

## Anhörung zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing Antworten zum Fragekatalog

### 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)?

*Ein einfaches Bezahlssystem sowie fahrleistungsabhängige und nachfrageabhängige Verkehrspreise über alle Verkehrsträger (Strasse und Schiene, Personen und Güterverkehr) können zu einer effizienteren Nutzung und Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen führen. Die Beeinflussung von Nachfrage und Nutzung von Leistungen durch zeitlich differenzierte Kosten oder Gebühren wird in vielen Bereichen bereits erfolgreich eingesetzt.*

*Der vorgeschlagene Ansatz für ein Mobility-Pricing mit dem prioritären Ziel der Brechung von Verkehrsspitzen führt zu einer starken Belastung von Berufstätigen mit unflexiblen Arbeitszeiten oder von Gütertransporten mit zwingenden Lieferzeiten. Ohne flankierende Massnahmen und veränderte gesellschaftliche Rahmenbedingungen wird das Instrument Mobility Pricing diskreditiert und damit als Lösungsansatz für weitere Herausforderungen und Ziele in Frage gestellt. Damit Mobility Pricing die für eine erfolgreiche Umsetzung notwendige Akzeptanz in der Bevölkerung sowie bei Kantonen und Gemeinden erhält, sind weitere Zielsetzungen und ein ganzheitliches Konzept notwendig. In diesem Sinne greift die Zielsetzung „verkehrsträgerübergreifenden Brechung von Verkehrsspitzen und der besseren und gleichmässigeren Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen“ zu kurz.*

*Trotzdem möchten wir zur vorgelegten Zielsetzung (Konzeptbericht Ziff. 2.1) einige Aussagen machen und mögliche kurzfristige Lösungsansätze aufzeigen:*

*Als Grundvoraussetzung für ein Mobility Pricing zur Verkehrssteuerung müssen die Nachfrager/Nutzer mögliche Alternativen kennen und eine signifikante Anzahl diese auch nutzen können, bzw. in der Lage sein Spitzentarife zu bestimmten Zeiten zu bezahlen. Inwieweit diese Flexibilität für die Reisenden mit Motorfahrzeugen oder der Bahn zur morgendlichen und abendlichen Rush Hour zutrifft, ist nach wie vor kontrovers, zumal ein wesentlicher Teil der Mobilität von langfristigen Entscheidungen, z.B. zu Arbeits- und Wohnort oder nicht selbst beeinflussbaren Faktoren, z.B. vorgegebene Arbeitszeiten, Schulbeginn, Öffnungszeiten von Behörden, Ärzten usw. abhängt. Ähnliche Rahmenbedingungen gelten auch für den Gütertransport (z.B. Ruhezeiten, Nachtfahrverbot).*

*Aufgrund zu erwartender Widerstände aus der Gesellschaft, für ein Mobility Pricing, welches letztlich die Mobilitätskosten für alle die nicht ausweichen können erheblich verteuern wird, ist nicht mit einer schnellen Umsetzung zu rechnen, zumal die Widerstände in der Bevölkerung auch ihren Widerhall bei den politischen Parteien finden werden. Notwendige Ausnahmeregelungen für besonders betroffene Gruppen werden den gewünschten Effekt verringern.*

*Damit Mobility Pricing eine breite Akzeptanz findet und erfolgreich eingeführt und umgesetzt werden kann, müssen zuerst die Rahmenbedingungen für eine wesentlich grössere Flexibilität geschaffen und ein gesamtheitliches Konzept erstellt werden, damit Mobility Pricing unter anderem als Instrument zur Brechung von Verkehrsspitzen sozialverträglich und mit verkraftbaren Auswirkungen auf die Wirtschaft wirken kann.*

*Die Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur sind aber bereits heute vorhanden und werden sich erkennbar weiter verschärfen. Deshalb müssen kurzfristige Lösungsansätze geprüft und gefördert werden.*

*ICT-Lösungen helfen bereits heute bei der Erreichung einer möglichst effizienten Auslastung von Transportsystemen. Beispielsweise durch eine Optimierung der Routenplanung oder die Koordination von Transportketten. Beispiele aus dem Flugverkehr oder aus dem Ausland zeigen auch, dass mit Hilfe intelligenter Systeme die Preise oder Gebühren für Flüge, Fähren, Tunnel oder Parkraum zeit- und nachfrageabhängig optimiert werden können.*

*Für die breite Optimierung von Verkehrsströmen ist die Verfügbarkeit relevanter Informationen eine zwingende Voraussetzung. Entsprechende Informationssysteme haben ein erhebliches kurzfristiges Potential zur Optimierung der Auslastung der vorhandenen Infrastruktur. Nur gut informierte Nutzer der Verkehrsinfrastruktur können Reisezeitpunkt und Verkehrsmittel optimiert planen. Nur gut informierte Betreiber der Verkehrsinfrastruktur können richtige Entscheidungen zur Verkehrslenkung treffen. Es ist daher der Auffassung, dass die Förderung von ICT gestützten und für den Anwender möglichst einfach zugänglichen Informationssystemen bezüglich Ist-Situation und Prognosen zur Verkehrssituation sowie möglicher Alternativen rasch angegangen werden muss. Insbesondere im Hinblick auf verkehrsträgerübergreifende Lösungen bestehen bereits heute Handlungsmöglichkeiten auch ohne Einführung eines Modells, dass die Mobilität zu Spitzenlastzeiten signifikant verteuert.*

*asut als Repräsentantin des Branchen-Know-how im Bereich der ICT, ist gewillt, zusammen mit den betroffenen Branchen und den verantwortlichen Behörden bei der Ausarbeitung und Durchführung von möglichen Projekten und Lösungen aktiv mitzuwirken.*

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

*Mobility Pricing muss als ganzheitlicher und langfristiger Lösungsansatz für die künftige Nutzung und den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen betrachtet werden. Dies unter Berücksichtigung technologischer und gesellschaftlicher Entwicklungen, der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Schweiz sowie weiterer politischer und gesellschaftlicher Zielsetzungen. Dazu gehören insbesondere der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien. Mit ICT-Lösungen sind neue intermodale Mobilitätskonzepte möglich, die bereits kurzfristig dazu beitragen können, den immer dichter werdenden Verkehr in den urbanen Regionen zukunftsfähig zu organisieren.*

*Richtig umgesetzt erlaubt Mobility Pricing Kostentransparenz und Verursacherprinzip auf allen Verkehrssystemen. Damit wird Mobility Pricing aber nicht nur ein Instrument zur Verkehrssteuerung, sondern ermöglicht langfristig die Verkehrsfinanzierung auf eine neue Grundlage zu stellen.*

*Neben den direkten Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten hat Mobility Pricing auch einen Einfluss auf die Erreichung der Klima- und Energieziele des Bundes und auf die Raum- und Siedlungspolitik. Mobility Pricing ist aber nur ein Instrument unter vielen. Ohne neue gesellschaftliche Rahmenbedingungen wie beispielsweise flexible Arbeitszeitmodelle können diese Ziele kaum erreicht werden. In diesem Sinne kann Mobility Pricing auch nicht*

isoliert beurteilt werden, sondern muss im Rahmen eines Massnahmenkataloges betrachtet werden.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass Mobility Pricing die Möglichkeit bietet, anhand politischer Zielsetzungen schrittweise gesellschaftlich akzeptierte Gebühren für ein bestimmtes Mobilitätsverhalten zu erheben und damit neben der Finanzierung der Infrastruktur auch Einfluss auf das Mobilitätsverhalten zu nehmen. Mit der Einführung von Mobility Pricing werden zudem auch Daten erfasst, die in anonymisierter Form helfen, die Verkehrsplanung und Verkehrssteuerung zu optimieren.

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

Pay as you use: Ist ein Grundprinzip von Mobility Pricing und sollte von Beginn an auch die Internalisierung externer Kosten beinhalten.

Kompensation: Die politische Festlegung auf vollständige Kompensation erscheint nicht sinnvoll, zumal ja gerade die gewünschte Lenkungswirkung durch stärker differenzierte Kosten erreicht werden soll. Im Zweifelsfall wird die Mehrheit der Bevölkerung für sich selbst mit steigenden Kosten rechnen, ohne einen individuellen Nutzen zu erkennen. In anderen Ländern wurden deshalb die Einnahmen aus einer lokalen Form von Mobility Pricing für die Umsetzung mehrheitlich gewünschter Verbesserungen im Verkehrssektor eingesetzt. Kompensationsversprechen für bestimmte Zielgruppen sind immer auch kritisch hinsichtlich des Diskriminierungsverbotes (siehe dazu auch die aktuelle Diskussion in Deutschland zur Einführung einer PW Maut).

Verteilungswirkung / Sozialpolitische Ausgestaltung: Verteilungswirkung und sozialpolitische Ausgestaltung mit dem Ziel die Mobilität für alle Nutzer erschwinglich zu halten ist notwendig, schränkt aber die Wirksamkeit möglicher Massnahmen ein, weshalb Mobility Pricing für die verfolgten Ziele nur bedingt wirksam sein wird.

Intermodalität: Für die Optimierung der Verkehrsströme ist eine intermodale Betrachtungsweise zwingend und sinnvoll. Jedoch nicht nur zwischen MIV und ÖV bzw. zwischen Schiene und Strasse, sondern auch mit neuen Nutzungskonzepten aus den Bereichen Shared-Services sowie autonomes Fahren und Langsamverkehr.

Modularer Aufbau: Ist sinnvoll um langfristig das Potential von Mobility Pricing erschliessen zu können.

Datenschutz: Eine ausgewogene Regelung zum Datenschutz ist essentiell. Ein Datenkodex und die Definition von Kriterien in Bezug auf Umgang, Freigabe und Bereitstellung von Daten sind notwendig. Es müssen rechtliche Grundlagen festgelegt werden, um einen schnellen, flexiblen und sicheren Austausch von Daten zu gewährleisten – besonders im Austausch zwischen öffentlichen Anbietern und der Wirtschaft. Dabei muss geprüft werden, welche Daten als Open-Data für alle Anwender zur Verfügung stehen.

Transparenz: Transparenz, Verlässlichkeit und Planbarkeit sind sowohl für die Nutzer als auch für die Anbieter von Lösungen für das Mobility Pricing wichtig.

Interoperabilität: asut empfiehlt, die Interoperabilität als wesentliches Grundprinzip von Mobility Pricing festzulegen. Ohne Interoperabilität zwischen den Lösungen unterschiedlicher System-Lieferanten, wird es kaum ICT Lösungen geben, die den Nutzer helfen das volle Potential der vorhandenen Mobilitätsangebote individuell sinnvoll zu nutzen.

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

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

*Morphologische Kästen sind ein probates Mittel zur Visualisierung unterschiedlicher Kombinationen von Alternativen für einzelne Facetten, Komponenten oder Prozesse einer in sich abgeschlossenen Fragestellung.*

*Die Struktur der dargestellten Kästen erschliesst sich uns nur bedingt, da z.T. einzelne Merkmale in einer Zeile aufgeführt werden, die unterschiedlichen Fragestellungen zuzuordnen sind. Zudem wurden relevante Fragestellungen und Ausgestaltungsmerkmale nur teilweise erfasst oder dargestellt.*

*Die Vollständigkeit kann daher nicht beurteilt werden.*

**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)?

*Grundsätzlich sind einfache Modellvarianten bei der Einführung vorzuziehen, die auch vom Nutzer und politischen Entscheider quasi intuitiv verstanden werden können. Komplexere Modelle erfordern Erfahrungen und Erläuterungen, z.B. durch einfach zu bedienende und flächendeckend verfügbare Informationstools für die Nutzer.*

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

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

*Die dargestellten Modellvarianten lassen keinen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz erkennen, zeigen weder Synergieeffekte zwischen den beiden Hauptverkehrsträgern noch mögliche Grenzen eines intermodalen Ansatzes (siehe Auftrag und Ziele des Konzeptberichtes).*

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

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

*Zu einer qualifizierten Beurteilung fehlen hinreichende Angaben zu Kosten, Nutzen, Finanzierung, Rechtskonformität, gesellschaftlicher Akzeptanz, technischer Machbarkeit, realistisches Einführungsszenario mit Zeitplanung, Nutzerverhalten, uvm.*

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

*Eine detaillierte, qualifizierte Beurteilung der verschiedenen Modellvarianten kann aufgrund der fehlenden Informationen derzeit nicht gemacht werden (siehe Antwort zu 6)*

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

*Das Schlagwort „Mobility Pricing“ ist in weiten Teilen der Bevölkerung negativ belegt, Notwendigkeiten und Vorteile sind wenig bekannt. Eine glaubwürdige, sachlich fundierte Strategie ist essentiell, die aufzeigt wie Mobility Pricing angesichts erkennbarer technologischer und gesellschaftlicher Herausforderungen zu einer lebenswerten, prosperierenden Schweiz ohne (finanzielle oder zeitliche) Überforderung des Einzelnen beitragen kann.*

*Der gewählte Ansatz, Mobility Pricing ausschliesslich als Tool zur Brechung von Verkehrsspitzen durch zusätzliche Kosten für die Mobilität zu Spitzenlastzeiten zu definieren, birgt erhebliches Konfliktpotential. Ohne eine glaubwürdige Darstellung flankierender Massnahmen, die es dem Einzelnen ermöglichen in den realen Tagesabläufen Mobilitätsleistungen nicht zu den Spitzenlastzeiten in Anspruch nehmen zu müssen, wird eine breite Unterstützung kaum zu erreichen sein.*

*Mobility Pricing (im Sinne pay as you use) wird zukünftig zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur an Bedeutung gewinnen, da die klassischen Finanzierungsmodelle erodieren (beispielsweise ein voll automatisiert fahrendes Elektromobil im Dauereinsatz bei einem Mobilitätsdienstleister). Die gewählte enge Definition von Mobility Pricing erscheint in diesem Sinne wenig zielführend.*

*Isolierte Insellösungen sollten vermieden werden. Die technische und abrechnungstechnische Interoperabilität von Systemen über die Grenzen von Kommunen und Kantonen hinweg ist essentiell. Entsprechende Standards sind für die ganze Schweiz zu spezifizieren und möglichst mit den Nachbarländern abzustimmen.*

*Konzeptionell sollte von Beginn an der intermodale Ansatz nicht nur für den Personenverkehr sondern auch für den Güterverkehr berücksichtigt werden. Die dazu notwendige Kooperation zwischen den einzelnen Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen muss durch geeignete Massnahmen der Politik angestossen und unterstützt werden.*

*Die Einführung von Mobility Pricing geht einher mit der Einführung von ICT-Systemen mit Anwendungen für Mobilitätsanbieter, Nutzer und Behörden. Alle Anwendungen basieren auf der Erfassung und elektronischen Verarbeitung von Daten. Ein diskriminierungsfreier Zugang zu den relevanten Rohdaten entscheidet wesentlich über die Verfügbarkeit kostengünstiger und anwenderfreundlicher Lösungen durch innovative Anbieter. Die dazu notwendige Kooperation zwischen den Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen und den Anbietern von ICT-Lösungen muss durch geeignete Massnahmen der Politik angestossen und unterstützt werden.*

*Eine ausgewogene Regelung zum Datenschutz bei der einerseits die Interessen der Bürger und Nutzer nachvollziehbar gewahrt werden und andererseits innovative ICT-Unternehmen Möglichkeiten und Freiräume zur Gestaltung von Produkten und Dienstleistungen zur Verbesserung der individuellen und gemeinschaftlichen Mobilitätsangebote haben, muss gefunden werden.*

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

*Pilotproject können helfen, offene Fragen zu klären, Erfahrungen zu sammeln und eine realistischere Wahrnehmung von Mobility Pricing bei den Betroffenen zu erreichen. Ein Pilotprojekt zur Brechung von Verkehrsspitzen erscheint nur sinnvoll, wenn im Vorfeld bereits Massnahmen getroffen wurden, die die notwendigen Anpassungsprozesse in der Mobilitätsnachfrage unterstützen.*

*asut als Repräsentant des Branchen-Know-how im Bereich der ICT, begrüsst die Idee von Mobility Pilotprojekten und ist gewillt, zusammen mit den betroffenen Branchen und den verantwortlichen Behörden bei der Ausarbeitung und Durchführung von Pilotprojekten aktiv mitzuwirken.*

## **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?**

*Wenn eine Rückerstattung politisch opportun erscheint, sollte sie pauschalisierte Abgaben für die Nutzung der Mobilität betreffen (z.B. im MIV Strassenverkehr die Vignette). Eine Verknüpfung mit sachfremden Themen (Krankenkassenprämien) führt zu Verzerrungen bei der Tarifgestaltung und Nutzerverhalten im Gesundheitswesen und damit letztlich dort zu höheren Kosten.*

## **11. Weitere Bemerkungen?**

*asut bevorzugt eine gezielte Verwendung der Einnahmen aus dem Mobility Pricing für Massnahmen zur Verbesserung der intermodalen Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur. Diese kann kurzfristig durch verstärkten Einsatz von ICT Lösungen erreicht werden.*