

St.Gallen, 11. September 2015

nur per E-Mail

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Konzeptbericht Mobility Pricing: Stellungnahme Umweltfreisinnige St. Gallen (UFS)

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Gelegenheit, zum Konzeptbericht Stellung zu nehmen, danken wir Ihnen. Wir haben dazu einige Anmerkungen und haben diese im Raster des Fragebogens notiert:

1. *Wie beurteilen Sie die Zielsetzung der "verkehrsträgerübergreifenden Brechung von Verkehrsspitzen und der besseren und gleichmässigeren Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen" für Mobility Pricing?*

Als Umweltfreisinnige sind wir der Meinung, dass das Ziel, die vielfältigen Umwelteinwirkungen der Mobilität einzudämmen, ebenso wichtig ist, wie die Behebung von Kapazitätsengpässen. Dies sollte als zusätzliche Zielsetzung gleichwertig in den Zielkatalog aufgenommen werden.

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

Wir befürworten die Grundprinzipien mit Ausnahme von Grundsatz 4 zur Intermodalität: Eine Besonderstellung des öV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr mit dem Ziel einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene würden wir vorziehen.

3. *Wie beurteilen Sie die Vollständigkeit der morphologischen Kasten?*

In diesen Morphologien scheinen sämtliche heute möglichen Strukturen für Mobility Pricing beschrieben zu sein. Eine „umweltspezifisch variable Tarifgestaltung“ muss aber auch für den Strassenverkehr in Betracht gezogen werden (nicht nur beim Schienenverkehr).

4. *Wie beurteilen Sie den Entwicklungspfad (von einfach zu komplex) der Modellvarianten?*

Es ist sinnvoll, einen solchen Entwicklungspfad aufzustellen, um alle möglichen Varianten für die Diskussion aufzuzeigen.

5. *Wie beurteilen Sie die Modellvarianten?*

Die Modellvarianten sind ganz im Sinne der UFS ausgearbeitet und bieten je nach Variante entsprechende Möglichkeiten zur Reduktion und Verteilung des Verkehrsaufkommens, so dass die bestehende Infrastruktur nicht nur zu Spitzenzeiten ausgelastet ist. Damit ein Mobility Pricing möglichst bald eingeführt werden kann, sind wir grundsätzlich für einfachere, leicht umsetzbare Varianten (siehe auch Antwort auf Frage 6).

6. *Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste?*

Strasse: Wir finden das Modell Zone-Netz-Zone A am zielführendsten und am schnellsten realisierbar. Zusätzlich und sofort einzuführen ist eine CO₂-Abgabe als „umweltspezifisch variable Tarifgestaltung“.

Schiene: Eine örtlich, zeitlich und qualitativ differenzierte Tarifgestaltung auf dem gesamten öV-Netz führt am ehesten zum Ziel, allerdings sollten aus Gründen der Machbarkeit Seilbahnen und Schiffe (zumindest vorerst) ausgenommen werden.

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

Strasse: Modell Zone-Netz-Zone A:

Die Schwäche dieses Modells ist, dass eine CO₂-Abgabe resp. umweltrelevante Ziele ausgenommen sind; dessen Stärke, dass der Strassenverkehr an den neuralgischen Stellen resp. zu Spitzenzeiten abnehmen dürfte.

öV: Modell differenzierte Tarife auf dem gesamten Netz: Die Schwäche dieses Modells ist, dass massiv höhere Preise für Vielnutzer resultieren werden; die Stärke, dass das Verkehrsaufkommen besser verteilt wird

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

Kritisch sehen wir, dass alles so «typisch schweizerisch» umfassend und komplex ausgestaltet werden soll. Wir befürchten, dass dieser hohe Detaillierungsgrad zu einem Riesenprojekt ausarten könnte, welches vermutlich auch sehr teuer werden wird und kaum in den Griff zu bekommen ist. Der Fokus muss zwingend auf die Umsetzbarkeit gelegt werden. Dabei können unseres Erachtens auch Abstriche bei Genauigkeit bzw. der Berücksichtigung aller Eventualitäten gemacht werden. Darum wäre es für uns zielführender, wenn kleinere Projekte in den Agglomerationen realisiert und parallel eine CO₂-Abgabe eingeführt würde. Weniger ist hier eindeutig mehr!

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

Wir befürworten die Einführung von einigen wenigen Pilotprojekten in besonders belasteten Agglomerationen und in repräsentativen Städten, um die technische Machbarkeit abzuklären.

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?*

Wir befürworten grundsätzlich eine Kompensation. Dabei ist im Bereich des Strassenverkehrs folgendes zu unterscheiden: eine km-Abgabe soll bestehende Abgaben ersetzen (z.B. MFZ-Steuer, Vignette), hingegen soll eine CO₂-Abgabe, die ja die umweltbelastenden Faktoren des MIV berücksichtigt, pauschal an die ganze Bevölkerung rückerstattet werden.

11. *Weitere Bemerkungen?*

Der Konzeptbericht ist eine gute Sache, dessen grundsätzliche Stossrichtung wir unterstützen. Der Verkehr auf der Strasse und Schiene ist zu gewissen Zeiten am Anschlag, sodass sich eine Lösung in diese Richtung aufdrängt. Alle Modellvarianten könnten helfen, die Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen. Die Umweltfreisinnigen befürworten seit jeher ein MobilityPricing. Damit ein solches neues Abgabesystem schnell eingeführt werden kann, von der Bevölkerung akzeptiert wird und auch befriedigend funktioniert, sollte es möglichst einfach ausgestaltet sein. Wir würden es vorziehen, wenn zuerst für die neuralgischsten Punkte Lösungen erarbeitet würden, anstatt eine

flächendeckende Variante einzuführen. Die Forderung der UFS nach einer umweltwirksamen Lenkung mittels CO₂-Abgabe ist mit den vorliegenden Varianten für das Mobility Pricing aber noch nicht erfüllt. Darum soll die CO₂ Abgabe ebenfalls im Bericht verankert werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Umweltfreisinnige St.Gallen
Raphael Lüchinger, Co-Präsident