

auto-schweiz, Postfach 47, CH-3000 Bern 22

Frau Bundesrätin Doris Leuthard
Vorsteherin UVEK
Bundeshaus
3003 Bern

Bern, 11. September 2015 / FL / BNA

ENTWURF Konzeptbericht Mobility Pricing, Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz; Anhörung
Stellungnahme von auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir haben Kenntnis genommen vom Anhörungsverfahren zu einem Entwurf des «Konzeptberichts Mobility Pricing - Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene» (nachfolgend: Bericht MP). Wir erlauben uns, Ihnen dazu nachfolgend unsere Stellungnahme abzugeben.

auto-schweiz wehrt sich gegen die Einführung neuer Abgaben, mit denen der motorisierte Individualverkehr künstlich zum Zwecke des Verkehrsverzichts oder des vermehrten Umsteigens auf öffentliche Verkehrsmittel verteuert werden soll. Die Behörden bzw. der Staat sollen keine Kompetenzen und keine Einsatzmittel erhalten, um damit in die Verkehrs- und Reisefreiheit einzugreifen. Am heutigen Finanzierungssystem des Bundes für das Strassenwesen auf der Basis der Mineralölbesteuerung und der Autobahnvignette soll nach Auffassung von auto-schweiz bis auf weiteres festgehalten werden.

Hingegen sollen Anpassungen und Ergänzungen am heutigen Finanzierungssystem für das Strassenwesen in Zukunft möglich sein, wie dies auch vom Bundesrat im Zusammenhang mit der NAF-Vorlage (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds) für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken wie Elektro-Autos mit einer jährlichen Pauschale ab frühestens 2020 in Aussicht gestellt worden ist oder wie dies grundsätzlich auch mit einer fahrleistungsbezogenen Abgabe («Pay-for-use-Prinzip») denkbar wäre.

Im Hinblick darauf, dass dereinst eine Ablösung der heute gültigen Finanzierung des privaten und des öffentlichen Verkehrs durch das Modell des Mobility Pricing angestrebt werden soll, müssen eine Vielzahl von Fragen beantwortet werden, die der vorliegende Konzeptbericht des Bundesrats zu Mobility Pricing überhaupt nicht aufwirft und schon gar nicht zu beantworten vermag. Es handelt sich dabei insbesondere um Fragen zur konsequenten Umsetzung des Verursacherprinzips. Für auto-schweiz kann dabei nur ein System der Verursachergerechtigkeit zum Tragen kommen kann, das für alle Verkehrsteilnehmenden gilt. Dazu gehört unter anderem der Einbezug des Langsamverkehrs, beispielsweise von Velofahrenden, in die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Ein reines Road Pricing, das lediglich die Strassenbenützer belasten würde, lehnt auto-schweiz genauso vehement ab, wie mögliche Pilotversuche, die ohne gesamthafte Systemumstellung nicht repräsentativ wären.

Vorbemerkung: Ausbau der Verkehrsangebote kommt vor Verkehrslenkung

In Angesicht des anhaltenden Bevölkerungswachstums in der Schweiz mit der damit verbundenen Zunahme der Verkehrsnachfrage muss sich eine verantwortungsbewusste Politik dieses Landes verstärkt auf die Beseitigung der Kapazitätsengpässe im Verkehr konzentrieren, d.h. es bedarf zur Bewältigung des Mobilitätsbedarfs im Strassenwesen einerseits der Vollendung des beschlossenen Nationalstrassennetzes sowie der Erhaltung der

Funktionalität dieses Verkehrsnetzes (Stichwort: Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Stauschwerpunkten). Andererseits müssen im Bereich der Agglomerationen und der ländlichen regionalen Zentren die Umfahrungen und verkehrsorientierten Verbindungen bereitgestellt werden. Mit dem absehbaren weiteren Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft sind die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen und -angebote endgültig überlastet. Der Verkehrskollaps kann einzig mit den dringlichen Ausbauten verhindert werden – mit der Einführung von Lenkungsmaßnahmen können die eigentlichen Ursachen der Überlastung des Verkehrs nicht beseitigt werden.

Gegen ein neues Eingriffsinstrumentarium im Verkehrsbereich

auto-schweiz wehrt sich gegen die Einführung neuer Abgaben, mit denen der Individualverkehr künstlich zum Zwecke des Verkehrsverzichts oder des vermehrten Umsteigens auf öffentliche Verkehrsmittel verteuert werden soll. Die Behörden bzw. der Staat sollen keine Kompetenz und keine Einsatzmittel erhalten, um damit in die Verkehrs- und Reisefreiheit einzugreifen.

- Gemäss Bericht MP will der Bundesrat mit Mobility Pricing die aktuellen Kapazitätsprobleme auf Schweizer Strassen und Schienen lösen. Das primäre Ziel von Mobility Pricing soll bei der Verkehrslenkung liegen (Ziff. 8 des Berichts MB). Konkret soll mit Mobility Pricing einzig das Ziel der Brechung von Verkehrsspitzen verfolgt werden (Ziff. 2.1. des Berichts MB). Es sollen verkehrsübergreifend Verkehrsspitzen gebrochen und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen erreicht werden (a.a.O.). Laut Bericht ist Mobility Pricing «klar kein Finanzierungsinstrument», Mobility Pricing könne aber positive Nebeneffekte auf die Finanzierung haben (Ziff. 7.6. des Berichts MB).
- Bei der Verkehrslenkung mittels Mobility Pricing geht es um die Reduktion der Verkehrsnachfrage, um Verkehrsverzicht, um Verkehrsverhinderung. Wer den Preis für die Benützung einer Strassenstrecke nicht bezahlen will, soll sich arrangieren: auf den öffentlichen Verkehr umsteigen (sofern ein Angebot besteht), eine andere Zieldestination oder eine andere Route wählen (sofern es diese gibt) oder schliesslich die Fahrt unterlassen. – Dies ist dirigistisch und benachteiligt die Menschen mit niedrigen Einkommen, welche sich die verteuerte Fahrt nicht leisten können oder wollen.

Aus London, wo 2003 die City-Maut eingeführt wurde, ist bekannt, dass die Vermögenden und Gutverdienenden nach wie vor die Kernstadt mit dem Auto befahren, weil sie die neue Steuer (rund Fr. 16 für Road Pricing) bezahlen können. «Wer Geld hat, dem ist Road Pricing egal.» (Zitat von Alexander Tschäppät, Stadtpräsident Bern, an einer Wahlkampfveranstaltung der SP Schweiz in Basel. ‚Der Bund‘ 21.08.2007). Die Erfahrungen aus dem in London eingeführten Road Pricing lassen ausserdem befürchten, dass der angestrebte Lenkungseffekt bereits nach kurzer Zeit verpufft. Diese Feststellung gilt auch generell für das Mobility Pricing. Besonders einkommensschwächere Verkehrsteilnehmer werden ihre Mobilitätsbedürfnisse einschränken müssen, während die übrigen Verkehrsteilnehmer die frei gewordenen Kapazitäten rasch wieder in Anspruch nehmen dürften.

Mobility Pricing hat sein Motiv in den überlasteten Verkehrsangeboten insbesondere in Städten und Agglomerationen. Die Stadt ist das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Zentrum einer Region mit deren Gemeinden und Bevölkerung. Ihre Erreichbarkeit ist der wichtigste Standortfaktor für Handel, Gewerbe, Kultur, Bildung, Dienstleistungen und für die dort lebenden Menschen. Mobility Pricing in Städten birgt die Gefahr in sich, diese Aufgaben der Zentrumsgemeinden zu entwerten.

Mit der Attraktivitätsminderung verbunden ist nicht nur die erwünschte Verkehrsentslastung der Zentren, sondern ebenso ein Rückgang der Geschäftstätigkeit (insbesondere im Handel und im Gastgewerbe) innerhalb des betroffenen Perimeters bei gleichzeitiger Umsatzsteigerung in dessen geographischen Umfeld. Mit der Einführung von Road Pricing werden für bestimmte Strecken oder Zonen wieder jene Strassenzölle erhoben, wie sie im Mittelalter vor dem Passieren der Stadtmauern üblich gewesen sind und bei der Gründung der modernen Eidgenossenschaft aus den bekannten Gründen endgültig abgeschafft worden sind.

- Die Bevölkerung von Kerngemeinden der Agglomerationen legt die geringsten Tagesdistanzen zurück. Entsprechend tief ist im Vergleich zur Bevölkerung ausserhalb von Zentren und Agglomerationen deren Abhängigkeit von der Mobilität. Die längsten Tagesdistanzen finden sich im periurbanen ländlichen Raum. Die Bevölkerung ländlicher Räume legt eine beinahe doppelt so lange Distanz mit dem motorisierten Individualverkehr zurück wie die Bevölkerung von Gemeinden im Zentrum einer Agglomeration (Michel Matthey, ARE; in: Informationsheft ARE 2/2012). Entsprechend benachteiligt der angestrebte Wechsel auf Mobility Pricing die Berg- und Randregionen, weil diese überdurchschnittlich

auf gute Verkehrsangebote, allermeist ausschliesslich auf den privaten Strassenverkehr, angewiesen sind.

- Die Einrichtung und der Betrieb von Mobility Pricing wird sehr kostenintensiv sein. Die Erfahrungen mit Road Pricing in Stockholm oder in London zeigen, dass die Erhebungskosten bis zur Hälfte der Erträge von Road Pricing absorbieren. In Stockholm hat die Installation von Road Pricing 600 Millionen Franken gekostet. Die korrekte Verrechnung jedes einzelnen Kilometers bindet enorme Ressourcen. Bis heute hat noch kein Staat ein umfassendes Mobility Pricing eingeführt. Sollte die Schweiz den Alleingang wählen, muss sie sämtliche Entwicklungskosten und Risiken selber tragen.
- Eine übersteigende Verkehrsnachfrage mit Stausituationen an neuralgischen Stellen kann nicht ohne weiteres mit Verkehrsmanagement im Allgemeinen oder mit einer Bepreisung der Verkehrsnutzung im Speziellen aufgefangen werden. Dies generell, weil die Termingebundenheit in der Arbeitswelt, in der Freizeitbeschäftigung, im Konsum, in den kulturellen und gesellschaftlichen Betätigungen usw. diesem Ansinnen zuwiderläuft.

Der überwiegende Anteil des Strassenverkehrs ist termingebunden und lässt sich wegen der gegebenen Rahmenbedingungen nicht beliebig verschieben. Insbesondere die berufsbedingten Verkehrsspitzen richten sich nach festen Arbeitszeiten. Nachfahrverbot für den Strassengüterverkehr, Vorschriften zu den Arbeitszeiten oder Lärmschutz- und andere Bestimmungen für Gast- und Dienstleistungsgewerbe tragen mit dazu bei, dass es im Verkehrsgeschehen zu Spitzenfrequenzen und als Folge davon zu Überlastungen kommt. Es sind in aller Regel die Umstände ausserhalb des Entscheidungsbereichs der Verkehrsteilnehmer, die sie zu bestimmten Zeiten zur Mobilität veranlassen. Entsprechend vermögen die Instrumente zur zeitlichen Mobilitätslenkung beim einzelnen Verkehrsteilnehmer wenig auszurichten. Wer Zeitpunkt und Weg nicht selber bestimmen kann, wird nicht zur Entlastung des Verkehrs beitragen können.

Da mit Mobility Pricing in erster Linie die Nachfragespitzen gebrochen werden sollen, gehen wir für den Strassenverkehr davon aus, dass die übrigen Steuern, Abgaben und Gebühren gleich bleiben werden. Damit wird Mobility Pricing für die meisten Leute zu einer neuen Steuer, da sie bei den gegebenen wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen keine Möglichkeit haben, ihre Arbeitszeitgestaltung entsprechend anzupassen. Mit anderen Worten sollen Strassenbenützer mehr dafür bezahlen, dass sie im Stau stehen. Im Falle, wo die Zusatzabgabe der Abschreckung während den Stosszeiten dient, ist aus der Sicht der Strassenbenützer nicht einsichtig, weshalb er genau dann meistens bezahlen soll, wenn die Qualität des Verkehrsangebots am schlechtesten ist. Diese doppelte Bestrafung dürfte kaum mehrheitsfähig sein. auto-schweiz lehnt ein solches Vorgehen vehement ab.

Mobility Pricing: Ganz oder gar nicht

Mobility Pricing stellt nur ein Zukunftsmodell unter der Voraussetzung dar, dass das **Grundprinzip der verursachergerechten Finanzierung von Mobilität mit einem ganzheitlichen Ansatz** verfolgt wird. Dies bedeutet, dass sämtliche Verwendungen der Verkehrsinfrastruktur nutzungsabhängig zu bezahlen sind. Neben dem öffentlichen Verkehr und den Strassen wären also beispielsweise auch der Langsamverkehr (Velofahrende etc.) sowie Bergbahnen und Schiffe miteinzubeziehen. Bestehende Finanzierungsinstrumente müssten vollständig ersetzt werden, dies würde unter anderem die Abschaffung des Generalabonnements, der Autobahnvignette und der kantonalen Motofahrzeugsteuer bedeuten. Zudem müssten zwingend die entsprechenden Steuern gesenkt werden: Trottoirs und Velowege werden heute aus Steuergeldern bezahlt, künftig würden die Nutzer selbst direkt dafür aufkommen. Die Infrastrukturfinanzierung müsste so komplett neu gestaltet werden – jedoch mit völlig unsicherem Ausgang für Verkehr, Wirtschaft und nicht zuletzt die Bundeskasse.

Eine massive Senkung der Mineralölsteuer hätte Konsequenzen für den Tanktourismus. Der Bund würde wohl Mehreinnahmen generieren, müsste aber auch die Auswirkungen auf die nationalen Treibhausgas-Inventare verantworten, die auf den nationalen Absatzzahlen der Energieträger basieren. So bringt der Tanktourismus der Schweiz nebst den grösseren Treibstoffumsätzen gleichzeitig auch höhere CO₂-Emissionen, da ihr die CO₂-Emissionen des von den Tanktouristen gekauften Treibstoffs angelastet werden.

Die Senkung der Motorfahrzeugsteuern beschneidet die Steuerhoheit der Kantone. Die Reduktion der Treibstoffsteuern auf Benzin und Diesel führt zu zusätzlichem Tanktourismus in der Schweiz, weil der Wegfall der Mineralölsteuern den Konsumentenpreis für Treibstoffe massiv senken würde. Das benachbarte Ausland wird gegen diesen Markteingriff der Schweiz ankämpfen, wie die entsprechenden Erfahrungen bereits gezeigt haben.

Festhalten am heutigen Finanzierungssystem für das Strassenwesen

Am heutigen Finanzierungssystem des Bundes für das Strassenwesen auf der Basis der Mineralölbesteuerung und der Autobahnvignette soll nach Auffassung von auto-schweiz bis auf weiteres festgehalten und in seiner

Ausgestaltung noch verstärkt der Zweckbindung für das Strassenwesen zugeführt werden (Stichwort: «Milchkuh-Initiative»). Benzin und Diesel werden zumindest in den nächsten «Automobil-Generationen» – das heisst in den nächsten 20 bis 30 Jahren – als Motorfahrzeugtriebstoffe dominieren. Damit ist die (tragfähige) Grundlage der bisherigen Finanzierung des Strassenwesens beim Bund mittels Besteuerung der Treibstoffe aus heutiger Sicht weiterhin gegeben. Gerade in der Übergangsphase der Umstellung auf sparsame und alternative Antriebssysteme, die einen hohen Wirkungsgrad aufweisen, bietet die Mineralölbesteuerung dank der Steuerentlastung beim Minderverbrauch einen Förderungsvorteil.

Verstärkte Ausrichtung der Verkehrsfinanzierung auf das Verursacherprinzip

Wenn es hingegen darum geht, die Finanzierung des privaten und des öffentlichen Verkehrs verstärkt auf das Verursacherprinzip auszurichten, will sich auto-schweiz gegenüber den Überlegungen zu einem allfälligen Systemwechsel nicht verschliessen.

Mobility Pricing bedeutet für Vielfahrer eine Erhöhung der Abgabenlast. Dies mag im Konnex des Verursacherprinzips seine Berechtigung haben, indem jeder Verkehrsteilnehmer in Relation der Infrastrukturnutzung seinen Beitrag an die Verkehrsinfrastrukturkosten zahlt. Ebenso bei der Bereitstellung von konkreten, erkennbaren Sondervorteilen, z.B. das Recht zur Benützung von reservierten, zusätzlichen Fahrspuren oder beim Bau neuer Verkehrsverbindungen (Brücken, Tunnel, neue Strassenverbindungen usw.), scheint eine verstärkt auf die Nutzer bezogene (Sonder-)Abgabe gerechtfertigt und begründet.

In der Tat bietet Mobility Pricing hier mehr Möglichkeiten zur Preisdifferenzierung und somit zur besseren Abschöpfung der Zahlungsbereitschaft als das heutige System der Mineralölbesteuerung und der pauschalen Autobahnvignette, das keine echte Preisdifferenzierung ermöglicht (Ziff. 1.2. des Berichts MP).

Hingegen sollen Anpassungen und Ergänzungen am Finanzierungssystem auf der Grundlage der Mineralölbesteuerung in Zukunft möglich sein, wie dies auch vom Bundesrat im Zusammenhang mit der NAF-Vorlage (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds) für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken wie Elektro-Autos mit einer jährlichen Pauschale ab frühestens 2020 in Aussicht gestellt worden ist oder wie dies grundsätzlich auch mit einer fahrleistungsbezogenen Abgabe («Pay-for-use-Prinzip») denkbar wäre. Entsprechende Anpassungen bei der Strassenfinanzierung drängen sich dann auf (alternative Aufzählung), wenn

- a. die Infrastruktur- und Betriebskosten im Strassenwesen mit dem aktuellen Finanzierungssystem nicht mehr gedeckt sind.
- b. ein Grossteil der Strassenbenützer sich systembedingt nicht mehr an der Finanzierung beteiligt.
- c. mit dem Ausbau von konkreten Strasseninfrastrukturen einer bestimmten Benutzergruppe ein Sondervorteil geschaffen wird, dessen Finanzierung nicht der Allgemeinheit zugemutet werden kann (und somit politisch nicht realistisch ist).
- d. wenn der Bau und/oder Betrieb von Strasseninfrastrukturen an Private übertragen wird, und diese für die Finanzierung ihrer Aufgaben selber aufkommen müssen (z.B. PPP-Finanzierung).

Im Gegensatz zur Strasse ist beim ÖV ein Wechsel hin zu einem Finanzierungssystem à la Mobility Pricing jederzeit und ohne Verfassungsänderung möglich.

Zusammenfassung

auto-schweiz ist der Ansicht, dass mit dem vorgelegten Konzeptbericht zum Mobility Pricing die falsche Zielsetzung verfolgt wird. Der Ansatz, die verursachergerechte Bezahlung ausschliesslich als Mittel zum Brechen der Verkehrsspitzen einzusetzen, greift zu kurz. Für auto-schweiz kann nur ein System der Verursachergerechtigkeit zum Tragen kommen, das für alle Verkehrsteilnehmenden gilt. Dazu gehört unter anderem der Einbezug des Langsamverkehrs, beispielsweise von Velofahrenden, in die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Ein reines Road Pricing, das lediglich die Strassenbenützer belasten würde, lehnt auto-schweiz genauso vehement ab, wie mögliche Pilotversuche, die ohne eine gesamthafte Systemumstellung nicht repräsentativ wären.

Bevor jedoch ein solch gravierender Schritt mit nicht absehbaren Folgen für Verkehr, Wirtschaft und die Bundeskasse getätigt wird, sollte das bestehende Finanzierungssystem stärker in Richtung Transparenz, Fairness und Verursachergerechtigkeit angepasst werden. auto-schweiz hat dazu gemeinsam mit Partnern die eidgenössische Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative)» eingereicht, die der Bundesrat zu unserem grossen Bedauern abgelehnt hat. Der zweckgebundene Einsatz sämtlicher Einnahmen aus dem Strassenverkehr für die entsprechende Infrastruktur, den die Initiative verlangt, entspricht genau dem Ansatz, den auch Mobility Pricing,

sollte es eines Tages eingeführt werden, verfolgen müsste: Wer fährt, zahlt und finanziert damit die jeweilige Verkehrsinfrastruktur – und nichts anderes.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz



François Launaz
Präsident



Andreas Burgerer
Direktor

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)?

Nein – auto-schweiz wehrt sich gegen die Einführung neuer Abgaben, mit denen der Individualverkehr künstlich zum Zwecke des Verkehrsverzichts oder des vermehrten Umsteigens auf öffentliche Verkehrsmittel verteuert werden soll. Die Behörden bzw. der Staat sollen keine Kompetenz und keine Einsatzmittel erhalten, um damit in die Verkehrs- und Reisefreiheit einzugreifen.

Der überwiegende Anteil des Strassenverkehrs ist termingebunden und lässt sich wegen der gegebenen Rahmenbedingungen nicht beliebig verschieben. Insbesondere die berufsbedingten Verkehrsspitzen richten sich nach festen Arbeitszeiten. Nachtfahrverbot für den Strassengüterverkehr, Vorschriften zu Arbeitszeiten oder Lärmschutz- und andere Bestimmungen für Gast- und Dienstleistungsgewerbe tragen mit dazu bei, dass es im Verkehrsgeschehen zu Spitzenfrequenzen und als Folge davon zu Überlastungen kommt. Es sind in aller Regel die Umstände ausserhalb des Entscheidungsbereichs der Verkehrsteilnehmer, die sie zu bestimmten Zeiten zur Mobilität veranlassen. Entsprechend vermögen die Instrumente zur zeitlichen Mobilitätslenkung beim einzelnen Verkehrsteilnehmer wenig auszurichten. Wer Zeitpunkt und Weg nicht selber bestimmen kann, wird nicht zur Entlastung des Verkehrs beitragen können.

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

*Mobility Pricing stellt nur ein Zukunftsmodell unter der Voraussetzung dar, dass das **Grundprinzip der verursachergerechten Finanzierung von Mobilität mit einem ganzheitlichen Ansatz** verfolgt wird. Dies bedeutet, dass sämtliche Verwendungen der Verkehrsinfrastruktur nutzungsabhängig zu bezahlen sind. Neben dem öffentlichen Verkehr und den Strassen wären also beispielsweise auch der Langsamverkehr (Velofahrende etc.) sowie Bergbahnen und Schiffe miteinzubeziehen. Bestehende Finanzierungsinstrumente müssten vollständig ersetzt werden, dies würde unter anderem die Abschaffung des Generalabonnements, der Autobahnvignette und der kantonalen Motofahrzeugsteuer bedeuten. Zudem müssten zwingend die entsprechenden Steuern gesenkt werden: Trottoirs und Velowege werden heute aus Steuergeldern bezahlt, künftig würden die Nutzer selbst direkt dafür aufkommen. Die Infrastrukturfinanzierung müsste so komplett neu gestaltet werden – jedoch mit völlig unsicherem Ausgang für Verkehr, Wirtschaft und nicht zuletzt die Bundeskasse.*

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

Grundprinzip I. «Pay as you use»: Einverstanden.

Grundprinzip II. Kompensation: Einverstanden. – Aber: Mobility Pricing wird nicht mit einer Senkung anderer Steuern kompensiert werden können. Die Abschaffung oder Senkung von Steuern im Verkehrsbereich ist realpolitisch unmöglich. Die Infrastrukturfinanzierung müsste komplett neu gestaltet werden. Es muss zudem befürchtet werden, dass die Mineralölsteuern auf Benzin und Diesel von heute die Lenkungsabgaben (z.B. CO₂-Steuer) von morgen sein werden.

Eine massive Senkung der Mineralölsteuer hätte Konsequenzen für den Tanktourismus. Der Bund würde wohl Mehreinnahmen generieren, müsste aber auch die Auswirkungen auf die nationalen Treibhausgas-Inventare verantworten, die auf den nationalen Absatzzahlen der Energieträger basieren. So bringt der Tanktourismus der Schweiz nebst den grösseren Treibstoffumsätzen gleichzeitig auch höhere CO₂-Emissionen, da ihr die CO₂-Emissionen des von den Tanktouristen gekauften Treibstoffs angelastet werden.

Die Senkung der Motorfahrzeugsteuern beschneidet die Steuerhoheit der Kantone. Die Reduktion der Treibstoffsteuern auf Benzin und Diesel führt zu zusätzlichem Tanktourismus in der Schweiz, weil der Wegfall der Mineralölsteuern den Konsumentenpreis für Treibstoffe massiv senken würde. Das benachbarte Ausland wird gegen diesen Markteingriff der Schweiz ankämpfen, wie die entsprechenden Erfahrungen bereits gezeigt haben.

Grundprinzip III. Verteilungswirkung / Sozialpolitische Ausgestaltung: Einverstanden – Aber: Bei der Verkehrslenkung mittels Mobility Pricing geht es um die Reduktion der Verkehrsnachfrage, um Verkehrsverzicht, um Verkehrsverhinderung. Wer den Preis für die Benützung einer Strassenstrecke nicht bezahlt, soll sich arrangieren: auf den öffentlichen Verkehr umsteigen (sofern ein Angebot besteht), eine andere Zieldestination oder eine andere Route wählen (sofern es diese gibt) oder schliesslich die Fahrt unterlassen. – Dies ist dirigistisch und benachteiligt die Menschen mit niedrigen Einkommen.

Aus London, wo 2003 die City-Maut eingeführt wurde, ist bekannt, dass die Vermögenden und Gutverdienenden nach wie vor die Kernstadt mit dem Auto befahren, weil sie die neue Steuer (rund Fr. 16 für Road Pricing) bezahlen können. «Wer Geld hat, dem ist Road Pricing egal.» (Zitat von Alexander Tschäppät, Stadtpräsident Bern, an einer Wahlkampfveranstaltung der SP Schweiz in Basel. ‚Der Bund‘ 21.08.2007). Die Erfahrungen aus dem in London eingeführten Road Pricing lassen ausserdem befürchten, dass der angestrebte Lenkungseffekt bereits nach kurzer Zeit verpufft. Diese Feststellung gilt auch generell für das Mobility Pricing. Besonders einkommensschwächere Verkehrsteilnehmer werden ihre Mobilitätsbedürfnisse einschränken müssen, während die übrigen Verkehrsteilnehmer die frei gewordenen Kapazitäten rasch wieder in Anspruch nehmen dürften.

Grundprinzip IV. Intermodalität: Einverstanden.

Grundprinzip V. Modularer Aufbau: Einverstanden.

Grundprinzip VI. Datenschutz: Einverstanden.

Grundprinzip VII. Transparenz: Einverstanden.

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)?

Keine Ergänzungen.

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)?

Keine Ergänzungen.

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)?

Keine Bemerkungen.

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:
- a. die Strasse?
 - b. die Schiene?

Keine Bemerkungen.

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

Keine Bemerkungen.

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

Mobility Pricing hat sein Motiv in den überlasteten Verkehrsangeboten insbesondere in Städten und Agglomerationen. Die Stadt ist das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Zentrum einer Region mit deren Gemeinden und Bevölkerung. Ihre Erreichbarkeit ist der wichtigste Standortfaktor für Handel, Gewerbe, Kultur, Bildung, Dienstleistungen und für die dort lebenden Menschen. Mobility Pricing in Städten birgt die Gefahr in sich, diese Aufgaben der Zentrumsgemeinden zu entwerten.

Mit der Attraktivitätsminderung der Zentren verbunden ist nicht nur die erwünschte Verkehrsentslastung der Zentren, sondern ebenso ein Rückgang der Geschäftstätigkeit (insbesondere im Handel und im Gastgewerbe) innerhalb des betroffenen Perimeters bei gleichzeitiger Umsatzsteigerung in dessen geographischen Umfeld.

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

auto-schweiz lehnt Pilotprojekte vehement ab, da sie ohne eine gesamthafte Systemumstellung nicht repräsentativ wären. Reines Road Pricing, auch nur für Testzwecke, ist für uns ebenfalls nicht akzeptabel.

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?

Was die Ausgestaltung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe im Sinne einer Lenkungsabgabe betrifft, wird auf die Bemerkung in Ziffer 1 a verwiesen.

Was die Kompensation mittels Reduktion/Verzicht bestehender Abgaben betrifft, wird auf die Bemerkung in Ziffer 2 verwiesen.

Was die Rückerstattung der Erträge aus einer fahrleistungsabhängigen Abgabe z.B. via Krankenkassenprämien betrifft, lehnen wir diesen Vorschlag ab. Er führt zu einer Mehrbelastung der Verkehrsteilnehmer und zu einer unbegründeten Umverteilung von Finanzmitteln auf die Versicherten bzw. auf die Allgemeinheit.

11. Weitere Bemerkungen?

Anpassungen und Ergänzungen am Finanzierungssystem auf der Grundlage der Mineralölbesteuerung sollen in Zukunft möglich sein, wie dies auch vom Bundesrat im Zusammenhang mit der NAF-Vorlage (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds) für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken wie Elektro-Autos mit einer jährlichen Pauschale ab frühestens 2020 in Aussicht gestellt worden ist oder wie dies grundsätzlich auch mit einer fahrleistungsbezogenen Abgabe («Pay-for-use-Prinzip») denkbar wäre. Entsprechende Anpassungen bei der Strassenfinanzierung drängen sich dann auf (alternative Aufzählung), wenn

- a. *Infrastruktur- und Betriebskosten im Strassenwesen mit dem aktuellen Finanzierungssystem nicht mehr gedeckt sind*
- b. *die ein Grossteil der Strassenbenützer sich systembedingt nicht mehr an der Finanzierung beteiligt*
- c. *mit dem Ausbau von konkreten Strasseninfrastrukturen einer bestimmten Benutzergruppe ein Sondervorteil geschaffen wird, dessen Finanzierung nicht der Allgemeinheit zugemutet werden kann (und somit politisch nicht realistisch ist).*
- d. *wenn der Bau und/oder Betrieb von Strasseninfrastrukturen an Private übertragen wird, und diese für die Finanzierung ihrer Aufgaben selber aufkommen müssen (z.B. PPP-Finanzierung).*

auto-schweiz ist der Ansicht, dass mit dem vorgelegten Konzeptbericht zum Mobility Pricing die falsche Zielsetzung verfolgt wird. Der Ansatz, die verursachergerechte Bezahlung ausschliesslich als Mittel zum Brechen der Verkehrsspitzen einzusetzen, greift zu kurz. Für auto-schweiz kann nur ein System der Verursachergerechtigkeit zum Tragen kommen, das für alle Verkehrsteilnehmenden gilt. Dazu gehört unter anderem der Einbezug des Langsamverkehrs, beispielsweise von Velofahrenden, in die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Ein reines Road Pricing, das lediglich die Strassenbenützer belasten würde, lehnt auto-schweiz genauso vehement ab, wie mögliche Pilotversuche, die ohne eine gesamthafte Systemumstellung nicht repräsentativ wären.

Bevor jedoch ein solch gravierender Schritt mit nicht absehbaren Folgen für Verkehr, Wirtschaft und die Bundeskasse getätigt wird, sollte das bestehende Finanzierungssystem stärker in Richtung Transparenz, Fairness und Verursachergerechtigkeit angepasst werden. auto-schweiz hat dazu gemeinsam mit Partnern die eidgenössische Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuh-Initiative)» eingereicht, die der Bundesrat zu unserem grossen Bedauern abgelehnt hat. Der zweckgebundene Einsatz sämtlicher Einnahmen aus dem Strassenverkehr für die entsprechende Infrastruktur, den die Initiative verlangt, entspricht genau dem Ansatz, den auch Mobility Pricing, sollte es eines Tages eingeführt werden, verfolgen müsste: Wer fährt, zahlt und finanziert damit die jeweilige Verkehrsinfrastruktur – und nichts anderes.