



Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

Per E-Mail an:

[aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

Bern, 11. September 2015

## **Konzeptbericht Mobility Pricing Stellungnahme des Schweizerischen Gemeindeverbands (SGV)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Juni dieses Jahres haben Sie dem SGV das oben erwähnte Geschäft zur Stellungnahme unterbreitet. Für die Gelegenheit uns aus Sicht der rund 1650 dem SGV angeschlossenen Gemeinden äussern zu können, danken wir Ihnen. Auf Ihren Fragekatalog gehen wir im Anschluss an einige grundsätzliche Äusserungen zu oben erwähnter Vorlage ein.

Der SGV stimmt der im erläuternden Bericht beschriebenen Ausgangslage zu, dass die Transportleistungen in der Schweiz in den letzten Jahren stark angestiegen sind und die Mobilität im Allgemeinen an ihre Kapazitätsgrenzen stösst. Die Mobilitätsnachfrage dürfte aufgrund der aktuellen demographischen, wirtschaftlichen, technologischen und räumlichen Entwicklung bis 2030 nochmals um 25% zunehmen wird. Diese prognostizierte Verkehrsleistung wird mit den heutigen Mobilitätsangeboten und -infrastrukturen nicht mehr getragen werden können. Neben Kapazitätsproblemen sind mit der steigenden Verkehrsleistung auch steigende Kosten und externe Effekte verbunden.

Allerdings wurden in den Prognosen des Bundes die Entwicklungen bezüglich führerlosen Fahrzeugen nicht berücksichtigt. Diese neuen Formen der Mobilität dürften unser Mobilitätsverhalten gewaltig verändern und sich auch entsprechend auf die Nachfrage und Nutzung der Infrastrukturen auswirken. Gerade in dicht besiedelten Gebieten können führerlose Fahrzeuge zu einer starken Verflüssigung des Verkehrs beitragen und gleichzeitig die Nutzung der Infrastrukturen massiv reduzieren. Diese Überlegungen sollten vor dem Hintergrund des Lenkungsziels und dem mittel- und langfristigen Ausbau, respektive der Finanzierung der Infrastrukturen, unbedingt berücksichtigt werden. Dies umso mehr, als führerlose Fahrzeuge bereits heute vermehrt in der Praxis eingesetzt werden.

Der SGV unterstützt das Vorgehen, wonach zur Beantwortung der Frage nach einer nachhaltigen, intelligenten und zukunftsfähigen Verkehrspolitik zunächst einmal eine breite politische Auslegeordnung durchgeführt wird. In diesem Sinne begrüsst der SGV, dass der Bundesrat mit dem Konzeptbericht Mobility Pricing diese Debatte lanciert hat. Gerade im Hinblick auf die politische Akzeptanz im Falle einer Verfassungsänderung wird zu einem späteren Zeitpunkt sicherlich auch eine breite

gesellschaftliche Diskussion zum Thema Mobility Pricing unerlässlich sein. Eine benützungsbezogene Abgabe für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr (Mobility Pricing) könnte nach Ansicht des SGV ein geeignetes Instrument sein für das vom Bundesrat verfolgte Ziel der verkehrsträgerübergreifenden Brechung der Verkehrsspitzen und der gleichmässigen Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen.

Der SGV befürwortet, dass der Bundesrat mit Mobility Pricing lediglich ein Ziel, nämlich die Verkehrslenkung, verfolgt. Das erlaubt – gerade bei einem solch komplexen und vielschichtigen Projekt – das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren. Ausserdem wird sichergestellt, dass sich abgesehen von der Ablösung gewisser Abgaben an der Finanzierungsarchitektur bzw. -struktur von Strasse und Schiene sowie des allgemeinen Bundeshaushalts nichts verändert. Das neue System soll die Mobilität nach Meinung des SGV nicht beschränken, sondern lediglich lenken. Dem sei angefügt, dass die Finanzierung der Bahn mit FABI sichergestellt wurde, die Realisierung eines Pendants dazu im Bereich der Strassen (NAF) momentan jedoch noch unsicher ist.

Das langfristige Ziel von Mobility Pricing soll die flächendeckende und zeitlich differenzierte Umsetzung sein. Die Einführung muss jedoch aufgrund der hohen Komplexität des Projekts und der wenigen Erfahrungswerte im In- und Ausland schrittweise geschehen. Trotz (oder gerade wegen) der Fokussierung auf ein Ziel, ist eine ganzheitliche Sichtweise unerlässlich. Der SGV begrüsst aus diesem Grund die sieben Grundprinzipien, die im Konzeptbericht vorgestellt werden und als Bedingungen den Rahmen für die Modellvarianten bestimmen. Ein ganzheitlicher Ansatz bedingt allerdings auch flankierende Massnahmen, die das Kapazitätsproblem komplementär angehen. So sind die gleichzeitige Unterstützung von flexiblen Arbeitszeiten, die Förderung von Homeoffice-Programmen, die Schaffung von dezentralen Arbeitsplätzen genauso wichtig wie die Lenkung des Verkehrs über Mobility Pricing. Dabei hat nicht zuletzt der Bund eine Vorbildfunktion inne.

Zwei Punkte müssen aus Sicht der Gemeinden bei der Umsetzung berücksichtigt werden. Erstens ist bei der Tarifierung darauf zu achten, dass ländliche Gebiete gegenüber städtischen nicht schlechter gestellt werden (oder sogar besser gestellt werden). Bewohner peripherer Regionen sind oftmals auf den MIV angewiesen und müssen für alltägliche Besorgungen weitere Strecken zurücklegen, was sich in den Abgaben niederschlagen kann. Und zweitens muss bei der Bestimmung der räumlichen Erstreckung des Mobility Pricing vermieden werden, dass der Verkehr auf Strassen ausweicht, die von der Abgabe befreit sind. Das wird insbesondere zum Problem, wenn der Ausweich- und Umwegverkehr Gemeindestrassen belastet, die durch bewohntes Gebiet führen. Der SGV spricht sich deshalb, wie bereits erwähnt, für eine flächendeckende Umsetzung des Mobility Pricing aus.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Gemeindeverband**

Präsident



Hannes Germann  
Ständerat

Direktor



Reto Lindegger

**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)?

*Nach Ansicht des SGV ist das Ziel der Verkehrslenkung richtig gewählt. Die Finanzierungsarchitektur bzw. -struktur von Strasse und Schiene sowie des allgemeinen Bundeshaushalts soll mit Mobility Pricing nicht verändert werden. Das neue System soll die Mobilität nach Meinung des SGV nicht beschränken, sondern lediglich lenken.*

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

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

*Der SGV begrüsst die Orientierung der Modellvarianten an den sieben Grundprinzipien und hat in Sachen Relevanz und Vollständigkeit nichts hinzuzufügen.*

**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 Stellungnahme*

**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 Stellungnahme*

**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 Stellungnahme*

**6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:**

*Der SGV spricht sich für eine flächendeckende, wenn auch schrittweise Umsetzung des Mobility Pricing aus (siehe Begleitschreiben). Für die Strasse wäre deshalb die Modellvariante Gebiet (Hauptvariante 2) am zielführendsten, für die Schiene die Modellvariante öV-Netz.*

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

*Eine flächendeckende Umsetzung wie sie in den Modellvarianten Gebiet (Strasse) und öV-Netz (Schiene) vorgesehen ist, verhindert einen möglichen Ausweich- und Umwegverkehr auf Gemeindestrasse. Das ist aus Sicht der Gemeinden die grosse Stärke dieser beiden Modellvarianten.*

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

*Aus Sicht der Gemeinden gibt es zwei Punkte zu beachten. Erstens besteht – wie bereits erwähnt – die Gefahr des Ausweichs- und Umwegverkehrs, wenn Mobility Pricing nicht flächendeckend eingeführt wird. Zweitens können streckenbezogene Abgaben die ländliche gegenüber der städtischen Bevölkerung benachteiligen, da sie für alltägliche Besorgungen*

*meist eine grössere Strecke zurücklegen müssen. Dieser Nachteil muss bei der Tarifierung berücksichtigt werden.*

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

*Grundsätzlich begrüssen wir Pilotprojekte, da sie Vorurteile bei den Nutzern gegenüber einer konsumbezogenen Tarifierung abbauen, die Wirkungsweise einer solchen unter Beweis stellen und die politische Akzeptanz erhöhen können. Zudem können mit Pilotprojekten unvorhergesehene Herausforderungen bei der technischen und systemischen Ausgestaltung frühzeitig erkannt und gelöst werden. Allerdings muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Pilotprojekte abgewogen werden; sie sollen durchgeführt werden ohne kostspielige Infrastrukturen aufzubauen oder tiefgreifende gesetzliche Anpassungen vorzunehmen.*

**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?**

*Der SGV lehnt dies ab und fordert, sich auf der Grund der hohen Komplexität eines solchen Projekts auf ein Ziel – die Verkehrslenkung – zu konzentrieren.*

**11. Weitere Bemerkungen?**