhörung Konzeptbericht Mobility Pricing

### Stellungnahme des WWF Schweiz

#### Antworten zum Fragebogen

**1. Was halten Sie von dem Ziel, mit Mobility Pricing die verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsspitzen zu brechen und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen zu erreichen?**

*a. Ist dieses Ziel richtig gewählt (vgl. Bericht, Ziff. 2.1) ?*

Ja, es ist ein wichtiges Teilziel, mit Mobility Pricing die Verkehrsspitzen zu brechen, um die Infrastrukturen besser zu nutzen und um zu vermeiden, dass die Infrastrukturen einzig am Verkehrsaufkommen in den Spitzenzeiten bemessen werden. Einige Vorbehalte haben wir allerdings in Bezug darauf, ob Mobility Pricing das einzige Mittel darstellt, um dieses Ziel zu erreichen und ob sich diese benützungsbezogene Verkehrsabgabe einzig auf dieses Ziel beschränken soll. Zu unserem grossen Bedauern stellen wir fest, dass die wichtigsten Ziele fehlen wie eine faire und gerechte Abgabenerhebung in Abhängigkeit zum Mobilitätskonsum und den verursachten Emissionen sowie eine langfristige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen, die sich nicht mehr auf den Verbrauch fossiler Treibstoffe abstützt.

Um die Verkehrsprobleme zu lösen, bieten sich auch Massnahmen im Bereich der Raumplanung an. Weiter kann eine veränderte Einstellung in Bezug auf die Arbeitszeiten und die Telearbeit Lösungsansätze bieten sowie moderne ICT-Technologien (Information Communication Technology), mit denen sich im Bereich des Umwelt- und Verkehrsmanagements der Städte ganz neue Perspektiven eröffnen (Smart Cities). Wir befürchten, dass dieses an sich interessante Instrument eine gegenteilige Wirkung entfalten könnte, wenn es einzig darauf ausgerichtet ist, den Verkehr zu glätten: zum Beispiel eine Verschiebung der Hauptverkehrszeiten oder die soziale Ausgrenzung, indem der Zugang zu bestimmten Orten nicht immer für alle gewährleistet sein wird. Beim Strassenverkehr besteht zudem ein Kapazitätsproblem bei der Auslastung der einzelnen Fahrzeuge. Bei einer durchschnittlichen Auslastung von 1,6 Personen pro Fahrzeug – bei den Pendlern liegt der Durchschnitt mit 1,12 Personen pro Fahrzeug sogar noch tiefer – könnten für die Hauptverkehrszeiten auch andere Anreize als Mobility Pricing geschaffen werden. Eine wirksame und in der Umsetzung kostengünstige Massnahme ist die Einführung von «Carpool-Lanes», also Fahrbahnen für Fahrzeuge, die mit mehr als einer Person besetzt sind, oder die Parkplatz-Priorisierung kleiner Fahrzeuge. Zusammengefasst lässt sich festhalten, dass Mobility Pricing ein vielversprechender Ansatz ist und das Potenzial hat, umfassendere – insbesondere umweltrelevante – Ziele zu erfüllen.

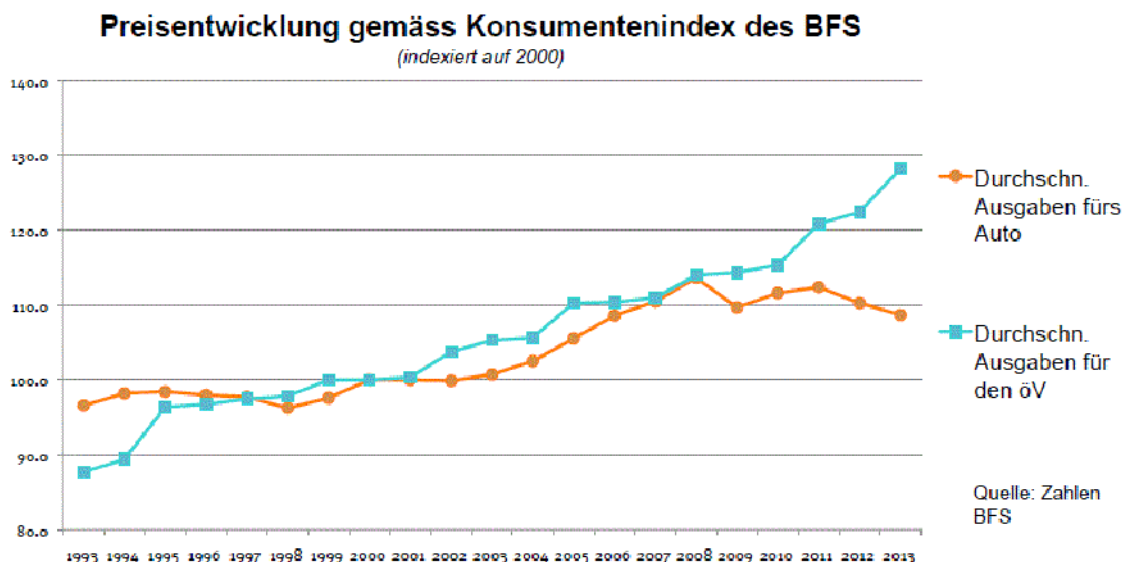


b. Falls dieses Ziel nicht richtig gewählt ist, welches andere Ziel sollte verfolgt werden (vgl. Bericht, Ziff. 2.2) ?

Unserer Meinung nach muss sich Mobility Pricing vermehrt an der Umweltpolitik orientieren und dazu beitragen, die Verkehrszunahme (aufgrund der wachsenden Bevölkerung und des wachsenden individuellen Mobilitätskonsums) in den Griff zu kriegen. Mobility Pricing bietet die Gelegenheit, die durch die Mobilität verursachten externen Kosten besser zu internalisieren, insbesondere im Strassenverkehr. Die Mobilität der Bevölkerung soll nicht behindert, aber die Wahl auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel gelenkt und die Menge reduziert werden.

Für die Strasse orientieren wir uns an der Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die sich aus den gefahrenen Kilometern und der Emissionsstufe berechnet. Die LSVA ist ein sehr gutes Beispiel für die positiven Auswirkungen einer Abgabe, mit der sich externe Kosten internalisieren lassen (Produktivitätssteigerung für die Branche, Wahl umweltschonender und sicherer Verkehrsmittel wie zum Beispiel die Bahn usw.). Die Autofahrer zahlen nach dem Prinzip «pay as you use», was sie motivieren wird, umweltschonende Verkehrsmittel zu nutzen und weniger Mobilität zu konsumieren. Dieses Instrument erlaubt zudem, das Finanzierungssystem für die Infrastrukturen an die Entwicklungen der Elektromobilität und anderer Formen alternativer Antriebe und die folglich sinkenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer anzupassen.

Im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel gibt es bereits heute eine fahrleistungsbezogene Abgabenerhebung (z. B. Zugbillette) und eine zonenbezogene Abgabenerhebung (Tarifverbünde). Diese Abgabesysteme lassen sich jederzeit anpassen, wobei darauf zu achten ist, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel attraktiver gestaltet wird als der motorisierte Individualverkehr, was sich mit der Internalisierung der externen Kosten automatisch erreichen lässt. Die Entwicklung des Kilometerpreises für Autofahrer und für die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel über die letzten zehn Jahre muss möglichst rasch gestoppt werden, denn das Autofahren wird immer günstiger, während sich die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zunehmend verteuert. Die Folge könnte eine unerwünschte Verlagerung von der Schiene auf die Strasse, wodurch sich das Kapazitätsproblem des Schweizer Nationalstrassennetzes zusätzlich verschärft sein.





Ferner sind wir der Meinung, dass die Frage des Langsamverkehrs im Bericht zu wenig beachtet und analysiert worden ist. Immerhin ist der Langsamverkehr die ökologischste Form der Mobilität und erfüllt die Klimaziele des Bundes am besten. Folglich ist es absolut richtig, dass der Langsamverkehr in allen vorgestellten Konzepten von jeglichen Abgaben ausgenommen wird und daran sollte sich im weiteren Verfahren auch nichts ändern.

Mobility Pricing ist ein ideales Mittel, um die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und vom öffentlichen Verkehr auf den Langsamverkehr zu fördern, ohne mit dieser Verschiebung eine neue Mobilität zu schaffen. Mobility Pricing gewährleistet ausserdem die Verkehrsfinanzierung für die Zukunft. Gekoppelt an eine wirkungsvolle Raumplanungspolitik sollte es theoretisch möglich sein, die Anzahl der Autofahrten zu verringern und die Zersiedelung zu bremsen.

## **2. Wie relevant und vollständig sind Ihrer Meinung nach die sieben Grundprinzipien für die Ausgestaltung von Mobility Pricing (vgl. Bericht, Ziff. 3)?**

Wir halten die Grundprinzipien für relevant, aber nicht für vollständig. Unserer Meinung nach hätte zusätzlich die Internalisierung der externen Kosten berücksichtigt werden müssen. Die Frage der negativen Auswirkungen des Verkehrs auszuklammern, widerspricht der Klima-, Umwelt- und Energiepolitik des Bundes. Die Mobilität verursacht 40 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Schweiz und verbraucht mehr als ein Drittel der Energie. Der Erfolg der Schweizer Massnahmen hängt stark davon ab, wie gut man die unerwünschten Auswirkungen der Mobilität in den Griff kriegt. Gesundheitsprobleme durch Schadstoffemissionen, Lärm und Vibrationen werden breit anerkannt.

Davon abgesehen unterstützen wir die anderen Prinzipien grundsätzlich, insbesondere das Prinzip «pay as you use», das für die Definition von Mobility Pricing sicher am relevantesten ist. Um den gesamten Mobilitätskonsum zu steuern, ist das Verursacherprinzip zentral, jedoch distanzieren wir uns von der Definition im Bericht, weil sie Abgaben, Steuern und Einheitstarife ausschliesst. Diese können sehr wohl neben einem Mobility Pricing bestehen, denn sie erlauben die Finanzierung der zur Verfügung gestellten Verkehrssysteme (Infrastrukturen, Bepreisung, Informationssysteme, Angebot) für die gesamte Bevölkerung, unabhängig von der tatsächlichen individuellen Nutzung. Die Berücksichtigung der Grundkosten gilt auch für den Gütertransport, von dem jeder direkt oder indirekt profitiert. Mobility Pricing ist ein Zusatzelement, das diese Bemessungsgrundlage ergänzt und den variablen Teil der Mobilitätskosten für Autofahrer oder Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel in Abhängigkeit des individuellen Mobilitätskonsums und den dadurch verursachten Umweltbelastungen bildet.

Dagegen überzeugt uns das Kompensationsprinzip nur mässig, insbesondere die Idee, dass mit Mobility Pricing anders, aber nicht mehr gezahlt werden soll. Jede Änderung der Abgabenerhebung wird dazu führen, dass einige Nutzerkategorien weniger, andere dafür mehr zahlen werden als heute. Es ist völlig illusorisch zu glauben, es gäbe eine Abgabenerhebung, die gewährleistet, dass jeder gleich viel zahlen muss wie vorher. Zu erwähnen ist hier auch, dass die Kosten für Autofahrer in den letzten zehn Jahren gesunken sind, während die Kosten für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im gleichen Zeitraum stetig gestiegen sind. Diese

Seite 4



gegensätzliche Entwicklung hat dazu geführt, dass der motorisierte Individualverkehr im Vergleich zu den öffentlichen Verkehrsmitteln bevorzugt worden ist. Die Internalisierung der externen Kosten würde bereits eine Umkehrung dieses Trends ermöglichen, während eine zu starke Kompensation den motorisierten Individualverkehr noch zusätzlich begünstigt. Die kürzlich vom Bundesamt für Statistik veröffentlichten Zahlen zeigen, dass kein Verkehrsmittel kostendeckend ist. Mit Mobility Pricing liesse sich diese wenig befriedigende Situation ändern. Nichtsdestotrotz sind wir offen für eine teilweise Kompensation der Gesamtkosten, insbesondere in den Anfangsphasen der Umsetzung von Mobility Pricing. Sollte zum Beispiel die Nutzung des Strassennetzes an eine fahrleistungsabhängige Abgabe gebunden werden, könnte man darüber diskutieren, ob zum Ausgleich die Autobahnvignette abgeschafft wird. Dagegen sind wir gegen eine voreilige Abschaffung der Mineralölsteuern. Hier ist es wichtig, dass wir vergleichbare Tankstellenpreise wie die Nachbarsländer anbieten. Mobility Pricing könnte also genutzt werden, damit die heutigen Unterschiede bei Benzin- und Dieselpreisen so angeglichen werden, dass der Tanktourismus in beide Richtungen minimiert werden kann.

Was die Verteilungswirkung anbelangt, so teilen wir die Auffassung, dass ein Mindestmass an Mobilität für alle Nutzer erschwinglich bleiben muss. Wir bedauern jedoch, dass im Bericht kein Konzept und keine Modalität untersucht wird, wie dies mit einer Abgabenerhebung in den Hauptverkehrszeiten realisiert werden kann. Die vorgängig von uns erwähnten Elemente zeigen, dass es möglich ist, eine Abgabenerhebung basierend auf dem Konsum und den negativen Auswirkungen umzusetzen, ohne Personen mit geringem Einkommen auszugrenzen.

Die restlichen Prinzipien sind unseres Erachtens zweitrangig und stellen keine grössere Herausforderung dar. Auch wir sind der Ansicht, dass es einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz braucht (ausgenommen den Langsamverkehr). Für den Datenschutz ist, wie im Bericht erwähnt, eine klare gesetzliche Grundlage zu definieren.

### **3. Ist Ihrer Ansicht nach der morphologische Kasten:**

*a. für die Strasse (vgl. Bericht, Ziff. 5.1)*

*b. für die Schiene (vgl. Bericht, Ziff. 5.3)*

#### **vollständig?**

Die beiden morphologischen Kästen sind das Resultat einer sehr sorgfältigen und sehr guten Arbeit. Sie decken einen Grossteil der zahlreichen Aspekte ab, die es bei der Mobilität in der Schweiz zu berücksichtigen gilt. Dennoch hätten wir uns gewünscht, dass der Umweltfrage mehr Gewicht gegeben wird und dass bei der Tarifgestaltung für die Strasse das Element «Emissionsstufe» und bei der Tarifgestaltung für die Schiene das Element «umweltspezifisch variabel» noch mehr ausgearbeitet worden wäre. Besonders bedauerlich ist das Fehlen einer Kategorie «Internalisierung der externen Kosten».



#### 4. Was halten Sie von der Systematik der Modellvarianten (von der einfachsten bis zur komplexesten) für

##### a. die Strasse (vgl. Bericht, Ziff. 6.1) ?

Die angewandte Methodik ist interessant und findet unsere Zustimmung. Zu unserem Bedauern fehlt allerdings ein Modell, das nur die Städte und Agglomerationen betrifft. In allen vorgestellten Modellvarianten wird die Tarifierung der Nationalstrassen als «*conditio sine qua non*» behandelt. Wir dagegen sind der Meinung, dass die ersten Erfahrungen mit Mobility Pricing da gemacht werden sollten, wo das Verkehrsaufkommen am grössten ist, also in die Städte und in den Agglomerationen. Zudem beziehen sich auch die meisten Mobility-Pricing-Beispiele in den anderen Ländern auf Agglomerationen. Zum Einsatz kommen verschiedene Technologien, was uns erlaubt, diese Modelle zu beurteilen und dasjenige zu wählen, das für unsere Städte am besten geeignet ist. Wir verfügen deshalb bereits heute über zahlreiche und umfassende Beispiele und Erfahrungen und können daher die Chancen und Risiken für die Einführung von Mobility Pricing in den Schweizer Agglomerationen besser beurteilen.

Eine erste Tarifierungsphase, die sich nur auf die Nationalstrassen konzentriert, birgt dagegen das nicht vernachlässigbare Risiko einer Verkehrsverlagerung auf das sekundäre Strassennetz. Dies ist alles andere als wünschenswert, da dadurch die Lebensqualität zahlreicher Bewohner kleinerer Ortschaften beeinträchtigt würde. Um diese Verlagerung zu verhindern, müssten entsprechende flankierende Massnahmen ergriffen werden, was höhere Kosten für die Umsetzung von Mobility Pricing bedeutet. Mit den Städten und Agglomerationen zu beginnen, bietet dagegen mehrere Vorteile: Zum einen könnten sich die Schweizerinnen und Schweizer an dieses neue System gewöhnen, zum anderen ist in den Agglomerationen eine Verlagerung des Verkehrs auf ein anderes Netz nicht möglich, ausweichen lässt sich nur auf die öffentlichen Verkehrsmittel und den Langsamverkehr. Folglich wäre ein starker Anreiz für die Modalverlagerung in den Städten und Agglomerationen gegeben.

##### b. die Schiene (vgl. Bericht, Ziff. 6.2) ?

Im morphologischen Kasten für den öffentlichen Verkehr fehlt leider die Modellvariante «Zone-Netz-Zone», wie dies für die Strasse vorgeschlagen wurde, allerdings müsste die Variante für den öffentlichen Verkehr «Zone-Strecke-Zone» heissen. Im Gegensatz zum Modell «Gebiet», das die gesamten öffentlichen Verkehrsmittel in der Schweiz abdeckt, beträfe das Modell «Zone-Strecke-Zone» die Agglomerationen und die Direktverbindungen in den urbanen Räumen, ausgenommen wären dagegen regionale und sekundäre Verbindungen. Die Überlastung der öffentlichen Verkehrsmittel konzentriert sich auf die Agglomerationen und den Fernverkehr. Viele sekundäre Verbindungen weisen dagegen eine schwache Auslastung auf, bei einigen besteht sogar die Gefahr, dass sie vom Bund eingestellt werden. Es wäre kontraproduktiv, diese Verbindungen in den Hauptverkehrszeiten mit einer Zusatzgebühr zusätzlich zu benachteiligen, also zu den Tageszeiten, in denen sie dem Bus kapazitätsmässig überlegen sind. Das Modell «Zone-Strecke-Zone» ist im Übrigen nicht neu und wird von den Tarifverbünden bereits angewandt.



## 5. Was halten Sie von den Modellen für

### a. die Strasse (vgl. Bericht, Ziff. 6.1 [Hauptvarianten, untergeordnete Varianten])?

Wie bereits gesagt, wir bedauern zum einen das Fehlen eines Modells, das sich ausschliesslich auf die Städten und Agglomerationen konzentriert, zum anderen kritisieren wir die fehlende Aufnahme der verschiedenen Emissionskategorien bei der Tarifierung, mit Ausnahme der teilweisen Berücksichtigung dieses Parameters beim Modell «Gebiet». Wir sind der Meinung, dass die verschiedenen Emissionsstufen zwingend und systematisch bei der Tarifgestaltung aller Modelle zu berücksichtigen sind.

Die beste Tarifstruktur ergibt sich aus einer Mischung aus Basispauschalabgaben gekoppelt an eine variable konsumbezogene Abgabe. Raumnutzungsabgaben und andere Grundgebühren bilden das Fundament für alle Halter von Motorfahrzeugen, dazu gehören auch elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Zusätzlich braucht es fahrleistungsbezogene Abgaben, gewichtet nach Emissionsstufen, sowie eine Mineralölsteuer für Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb. Mit diesem System werden die Fahrzeugbesitzer entsprechend der Umweltbelastung ihrer Fahrzeuge zur Kasse gebeten. Aus den genannten Gründen ist es auch wichtig, dass das Bepreisungsmodell den gesamten motorisierten Individualverkehr umfasst, nicht aber den Langsamverkehr.

Was die Kompensation anbelangt, so sind wir weder mit den Zielen noch mit der Definition einverstanden. Wir erachten eine Kompensation nach dem Motto «*anders, aber nicht mehr zu zahlen*» als unrealistisch. Auch die auf dem Verursacherprinzip beruhenden Mineralölsteuern können nicht von heute auf morgen abgeschafft werden. Aufgrund der Erneuerung der Fahrzeugflotte und der Verschiebung hin zu Elektrofahrzeugen, können – und müssen – diese Steuern nur schrittweise ersetzt werden. Mit Nachdruck kritisieren wir, dass die Schwerverkehrsabgabe beim Modell «Gebiet» abgeschafft werden soll: Dieses Instrument hat sich insbesondere bei der Verlagerung des Transitverkehrs bewährt und ist beizubehalten. Natürlich wird die Einführung von Mobility Pricing die Rahmenbedingungen verändern, aber es wird ohne Weiteres möglich sein, diese Steuereinnahmen zu kombinieren und anzupassen, um weiterhin Anreize zu schaffen, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Zusammengefasst lässt sich sagen, dass wir statt einer Abschaffung die Anpassung der verschiedenen Abgaben entsprechend den verschiedenen Umsetzungsmodalitäten und Zielen von Mobility Pricing vorziehen.

### b. die Schiene (vgl. Bericht, Ziff. 6.2)?

Von den drei vorgestellten Modellvarianten setzen wir bei der ersten ein grosses Fragezeichen. Bereits heute besteht ein Mobility Pricing für die gesamte Transportkette in der Schweiz. Der grosse Vorteil dieses Systems ist der freie Zugang zu jeder Kategorie von Zug und Bus, die zu den USP (Unique Selling Partner) gehört, egal auf welcher Strecke. Werden nur bestimmte, hoch frequentierte Linien oder Teillinien bepreist, besteht das Risiko, dass die Preisunterschiede zu hoch werden, mit zufälligen Mehrkosten, die für den gelegentlichen Nutzer schwer nachvollziehbar sind. Die erste Modellvariante könnte zu einer modalen Verlagerung auf die Strasse führen, denn eine zu komplizierte und hohe Bepreisung würde die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel teurer machen als die Nutzung des Strassennetzes. Auf diese Weise würden wir zwar das Ziel erreichen, allen Reisenden einen Sitzplatz im Zug zu sichern, der



Preis dafür wäre aber eine noch grössere Überlastung des Strassennetzes und erhebliche negative Auswirkungen durch den Strassenverkehr.

Beim zweiten Modell weisen wir darauf hin, dass diese Tarifierung in Städten und Agglomerationen bereits seit Jahrzehnten unter dem Namen Tarifverbund existiert. Bei der Anpassung der Tarifierung ist unsere Meinung nach die zeitbezogene Variable wegzulassen, weil die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zwingend attraktiver gemacht werden muss, um ein Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr zu bewirken. Gleiches gilt für das dritte Modell, welches das gesamte ÖV-Netz der Schweiz umfasst. Bei allen drei Modellen vermissen wir den Einbezug der Pauschalabgabe.

Wir sind der Auffassung, dass im öffentlichen Verkehr eine differenzierte Tarifierung nach Linien oder Zeiten (und nicht bezogen auf das gesamte Netz) den direkten Verkehr und damit einen der grossen Pluspunkte des Schweizer Systems gefährden könnte.

Möglich wäre neben der fahrleistungsbezogenen Abgabe auch eine auf die Fahrtdauer bezogene Abgabe. Bei den Tageskarten ist dies bereits heute der Fall. Ein zeitlich limitiertes Angebot (zum Beispiel eine 4-Stunden-Karte für das ganze Netz) könnte eine geeignete Alternative zu einem Linienpricing innerhalb der Agglomerationen darstellen. Sogar im Fernverkehrsnetz könnte eine Tagespauschale ein interessantes Angebot für die Nebensaison sein. Die unterschiedliche Auslastung ist nämlich nicht nur abhängig von der Tages-, sondern auch von der Jahreszeit (Hochsaison, Nebensaison).

Was die Erfassungstechniken betrifft, so bevorzugen wir das System Be In/Be Out. Wir sind der Meinung, dass es höchste Zeit ist, ein modernes, digitales und automatisiertes Erhebungssystem einzuführen. Wir stehen vor einer Systemrevolution und es ist wichtig, dass die Entscheidungsträger aktiv und bewusst eine Systemwahl treffen, bevor der Markt oder internationale Rahmenbedingungen diese Entscheidung für uns treffen. Die Struktur des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ist ziemlich speziell, entsprechend braucht es ein System, das gut auf die Besonderheiten abgestimmt ist. Zu befürchten ist beispielsweise das Auftreten von internationalen Akteuren, die den Verkehr mit Tarifierungsmodellen ausgestalten, die wir noch gar nicht kennen. Das System Check In/Check Out ist für die Schweiz schlecht geeignet und kommt nicht in Frage. In den Hauptverkehrszeiten würden das hohe Passagieraufkommen in den Fernverkehrszügen sowie das gleichzeitige Eintreffen dieser Züge im Bahnhof zu Staus und unerwünschten Wartezeiten vor den CICO-Automaten führen. Aus diesem Grund kommen für unser ÖV-Netz nur die automatisierten Systeme wie das Walk In/Walk Out oder Be In/Be Out in Frage.

Wir fordern den Bund und die zuständigen Behörden zu verstärktem Handeln auf, das bisherige Engagement reicht nicht aus. Seit 20 Jahren wird die Einführung einer Chipkarte diskutiert. Wir können nicht nochmals 20 Jahre warten, bis wir ein elektronisches Ticketing bzw. ein automatisiertes Bepreisungssystem für das ganze Schweizer Netz einführen.





## 6. Welches Modell scheint Ihnen am besten geeignet für

### a. die Strasse?

Unserer Meinung nach muss flächendeckend eine fahrleistungsbezogene Abgabe für die Strasse gelten. Wir bevorzugen diese Variante, da die Fahrzeuge unabhängig von Ort und Strassenart negative Auswirkungen haben. Folglich sind auch ländliche Regionen und Randgebiete von den negativen Auswirkungen und der Verschmutzung betroffen. Ausserdem liesse sich mit diesem Modell eine Verlagerung des Verkehrs auf das sekundäre Strassennetz verhindern.

Uns ist aber bewusst, dass es diese Art von Modell bei der Bevölkerung schwer haben wird, denn es würde einen Bruch mit langjährigen Gewohnheiten bedeuten und die Schweizer Bevölkerung ist kaum bereit für eine derart radikale Veränderung. Es wäre deshalb ein langfristig anzustrebendes Ziel. Unsere zweite Präferenz liegt – für die Einführungsphase – bei einem Mobility Pricing in den Städten und Agglomerationen. Zwingend und unabhängig vom gewählten System ist die Internalisierung der externen Kosten, um eine wirksame umwelt- und klimafreundliche Politik umzusetzen.

### b. die Schiene?

Wie bei der Strasse bevorzugen wir auch beim öffentlichen Verkehr eine flächendeckende Lösung. Bereits heute gilt im öffentlichen Verkehr eine flächendeckende Tarifstruktur, was die Einführung einer Abgabenerhebung in diesem Bereich vereinfachen würde. In Zukunft werden Technologien wie das BIBO (Be In/Be Out) oder das WIWO (Walk In/Walk Out) im öffentlichen Verkehr zur Anwendung kommen – eine wesentliche Voraussetzung, um das aktuelle Tarifierungssystem weiterzuentwickeln.

## 7. Wo liegen die Stärken und Schwächen der in Ihren Augen zielführendsten Variante für Ihr Umfeld (vgl. Bericht, Frage 6)?

Ausgehend von der Modellvariante «Gebiet» für die Strasse und für den öffentlichen Verkehr lassen sich folgende Stärken definieren:

- Umdenken: Mobilität ist keine Grundfreiheit, die kostenlos und jederzeit zur Verfügung steht. Mit Mobility Pricing wird entsprechend dem Konsum der Nutzerinnen und Nutzer den unterschiedlichen Kosten Rechnung getragen. Die positive Auswirkung wäre, dass sich der Nutzer überlegt, ob eine Fahrt notwendig ist und mit welchem Transportmittel er unterwegs sein will. Die zeitlich variable Tarifierung alleine hat keinen Einfluss auf die Fahrleistung, weil eine notwendige Fahrt in jedem Fall gemacht wird. Diese Abgabe würde lediglich eine zeitliche Verschiebung der Fahrleistung bewirken, ohne Mehrwert für die Umwelt. Eine konsumabhängige Abgabe ist daher klar besser geeignet.
- Anpassung der Finanzierung: Der Übergang zur Elektromobilität und die besseren Motorleistungen (geringerer Benzinverbrauch pro Kilometer) werden die Einnahmen aus den Mineralölsteuern langfristig sinken lassen. Die Einführung von Mobility Pricing basierend auf den gefahrenen Kilometern und gewichtet nach Energieverbrauchs-



- Kategorien erlaubt die schrittweise Anpassung der Finanzierung für die Strasseninfrastruktur. Dank Mobility Pricing wird der Verbrauch fossiler Treibstoffe langfristig dann keine Rolle mehr für die Finanzierung der Infrastrukturen spielen.
- Kein Mobility Pricing für den Langsamverkehr: Zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs zu sein, ist sehr ökologisch, da kaum Schadstoffe und Lärm entstehen und wenig Infrastrukturen benötigt werden. Damit ist der Langsamverkehr für kurze – ja sogar für mittlere – Strecken eine geeignete Alternative zum Auto und zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Langsamverkehr ist unbedingt zu fördern – auch wirtschaftlich. Er muss unabhängig vom gewählten Mobility-Pricing-Modell gratis und für jedermann zugänglich bleiben.

Die grössten Schwachpunkte der im Bericht vorgestellten Bepreisungsmodelle sind folgende:

- Fehlender Umwelteinfluss: Das ist der grösste Schwachpunkt der vorgeschlagenen Mobility-Pricing-Modelle. Die Mobilitätskonsumenten zahlen nicht mehr, um die externen Kosten für ihre Fahrleistung zu decken. Im Gegenteil, mit der Abschaffung der Mineralölsteuern würde sogar eines der wenigen Instrumente wegfallen, mit dem umweltbedingte Kosten internalisiert werden können. Wird den Umweltkriterien nicht mehr Gewicht gegeben, hat diese Abgabeerhebung auf sozialer und ökologischer Ebene nur negative Auswirkungen. Ziel muss aber sein, den Mobilitätskonsum in den Griff zu kriegen, verbunden mit einer Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf den öffentlichen Verkehr und auf den Langsamverkehr.
- Keine Modalverschiebung: Die bereits bestehenden Bepreisungsmodelle (u. a. in London und Stockholm) zeigen eine Verschiebung vom Auto hin zum öffentlichen Verkehr. Allerdings muss man anfügen, dass bei den genannten Beispielen mit der Einführung der City-Mauten auch der öffentliche Verkehr extrem ausgebaut worden ist und so eine echte Alternative zum Auto darstellt. In der Schweiz ist das ÖV-Angebot bereits jetzt ausgezeichnet und der Marktanteil – oder Modalsplit – nimmt mit jeder Verbesserung der Erschliessung zu. Jeder, der wirklich will, kann vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, ohne in dieser Hinsicht wirtschaftlich unter Druck zu geraten. Eine noch grössere Modalverschiebung liesse sich nur erreichen, wenn die Mobilitätsbepreisung für die Strasse deutlich höher ausfallen würde als für den öffentlichen Verkehr. Tendenziell wird die Nutzung des Autos immer kostengünstiger, während die ÖV-Preise steigen, dieser Trend könnte mit der Internalisierung der externen Kosten gebrochen werden. Hingegen begrüssen wir die Entscheidung, den Langsamverkehr vom Mobility Pricing auszunehmen. Damit bieten sich den Nutzern wirkliche Anreize, sich für diese sehr ökologische und umweltfreundliche Form der Mobilität zu entscheiden.
- Keine Mobilitätsverringering: Auch wenn man den Fahrleistungspreis in den Hauptverkehrszeiten derart hoch ansetzen würde, dass damit eine ganze



Bevölkerungsschicht ausgegrenzt wird, würde das nicht zwingend zu einem Mobilitätsverzicht führen. Das Mobilitätsbedürfnis bestünde nach wie vor, es könnte einfach nicht zu den gewünschten Zeiten realisiert werden. Gefahren würde also trotzdem, zumal wenn es sich um nicht vermeidbare Fahrten handelt, nur zu anderen Zeiten. Am Schluss wäre die Fahrleistung im Wesentlichen die gleiche, verteilt über mehr Stunden.

Gleichermassen befürchten wir, dass die Verringerung des Verkehrs auf der Strasse eine Rückverlagerung bewirken könnte und vor allem die gut betuchten Nutzer, die sich auch hohe Abgaben leisten können, wieder auf den motorisierten Individualverkehr umsteigen würden. Damit besteht ein grosses Risiko, dass auf Kosten der ärmeren Bevölkerungsschichten Platz auf den Strassen geschaffen wird, der dann von den Reichen genutzt wird, die sich die teuren Abgaben leisten können.

- Schwacher Einfluss auf den Lebensraum: Mobility Pricing hätte nur wenig Auswirkungen auf die Wahl des Lebensraumes der Schweizer Bevölkerung. Bereits heute ist die Mobilität an Kosten pro Kilometer gekoppelt, dennoch konnten die Zersiedelung und die urbane Ausdehnung in keiner Weise gebremst werden. Die im Bericht auf Seite 36 aufgelisteten Fragen sind nicht neu, bekämen aber durch das Mobiltiy Pricing noch mehr Gewicht. Doch die Wahl des Lebensraumes (Wohnort, Arbeitsort) wird von mehr Faktoren als den Verkehrskosten und den Reisezeiten beeinflusst, wie der Bericht auf Seite 38 festhält. Die mangelnde Wirkung anzuerkennen, reicht nicht aus: Die Probleme müssen angepackt und Lösungen gefunden werden.
- «Tanktourismus»: Sollten die verschiedenen Treibstoffsteuern abgeschafft werden, würde der Benzinpreis in der Schweiz im Vergleich zu den Nachbarländern sehr attraktiv. Die Folge wäre ein deutlich höherer «Tanktourismus». Das mag wohl für die Tankstellen ein wirtschaftlicher Vorteil sein, für die Umwelt aber wäre es katastrophal. Die Verschmutzung macht nicht an der Grenze halt, die zusätzlich gefahrenen Kilometer im Ausland hätten in den Grenzregionen entsprechend negative Auswirkungen. Dazu kommt, dass das vermehrte Verkehrsaufkommen zu einer systematischen Überlastung in diesen Regionen führen würde, was im Widerspruch zum wichtigsten Ziel des Berichts steht und für die Beibehaltung der Mineralölsteuern spricht.

## **8. Vor welche Herausforderungen stellt uns die mögliche Einführung von Mobility Pricing? Welche Risiken bestehen und auf was ist besonders zu achten?**

Die grössten Herausforderungen liegen im Entscheidungsprozess selbst. Nicht nur, dass das Thema im Parlament lang und heftig diskutiert werden wird, die notwendige Verfassungsänderung macht auch eine Volksabstimmung über die Systemänderung notwendig. Ob die Abstimmung zugunsten von Mobility Pricing ausfallen wird, ist alles andere als sicher. Sollte das Modell «Gebiet» den Vorzug erhalten, werden sich die Randregionen wehren, da ihre Strassennetze



von der Überlastung in den Hauptverkehrszeiten nicht wirklich betroffen sind. Andere werden die hohen Kosten für die Einführung des neuen Erhebungssystems kritisieren und es gibt keine Garantie, dass diese Kosten nicht zu Lasten des Ausbaus im öffentlichen Verkehr gehen werden. Eine Grundvoraussetzung für die Annahme der Vorlage durch das Volk ist die genaue Zieldefinierung, insbesondere für die Umwelt. Umweltschutzkreise werden dieses Projekt nur unterstützen, wenn konkrete Vorschläge in Richtung einer Internalisierung der Kosten vorliegen.

Das heikle Thema Datenschutz wird im Bericht unter Ziffer 9.3 behandelt. Wir teilen die Auffassung, dass diesbezüglich eine klare rechtliche Grundlage notwendig ist, die den Umgang mit den Daten regelt. Dies umso mehr, als schon heute die Bewegungen eines jeden mit elektronischen Apparaten wie dem GPS im Auto oder der Geolokalisierung durch Mobiltelefone registriert und gespeichert werden

Die Wahl des Erhebungssystems ist sicher von zentraler Bedeutung und die Umsetzung wird uns auf der ICT-Ebene vor grosse technische Herausforderungen stellen. Dies umso mehr, da das gewählte Instrument mit den Systemen kompatibel sein muss, die in anderen europäischen Ländern derzeit geprüft oder bereits eingesetzt werden. Um die technologischen Entwicklungskosten zu senken und grössere Unterbrechungen an den Grenzen zu vermeiden, muss das System für die Strasse auf die Systeme der anderen Länder abgestimmt werden. Gleichzeitig darf der Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln dadurch nicht erschwert werden (dies betrifft zum Beispiel die CICO-Systeme).

#### **9. Was halten Sie von der Idee, Pilotversuche für ein Mobility Pricing durchzuführen?**

Wir sind offen für diese Idee, denn es ist wichtig, der Bevölkerung zu zeigen, was für Auswirkungen Mobility Pricing haben wird, und damit eventuell auch die Chancen für ein Ja bei der Abstimmung zu erhöhen. Einfacher wird es sein, diese Pilotversuche in einer oder mehreren Agglomerationen durchzuführen, die besonders stark von der Verkehrsüberlastung in den Hauptverkehrszeiten betroffen sind und wo die Rückverlagerung deutlich positive Auswirkungen zeigen würde. Allerdings gibt es unserer Ansicht nach andere Ziele, insbesondere im Umweltbereich, die wichtiger sind als *«die Lösung der Probleme, die durch die Verkehrsüberlastung in den Hauptverkehrszeiten entstehen»* und für die eine Bepreisung in den Spitzenzeiten nur schwerlich die Lösung sein kann. Im Bereich der Umweltziele sehen wir in erster Linie eine Bepreisung basierend auf den durch die Fahrzeuge verursachten negativen Auswirkungen. Mit diesem Instrument wäre der motorisierte Individualverkehr teurer als der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr, was die Verlagerung des Verkehrs fördern und die Schadstoffemissionen verringern würde.

**10. Der Bericht sieht als Gegenleistung für die Einführung einer fahrleistungsbezogenen Abgabe die schrittweise Abschaffung der bestehenden Abgaben vor (Kompensation). Möglich wäre aber auch die Einführung einer fahrleistungsbezogenen Abgabe zusätzlich zu den bestehenden Abgaben. Als Anreiz könnte die Abgabe in Form von Pauschalrückzahlungen (zum Beispiel via Senkung der Krankenkassenprämie) zurückerstattet werden. Was halten Sie von dieser Idee?**



Es liegt auf der Hand, dass Mobility Pricing in der Schweiz gestaffelt und schrittweise eingeführt werden muss. Für einige Jahre werden verschiedene Erhebungssysteme nebeneinander existieren und die Bevölkerung wird sehr unterschiedlich von dieser Abgabe betroffen sein. Wir sind gegen das Kompensationsprinzip, aber wir können die Idee einer Entschädigung im Sinne der CO<sub>2</sub>-Abgabe unterstützen. Bevor wir uns jedoch definitiv dafür oder dagegen aussprechen, müssen wir im Detail wissen, wie diese Kompensation aussehen soll. Ausserdem warten wir die parlamentarische Diskussion über den NAF (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds) ab und wir müssen wissen, wie die Strasseninfrastrukturen künftig finanziert werden sollen. Der aktuelle Stand der Dinge erlaubt zum Beispiel keine konkreten Schlüsse, inwieweit die Mineralölsteuern eine Rolle spielen werden, da im Zusammenhang mit der neuen Abgabenerhebung über deren Abschaffung nachgedacht wird.

#### **11. Haben Sie weitere Anmerkungen?**

Auch wenn wir die im Bericht genannten Ziele nicht 1:1 teilen, sind wir der Meinung, dass Überlegungen und Vorschläge zur Einführung von Mobility Pricing sind nötiger denn je. Wir müssen uns den Konsequenzen der uneingeschränkten Zunahme des Mobilitätskonsums stellen: Die negativen Auswirkungen auf die Umwelt und auf die ganze Bevölkerung können nicht länger ignoriert werden und zu den möglichen Massnahmen, die ergriffen werden können, gehört Mobility Pricing. Langfristig wird man Fahrleistung, Umwelteinfluss und Mobilitätskosten aneinander koppeln müssen. Kurzfristig sind die angestrebten Veränderungen nur schwer zu erreichen, deshalb ist es wichtig, dass man rechtzeitig die richtigen Fragen stellt. Die Verkehrsüberlastung in den Hauptverkehrszeiten lässt sich mit Mobility Pricing nur schwer in den Griff kriegen, da die Kapazitäten des Verkehrsnetzes nie für die Spitzenzeiten ausgelegt sein werden. Periodische Engpässe wird es deshalb immer geben, denn im Alltag lassen sich nicht alle Fahrten nach Belieben um zwei bis drei Stunden verschieben.

Künftige Technologien werden eine bessere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten erlauben. Zu nennen sind hier die automatischen Fahrassistenzsysteme, die für einen besseren Verkehrsfluss von Autos und Zügen sorgen. Dank diesen technologischen Fortschritten wird man nicht noch mehr in den Ausbau der Kapazitäten des Strassennetzes investieren müssen, um für das Verkehrsaufkommen in den Spitzenzeiten gerüstet zu sein. Mobility Pricing wird sich deshalb auf das wichtigste Ziel konzentrieren können: die Internalisierung der externen Kosten.

Mit der Entwicklung und Einführung anderer Technologien wie beispielsweise der elektronischen Vignette für Autos oder den Fahrgast-Erhebungsinstrumenten BIBO oder CICO im öffentlichen Verkehr wird sich die Umsetzung einer allgemeinen Abgabenerhebung für Mobilität vereinfachen, unabhängig von der Bemessung der einzelnen Mobilitätsform.

Alles in allem kann man davon ausgehen, dass sich zahlreiche Probleme, die heute unüberwindliche Hindernisse darstellen, dank der technischen Entwicklung fast von selbst lösen werden.



Auf Grundlage der hier vorgebrachten Anmerkungen fordern wir Sie auf, die Überlegungen zum Thema Mobility Pricing weiterzuverfolgen. Gleichzeitig bitten wir Sie eindringlich, die angestrebten Ziele anzupassen und bei der Zieldefinierung die Umweltfragen sowie die Internalisierung der externen Kosten zu berücksichtigen.