



Zürich, 11. September 2015

Bundesamt für Strassen ASTRA
Rahel Galliker, Raphael Kästli
Mühlestrasse 2
3063 Ittigen

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Anhörung Konzeptbericht Mobility Pricing

Stellungnahme der Schweizerischen Energie-Stiftung SES

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard
Sehr geehrte Frau Galliker, sehr geehrter Herr Kästli

Wir wurden eingeladen, zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing Stellung zu nehmen.
Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Mitwirkung und für die wohlwollende Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Brunner'. The signature is fluid and cursive, written in a professional style.

Florian Brunner

SES-Projektleiter Fossile Energien & Klima
Telefon: 044 275 21 21
florian.brunner@energiestiftung.ch

Antwort zum Fragebogen

1. Was halten Sie von dem Ziel, mit Mobility Pricing die verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsspitzen zu brechen und eine gleichmässigerer Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen zu erreichen?

a. Ist dieses Ziel richtig gewählt (vgl. Bericht, Ziff. 2.1)?

b. Falls dieses Ziel nicht richtig gewählt ist, welches andere Ziel sollte verfolgt werden (vgl. Bericht, Ziff. 2.2)?

Wir begrüssen es, dass der Bundesrat den Konzeptbericht zur Diskussion stellt, um damit eine gesellschaftliche und politische Diskussion zu Mobility Pricing anzustossen. Grundsätzlich sind wir der Überzeugung, dass Mobility Pricing in einer langfristigen Optik Lösungen für Verkehrsprobleme bieten kann. Das zeigen im Ausland (Stockholm, London, Singapur) gemachte Erfahrungen mit teilweise beeindruckenden Ergebnissen, was die Verkehrs- und Staureduktion angeht. Auch die LSVa ist ein Erfolgsmodell. Dank ihr konnte der Wachstumstrend bezüglich Fahrzeugkilometern bei Lastwagen gebrochen werden mit positiven Auswirkungen auf die Schadstoffemissionen.

Wir sind damit einverstanden, dass Mobility Pricing das Ziel der Brechung von Verkehrsspitzen und die gleichmässigerer Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen verfolgen kann bzw. soll. Wir sind aber gleichzeitig auch der Meinung, dass andere Aspekte mindestens so wichtig oder noch wichtiger sind. Ergänzend wünschen wir uns deshalb die prioritäre Zielsetzung, dass Mobility Pricing zu einer verursachergerechten Abgabenerhebung führt, die den Mobilitätskonsum und die verursachten Emissionen ins Zentrum stellt. Mobility Pricing sollte sich vor allem an energie- und umweltpolitischen Zielsetzungen orientieren und dazu beitragen, bremsend auf die Verkehrszunahme einzuwirken mit damit verbundenen positiven Auswirkungen auf Energie- und Landverbrauch, Emissionen, Lärm sowie Unfälle. Mobility Pricing soll zum Ziel haben, die externen Kosten insbesondere des Strassenverkehrs zu internalisieren und die Anzahl Fahrten zu reduzieren. Die Emissionsstufen müssen deshalb bei der Tarifgestaltung berücksichtigt werden.

Gleichzeitig soll die Nutzung des ÖV attraktiv(er) gestaltet werden. Insbesondere eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse gilt es zu vermeiden. Die wichtige Rolle des Langsamverkehrs – bzw. Fuss- und Veloverkehr - im ganzen Mobilitätssystem müsste in den Gesamtüberlegungen und in der Wirkung stärker gewürdigt werden. Immerhin ist der Langsamverkehr die ökologischste Form der Mobilität und erfüllt die Energie- und Klimaziele des Bundes am besten. Folglich ist es absolut richtig, dass der Langsamverkehr in allen vorgestellten Konzepten von jeglichen Abgaben ausgenommen wird und daran sollte sich im weiteren Verfahren auch nichts ändern.

Der Verkehr wächst seit Jahren und die Verkehrsleistung ist mit rund 123 Milliarden Personenkilometern (2012) sehr hoch. Davon entfielen 74 Prozent auf den privaten

motorisierten Individualverkehr. Die Modellrechnungen des ARE gehen davon aus, dass die Verkehrsleistungen auf Strasse und Schiene zwischen 2010 und 2030 um rund ein Viertel ansteigen. Wir sind der Meinung, dass es sich bei diesem Wachstum – vor allem im Personen- und Güterverkehr auf der Strasse - nicht um ein Naturgesetz handelt und dass es das Ziel sein muss, den Verkehr zu lenken und das Wachstum zu stoppen, vor allem in grossen Städten und Agglomerationen.

Gut ein Drittel des Endenergieverbrauchs wird heute in der Schweiz im Verkehrssektor verbraucht. Verkehrspolitik ist auch Energiepolitik. Klar ist, dass sich das Ausmass der Mobilität verändern muss: Fahrzeuge müssen leichter, effizienter und sparsamer werden. Aber das reicht nicht. Die Endlichkeit und die Abhängigkeit des Öls, zwingen uns zu einem Kurswechsel. Um Verkehrsprobleme zu lösen müssen die Bedürfnisse der Menschen auch in Fuss- oder Velodistanz befriedigt werden können. Dies muss bei der Stadt- und Raumplanung berücksichtigt werden. Die Fahrzeugflotte die trotz Ausbau des ÖV erforderlich bleibt, sollte aus kleineren, sparsameren Fahrzeugen bestehen, bevorzugt in Car-Sharing-Modellen. Politisch braucht es eine Energielenkungsabgabe, mindestens aber eine Treibstofflenkungsabgabe. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) darf nicht subventioniert werden, auch nicht die Elektromobilität. Ein «entschleunigter» Nahverkehr tut allen gut – Klima, Umwelt und nicht zuletzt uns selber.

Wir befürchten, dass dieses an sich interessante Instrument eine gegenteilige Wirkung entfalten könnte, wenn es einzig darauf ausgerichtet ist, den Verkehr zu regulieren; indem Verkehrsspitzen gebrochen, der Verkehr zeitlich besser verteilt und die Kapazitäten somit besser genutzt werden. Unserer Meinung nach muss sich Mobility Pricing vermehrt an der Energie- und Umweltpolitik orientieren und dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen und die Verkehrszunahme (aufgrund der wachsenden Bevölkerung und des wachsenden individuellen Mobilitätskonsums) zu reduzieren und in den Griff zu kriegen. Mobility Pricing bietet die Gelegenheit, die durch die Mobilität verursachten externen Kosten besser zu internalisieren, insbesondere im Strassenverkehr.

2. Wie relevant und vollständig sind Ihrer Meinung nach die sieben Grundprinzipien für die Ausgestaltung von Mobility Pricing (vgl. Bericht, Ziff. 3)?

Wir halten die Grundprinzipien für relevant, aber nicht für vollständig. Unserer Meinung nach fehlt ein zentrales Grundprinzip: die Internalisierung der externen Kosten. Die Frage der negativen Auswirkungen des Verkehrs auszuklammern, widerspricht der Klima-, Umwelt- und Energiepolitik des Bundes. Die Mobilität verursacht 40 Prozent der CO₂-Emissionen in der Schweiz und verbraucht mehr als ein Drittel der Energie. Der Erfolg der Schweizer Massnahmen hängt stark davon ab, wie gut man die unerwünschten Auswirkungen der Mobilität in den Griff kriegt.

Davon abgesehen unterstützen wir die anderen Prinzipien grundsätzlich, insbesondere das Prinzip «pay as you use», das für die Definition von Mobility Pricing sicher am relevantesten ist. Um den gesamten Mobilitätskonsum zu steuern, ist das Verursacher-

prinzipial zentral, jedoch distanzieren wir uns von der Definition im Bericht, weil sie Abgaben, Steuern und Einheitstarife ausschliesst. Diese können sehr wohl neben einem Mobility Pricing bestehen, denn sie erlauben die Finanzierung der zur Verfügung gestellten Verkehrssysteme (Infrastrukturen, Bepreisung, Informationssysteme, Angebot) für die gesamte Bevölkerung, unabhängig von der tatsächlichen individuellen Nutzung.

Kompensation: Mobility Pricing soll gemäss Bericht bestehende Abgaben ersetzen. Beim MIV wären das der Mineralölsteuerzuschlag, die zweckgebundene Mineralölsteuer oder die Vignette bzw. die Motorfahrzeugsteuern. Bei der Tarifierung müsste u.E. darauf geachtet werden, dass die Strasse die Kosten, die sie gesamtgesellschaftlich verursacht, vollumfänglich internalisiert. Es sollten Anreize geschaffen werden, verbrauchsarme Fahrzeuge zu fahren. Dazu könnte eine nach Emissionsklassen differenzierte Abgabe (analog LSVA) beitragen. Wir sind der Meinung, dass eine vollständige Umsetzung des Kompensationsprinzips im Strassenbereich nicht sinnvoll ist und dem Umweltziel zuwiderläuft. Wir ziehen eine Kombination aus pauschalen Abgaben (z.B. Motorfahrzeugsteuern) mit fahrleistungsbezogenen Abgaben in Abhängigkeit der Emissionsstufen vor.

Was die Verteilungswirkung anbelangt, so teilen wir die Auffassung, dass die Mobilität für alle Nutzer erschwinglich bleiben muss.

Die restlichen Prinzipien sind unseres Erachtens zweitrangig und stellen keine grössere Herausforderung dar. Auch wir sind der Ansicht, dass es einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz braucht (ausgenommen den Langsamverkehr). Um die Energie- und Klimaziele zu erfüllen, sind die öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt zu behandeln. Für den Datenschutz ist, wie im Bericht erwähnt, eine klare gesetzliche Grundlage zu definieren.

3. Ist Ihrer Ansicht nach der morphologische Kasten:

a. für die Strasse (vgl. Bericht, Ziff. 5.1)

b. für die Schiene (vgl. Bericht, Ziff. 5.3)

vollständig?

Der Kasten erscheint uns grundsätzlich vollständig und sinnvoll. Wie bereits oben ausgeführt, fehlt uns aber eine angemessene Gewichtung der Energie- und Umweltziele. Bei der Tarifgestaltung müsste dem Kriterium „Emissionsstufe“ mehr Gewicht zukommen. Besonders bedauerlich ist das Fehlen einer Kategorie «Internalisierung der externen Kosten».

4. Was halten Sie von der Systematik der Modellvarianten (von der einfachsten bis zur komplexesten) für

a. die Strasse (vgl. Bericht, Ziff. 6.1)?

Die angewandte Methodik ist interessant und findet unsere Zustimmung. Wir verweisen für die Beantwortung dieser Frage auf unsere ausführlichen Bemerkungen bei Frage 5.

Modellvariante Netz A: Nationalstrassen: einfach umsetzbar, aber ohne Lenkungswirkung.

Modellvariante Netz B: Nationalstrassen zeitlich differenziert: eher einfach umsetzbar, aber ohne ausreichende Lenkungswirkung; Gefahr des Ausweichverkehrs.

Modellvariante Zone-Netz-Zone A: Nationalstrassen und Agglomerationen zeitlich differenziert: eher komplex in der Umsetzung; führt zu einer verursachergerechteren Besteuerung; Gefahr von Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz.

Modellvariante Zone-Netz-Zone B: Nationalstrassen und Agglomerationen zeitlich differenziert: eher komplex in der Umsetzung; gerechtere Besteuerung möglich; vermutlich wenig Ausweichverkehr.

Modellvariante Gebiet: flächendeckend zeitlich differenziert: komplex in der Umsetzung; schweizweite Km-Abgabe und landesweite Gleichbehandlung; kein Ausweichverkehr; Grundlage für ein umfassendes Lenkungssystem nach ökologischen Kriterien.

b. die Schiene (vgl. Bericht, Ziff. 6.2)?

Modellvariante öV-Linie: eher einfach in der Umsetzung; widerspricht dem offenen System des direkten Verkehrs; führt zu Umwegverkehr; Verkomplizierung des Tarifsystems.

Modellvariante öV-Zone: eher komplex in der Umsetzung; flexiblere Verkehrslenkung möglich; Schwächung des offenen Bahnsystems.

Modellvariante öV-Netz: komplex in der Umsetzung; einfacher und weiterhin offener Zugang zum ganzen öV-System gewährleistet; einfache, transparente Abrechnung möglich.

5. Was halten Sie von den Modellen für

a. die Strasse (vgl. Bericht, Ziff. 6.1 [Hauptvarianten, untergeordnete Varianten])?

- In der Modellvariante Netz A: Nationalstrassen wird für die Benutzung der Nationalstrassen eine Km-Abgabe erhoben. Im Gegenzug würde die Vignette ersetzt. Diese pauschale Abgabe stünde im Widerspruch zum Grundsatz «pay as you use». Das Modell ist in Bezug auf die angestrebte und von uns geforderte Lenkungswirkung wenig zielführend, da Differenzierungen vor allem nach ökologischen Kriterien fehlen.

- In der Modellvariante Netz B: Nationalstrassen zeitlich differenziert wird für die Benutzung der Nationalstrassen zu Randzeiten eine Km-Abgabe und zu Hauptverkehrszeiten und/oder an neuralgischen Stellen ein Km-Zuschlag erhoben. Im Gegenzug würde die Vignette ersetzt und allenfalls weitere Abgaben. Die Km-Abgabe führt von einer pauschalen zu einer nutzungsabhängigen Abgabe, der Km-Zuschlag zu einer Verkehrslenkung zu Hauptverkehrszeiten und/oder an neuralgischen Stellen. Das System hat zwar eine gewisse lenkende Wirkung, es besteht als Folge des Km-Zuschlags aber die Gefahr von Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz, was unerwünscht wäre.
- In der Modellvariante Zone-Netz-Zone A: Nationalstrassen und Agglomerationen zeitlich differenziert (= eine der beiden Hauptmodellvarianten) wird für die Benutzung der Nationalstrassen zu Randzeiten eine Km-Abgabe und zu Hauptverkehrszeiten und/oder an neuralgischen Stellen ein Km-Zuschlag erhoben. Auf dem Strassennetz in den Agglomerationen wird zu Hauptverkehrszeiten ebenfalls ein Km-Zuschlag erhoben. Im Gegenzug würden die Nationalstrassenabgabe und der Mineralölsteuerzuschlag ersetzt. Der Schritt von pauschalen zu variablen Abgaben führt u.E. zu einer verursachergerechteren Besteuerung. Mit dem Km-Zuschlag können die Mobilitätsnachfrage beeinflusst und die Stauprobleme teilweise gelöst werden. Diese Modellvariante ermöglicht auch die Entwicklung zu einem komplexeren Modell mit Einbezug weiterer Strassen, Netze, Zonen und Fahrzeugkategorien, was aus unserer Sicht positiv zu werten ist. Auf der anderen Seite scheint das Modell recht komplex zu sein. Es beinhaltet zudem die Gefahr von Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz.
- In der Modellvariante Zone-Netz-Zone B: Nationalstrassen und Agglomerationen zeitlich differenziert wird für die Benutzung der Nationalstrassen und in den Agglomerationen zu Randzeiten eine Km-Abgabe sowie zu Hauptverkehrszeiten und/oder an neuralgischen Stellen ein Km-Zuschlag erhoben. Im Gegenzug würden mindestens die Vignette und der Mineralölsteuerzuschlag ersetzt. Die Km-Abgabe und der Km-Zuschlag könnten nach Fahrzeugkategorie differenziert werden. Diese Variante führt zu einer gerechteren Besteuerung und ermöglicht die Entwicklung zu einem komplexeren Modell mit Einbezug weiterer Strassen, Netze, Zonen und Fahrzeugkategorien. Der Bericht äussert sich nicht zu Stärken und Schwächen dieses Modells. Es ist aber anzunehmen, dass das Problem des Ausweichverkehrs weniger besteht, da Nationalstrassen und Agglomerationen zu Randzeiten gleich behandelt werden.
- In der Modellvariante Gebiet: flächendeckend zeitlich differenziert (=eine der beiden Hauptmodellvarianten) wird flächendeckend für die Benutzung aller öffentlichen Strassen eine Km-Abgabe sowie zu Hauptverkehrszeiten und/oder an neuralgischen Stellen ein Km-Zuschlag erhoben. Im Gegenzug würden die Vignette, der Mineralölsteuerzuschlag, möglicherweise die Mineralölsteuer, die Motorfahrzeugsteuer, die Parkgebühren und die Versicherungsprämien ersetzt und die LSVA in Mobility Pricing überführt. Das Modell ermöglicht eine schweizweite Km-Abgabe und somit eine landesweite Gleichbehandlung. Mit diesem Modell kann das Problem des Ausweichverkehrs minimiert werden. Das Modell stellt die Grundlage für ein umfassendes Lenkungssystem dar, was wir begrüßen. Das Modell ist aber komplex und erfordert einen radikalen Systemwechsel, der sorgfältig und

sehr gut begleitet angegangen werden und die Bevölkerung von Anfang an einbeziehen müsste, um die notwendige Akzeptanz zu schaffen. Wir stellen uns gegen eine Abschaffung der bewährten Schwerverkehrsabgabe.

b. die Schiene (vgl. Bericht, Ziff. 6.2)?

- Vorbemerkung: Wir betrachten es als richtig, dass hinsichtlich Tariffestlegung in allen Modellvarianten vorgesehen ist, die Kompetenz bei den Transportunternehmen zu belassen. Die öffentliche Hand als Regulatorin soll aber gewisse (politische) Vorgaben machen können, die die Transportunternehmen bei der Tarifgestaltung zu beachten haben.
- In der Modellvariante öV-Linie werden auf besonders stark belasteten Bahn-/Bus-/Tramlinien örtlich und zeitlich differenzierte Tarife eingeführt. Gerade in Städten und Agglomerationen sind aber nicht nur einzelne Linien, sondern ein grösserer Teil des öV in Spitzenzeiten überlastet. Linienzuschläge entsprechen zudem nicht dem von uns geforderten offenen System des direkten Verkehrs, führen zu Umwegverkehr und einer weiteren Komplizierung des bereits komplexen Tarifsystems, was hinsichtlich der Akzeptanz problematisch wäre. Eine technische Lösung nur für einzelne Linien würde zudem ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis darstellen.
- In der Modellvariante öV-Zone werden in besonders verkehrsbelasteten Zonen von Städten oder Agglomerationen örtlich, zeitlich und qualitativ differenzierte Tarife erhoben. Mit dem Zonenmodell kann eine flexiblere Verkehrslenkung realisiert werden. Die Gefahr von Umweg- oder Ausweichverkehr ist kleiner als bei einem Linienmodell. Die Nutzung des öV in den Hauptverkehrszeiten sollte u.E. aber nicht massiv teurer werden. Vielmehr sollte das System so ausgestaltet werden, dass diejenigen, die zeitlich flexibel sind, ausserhalb der Spitzenzeiten reisen.
- In der Modellvariante öV-Netz werden auf dem gesamten Netz (Bahn, Bus, Schiff, Seilbahn) örtlich, zeitlich und qualitativ differenzierte Tarife eingeführt. Damit würde eine gleichmässiger Auslastung der Verkehrsmittel erreicht. Vorteile dieses Modells, die wir als sehr hoch gewichten, sind ein einfacher und weiterhin offener Zugang zum ganzen öV-System und eine einfache Abrechnung. Wir sind aber der Meinung, dass Vielfahrerinnen und -fahrer im Vergleich zur heutigen Flatrate (GA) nicht (viel) mehr bezahlen sollten.

6. Welches Modell scheint Ihnen am besten geeignet für

a. die Strasse?

Die Modellvariante Gebiet: flächendeckend zeitlich differenziert scheint uns am ziel-führendsten zu sein.

b. die Schiene?

Langfristig scheint uns die Modellvariante öV-Netz am zielführendsten zu sein.

7. Wo liegen die Stärken und Schwächen der in Ihren Augen zielführendsten Variante für Ihr Umfeld (vgl. Bericht, Frage 6)?

Stärken: Das System gilt schweizweit und ein offenes System ermöglicht, was wir vor allem beim öV als wichtig erachten. Bei beiden Verkehrsträgern ist eine maximale Lenkungswirkung vorhanden, die zu einer Reduktion der Fahrten bzw. zu einer besseren Verteilung führt und damit das angestrebte Ziel, namentlich im Energie- und Umweltbereich, erreicht. Für unterschiedliche Emissionsstufen (Schadstoffe, Lärm, CO₂) können differenzierte Gebühren erhoben werden (beispielsweise Euro-Kategorie), was wir als wichtig erachten. Die Varianten lassen sich so differenziert ausgestalten, dass sie sozial verträglich sind.

Schwächen: Bei beiden Verkehrsträgern sind die umfassenden Systeme in der Umsetzung komplex und das Erreichen einer breiten Akzeptanz in der Bevölkerung setzt grosse Anstrengungen voraus. Pilotprojekte, umfassende Kommunikation und ein transparentes Darlegen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sind Massnahmen, die von Anfang an umgesetzt werden müssten.

8. Vor welche Herausforderungen stellt uns die mögliche Einführung von Mobility Pricing? Welche Risiken bestehen und auf was ist besonders zu achten?

Eine Grundvoraussetzung für die Annahme der Vorlage durch das Volk ist die genaue Zieldefinierung, insbesondere für die Umwelt. Umweltschutzkreise werden dieses Projekt nur unterstützen, wenn konkrete Vorschläge in Richtung einer Internalisierung der Kosten vorliegen.

Bei einer flächigen Gebührenerhebung muss die Bundesverfassung angepasst werden, was eine breite Akzeptanz bei der Bevölkerung und den Kantonen voraussetzt. Mobility Pricing muss deshalb einfach und transparent ausgestaltet sein. Die Nutzerinnen und Nutzer sollen jederzeit wissen, was sie ihr Mobilitätskonsum kostet und es ist wichtig, dass sie das System als gerecht und nachvollziehbar erleben. Es muss die Überzeugung geschaffen werden, dass Mobility Pricing eine bessere Lösung darstellt als der Bau zusätzlicher Infrastrukturen. Der Nutzen für jede/n Einzelne/n muss ersichtlich sein, beispielsweise weniger Staus oder mehr freie Sitzplätze. Mobility Pricing darf nicht zu Ausweichverkehr führen, der neue Probleme verursacht. Einzelne Regionen, namentlich Randregionen und Agglomerationen, dürfen nicht überproportional betroffen sein.

Mobility pricing muss in einem Gesamtkonzept gesehen werden und sollte mit anderen Massnahmen auf gesellschaftlicher Ebene gemeinsam diskutiert werden. Zu nennen sind

angepasste Arbeits- oder Schulzeiten oder - je nach Tätigkeit - flexible Arbeitszeiten, Home-Office oder Teilzeitarbeit. Die Arbeitgeber spielen dabei eine wichtige Rolle und sollen, wo das möglich ist, entsprechende Modelle oder Privilegien (z.B. vergünstigter Bezug von Fahrrädern) fördern. Für einen Teil der Arbeitnehmenden liegt die Entscheidung bezüglich Abfahrtszeit oder Arbeitsort allerdings nicht im eigenen Ermessen und Mobility Pricing-Modelle müssen so ausgestaltet sein, dass sie einzelne Berufsgruppen nicht bestrafen.

9. Was halten Sie von der Idee, Pilotversuche für ein Mobility Pricing durchzuführen?

Es ist wichtig, der Bevölkerung zu zeigen, was für Auswirkungen Mobility Pricing haben wird. Einfacher wird es sein, diese Pilotversuche in einer oder mehreren Agglomerationen durchzuführen, die besonders stark von der Verkehrsüberlastung in den Hauptverkehrszeiten betroffen sind und wo die Rückverlagerung deutlich positive Auswirkungen zeigen würde. Allerdings gibt es unserer Ansicht nach andere Ziele, insbesondere im Energie- und Umweltbereich, die wichtiger sind als *«die Lösung der Probleme, die durch die Verkehrsüberlastung in den Hauptverkehrszeiten entstehen»* und für die eine Bepreisung in den Spitzenzeiten nur schwerlich die Lösung sein kann. Im Bereich der Energie- und Umweltziele sehen wir in erster Linie eine Bepreisung basierend auf den durch die Fahrzeuge verursachten negativen Auswirkungen. Mit diesem Instrument wäre der motorisierte Individualverkehr teurer als der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr, was die Verlagerung des Verkehrs fördern und die Schadstoffemissionen verringern würde.

10. Der Bericht sieht als Gegenleistung für die Einführung einer fahrleistungsbezogenen Abgabe die schrittweise Abschaffung der bestehenden Abgaben vor (Kompensation). Möglich wäre aber auch die Einführung einer fahrleistungsbezogenen Abgabe zusätzlich zu den bestehenden Abgaben. Als Anreiz könnte die Abgabe in Form von Pauschalrückzahlungen (zum Beispiel via Senkung der Krankenkassenprämie) zurückerstattet werden. Was halten Sie von dieser Idee?

Gemäss Bericht soll auf die Möglichkeit einer pauschalen Rückerstattung im Sinne einer Lenkungsabgabe verzichtet werden. Die Diskussion zu Mobility Pricing müsste mit der Vorlage «Klima- und Energielenkungssystem» sowie mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds koordiniert werden.

11. Haben Sie weitere Anmerkungen?

Auch wenn wir die im Bericht genannten Ziele nicht teilen, sind wir der Meinung, dass Überlegungen zur Einführung von Mobility Pricing notwendig sind. Wir müssen uns den Konsequenzen der uneingeschränkten Zunahme des Verkehrs stellen: Die negativen

Auswirkungen auf Energieverbrauch, Umwelt und auf die ganze Bevölkerung können nicht länger ignoriert werden. Langfristig wird man Fahrleistung, Umwelteinfluss und Mobilitätskosten aneinander koppeln müssen. Kurzfristig sind die angestrebten Veränderungen nur schwer zu erreichen, deshalb ist es wichtig, dass man rechtzeitig die richtigen Fragen stellt. Die Verkehrsüberlastung in den Hauptverkehrszeiten lässt sich mit Mobility Pricing nur schwer in den Griff kriegen, da die Kapazitäten des Verkehrsnetzes nie für die Spitzenzeiten ausgelegt sein werden. Periodische Engpässe wird es deshalb immer geben, denn im Alltag lassen sich nicht alle Fahrten nach Belieben um zwei bis drei Stunden verschieben.

Künftige Technologien werden eine bessere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten erlauben. Zu nennen sind hier die automatischen Fahrassistenzsysteme, die für einen besseren Verkehrsfluss von Autos und Zügen sorgen. Dank diesen technologischen Fortschritten wird man nicht noch mehr in den Ausbau der Kapazitäten des Strassennetzes investieren müssen, um für das Verkehrsaufkommen in den Spitzenzeiten gerüstet zu sein. Mobility Pricing wird sich deshalb auf das wichtigste Ziel konzentrieren können: die Internalisierung der externen Kosten.

Auf Grundlage der hier vorgebrachten Anmerkungen fordern wir Sie auf, die Überlegungen zum Thema Mobility Pricing weiterzuerfolgen. Gleichzeitig bitten wir Sie eindringlich, die angestrebten Ziele anzupassen und bei der Zieldefinierung die Energie- und Umweltfragen sowie die Internalisierung der externen Kosten zu berücksichtigen.

