

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
ASTRA

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 30. September 2015

### **Anhörung zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat am 27. Mai 2015 das Anhörungsverfahren zu oben genanntem Bericht eröffnet. Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie die Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) haben sich an ihrer Jahresversammlung vom 17./18. September 2015 mit Mobility Pricing beschäftigt und dabei die vorliegende Stellungnahme zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing des ASTRA diskutiert. Die Stellungnahme von BPUK und KöV ist kein Destillat aus den kantonalen Stellungnahmen. BPUK und KöV haben den Fokus bewusst auf die künftigen Entwicklungen gelegt und sich auch im Rahmen eines Podiums mit möglichen Szenarien in Bezug auf technologische Fortschritte und Mobilitätsverhalten beschäftigt.

### **Generelle Bemerkungen**

Die Mobilität in der Schweiz nimmt jedes Jahr zu; die Verkehrsinfrastruktur stösst zum Teil – vor allem in Städten und Agglomerationen – an ihre Grenze. Hohe volkswirtschaftliche Kosten sind die Folge. Ein intelligentes Mobility Pricing kann Abhilfe schaffen, bietet dieses Instrument doch die Möglichkeit, den Verkehr besser zu steuern und damit kostspielige Verkehrsspitzen zu brechen. Zudem hat Mobility Pricing gegenüber anderen Verkehrsfinanzierungsmodellen den Vorteil, dass nur für Mobilität bezahlt, wer sie auch konsumiert. Dies ist für die Akzeptanz der künftigen Infrastrukturfinanzierung ein wesentlicher Faktor. Darüber hinaus darf nicht vergessen werden, dass die Verkehrsteilnehmenden selbst die Hauptnutznießer eines intelligenten Mobility Pricing wären: Während der Stosszeiten würden sie viel seltener in Verkehrsengpässe geraten. In diesem Sinne begrüsst die BPUK den nun vorliegenden Konzeptberichts-Entwurf des UVEK und sieht im Mobility Pricing ein zukunftssträchtiges Instrument zur Steuerung und Finanzierung des Verkehrs.

Der Konzeptbericht basiert auf einer Verkehrssicht gemäss status quo. Es gilt mittlerweile als anerkannt, dass sich die technischen Möglichkeiten einerseits, das Mobilitätsverhalten andererseits im Zeitraster einer Generation grundlegend ändern dürften. Die technischen Voraussetzungen, welche die verschiedenen Konzeptvarianten bedingen, werden bis zu diesem Zeitpunkt vorhanden und deren Nutzung alltäglich sein. Die Systeme werden durchlässig, es werden andere Aspekte als jener des Verkehrsträgers massgebend sein für den Entscheid, ob der Individualverkehr, der öffentliche Verkehr bzw. eine Kombination der beiden Systeme genutzt wird. Wahrscheinlich ist auch, dass der Langsamverkehr wichtiger Teil der organisierten Mobilität wird, beispielsweise indem E-Bikes in einem Paket mit dem öffentlichen Verkehr bzw. öffentlichen Individualverkehr gemeinsam gebucht werden können. Vor diesem Hintergrund stellt sich die grundlegende Frage, wie das zunehmend individuelle Mobilitätsverhalten noch gesteuert werden kann. Mobility Pricing bietet hier Lösungen. Aus Sicht der BPUK und KöV stellt sich daher weniger die Frage, ob Mobility Pricing weiterverfolgt werden soll, sondern mit welchem Zeithorizont dies geschehen soll und wie am besten konkrete Erfahrungen gesammelt und die Akzeptanz eines Systemwechsels sichergestellt werden können.

In diesem Sinne unterstützen die BPUK und die KöV grundsätzlich die Zielsetzung im Konzeptberichts-Entwurf mit zwei generellen Ergänzungen: Zum einen wird Mobility Pricing in einer längerfristigen Perspektive auch die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen als Ziel vorsehen müssen. Die Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur basiert heute immer noch wesentlich auf den Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Wegen dem sinkenden Verbrauch wird dieser Mechanismus längerfristig abgelöst werden müssen. Zum anderen darf Mobility Pricing nicht zu einer Mehrbelastung der kantonalen und kommunalen Haushalte führen. Diese sollen in ihren Kompetenzen nicht eingeschränkt werden. Es ist somit wichtig, dass alle künftigen Schritte in Abstimmung mit den Kantonen und Gemeinden erfolgen.

### **Vorteile des Schweizer Systems bewahren**

Das öV-System der Schweiz ist unbestritten ein weltweit einmaliges Erfolgsmodell und entscheidend für den Wirtschaftsstandort, die Attraktivität des Landes sowie für die Lebensqualität. Die einfache Zugänglichkeit zum System ist ein Hauptelement dieses Erfolgs. Dies gilt im Übrigen auch für den Strassenverkehr, der bis zum heutigen Zeitpunkt grossmehrheitlich immer noch flüssig und gut funktioniert. Mobility Pricing muss sicherstellen, dass die Zugänglichkeit zum Verkehrssystem weiterhin niederschwellig, unbürokratisch und flexibel gewährleistet ist. Es ist mit anderen Worten zwingend, dass die Pricing-Systeme derart einfach ausgestaltet sind, dass die Nutzenden keinen Mehraufwand betreiben müssen. Wichtig ist auch die Transparenz des Preissystems. Es soll für die Nutzenden möglich sein, die Kosten ihrer Verkehrsmittel- bzw. Routenwahl einfach zu überblicken.

### **Modal Split als Faktor**

Die Forderung verschiedener Verbände nach Kostenwahrheit, welche mit Mobility Pricing direkt verbunden sein soll, stehen BPUK und KöV skeptisch gegenüber. Zum einen wird die Frage, welche Kosten die verschiedenen Verkehre tatsächlich generieren, nicht einfach nach objektiven Kriterien entschieden werden können. Verwiesen sei in diesem Zusammenhang auf die Diskussionen bezüglich der externen Kosten des MIV (Gesundheit, Lärm, Umwelt, etc.), deren abschliessende Bezifferung letztlich ein politischer

Entscheid ist. Der öffentliche Verkehr erfüllt überdies einen wichtigen Teil des Service Public; in diesem Bereich ist es weder sinnvoll noch möglich, von den Nutzenden der peripheren Angebote eine höhere Kostenbeteiligung zu verlangen. Zum anderen kommt eine hoher Anteil öV im Modal Split letztlich auch den Strassennutzenden zugute. BPUK und KöV erachten Mobility Pricing als eine Möglichkeit, den Verkehr auch in Zukunft nach politisch mehrheitsfähigen Kriterien zu steuern. Dies bedeutet nichts anderes, als dass in demokratisch legitimierten Prozessen entschieden wird, ob und wie der öV auch in Zukunft finanziell unterstützt wird, um das öV-System Schweiz weiterhin attraktiv zu gestalten und dessen Nutzung aktiv zu fördern. Mobility Pricing soll so umgesetzt werden, dass die etablierte und von der Bevölkerung mitgetragene Verkehrspolitik weitergeführt werden kann.

### **Pilotprojekte**

BPUK und KöV erachten es als wichtig, dass als baldiger nächster Schritt konkrete Versuche durchgeführt werden können und damit auch ein „Realitätscheck“ des Konzeptberichts möglich wird. Der Bund ist daher aufgefordert, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit Kantone, Städte und Agglomerationen Pilotprojekte durchführen und Lösungen für ihre spezifischen Verkehrsprobleme finden können. Die Akzeptanz von Pricing-Systemen kann so am besten erreicht und es können Erfahrungen, etwa bezüglich der effektiven Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, die Umwelt, die Wirtschaft und die Raumentwicklung, gesammelt werden. Kantone und Städte werden gefordert sein, ihre Pilotprojekte so auszugestalten, dass sie sich später in ein Gesamtsystem einfügen lassen.

Die gesetzliche Grundlage muss vorsehen, dass Pilotprojekte in Kantonen und Städten vom Bund finanziell unterstützt werden können. Der Bund kann auf diese Weise auch als Koordinator auftreten, um die Möglichkeit der späteren Zusammenführung der verschiedenen Pilotprojekte in ein gesamtschweizerisches System sicherzustellen.

Einzelne Kantone bzw. Regionen haben bereits Interesse an der Durchführung von Pilotprojekten geäußert. BPUK und KöV sprechen sich für einen modularen Aufbau des Mobility Pricing aus: Dies bedeutet erstens, dass die neuen verkehrssteuernden Instrumente schrittweise aufgebaut werden sollen; zunächst ist ein Pilotprojekt durchzuführen, um erste reale Erfahrungen und Erkenntnisse zu sammeln. Zweitens muss Mobility Pricing entsprechend dem föderalistischen Staatsaufbau initiiert werden. Aus diesen Gründen sind in diesem frühen Stadium Varianten in geografisch begrenzten Gebieten, die von Verkehrsproblemen betroffen und an einem Pilot interessiert sind, am zielführendsten. Die Erfahrung in anderen Ländern hat gezeigt, dass mit diesem Vorgehen – sollte es die gewünschten Resultate zeigen – eine breite Akzeptanz für Mobility Pricing erwirkt werden kann.

### **Nächste Schritte**

Aus Sicht von BPUK und KöV ist die Durchführung von Pilotprojekten ein zentraler Erfolgsfaktor. Wie die letzten Jahre gezeigt haben, ist indessen die Bereitschaft zur Finanzierung von Pilotprojekten nur beschränkt vorhanden. Pilotprojekte müssen vom Bund finanziell mitgetragen werden, damit die nötigen Investitionen und Betriebskosten nicht einseitig in der Pilotregionen anfallen.

Entsprechend fordern BPUK und KöV, dass der Bund die rechtlichen Grundlagen und finanziellen Rahmenbedingungen für die Durchführung von Pilotprojekten schafft. Der Bund ist ausserdem gefordert, eine Koordinationsfunktion auszuüben mit dem Ziel, die Integrationsfähigkeit der verschiedenen Pilotprojekte in ein gesamtschweizerisches System sicherzustellen.

Darüber hinaus ist für BPUK und KöV zwingend, dass neben Mobility Pricing auch andere Ansätze zur Brechung von Verkehrsspitzen weiterverfolgt werden: Hinwirken auf die Einführung flexibler Arbeitszeiten; Änderung der Unterrichtszeiten an Mittel-, Berufs- und Hochschulen sowie Förderung des Langsamverkehrs. Solche Bemühungen sind bereits im Gang und haben ein grosses Potential, wie eine erste Studie von SBB und Kantone Bern gezeigt hat. Der Bund ist gefordert, in diesem Bereich mit gutem Beispiel voranzugehen und die Rahmenbedingungen insbesondere beim eigenen Personal und den Bundesinstitutionen zu schaffen.

### Fragebogen

BPUK und KöV verweisen bezüglich des Fragebogens auf die Stellungnahmen der einzelnen Kantone. Ergänzend ist festzuhalten, dass die im Fragebogen angesprochenen Punkte am ehesten im Rahmen von Pilotprojekten vertieft abgeklärt werden können. Weitere wissenschaftliche Abklärungen stehen aus Sicht von BPUK und KöV nicht im Vordergrund; der Fokus ist auf praktische Erfahrungen mit Pilotprojekten zu legen.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

**Bau-, Planungs- und  
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Paul Federer

**Konferenz der kantonalen Direktoren  
des öffentlichen Verkehrs KöV**

Der Präsident



Matthias Michel

Die Generalsekretärin



Christa Hostettler