

Frau Bundesrätin Doris Leuthard,
Vorsteherin UVEK

Bundeshaus
3003 Bern

Elektronische Eingabe: aemterkonsultationenastr.admin.ch

Bern, 11. September 2015

ENTWURF Konzeptbericht Mobility Pricing, Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz; Anhörung Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

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

strasseschweiz 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. Am heutigen Finanzierungssystem des Bundes

für das Strassenwesen auf der Basis der Mineralölbesteuerung und der Autobahnvignette soll nach Auffassung von strasseschweiz 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.

Ausbau der Verkehrsangebote kommt vor einer 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 der 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 Verkehrsinfarkt kann einzig mit den dringlichen Ausbauten verhindert werden; denn mit der Einführung von Lenkungsmassnahmen können die eigentlichen Ursachen der Überlastung des Verkehrs nicht beseitigt werden.

Gegen ein neues Eingriffsinstrumentarium im Verkehrsbereich

strasseschweiz 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 der Bürger einzugreifen.

- Gemäss Konzeptbericht 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 (Konzeptbericht Ziff. 8). Konkret soll mit Mobility Pricing einzig das Ziel der Brechung von Verkehrsspitzen verfolgt werden (Konzeptbericht Ziff. 2.1.). Dabei sollen die Verkehrsspitzen verkehrsübergreifend gebrochen und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen erreicht werden (a.a.O.). Damit definiert der Bundesrat Mobility Pricing als Instrument der Verkehrslenkung. Laut Bericht ist Mobility Pricing „klar kein Finanzierungsinstrument“ (Konzeptbericht Ziff. 7.6).
- 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 die City-Maut im Februar 2003 eingeführt worden ist – 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‘ 21.08.07). 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.

Agglomerationen und Städte im Fokus – zum Nachteil der übrigen Regionen

- Je nach Ausgestaltung des Mobility Pricing unterscheidet sich die Betroffenheit des einzelnen Verkehrsteilnehmers von der Lenkungsmassnahme im Verkehrsbereich. Ausgehend von der Zielsetzung der Nachfrageglättung im Strassen- und Schienenverkehr werden die Agglomerationen und Städte schwergewichtig im Fokus von Mobility Pricing sein. 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 Zentrums Gemeinden 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.

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 ländlichen Regionen ausserhalb der Agglomerationen und insbesondere die Berg- und Randregionen, weil diese überdurchschnittlich auf gute Verkehrsangebote, allermeist ausschliesslich auf den privaten Strassenverkehr angewiesen sind.

Geringer Lenkungseffekt

- Nach unserer Auffassung werden mit einem Mobility Pricing die falschen Zielsetzungen verfolgt. Als Massnahmen zum Brechen der Nachfragespitzen ist es eine typische „End of the Pipe“-Massnahme, mit zum vorneherein bekannten schwachen Wirkungen. 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 den gegebenen Rahmenbedingungen nicht beliebig verschieben. Insbesondere die berufsbedingten Verkehrsspitzen richten sich nach festen Arbeitszeiten. Nachtfahrverbot 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 deshalb in aller Regel die Umstände ausserhalb des Entscheidungsbereichs der Verkehrsteilnehmer, die ihn 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. Entscheidender für eine Veränderung der Mobilitätsnachfrage sind Veränderungen der ökonomischen und sozialen Strukturen. Dafür ist ein Mobility Pricing nicht geeignet.

Die im Konzeptbericht Mobility Pricing offensichtlich bevorzugte diskretionäre Feinsteuerung der Verkehrsnachfrage führt zu einem komplexen, für den einzelnen Verkehrsteilnehmer kaum mehr nachvollziehbaren Tarifsysteem. Damit wird aus dem Mobility Pricing eine Art „eierlegende Wollmilchsau“, vom Systemaufbau und vom Unterhalt unverhältnismässig teuer und von der Wirkung in allen Belangen nirgendwo wirklich überzeugend. In dieser Form und zu diesem Zweck lehnt **strasseschweiz** ein Mobility Pricing entschieden ab.

Unwahrscheinliche Kompensation der neuen Verkehrssteuer

- Weil sie bei den gegebenen wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen keine Möglichkeit haben, ihre Arbeitszeitgestaltung entsprechend der Tagesganglinien der Verkehrsinfrastrukturen anzupassen, wird Mobility Pricing für die meisten Leute zu einer neuen, zusätzlichen Steuer führen. Mit anderen Worten: Die Verkehrsteilnehmer sollen mehr dafür bezahlen, dass sie im Stau oder in überfüllten öV-Verkehrsmitteln stehen.

Diese doppelte Bestrafung dürfte kaum mehrheitsfähig sein. Aus der Sicht des Verkehrsteilnehmers ist nicht einsichtig, weshalb er genau dann am meisten bezahlen soll, wenn die Qualität des Verkehrsangebots am schlechtesten ist. **strasseschweiz** lehnt ein solches Vorgehen auf jeden Fall entschieden ab.

- Der Konzeptbericht schlägt vor (Ziff. 3), dass mit der Einführung von Mobility Pricing bestehende Abgaben ersetzt werden sollen. Konkret müssten die aktuelle Nationalstrassenabgabe sowie insbesondere die Mineralölsteuer und der Mineralölsteuerzuschlag gesenkt bzw. abgeschafft werden. Dies hätte zur Folge, dass die Erträge dieser Abgaben künftig wegfallen und deshalb die Infrastrukturfinanzierung für den Strassen- und Schienenverkehr neu gestaltet werden müssten.

Die Bahninfrastrukturfinanzierung mit dem neugeschaffenen Infrastrukturfonds (BIF) wird am 1. Januar 2016 in Kraft gesetzt; die Vorlage zum entsprechenden Infrastrukturfonds des Strassenwesens (NAF-Vorlage) wird derzeit von den Eidg. Räten beraten und soll frühestens im Jahr 2018 in Kraft gesetzt werden. **strasseschweiz** bezweifelt, dass die nochmalige Überarbeitung dieser neuen Modelle zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung auf Bundesebene in rascher Kadenz erfolgen wird. Deshalb ist von einer länger Beibehaltung der Fondsfinanzierung von Schiene und Strasse mit den Zweckbindungen der

bekannten Verkehrsabgaben zu rechnen. Die rasche Abschaffung oder Senkung von Steuern im Verkehrsbereich ist realpolitisch unwahrscheinlich.

- **strasseschweiz** bezweifelt auch aufgrund der Anstrengungen zur aktuellen Klimapolitik und der angesagten Ausgestaltung der sog. Energiewende, dass Mobility Pricing mit einer Senkung der bestehenden Abgaben auf den Treibstoffen kompensiert werden kann. Die Verbilligung der fossilen Motorbetriebsstoffe liegt ausserhalb jeglicher Schwerpunktprogramme in der Energie- und Umweltpolitik. Eine massive Senkung der Mineralölsteuer hätte Konsequenzen für den Tanktourismus und somit für die inländischen Treibstumsätze, was dem Bund wohl Mehreinnahmen generieren, gleichzeitig aber auch für eine höhere CO₂-Emissionsbilanz sorgen würde.

Es muss deshalb eher befürchtet werden, dass die Mineralölsteuern auf Benzin und Diesel von heute die Lenkungsabgaben (z.B. CO₂-Steuer) von morgen sein werden, was **strasseschweiz** entschieden bekämpfen wird.

- 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.

Festhalten am heutigen Finanzierungssystem für das Strassenwesen

- 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.

Deshalb soll nach Auffassung von **strasseschweiz** am heutigen Finanzierungssystem des Bundes für das Strassenwesen auf der Basis der Mineralölbesteuerung und der Autobahnvignette bis auf weiteres festgehalten werden. Dieses soll in seiner Ausgestaltung noch verstärkt der Zweckbindung für das Strassenwesen zugeführt werden (Stichwort: „Milchkuh-Initiative“).

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 **strasseschweiz** 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 (Konzeptbericht Ziff. 1.2.).

- In Zukunft sollen Anpassungen und Ergänzungen am Finanzierungssystem auf der Grundlage der Mineralölbesteuerung 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“, Mobility Pricing) 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.

Offene Fragen zur Systemänderung in der Verkehrsfinanzierung

Aus unserer Sicht lässt sich somit durchaus über ein Mobility Pricing diskutieren, wenn es darum geht die Verkehrsfinanzierung der Zukunft zu erörtern und hierzu für den Individual- und den Kollektivverkehr, den Strassen- und den Schienenverkehr faire Lösungen zu suchen. Wir sind überzeugt, dass bei einer solch klaren Zielsetzung und gutem Willen Lösungen gefunden werden können.

Bevor die heute gültige Finanzierung des privaten und des öffentlichen Verkehrs durch das Modell des Mobility Pricing abgelöst werden kann, müssen aber 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, dem in der Infrastrukturfinanzierung von Privaten wie des Staates eine tragende Rolle zukommt.

Faire Finanzierung im Verkehrsbereich setzt voraus, dass Klarheit und (politisch) abgesicherte Kenntnisse namentlich darüber bestehen,

- welche ausgewiesenen Kosten beim einzelnen Verkehrsträger (öV auf Schiene und auf Strasse, MiV, Langsamverkehr) welchen Einnahmen gegenüberstehen,
- welcher Kostendeckungsgrad von den Verkehrsteilnehmern auf Strasse und Schiene, vom Individualverkehr und vom öffentlichen Verkehr erwartet wird,
- welche Gegenleistungen zu den geleisteten Entgelten bzw. Abgaben die Verkehrsteilnehmenden punkto Verkehrsangebote vom Staat beanspruchen und erwarten dürfen dürfen.

Faire Finanzierung setzt für uns aber auch voraus, dass nicht jede Gebietskörperschaft über eine prohibitive Preisfestsetzung Verkehrslenkung nach eigenem Gutdünken betreiben kann, sondern dass auf allen Staatsebenen dem Anspruch des Bürgers auf Benutzung der öffentli-

chen Strassen im Rahmen des Gemeingebrauchs und ihrer Zweckbestimmung für kommerzielle, soziale oder kulturelle Zwecke Genüge getan wird.

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

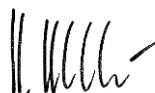
strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Präsident:



Rudolf Zumbühl

Der Generalsekretär



Hans Koller

Beilage: Fragebogen

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 – strasseschweiz 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.

Nach unserer Auffassung werden mit einem Mobility Pricing die falschen Zielsetzungen verfolgt. Als Massnahmen zum Brechen der Nachfragespitzen ist es eine typische „End of the Pipe“-Massnahme, mit zum vorneherein bekannten schwachen Wirkungen. 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.

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

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 der 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 Verkehrsfarkt kann einzig mit den dringlichen Ausbauten verhindert werden; denn mit der Einführung von Lenkungsmassnahmen können die eigentlichen Ursachen der Überlastung des Verkehrs nicht beseitigt werden.

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: **strasseschweiz** bezweifelt aufgrund der Anstrengungen zur aktuellen Klimapolitik und der angesagten Ausgestaltung der sog. Energiewende, dass Mobility Pricing mit einer Senkung der bestehenden Abgaben auf den Treibstoffen kompensiert werden kann. Die Verbilligung der fossilen Motorbetriebsstoffe liegt ausserhalb jeglicher Schwerpunktprogramme in der Energie- und Umweltpolitik. Eine massive Senkung der Mineralölsteuer hätte Konsequenzen für den Tanktourismus und somit für die inländischen Treibstoffumsätze, was dem Bund wohl Mehreinnahmen generieren, gleichzeitig aber auch für eine höhere CO₂-Emissionsbilanz sorgen würde.

*Es muss deshalb eher befürchtet werden, dass die Mineralölsteuern auf Benzin und Diesel von heute die Lenkungsabgaben (z.B. CO₂-Steuer) von morgen sein werden, was **strasseschweiz** entschieden bekämpfen wird.*

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 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“ 21.08.07). Die Erfahrungen aus dem in London eingeführten Road Pricing lassen ausserdem befürchten, dass der angestrebte Lenkungseffekt bereits nach kurzer Zeit verpufft. Diese Feststellung zum Road Pricing 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 Zentrumsge-meinden zu entwerten.

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 ländlichen Regionen ausserhalb der Agglomerationen und insbesondere die Berg- und Randregionen, weil diese überdurchschnittlich auf gute Verkehrsangebote, allermeist ausschliesslich auf den privaten Strassenverkehr angewiesen sind.

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.

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

strassenschweiz lehnt Pilotversuche mit Road Pricing strikt ab.

10. Der Konzeptbericht sieht vor, dass im Gegenzug zur Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe bestehende Abgaben (schrittweise) ersetzt werden (Kompensation). Denkbar wäre auch, zusätzlich zu den bestehenden Abgaben eine fahrleistungsabhängige Abgabe einzuführen und deren Einnahme im Sinne einer Lenkungsabgabe (pauschale Rückerstattung z.B. via eine Vergünstigung bei den Krankenkassenprämien) zurückzuerstatten. Wie stehen Sie zu dieser Idee?

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“; Mobility Pricing) 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).*

Bevor die heute gültige Finanzierung des privaten und des öffentlichen Verkehrs durch das Modell des Mobility Pricing abgelöst werden kann, 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, dem in der Infrastrukturfinanzierung von Privaten wie des Staates eine tragende Rolle zukommt.

Insbesondere müssten Klarheit und (politisch) abgesicherte Kenntnisse namentlich darüber bestehen,

- welche ausgewiesenen Kosten beim einzelnen Verkehrsträger (öV auf Schiene und auf Strasse, MiV, Langsamverkehr) welchen Einnahmen gegenüberstehen,*
- welcher Kostendeckungsgrad von den Verkehrsteilnehmern auf Strasse und Schiene, vom Individualverkehr und vom öffentlichen Verkehr erwartet wird,*
- welche Gegenleistungen zu den geleisteten Entgelten bzw. Abgaben die Verkehrsteilnehmenden punkto Verkehrsangebote vom Staat beanspruchen und erwarten dürfen dürfen.*

Faire Finanzierung setzt für uns aber auch voraus, dass nicht jede Gebietskörperschaft über eine prohibitive Preisfestsetzung Verkehrslenkung nach eigenem Gutdünken betreiben kann, sondern dass auf allen Staatsebenen dem Anspruch des Bürgers auf Benutzung der öffentlichen Strassen im Rahmen des Gemeingebruchs und ihrer Zweckbestimmung für kommerzielle, soziale oder kulturelle Zwecke Genüge getan wird.