

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
Frau Bundesrätin Doris Leuthard
Kochergasse 10
3003 Bern

Per E-Mail: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

11. September 2015

Stellungnahme zum Entwurf des Konzeptberichts Mobility Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Anhörung zum Entwurf des Konzeptberichts Mobility Pricing.

economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten in der Schweiz. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie Einzelfirmen. Leistungsfähige und nachhaltig finanzierte Verkehrsinfrastrukturen sind für die Schweizer Unternehmen ein wichtiger Standortfaktor. Arbeitnehmer und Güter sollen sich rasch und zuverlässig zwischen dem Start- und Zielort ihrer Reise bewegen können. Es gilt, für Wirtschaft und Gesellschaft auch in Zukunft ein effizientes Verkehrssystem als Grundlage eines attraktiven Wirtschaftsstandorts bereitzustellen.

Das Wichtigste in Kürze

Es braucht einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsfinanzierung. Das gegenwärtige Verkehrsfinanzierungssystem muss langfristig abgelöst werden, denn es ist nicht zukunftstauglich. Die zunehmende Mobilitätsnachfrage stellt den Unterhalt und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur vor grosse Herausforderungen. Gleichzeitig ist die Finanzierungsbasis für die Schienen- und Strasseninfrastruktur auf lange Frist gefährdet, weil das Verursacherprinzip heute nur ungenügend berücksichtigt ist. Auch die Digitalisierung der Mobilität wirft neue Fragen zur Sicherung der künftigen Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung auf.

economiesuisse steht hinter der Idee eines Mobility Pricing, verstanden als System zur Sicherung der langfristigen Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen durch die konsequentere Anwendung des Verursacherprinzips und der Durchsetzung von mehr Kostenwahrheit. Das Erzielen der gewünschten Lenkungswirkung über nachfrageorientierte Nutzungspreise steht in einem Spannungsfeld mit der für die Wirtschaft zentralen Mobilität des Arbeitsmarktes.

Die Unterstützung eines Mobility Pricing Systems knüpft economiesuisse an verschiedene Be-

dingungen: Mobility Pricing ist keine Ersatz-, sondern eine Ergänzungsmassnahme zur nachfragegerechten Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Das Verursacherprinzip muss gestärkt und die Transparenz in der Verkehrsfinanzierung erhöht werden. Die Mittelverwendung muss grundsätzlich zweckgebunden sein und der Kostendeckungsgrad muss erhöht werden. Die freie Wahl des Verkehrsträgers darf nicht eingeschränkt werden und Verlagerungsziele dürfen nicht Bestandteil eines Mobility Pricing sein. Die Auswirkungen eines Mobility Pricing Systems auf die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Schweiz müssen eingehender untersucht werden.

Zur Einführung eines Mobility Pricing Systems schlägt economiesuisse ein konzeptionelles Vorgehen in drei Schritten vor. Erstens soll die technische Grundlage zur Erfassung der Mobilität („offene Mobilitätsplattform“) geschaffen werden. Zweitens muss die politische Diskussion über die verursachergerechte Verteilung der Verkehrskosten und die sachgerechte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur geführt werden. Und drittens muss ein verursachergerechtes Finanzierungssystem umgesetzt werden, welches auch in der digitalen Mobilitätswelt der Zukunft nachhaltig funktioniert.

1. Zur Ausgangslage in der Verkehrspolitik

Die Schweizer Verkehrspolitik steht vor grossen Herausforderungen in Bezug auf die Finanzierung und die Bereitstellung von bedarfsgerechten Kapazitäten. Hinzu kommen technologische Entwicklungen im Bereich der Mobilität, auf welche sich die Politik vorzubereiten hat. Verschiedene Entwicklungen führen uns die Grenzen des gegenwärtigen Verkehrsfinanzierungssystems vor Augen.

Mobilitätsnachfrage nimmt weiter zu

In den letzten 10 bis 15 Jahren ist das Verkehrsaufkommen stark gewachsen. Das Wachstum des Güter- und Personenverkehrs lag dabei deutlich über dem Wirtschafts- bzw. dem Bevölkerungswachstum. Auf Schiene und Strasse führt die hohe Mobilitätsnachfrage zu den Verkehrsspitzen zu hohen Infrastrukturausbaukosten. Infolge der intensiveren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, der Alterung und Weiterentwicklung des Netzes steigen auch die Kosten für Betrieb und Unterhalt.

Die Mobilitätsnachfrage wird gemäss Prognosen des Bundes bis 2030 nochmals stark zunehmen. Die Weiterentwicklung und die Finanzierung einer bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur stellen vor diesem Hintergrund eine grosse Herausforderung dar. Bereits heute bestehende Kapazitätsengpässe auf Schiene und Strassen dürften sich weiter verschärfen, wenn es nicht gelingt, die Mobilitätsnachfrage mit dem Infrastrukturangebot in Einklang zu bringen. Es müssen Mittel und Wege gefunden werden, damit die Schweiz bezüglich der Verkehrsinfrastruktur-Qualität auch in Zukunft international führend bleibt.

Bestehendes Verkehrsfinanzierungssystem ist nicht zukunftstauglich

Mit FABI ist die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur mittelfristig auf eine neue Grundlage gestellt worden. Der geplante NAF stellt das Pendant für die Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsinfrastruktur dar. Wir stellen fest, dass das gegenwärtige Verkehrsfinanzierungssystem angesichts des hohen prognostizierten Verkehrswachstums, des ungelösten Einbezugs von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben und der angespannten Situation der öffentlichen Finanzhaushalte auf lange Frist nicht zukunftstauglich ist:

- Einerseits ist das **Verursacherprinzip ungenügend umgesetzt**. Der Mangel an Kostenwahrheit und Verursachergerechtigkeit bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur und des Bahnangebots führt zu falschen Anreizen, welche zu einem Mehrkonsum von Mobilität auf der Schiene führt und die langfristige Finanzierung der Schieneninfrastruktur und des Schienen-

angebots in Frage stellt. Die GA- und Halbtax-Kultur steht einer nutzungsgerechten und fairen Finanzierung der Verkehrsangebote entgegen. Demgegenüber kommen die Strassenbenutzer, insbesondere im Güterverkehr, für die Kosten der Strasseninfrastruktur auf. Der Mangel an Transparenz der Finanzflüsse und der anfallenden Kosten untergräbt das Vertrauen in das gegenwärtige Verkehrsfinanzierungssystem.

- Andererseits stagnieren als Folge der Effizienzgewinne bei den Verbrennungsmotoren im Strassenverkehr die Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Diese stellt heute das zentrale Finanzierungsinstrument für die Strasseninfrastruktur dar, ist aber auch eine wichtige Quelle für Ausgaben im Zusammenhang mit der Bahninfrastruktur. Die **Finanzierungsbasis für Strassen- und Schieneninfrastruktur ist deshalb auf lange Frist in Frage gestellt**. Hinzu kommt, dass vermehrt Strassenfahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien (z.B. Elektroautos) in Verkehr gesetzt werden, welche heute eine Nutzung der Strasseninfrastruktur praktisch ohne Gebühren erlauben. Diese Bevorzugung der Elektromobilität ist angesichts der zu erwartenden und politisch gewünschten Zunahme solcher Fahrzeuge nicht sachgerecht. Künftig sollen sich alle Strassenbenutzer gleichwertig an den Kosten des Verkehrs beteiligen.

Digitalisierung der Mobilität erfordert Paradigmenwechsel

Die technologische Entwicklung macht auch vor der Mobilität nicht Halt. Unter dem Begriff „Mobility as a service“ zeichnen sich Veränderungen ab, welche einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsfinanzierung notwendig machen. Mobilität wird in Zukunft anders erbracht und konsumiert werden als heute. Neue Mobilitätsanbieter werden alte Mobilitätsmuster aufbrechen und für den Nutzer die Organisation der individuellen Mobilität von Tür zu Tür übernehmen.

Selbstfahrende Autos werden die Grenze zwischen den öffentlichem und privatem Verkehr zusehends verwischen. Die Bedeutung des Verkehrsträgers bzw. des Anbieters treten in den Hintergrund. Der Besitz eines eigenen Fahrzeugs wird zur Erfüllung der individuellen Mobilitätsbedürfnisse immer weniger Bedeutung haben.

Bei all diesen Entwicklungen stellt sich die grundlegende Frage, wie sichergestellt werden kann, dass sich der Verkehrsnutzer auch künftig verursachergerecht an der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur beteiligt. Beispielsweise dann, wenn die Zahl der mit Elektromotoren betriebenen, in Car Sharing-Modellen benutzten Fahrzeuge auf Schweizer Strassen einen wesentlichen Teil des Fahrzeugbestands ausmachen.

2. Zur Zielsetzung von Mobility Pricing

Aus Sicht von economiesuisse muss die langfristige Finanzierung leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen im Zentrum der Überlegungen stehen. Das heutige Verkehrsfinanzierungssystem leidet an Fehlanreizen und Intransparenzen, weil das Verursacherprinzip nur ungenügend umgesetzt ist. Für economiesuisse ist das **prioritäre Ziel von Mobility Pricing mehr Kostenwahrheit und die Anwendung des Verursacherprinzips** in der Verkehrsfinanzierung. Im Grundsatz sollen die Verkehrsteilnehmer ihre effektiv verursachten Kosten selbst bezahlen. Es geht auch darum, die nachhaltige Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung in der digitalen Mobilitätswelt von morgen sicherzustellen und volkswirtschaftliche Kosten zu reduzieren.

Weiter soll Mobility Pricing **mehr Transparenz bezüglich der Finanzflüsse und der Kosten im Verkehrssystem schaffen**. Dies ist die Grundlage für eine sachliche Priorisierung bei Erhalt, Betrieb und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und für ein zukunftstaugliches Finanzierungssystem.

Für economiesuisse bedeutet die Einführung von Mobility Pricing einen etappierten Paradigmenwechsel in der Verkehrsfinanzierung, sprich eine Ablösung des gegenwärtigen Verkehrsfinanzierungssystems und nicht eine Ergänzung des bestehenden (on-top). Mobility Pricing ist keine Ersatzmassnahme für die nachfragegerechte bauliche Weiterentwicklung der Schienen- und Strasseninfrastruktur. Diese ist auch in Zukunft unabdingbar, sie soll jedoch mit flexiblen Infrastrukturnutzungspreisen Hand in Hand gehen.

Spannungsfeld zwischen Lenkungswirkung, Akzeptanz und mobilem Arbeitsmarkt

Der Bundesrat definiert die Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage als Ziel von Mobility Pricing. Beeinflussung verstanden als nachfragegerechte Preisgestaltung für die Infrastrukturnutzung im Sinne eines effizienteren Kapazitätsmanagements unterstützt economiesuisse. Beeinflussung im Sinne einer Lenkungsabgabe (mit pauschaler Rückerstattung) lehnt economiesuisse ab, weil sie dem Prinzip der Kostenwahrheit widerspricht.

Allerdings ortet economiesuisse bezüglich nachfragegerechter Preisgestaltung ein erhebliches Spannungsfeld zwischen Lenkungswirkung, Akzeptanz und dem Erhalt eines mobilen Arbeitsmarktes. Der Bundesrat unterscheidet nicht zwischen flexiblem Freizeit- und notwendigem Arbeitsverkehr. economiesuisse ist sich bewusst, dass der auf Verkehrsspitzen ausgerichtete Infrastrukturausbau hohe Kosten zur Folge hat, die sich durch eine Verteilung der Mobilitätsnachfrage reduzieren liessen. Hier ist aber zum einen die enge räumliche und wirtschaftliche Vernetzung zu berücksichtigen, die auch einen hohen Grad an Mobilität bedingt und zum anderen sind die Faktoren, wie Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum dominant bei der Nachfrageentwicklung. Es ist fraglich, ob **mit dem Ziel des Bundesrats tatsächlich die Spitzenlasten reduziert werden können und gleichzeitig ein mobiler Arbeitsmarkt erhalten werden kann**. Hinzu kommt, dass die gesellschaftliche und politische Akzeptanz für tatsächlich nachfragebeeinflussende Infrastrukturnutzungspreise gering einzuschätzen ist.

Die Frage der Lenkungswirkung bzw. der Preiselastizität der Mobilitätsnachfrage ist ein Aspekt, der eingehender untersucht werden muss. Das Lenkungsziel des Bundesrates ist aus unserer Sicht auch deshalb falsch gewählt, weil es sich nicht so einfach realisieren lässt. Es sollte deshalb nicht prioritär verfolgt werden. Einerseits schätzen wir die Nachfrageelastizität bei den Verkehrsnutzern im Arbeitsverkehr als klein ein im Verhältnis zum Freizeitverkehr. Damit tatsächlich der gewünschte Lenkungseffekt eintreten würde, müssten die Benutzungspreise zu Spitzenzeiten sehr hoch und der Preisunterschied zu den Talzeiten sehr gross sein. Die Nutzungstarife sollen sich jedoch nicht an der gewünschten Lenkungswirkung, sondern am Verursacherprinzip, der Stärkung der Eigenwirtschaftlichkeit der Angebote und den Gesamtkosten des jeweiligen Verkehrsträgers orientieren.

Mobility Pricing muss in erster Linie als zukunftsfähiges Finanzierungsinstrument zur Sicherung leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen verstanden werden. Beide Ziele - finanzieren und lenken - lassen sich nicht vollumfänglich gleichzeitig erreichen, denn es besteht ein Zielkonflikt. Zur Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage erachten wir deshalb ergänzend flexible Arbeits- und Ausbildungsmodelle als wirksame Massnahme zur Glättung der Verkehrsnachfrage.

3. Bedingungen für ein Mobility Pricing aus Sicht von economiesuisse

Der Konzeptbericht erwähnt sieben Grundprinzipien für Mobility Pricing. Wir sind mit den Prinzipien grundsätzlich einverstanden, bringen jedoch folgende Ergänzungen dazu an:

- *Pay-as-you-use*: Wer mehr fährt, soll mehr bezahlen. Wir ziehen leistungsbezogene Preise Einheitstarifen und indirekten Steuern vor. Im Zentrum steht der Marktpreis für die

Infrastrukturnutzung. Mindestens in einer Übergangsphase werden die Preise zur Infrastrukturnutzung staatlich administriert sein. Diese sollten sich am Äquivalenzprinzip und am Verursacherprinzip orientieren.

- *Kompensation:* Mobility Pricing, als Finanzierungssystem gedacht, hat bestehende Abgaben zu ersetzen und darf nicht als zusätzliche Einnahmequelle für Bund oder Kantone dienen. Dies ist eine Grundvoraussetzung für die gesellschaftliche und politische Akzeptanz von Mobility Pricing. Die Einführung von Mobility Pricing hat (in einer ersten Phase) fiskalquotenneutral zu erfolgen. Mittelfristig ist eine Erhöhung des Kostendeckungsgrads der Infrastrukturen und Angebote über eine verursachergerechtere Bepreisung anzustreben.
- *Verteilungswirkung/Sozialpolitische Ausgestaltung:* Die leistungsbezogene Verkehrsfinanzierung hat zur Folge, dass Vielfahrer künftig mehr bezahlen werden. Dies begrüssen wir im Grundsatz. Allerdings muss Mobilität insbesondere für die Arbeitnehmer auch künftig erschwinglich sein. Dies ist eine zentrale Voraussetzung für einen mobilen Arbeitsmarkt. Um die politische Akzeptanz eines solchen Projekts zu sichern, ist über geeignete Massnahmen sicherzustellen, dass tiefe Einkommenschichten und benachteiligte Regionen nicht übermässig mehrbelastet werden.
- *Intermodalität:* Die Intermodalität wird den Charakter des Verkehrs künftig noch stärker prägen als heute. Ein Mobility Pricing muss daher zwingend verkehrsträgerübergreifend und die Preisgestaltung aufeinander abgestimmt sein. Mobilitätsangebote aus einer Hand müssen alle Verkehrsträger umfassen. Intermodalität bedeutet, dass jeglicher Verkehr auf Schiene und Strasse von einem Mobility Pricing erfasst wird. Auch der Schienengüterverkehr ist zwingend in das Mobility Pricing Konzept zu integrieren.
- *Modularer Aufbau:* Im Endzustand ist ein flächendeckendes, verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsfinanzierungssystem anzustreben. Angesichts der Komplexität des Vorhabens ist ein etappiertes Vorgehen sinnvoll. Dabei muss berücksichtigt werden, dass Konzepte und Lösungen gewählt werden, welche skalierbar, entwicklungsfähig und interoperabel sind.
- *Datenschutz:* Der Datenschutz muss jederzeit gewährleistet sein. Dies ist eine zentrale Voraussetzung für das Vertrauen der Nutzer in ein Mobility Pricing System. In anonymisierter Form sollen Verkehrs- und Nutzerdaten jedoch verwendet werden können, um das Verkehrssystem effizienter zu gestalten. Es ist zu klären, wie in Zukunft mit der Fülle an Verkehrsdaten, über welche öffentliche und private Verkehrsanbieter in der digitalen Mobilitätswelt von morgen verfügen werden, umzugehen ist.
- *Transparenz:* Ein Mobility Pricing System muss transparent sein. Es muss Transparenz herrschen bezüglich der Kosten für den Nutzer, bezüglich der Finanzflüsse und bezüglich der Datenverwendung.

Aus Sicht der Wirtschaft muss ein Mobility Pricing System zwingend weitere Grundanforderungen erfüllen:

- *Verursacherprinzip und Kostenwahrheit stärken:* Die Stärkung des Verursacherprinzip und der Kostenwahrheit muss zentraler Treiber der Einführung von Mobility Pricings sein. Der Preis für die Infrastrukturnutzung soll sowohl die Investitionskosten als auch die externen Effekte in einem hohen Mass abgelteten. Allerdings darf dieser Preis keinen fiskalischen Charakter annehmen.
- *Kostendeckungsgrad erhöhen:* Der Kostendeckungsgrad des Verkehrssystems muss gestärkt werden. Mit lediglich rund 50% Kostendeckungsgrad ist der Aufholbedarf im Schienenverkehr besonders gross. Mobility Pricing muss einen wesentlichen Beitrag zur eigenwirtschaftlichen Finanzierung der Verkehrsangebote leisten.

- *System flächendeckend einführen:* Im Endzustand ist ein flächendeckendes Mobility Pricing System anzustreben. Eine benutzungsabhängige Bepreisung der Verkehrsinfrastrukturen muss flächendeckend eingeführt werden, damit keine Verzerrungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Schiene, Strasse) und Verkehrsarten (Personen-/Güterverkehr) entstehen. Damit kann auch der Problematik der Umwegverkehre auf nicht bepreiste Strassenkategorien, z.B. Kantons- und Gemeindestrassen, adressiert werden.
- *Freie Verkehrsmittelwahl gewährleisten:* Zum Grundsatz der Wirtschaftsfreiheit (Art. 94 BV) gehört auch die freie Wahl des Verkehrsmittels. Die freie Verkehrsmittelwahl muss gewährleistet sein. Ein Mobility Pricing System darf kein Modal Split Ziel beinhalten und nicht als Instrument zur Verlagerung des Binnenverkehrs missbraucht werden.
- *Internationale Interoperabilität sicherstellen:* Ein Schweizer Mobility Pricing muss international abgestimmt sein. Die technische Interoperabilität mit einer allfälligen europäischen Lösung muss sichergestellt werden.
- *Mittelverwendung zweckbinden:* Die Mittelverwendung muss transparent und nachvollziehbar sein. Die Einnahmen müssen zweckgebunden für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung verwendet werden. Querfinanzierungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sollten minimiert werden.
- *Systemkosten tief halten:* Die Erhebungs- und Betriebskosten eines Mobility Pricing Systems müssen gering sein. Die Benutzungsabgaben sollen in die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur fliessen und nicht in die administrative Bewirtschaftung des Systems.

4. Konzeptioneller Vorgehensvorschlag

Ergänzend zu FABI muss die Verkehrsfinanzierung vorab mittelfristig mittels Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) unter Dach und Fach gebracht werden. Die Einführung eines Mobility Pricing Systems in der Schweiz ist eine notwendige, aber auch langfristige Aufgabe, die nur schrittweise umgesetzt werden kann. Die erfolgreiche Umsetzung von Mobility Pricing erfordert aus Sicht von economiesuisse ein Vorgehen in drei Schritten:

Schritt 1: Technische Grundlagen zur Erfassung der Mobilität schaffen

In einem ersten Schritt soll die technische Grundlage geschaffen werden, um die individuelle und aggregierte Mobilität verkehrsträgerübergreifend zu erfassen. Ziel ist einerseits, die individuellen Mobilitätskosten auszuweisen (z.B. mit einer App) und bei den Verkehrsnutzern das Bewusstsein bezüglich den Kosten ihres Mobilitätsverhaltens zu schaffen. Mittels der transparenten Erfassung der Mobilität und der dadurch verursachten Kosten kann den Nutzern der „Fairness-Aspekt“ einer verursachergerechten Verkehrsfinanzierung vermittelt werden, ohne dass die Nutzer dadurch negative Konsequenzen (Mehrausgaben) befürchten müssen.

Andererseits liefert die aggregierte Erfassung des Mobilitätsverhaltens wichtige Daten zur effizienteren Organisation der künftigen Mobilität. Diese Verkehrs-Datenbank soll als offene Mobilitätsplattform genutzt werden. Die verschiedensten Mobilitätsanbieter sollen darauf zugreifen und basierend darauf ihre intermodalen Mobilitätsdienstleistungen dem Nutzer via App anbieten können.

Schritt 2: Nutzen und Kosten in der politischen Diskussion zusammenbringen

Der zweite Schritt muss darin bestehen, eine breite politische Diskussion um die transparent vorliegenden Kostenstrukturen - sprich Finanzierungsdefizite und -überschüsse einzelner Verkehrsträger, Strecken, Knoten etc. - zu führen. Kostentransparenz liefert eine zentrale Grundlage zur Identifizierung des Kostendeckungsgrads und für eine sachliche Prioritätensetzung bei der Weiterentwicklung der

Verkehrsinfrastruktur. Denn durch das Gegenüberstellen von Kosten (Infrastruktur, Betrieb), dem volkswirtschaftlichen Nutzen und dem Ausbaubedarf auf dem gesamten Schienen- und Strassennetz lassen wichtige Erkenntnisse zur Entpolitisierung der Infrastrukturweiterentwicklung und der stärkeren Umsetzung der Verursacherprinzips gewinnen.

Es muss ein politischer und gesellschaftlicher Konsens darüber gefunden werden, welchen Anteil an der Verkehrsfinanzierung künftig weiterhin vom allgemeinen Steuerzahler getragen und in welchem Umfang der Nutzer stärker an seinen verursachten Kosten beteiligt werden soll.

Schritt 3: Paradigmenwechsel in der Verkehrsfinanzierung umsetzen

Mit der Herstellung von Transparenz über die Kosten, die Nutzung und die notwendige Weiterentwicklung der Infrastrukturen ist die Grundlage für den notwendigen Paradigmenwechsel in der Verkehrsfinanzierung gelegt. Schritt 1 bringt dafür die technische Basis und Schritt 2 die notwendige politische und gesellschaftliche Diskussion. In einem dritten Schritt soll die Verkehrsfinanzierung auf eine neue Basis gestellt werden. Ziel ist die schrittweise Ablösung der gegenwärtigen Finanzierungsinstrumente durch ein verursachergerechtes und nutzungsabhängiges Mobility Pricing zur Herstellung von mehr Kostenwahrheit.

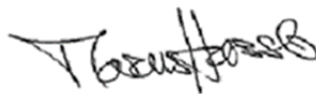
Die Einführung eines solchen verkehrsträger- und anbieterunabhängigen Kostenerfassungs- und Bezahlsystems geschieht auf Basis der unter Schritt 1 eingeführten offenen Mobilitätsplattform. Darüber organisiert und bezahlt der Nutzer in Zukunft seine gesamte Mobilität und wählt aus verschiedenen intermodalen Tür-zu-Tür-Mobilitätsdienstleistungen aus. Vor dem Hintergrund der Digitalisierung der Mobilität ist ein solches Kostenerfassungs- und Bezahlssystem eine zentrale Voraussetzung, um auch neue, disruptive Mobilitätsanbieter bzw. deren Nutzer verursachergerecht an den Infrastrukturkosten zu beteiligen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung



Marcus Hassler
Projektleiter Infrastrukturen

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

Nein. Aus Sicht von economiesuisse muss das primäre Ziel von Mobility Pricing darin liegen, die verursachergerechte Finanzierung leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen und -angebote langfristig zu sichern. Dazu braucht es eine konsequentere Anwendung des Verursacherprinzips in der Verkehrsfinanzierung und mehr Transparenz bezüglich der Finanzflüsse im Verkehrssystem.

Aufgrund des erheblichen Spannungsfelds zwischen der Lenkungswirkung nachfragebeeinflussender Nutzungspreise und dem Erhalt eines mobilen Arbeitsmarkts ist das Ziel der Glättung der Verkehrsspitzen erst sekundär zu verfolgen.

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

Siehe 3. Abschnitt unserer Stellungnahme.

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)?

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)?

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?

Eine detaillierte Beurteilung der verschiedenen Modellvarianten ist aufgrund der kurzen Ausführungen nicht möglich. Aus Sicht von economiesuisse ist es zentral, dass ein Finanzierungs-Modell gewählt

wird, welches etappiert umsetzbar und weiterentwicklungsfähig ist. Zudem muss es bezüglich seiner technischen Eigenschaften international abgestimmt (Interoperabilität) und intermodal anwendbar sein. Ein Mobility Pricing System hat alle Verkehrsarten (Personen- und Güterverkehr aus Schiene und Strasse) zu umfassen.

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

Die Herausforderungen auf dem langen Weg bis zur Einführung eines Mobility Pricing Systems in der Schweiz sind vielfältig. Aus Sicht von economiesuisse ist das Augenmerk auf folgende Aspekte zu richten:

- *Schweizer Standortattraktivität:* Die Auswirkungen einer international nicht abgestimmten Einführung vom Mobility Pricing auf die Standortattraktivität der Schweiz sind ungewiss und im Konzeptbericht zu wenig ausgearbeitet. Einerseits sind nachhaltig finanzierte und leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen ein wichtiger Standortfaktor. Andererseits ist auch die Mobilität des Arbeitsmarktes für Unternehmen ein wichtiges Standortmerkmal. Diese dürfte mit Mobility Pricing tendenziell eingeschränkt werden. Die Wirkungen von Mobility Pricing auf die Standortattraktivität der Schweiz sind genauer abzuklären.
- *Akzeptanz:* Die Einführung von Mobility Pricing bedarf einer breiten politischen und gesellschaftlichen Akzeptanz. Die fehlende Verfassungs- und Gesetzesgrundlage muss vor Volk (und Ständen) eine Mehrheit finden. Heute dominiert in der öffentlichen Diskussion die Befürchtung, dass die individuelle Mobilität durch Mobility Pricing teurer werden wird. Es gilt aufzuzeigen, dass es bei Mobility Pricing nicht nur um Kosten geht, sondern dass damit auch ein Nutzen verbunden ist. In der digitalen Mobilitätswelt von morgen drückt sich dieser darin aus, dass der Nutzer Mobilität künftig einfacher konsumieren und der Preis fair abgerechnet werden kann.
- *Föderalismus:* Heute verfügen Bund und Kantone über verschiedene Instrumente zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Die Einführung eines nationalen Mobility Pricing muss mit der Aufhebung bestehender Finanzierungsinstrumente einhergehen. Der Abbau bestehender Abgaben dürfte vor allem auf kantonaler Ebene auf Widerstand stossen, wenn diese nicht durch eine entsprechende Aufgabenreduktion oder einen finanziellen Ausgleich kompensiert wird.
- *Verteilungswirkung:* Mobility Pricing muss fiskalquotenneutral ausgestaltet sein. Trotzdem hat Mobility Pricing im Vergleich zum heutigen System eine Verteilungswirkung. Vielfahrer werden stärker, Wenigfahrer weniger belastet. Dies ist verursachergerecht. Die Verschiebung der Finanzierungsanteile vom Steuerzahler zum Nutzer bzw. vom Strassenbenutzer zum Bahnfahrer stellt in der politischen Diskussion jedoch eine grosse Herausforderung dar.
- *Privatsphäre und Datenschutz:* Die Privatsphäre und der Schutz der Nutzerdaten ist eine Grundvoraussetzung eines Mobility Pricing Systems. In der künftigen Mobilitätswelt besteht die Herausforderung darin, festzulegen, wie private und staatliche Mobilitätsakteure mit den Nutzerdaten umgehen dürfen und wer die Hoheit über welche Verkehrsdaten hat.
- *Systemkosten:* Die Einführungskosten eines Systemwechsels zu Mobility Pricing dürften Abwehrreaktionen hervorrufen. Diese sind teilweise berechtigt, denn die derzeitigen Erhebungskosten bspw. der Mineralölsteuer sind sehr tief. Mit Hilfe von Smart Devices, welche die Nutzer auch im Alltag benutzen, können die technischen Erhebungskosten mittlerweile stark reduziert werden. Problematisch dürften vielmehr die Verwaltungskosten sein. Ein Mobility Pricing muss daher schlank und mit minimalen administrativen Kosten umgesetzt werden.

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

Pilotprojekte sind ein mögliches Vorgehen, um die Komplexität der Einführung von Mobility Pricing zu reduzieren. Zur erfolgreichen Einführung von Mobility Pricing schlägt economiesuisse hingegen ein schweizweites Vorgehen in drei konzeptionellen Schritten vor (siehe 4. Abschnitt unserer Stellungnahme).

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?

economiesuisse lehnt eine Lenkungsabgabe im Verkehr ab. Diese widerspricht dem Ziel einer Stärkung der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips in der Verkehrsfinanzierung.

11. Weitere Bemerkungen?

Keine.

Zürich, 11. September 2015