



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

via Email an aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Zürich, 11. September 2015

Stellungnahme zum Konzeptbericht Mobility Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Entwurf des Konzeptberichts Mobility Pricing Stellung zu nehmen.

swisscleantech vertritt als Stimme der nachhaltigen und liberalen Wirtschaft die Interessen von rund 300 Firmenmitgliedern und 20 Verbänden. Eine nachhaltige Verkehrspolitik ist ein Kernanliegen unseres Verbands. Die Stossrichtungen für die vorliegende Stellungnahme wurden im Rahmen der Fokusgruppe Mobilität mit einer breit abgestützten Expertengruppe aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung erarbeitet.

Wir begrüssen, dass der Bundesrat mit dem vorliegenden Konzeptbericht die politische und gesellschaftliche Debatte zu Zielsetzung und Ausgestaltung von Mobility Pricing neu lanciert. Eine solche Debatte ist unentbehrlich, um Verständnis für das Konzept zu schaffen, die gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile aufzuzeigen und politische Akzeptanz zu schaffen.

Grundsätze aus der Sicht der nachhaltigen Wirtschaft

Die Schweiz verfügt heute über eine qualitativ hochwertiges Verkehrssystem, das massgeblich zur Attraktivität als Wirtschaftsstandort und Wohnort beiträgt. Das Strassennetz ist gut ausgebaut und unterhalten, das Schweizer ÖV-System gehört weltweit zu den besten. Die Mobilität von Gütern und Personen auf diesen Verkehrsträgern ist ein wichtiger Pfeiler unserer Wettbewerbsfähigkeit. Dieses System steht allerdings heute vor drei beträchtlichen Herausforderungen:

Ungebremstes Verkehrswachstum und überlastete Infrastrukturen

Aufgrund des ungebrochenen Wachstums des Personen- und Güterverkehrs stossen unsere Infrastrukturen immer mehr an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Folge sind Staus, Überlastungen und in Stosszeiten überfüllte Züge, Trams und Busse. Ein unbegrenzter Ausbau der Kapazitäten und Angebote für Spitzenaufkommen kann darauf sowohl aus finanziellen und ökologischen Gründen nicht die Antwort sein. In den Agglomerationen – den Quell- und Zielgebieten der Verkehrsströme – ist oft kaum noch Platz für Kapazitätsausbau.

Ungedeckte Umweltauswirkungen in Milliardenhöhe, Zielverfehlung beim Klima

Der Verkehr verursacht heute knapp 40% der CO₂-Emissionen der Schweiz und ist das Sorgenkind der Schweizer Klimapolitik. Während Gebäude und Industrie sich mehrheitlich auf Zielpfad bewegen, werden

die CO₂-Zwischenziele im Verkehr dieses Jahr voraussichtlich um mehr als 12% verfehlt. Der Bundesrat ist angehalten, neue Massnahmen zu präsentieren. Neben der Klimabelastung verursacht der Verkehr aber auch durch Lärm, Luftschadstoffe, Raumverbrauch, Staus und Unfälle externe Kosten in Milliardenhöhe. Die mangelnde Berücksichtigung dieser Effekte in den Kosten der Mobilität führt zu einer überhöhten Nachfrage, die ihrerseits wieder in höheren externen Kosten resultiert. Die Rechnung dafür bezahlen Allgemeinheit und Umwelt.

Reformbedürftiges Finanzierungssystem

Das heutige Verkehrsfinanzierungssystem ist komplex, setzt falsche Anreize und hat nur noch eine beschränkte Haltbarkeit. Pauschalabgaben im Strassenverkehr und Flatrate-Abonnements im öV belohnen übermässigen Mobilitätskonsum und sind wenig verursachergerecht. Die Strassenfinanzierung über Treibstoffabgaben setzt zwar wertvolle Anreize für geringeren Verbrauch, schafft aber einen Zielkonflikt zwischen Klimaschutz und Infrastrukturfinanzierung, der sich in den nächsten Jahren verschärfen wird. Ein Systemwechsel ist früher oder später unumgänglich. Auch die Massnahmen des NAF werden hier nur temporär Abhilfe schaffen.

Eine zukunftstaugliche Verkehrspolitik muss diese drei Herausforderungen nachhaltig lösen. Dazu braucht es in erster Linie eine konsequentere Umsetzung des Verursacherprinzips und der Kostenwahrheit im Verkehr. Fehlanreize des heutigen Abgabesystems müssen beseitigt, bisher nicht berücksichtigte Kosten einbezogen werden. Wer ressourcenintensive Mobilität konsumiert, soll für die Kosten aufkommen, die dadurch verursacht werden; wer wenig und umweltfreundlich unterwegs ist, soll hingegen entlastet werden. Auch die zeitlichen und örtlichen Knappheiten von Verkehrsinfrastrukturen und -dienstleistungen müssen in den Nutzungskosten reflektiert werden. Nur so können Verkehrsspitzen geglättet und die Kostenspirale eines spitzenorientierten Infrastruktur-Ausbaus durchbrochen werden. Und schliesslich muss ein verursachergerechtes, zukunftsfähiges Finanzierungssystem geschaffen werden, das schlank, einfach und transparent ist und das Schweizer Verkehrssystem in seiner Qualität auch erhalten kann, wenn der Treibstoffverbrauch und die Einnahmen aus den Mineralölsteuern mittelfristig soweit zurückgehen, wie es für das klimapolitische 2°C-Ziel notwendig ist.

Alle diese Ziele erfordern eine Systemarchitektur, welche die verschiedenen infrastrukturellen, ökologischen und gesellschaftlichen Kosten direkt in den variablen Preisen der Mobilität reflektiert und damit effiziente Mobilitätsentscheidungen auf Basis der tatsächlichen Kosten ermöglicht. Die technischen Möglichkeiten für eine günstige Umsetzung sind heute dank rasanten technologischen Fortschritten in den Bereichen der GPS- und gegeben. Aus Sicht der nachhaltigen Wirtschaft ist Mobility Pricing daher eine Schlüsselkomponente einer nachhaltigen, intelligenten und zukunftsfähigen Verkehrspolitik.

Dabei gilt es, die Chancen zu nutzen und die Ziele des Verkehrsmanagements, der Finanzierung und der Reduktion der Umweltauswirkungen gleichwertig einzubeziehen. Hier fällt der Konzeptbericht mit der Zielsetzung der reinen Verkehrsspitzeneglättung unserer Ansicht nach zu kurz.

Unsere Antworten zum Fragebogen finden Sie untenstehend. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unser Überlegungen und Anliegen.

Freundliche Grüsse



Dr. Christian Zeyer
Co-Geschäftsführer



Tobias Sommer
Analyst Raum & Mobilität

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)?

Die Brechung von Verkehrsspitzen zur besseren Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen ist ein wichtiges, aber nicht das alleinige Ziel von Mobility Pricing. Von gleicher Wichtigkeit sind für swisscleantech die **Lenkung der Umweltauswirkungen** über ökologisch differenzierte Tarife sowie die Rolle von Mobility Pricing als zentraler Pfeiler einer **verursachergerechten, nutzungsbezogenen Verkehrsfinanzierung**.

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

Die Fragestellung suggeriert, dass nach Auffassung des Bundesrats nur ein Hauptziel mit Mobility Pricing verfolgt werden kann; ein Eindruck, der auch im Konzeptbericht deutlich wird. Der ökonomische Hintergrund dieser Annahme ist der Grundsatz, dass ein Instrument nicht effizient zur Erreichung mehrerer Ziele eingesetzt werden kann. Wird Mobility Pricing als Instrument betrachtet, schliesst sich daraus, dass es nur eine Zielsetzung haben sollte und für andere Ziele allenfalls Mitnahmeeffekte bietet.

Aus Sicht von swisscleantech ist Mobility Pricing kein Instrument, sondern vielmehr ein Konzept und eine Systemarchitektur (nutzungsbezogene statt pauschale/indirekte Abgaben), auf der verschiedene Instrumente mit unterschiedlichen Zielen umgesetzt werden können – genauso wie z.B. der Strompreis tageszeitdifferenzierte Energiekosten, Netzkosten, Steuern und einen KEV-Zuschlag beinhaltet. Entscheidend ist, dass verschiedene Komponenten eines Nutzungstarifs nach Ihren Zwecken sauber getrennt ausgestaltet und die generierten Einnahmen zweckgerecht verwendet werden (siehe Frage 10). swisscleantech hält daher die Erreichung mehrerer Ziele mit Mobility Pricing für möglich und sogar notwendig.

Verkehrslenkung durch örtlich und zeitlich differenzierte Nutzungstarife ist dabei ein zentrales Ziel und muss beibehalten werden. Durch die Umschichtung von fixen auf variable Kosten insbesondere im motorisierten Individualverkehr soll das **Verkehrswachstum generell gedämpft**, nicht nur eine bessere Verteilung der selben Verkehrsmenge über den Tagesverlauf erreicht werden.

Neben der verkehrslenkenden Funktion muss Mobility Pricing zudem das Ziel haben, massgeblich zu einer **verursachergerechten und zukunftsfähigen Infrastrukturfinanzierung** beizutragen. Die heutigen Finanzierungsquellen insbesondere strassenseitig haben entweder keinen Nutzungsbezug und genügen damit dem Verursacherprinzip nicht (Flat-Rates wie Autobahnvignette, Motorfahrzeugsteuern oder Schwerverkehrsabgabe), oder verlieren mittelfristig ihr Steuersubstrat (Mineralölsteuern). Ein Systemwechsel ist mittelfristig notwendig. Nur mit nutzungsbezogenen Abgaben kann eine verursachergerechte und langfristige Finanzierung sichergestellt und eine Beseitigung der heutigen Fehlanreize erreicht werden.

Schliesslich bietet Mobility Pricing auch die ideale Struktur, um die Umwelteffekte des Verkehrs direkt in den Kosten zu reflektieren und damit **Anreize für einen emissionsarmen und ressourceneffizienten Verkehr** zu setzen. Heute verursacht der Verkehr jährlich externe Kosten von rund 9.4 Milliarden Franken, die von Allgemeinheit und Gesellschaft getragen werden. Ein Einbezug dieser Kosten in Nutzungstarifen würde zu einem effizienteren Umgang mit Mobilität führen.

Wir halten es jedoch für richtig, dass nicht alle drei Ziele – Verkehrsmanagement, Verkehrsfinanzierung und Lenkung der Umweltauswirkungen – von Anfang an gleich priorisiert einbezogen werden sollen. Der damit verbundene Systemwechsel würde die gesellschaftliche Akzeptanz und politischen Chancen von Mobility Pricing gefährden. Als prioritäre Ziele für eine erste Phase sehen wir die Umschichtung pauschaler Finanzierungsabgaben und die Einführung von Stosszeitentariifen zur Glättung von Verkehrsspitzen in überlasteten Zonen und Abschnitten. Es ist jedoch zentral, dass bei einer gesetzlichen Umsetzung die Grundlagen für die weiteren Zielsetzungen – eine vollständige Umschichtung bestehender Finanzierungsinstrumente auf Nutzungsgebühren und ein konsequenter Einbezug der externen Umweltkosten – geschaffen werden.

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

Wir halten es für sinnvoll, Grundprinzipien als Leitlinien für die Einführung von Mobility Pricing zu definieren um die politische Debatte zu schärfen. Mit der Mehrheit der Prinzipien sind wir einverstanden. Namentlich die **Intermodalität**, ein **modularer Aufbau**, eine gesetzliche Grundlage für einen effektiven **Datenschutz** und eine hohe **Transparenz** des Systems halten wir für zentrale Säulen einer sinnvollen Umsetzung von Mobility Pricing und für Schlüsselkomponenten für die politische und gesellschaftliche Akzeptanz. Wir erlauben uns derweil Anmerkungen zu den ersten drei Prinzipien bzw. zu den entsprechenden Ausführungen im Bericht:

Pay as you use: Nutzungsbezogene Abgaben sind das fundamentale Prinzip von Mobility Pricing. Für einen effizienten, gesamtheitlichen und kostenbewussten Umgang mit Mobilität muss die Tarifausgestaltung nicht nur Infrastrukturkosten und -knappheiten, sondern auch die Kosten der beanspruchten natürlichen Ressourcen einbeziehen. Der Bericht klammert die Frage nach dem Einbezug dieser Kosten bewusst aus. Aus Sicht der nachhaltigen Wirtschaft ist sie aber zwingend mit Ja zu beantworten: *Pay as you use* muss auch für die Beanspruchung ökologischer Ressourcen gelten. Neben einer zeitlichen und örtlichen Differenzierung müssen die Nutzungstarife also auch ökologisch differenziert sein.

Kompensation: Die Einführung von Mobility Pricing soll aus Sicht von swisscleantech fiskalisch neutral erfolgen. Eine Kompensation bestehender Instrumente ist daher im Grundsatz richtig. Allerdings müssen finanzierungs- und lenkungsorientierte Komponenten von Mobility Pricing unterschieden werden. Ein verursachergerechte Finanzierung lässt sich über einen einheitlichen Kilometergrundtarif realisieren, der Pauschalabgaben und indirekte Abgaben ablöst, und deren Höhe sich am Mittelbedarf für die Finanzierung orientiert. Stosszeitenzuschläge oder ökologisch differenzierte Fahrzeugzuschläge hingegen verfolgen Lenkungsziele. Ihre Ausgestaltung muss sich an diesen Lenkungszielen orientieren, und die damit generierten Einnahmen sollen im Grundsatz an Bevölkerung und Wirtschaft rückverteilt werden.

Die Aussage, dass prinzipiell nur anders, aber nicht mehr für Mobilität bezahlt werden soll, beurteilen wir daher kritisch. Kostenwahrheit bedeutet, dass auch heute nicht berücksichtigte Kosten wie Umweltauswirkungen und Infrastrukturknappheiten in den Nutzungstarifen reflektiert werden. Ressourcenintensive Formen und ein übermässiger Konsum von Mobilität sollen mit Mobility Pricing durchaus verteuert werden.

Verteilungswirkung / sozialpolitische Ausgestaltung: Das Prinzip, dass Mobility Pricing so ausgestaltet werden sollen, dass sozialpolitisch unerwünschte Umverteilungseffekte minimiert und Mobilität für alle Nutzer erschwinglich bleiben muss, ist grundsätzlich richtig. Allerdings stellt sich die Frage, wie viel und welche Formen von Mobilität erschwinglich bleiben müssen.

Die heutigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen führen zudem ihrerseits zu substantiellen Umverteilungseffekten. Jährlich werden externe Kosten des Verkehrs in Milliardenhöhe auf die Allgemeinheit abgewälzt; jede Bewohnerin und jeder Bewohner der Schweiz bezahlt so jedes Jahr indirekt mehr als 1'000 Franken an den Verkehr, egal wie viel er oder sie davon nutzt und verursacht. Da Personen mit tiefen Einkommen gemäss dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr im Durchschnitt deutlich kürzere Strecken zurücklegen, verursachen sie weniger von diesen Kosten als Besserverdienende. Auch Flat Rates auf Strasse und Schiene bevorteilen besser Verdienende, die für ihre längeren Tagesstrecken von geringeren Kilometerkosten als Personen mit tiefem Einkommen profitieren.

Eine sinnvolle Debatte über die sozialen und regionalen Umverteilungseffekte von Mobility Pricing muss daher auch die heute bestehenden Verzerrungen, zu deren Korrektur Mobility Pricing beitragen kann, berücksichtigen.

3. Wie beurteilen Sie die Vollständigkeit der morphologischen Kasten für:

a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.1)?

Uns fehlen im morphologischen Kasten die externen Umwelt- und Raumkosten. Diese Kosten können z.B. durch eine fahrzeugdifferenzierte Emissionskomponente in der Tarifgestaltung internalisiert werden, deren Einnahmen rückverteilt werden. Dies kommt einer Kompensation gleich, da eine indirekte

Subvention des Verkehrs durch die Allgemeinheit aufgehoben wird. Wir regen daher an, die externen Kosten als weiteres Element in der Zeile «Kompensation» aufzunehmen.

Zudem halten wir es für denkbar, auch die allgemeinen Steuermittel, die vor allem in Gemeinden und Kantonen in Betrieb, Unterhalt und Bau des Strassennetzes fliessen, durch nutzungsbezogene Abgaben zu ersetzen. Entsprechend regen wir an, diese Kategorie ebenfalls in die zu kompensierenden Abgaben aufzunehmen.

b. die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.3)?

Auch hier fehlen uns die externen Kosten, die in der Zeile «Kompensation» ergänzt werden könnten.

4. Wie beurteilen Sie den Entwicklungspfad (von einfach zu komplex) der Modellvarianten für:

a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1)?

Wir können die Logik des Entwicklungspfads nachvollziehen.

Allerdings halten wir die Achsenbezeichnungen von «einfach» zu «komplex» für irreführend. Sie suggerieren, dass eine flächendeckende Einführung das aufwändigste System bedingen würde, eine nur netzbezogene Einführung das einfachste. Aus unserer Sicht sind zwei Dimensionen der Komplexität relevant: Die politisch-systemische Komplexität und die technische Komplexität der notwendigen Erfassungssysteme. Bei beiden Dimensionen sind räumlich umfassendere Modelle nicht unbedingt komplexer.

Die politisch-systemische Komplexität der verschiedenen Modellvarianten muss unserer Ansicht nach an der Komplexität des notwendigen verkehrspolitischen Gesamtinstrumentariums gemessen werden. Natürlich bedingt eine flächendeckende Umsetzung von Strassennutzungsgebühren eine komplexere Ausgestaltung von Mobility Pricing als eine einfache Kilometerabgabe auf Autobahnen; nur schon weil alle drei Verwaltungsebenen involviert sind, kantonale Gesetzgebungen angepasst und Verteilschlüssel für Einnahmen definiert werden müssen. Wir sehen aber gerade in der flächendeckenden Modellvariante beträchtliches Potenzial für eine Verschlanung des Gesamtinstrumentariums, die eine deutliche Reduktion des bürokratischen Aufwands ermöglicht, die bei räumlich beschränkten Varianten kaum beschränkt erreicht werden kann. So können z.B. nur bei flächendeckenden Modellen von Mobility Pricing die kantonalen Motorfahrzeugsteuern abgeschafft, nichtmonetäre Instrumente des Verkehrsmanagements abgelöst oder der Bedarf für zusätzliche umweltpolitische Massnahmen reduziert werden. Räumlich eingeschränkte Varianten würden hingegen stets die Beibehaltung weiterer Instrumente für Finanzierung und Verkehrsmanagement mit dem entsprechenden bürokratischen Zusatzaufwand bedingen.

Die technische Komplexität beurteilen wir bei allen Modellvarianten als gleich hoch. Wie der Konzeptbericht richtig aufführt, ist eine fahrzeugseitige Erfassung via GPS-basiertem Smart Device bei jeder Modellvariante im Vordergrund. Infrastrukturseitige Erfassungstechnologien sind allenfalls noch beim Netzmodell denkbar (Videoerfassung an allen Autobahneinfahrten), aber schon auf Zonenmodelle kaum mit vernünftigem Aufwand skalierbar: Erfassungsgeräte in jeder möglichen Zufahrt von Agglomerationen wären kaum kosteneffizient. Netz- und zonenbezogene Modelle würden also dieselbe technische Systemarchitektur benötigen wie eine flächendeckende Variante, könnten aber weniger zur Zielerreichung beitragen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Varianten ist entsprechend ungünstiger.

Wir regen daher an, die Achsenbezeichnungen zu «eingeschränkt» bis «umfassend» abzuändern.

b. die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

Wir können die Logik des Entwicklungspfads nachvollziehen.

Im öffentlichen Verkehr – der mit der Ausnahme von Pauschalabonnements schon nach dem Prinzip «pay as you use» funktioniert – steht für uns das Ziel einer stärkeren zeitlichen und örtlichen Tarifierung zur Glättung von Verkehrsspitzen im Vordergrund. Dabei sollen auch Pauschalabonnements einbezogen werden, die zu Spitzenzeiten auf Hauptverkehrsachsen ebenfalls einen Zuschlag entrichten sollten. Das Kriterium für die Einführung von Spitzentarifen soll die tatsächliche Überlastung eine spezi-

fischen ÖV-Angebots sein – egal, um welche Linie, Strecke oder Zone es sich handelt. Für eine isolierte Einführung von Preisdifferenzierungen auf spezifischen Linien oder Zonen sehen wir daher allenfalls eine Berechtigung im Rahmen von Pilotprojekten. Mittelfristig ist jedoch eine netzweite Umsetzung differenzierter Preise anzustreben.

5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:

a. **die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1 [Haupt- und Nebenvarianten])?**

Aus Sicht von swisscleantech steht die **Modellvariante Gebiet** im Vordergrund, da eine auf das Gesamtsystem abgestimmte Verkehrslenkung, eine zukunftsfähige, verursachergerechte Finanzierung und ein wirksamer Einbezug der externen Effekte nur mit flächendeckenden Strassennutzungsgebühren erreicht werden können. Räumlich eingeschränkte Varianten sind im Rahmen von Pilotprojekten oder als Zwischenetappen einer graduellen Einführung denkbar, sind aber stets mit unerwünschten Nebeneffekten (Ausweichverkehr, diskriminierende Behandlung) und einem schlechteren Kosten-Nutzen-Verhältnis (tiefere Zielerreichung bei ähnlichen Systemkosten) verbunden.

Über alle Modellvarianten hinweg regen wir an, dass neben leichten Personen- und Sachentransportfahrzeuge und Motorrädern auch schwere Personenfahrzeuge einbezogen werden. Während schwere Güterfahrzeuge mit der LSVA schon eine strecken- und fahrzeugdifferenzierte Abgabe entrichten, würden die mit der PSVA belasteten schweren Fahrzeuge ansonsten als einzige Fahrzeuge von einer Nutzungsgebühr ausgeschlossen. Eine Umschichtung der PSVA zu äquivalenten Spezialnutzungstarifen wäre sinnvoll.

Modellvariante Netz A: Steht für swisscleantech nicht im Vordergrund, da ohne zeitliche Tariffdifferenzierung auch keine Verkehrsspitzenglättung erreicht wird. Diese Variante steht damit im Widerspruch mit der Zielsetzung gemäss Konzeptbericht: Geht es primär um die Verkehrsspitzenglättung, müsste die reduzierteste Variante aus einem Stosszeitenzuschlag ohne Grundtarif, nicht aus einem Grundtarif ohne Stosszeitenzuschlag bestehen. Beide Varianten haben aber bei breiter Einführung ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis, da eine Ausrüstung aller Fahrzeuge mit Smart Devices für eine Nutzung nur auf den Nationalstrassen zu teuer wäre. Denkbar ist aber, diese Modellvariante im Rahmen eines freiwilligen oder fahrzeuggruppenspezifischen Pilotprojekts für ein «Proof of Concept» einer günstigen Systemarchitektur zu verwenden.

Modellvariante Netz B: Steht für swisscleantech nicht im Vordergrund, da eine auf Nationalstrassen eingeschränkte Nutzungsgebühr mit zeitdifferenziertem Zuschlag gerade zu Stosszeiten unerwünschten Ausweichverkehr auf untergeordnete Netzebenen verursachen würde.

Modellvariante Zone-Netz-Zone A (Hauptvariante 1): Für das Ziel der Verkehrsspitzenglättung ist diese Modellvariante sinnvoll und ein denkbare Einstiegsmodell in Mobility Pricing, wenn der initiale Fokus auf die Verflüssigung des Verkehrs an den «Hot Spots» in Agglomerationen und auf den Nationalstrassen gelegt wird.

Die im Konzeptbericht angedachte Kompensation des Mineralölsteuerzuschlags und der Motorfahrzeugsteuern ist aber aus unserer Sicht in diesem Modell nicht gerechtfertigt. Diese hätte den Effekt, dass die Finanzierungslast auf Verkehrsteilnehmende geschoben wird, die viel auf Nationalstrassen oder in Agglomerationen unterwegs sind, während Verkehrsteilnehmende in Randregionen von günstigerem Treibstoff und tieferen Motorfahrzeugsteuern profitieren würden, ohne für die Nutzung des regionalen Strassennetzes zu bezahlen. Dies würde zu einer Diskriminierung in der Strassenfinanzierung und zu einer unerwünschten Vergünstigung der Automobilität ausserhalb der Zentren führen.

Modellvariante Zone-Netz-Zone B: Diese Modellvariante teilt die Stärken und Schwächen der Hauptvariante 1, verschärft aber durch den Einbezug einer Kilometergrundgebühr in Agglomerationen noch die beschriebene Problematik der Diskriminierung und Verschiebung der Finanzierungslast auf den Agglomerationsverkehr zugunsten des ländlichen Verkehrs. Sie steht für swisscleantech daher nicht im Vordergrund.

Modellvariante Gebiet (Hauptvariante 2): swisscleantech erachtet diese Modellvariante als die zielführendste. Sie weist die höchste Zielerreichung, das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis und die grösste Fairness auf. Durch den flächendeckenden Einbezug aller Strassennetze kann ein Verkehrsmanagement mit

Systemperspektive, eine verursachergerechte Finanzierung, die auf alle Verkehrsteilnehmer verteilt wird, und ein flächendeckender Einbezug der Umwelteffekte erreicht werden. Ausweichverkehr und diskriminierende Behandlung können so verhindert werden.

Eine Kompensation der nicht netzbezogenen Finanzierungsabgaben (zweckgebundene Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Motorfahrzeugsteuer, Automobilsteuer, SVA) kann aus unserer Sicht nur bei einer flächendeckenden Einführung eines Kilometergrundtarifs gerechtfertigt werden. In allen räumlich eingeschränkten Modellen würde eine Kompensation dieser Abgaben den motorisierten Individualverkehr ausserhalb der bepreisten Netze und Zonen netto vergünstigen.

b. die Schiene? (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

Aus Sicht von swisscleantech steht auch im öffentlichen Verkehr bzw. auf der Schiene die **flächendeckende Modellvariante ÖV-Netz** im Vordergrund. Die linien- und zonenbezogenen Modellvarianten sind denkbare Modelle für Pilotprojekte. Mittelfristig gibt es jedoch keine Gründe, Preisdifferenzierungen nur in willkürlich gesetzten räumlichen Grenzen einzuführen. Das entscheidende Kriterium für die Erhebung von zeitlich und örtlich variablen Tarifen muss die tatsächliche Auslastung eines Angebots sein. Dass auch qualitative Differenzierungsmöglichkeiten einbezogen werden, begrüssen wir ausdrücklich; sie können massgeblich zur Akzeptanz beitragen und Zusatzbelastungen durch Stosszeitentartarife entschärfen, indem z.B. günstigere Tarife für Billette ohne Sitzplatzanspruch geschaffen werden.

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

a. die Strasse?

Wir halten die Modellvariante Gebiet (Hauptvariante 2) für die zielführendste.

b. die Schiene?

Wir halten die Modellvariante ÖV-Netz für die zielführendste.

7. Wo sehen Sie Stärken/Schwächen der für Sie zielführendsten Modellvariante für Ihr Umfeld?

Strasse

Stärken

- Möglichkeit der differenzierten Verkehrslenkung aus Systemperspektive
- Reduktion der Staukosten, signifikante Einsparungen für Güter- und Geschäftsverkehr
- Reduzierte Infrastrukturkosten verhindern zukünftige Steuer-/Abgabenerhöhungen
- Langfristig Finanzierungssicherheit für den Erhalt einer hohen Infrastruktur-/Angebotsqualität
- Ökologischere Ausgestaltung des Verkehrs reduziert die Belastung durch externe Kosten
- Potenzial zur Verschlanung des verkehrspolitischen Instrumentariums

Schwächen

- Tiefgreifender Systemwechsel
- Herausforderungen beim Datenschutz
- Nicht unbeträchtliche initiale Installationskosten, Verteilung muss geklärt werden

Schiene

Stärken

- Reduktion der Sitzplatzknappheit zu Stosszeiten, Erhöhung der Reisequalität für Pendler

Schwächen

- Politisch heikle Einschränkung / Ablösung populärer Pauschalabonnements

- Höherer Nutzerkomfort durch CICO/WIWO/BIBO-Systeme für alle ÖV-Kunden
- Breiteres, qualitativ abgestuftes Angebot schafft grössere Auswahl
- Herausforderungen beim Datenschutz

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

Zentral ist, dass die Vorteile von Mobility Pricing – ein besserer Verkehrsfluss, geringere externe Effekte und eine Vermeidung substantiell höherer Kosten für spitzenorientierte Infrastrukturen – klar kommuniziert werden und dass Vorbehalte jeglicher Art – Datenschutz, Umverteilungseffekte, regionalpolitische Effekte – ernst genommen, faktenbasiert entschärft oder proaktiv in der Systemausgestaltung berücksichtigt werden. Zudem muss Mobility Pricing für den Individualverkehr wie für den öffentlichen Verkehr transparent und einfach sein, sodass es Verkehrsteilnehmenden ohne Mühe möglich ist, auf die Preissignale zu reagieren und ihre Mobilität verkehrsträgerübergreifend so zu gestalten, dass sie für das Individuum wie für die Gesellschaft effizient ist.

Gesellschaftliche, wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen können dazu beitragen, die Preiselastizität der Verkehrsnachfrage zu erhöhen. Flexible Arbeitszeiten, Home-Office-Modelle, mobiles Arbeiten oder Blockzeiten von Bildungsinstitutionen, die ausserhalb der Stosszeiten legen, erhöhen die zeitliche Flexibilität von Arbeitnehmenden, Schülern und Studenten; bauliche Verdichtung in Städten und Agglomerationen schafft mehr Wohnraum in Zentrumsnähe für eine Mobilität der kurzen Wege; bessere Infrastrukturen für den Langsamverkehr in Agglomerationen ermöglichen ein Ausweichen auf Velo und E-Bike. Je stärker die Einführung von Mobility Pricing von solchen erleichternden Rahmenbedingungen begleitet wird, desto besser können die Ziele erreicht werden.

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

Pilotprojekte sind grundsätzlich zu begrüssen. Sie erlauben eine schrittweise gesellschaftliche Annäherung an das Thema, können Ängste abbauen, Vorteile aufzeigen und politische Akzeptanz für eine Einführung in der Breite schaffen, die bei einem direkten Systemwechsel ohne Erfahrungen schwieriger sein dürfte. Zudem können mit Pilotprojekten unvorhergesehene Herausforderungen bei der technischen und systemischen Ausgestaltung frühzeitig erkannt und gelöst werden.

Allerdings gilt es, bei Pilotprojekten technische Sackgassen und Investitionen, die bei einer späteren Einführung in der Breite abgeschrieben werden müssen, zu vermeiden. Zonenspezifische Pilotprojekte, die den Aufbau infrastrukturseitiger Erfassungstechnologien benötigen – Mautstationen oder Videoerfassungsgeräte bei Autobahneinfahrten oder Agglomerationsgrenzen –, halten wir grundsätzlich für fragwürdig, da diese Investitionen bei flächendeckender Einführung mit fahrzeugseitiger Erfassung obsolet würden. Da eine Aufrüstung aller verkehrenden Fahrzeuge in zonen-/netzspezifischen Pilotprojekten wiederum nicht praktikabel ist, sind solche Projekte unserer Ansicht nach kritisch auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis zu beurteilen. Ebenso müssen bei solchen Projekten die entstehenden Ausweichverkehre und Diskriminierungsfragen berücksichtigt werden, die der politischen Akzeptanz von Mobility Pricing abträglich sein könnten.

Im Vordergrund stehen daher für swisscleantech fahrzeuggruppenspezifische Pilotprojekte. So könnte zum Beispiel der geplante Einbezug von Elektrofahrzeugen in die Strassenfinanzierung als Pilotprojekt für eine streckenbezogene Abgabe genutzt werden, anstatt eine Pauschalabgabe einzuführen. Denkbar ist auch, eine Gruppe freiwilliger Verkehrsteilnehmer mit Smart Devices auszurüsten und sie im Gegenzug zur Befreiung von Pauschalabgaben mit einer kilometerbasierten Abgabe zu belegen. So liessen sich kurzfristig technische und gesellschaftliche Praxiserfahrungen sammeln, ohne kostspielige Infrastrukturen aufzubauen oder tiefgreifende gesetzliche Anpassungen vorzunehmen. Der US-Staat Oregon führt zum Beispiel aktuell ein solches Pilotprojekt durch (OReGO), das als Private-Public-Partnership konzipiert ist. Solche Ansätze könnten auch in der Schweiz geprüft werden.

Grundsätzlich sollten Pilotprojekte darauf ausgerichtet sein, die gesellschaftliche Akzeptanz von Mobility Pricing zu stärken, Vorteile nutzungsbezogener Abgaben aufzuzeigen und eine wasserdichte Systemarchitektur zu erstellen.

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 halten eine Kombination der beiden Ansätze für die zielführendste Variante. Zentral ist, dass zwischen **finanzierungs- und lenkungsorientierten Komponenten** von Mobility-Pricing-Tarifen unterschieden wird und die Einnahmen entsprechend verwendet werden.

Finanzierungsorientierte Tarifkomponenten haben das Ziel, die nötigen Mittel für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur zu generieren. Idealerweise werden diese Mittel durch eine flächendeckende, einheitliche Kilometergebühr erhoben, die bestehende Finanzierungsinstrumente schrittweise ablöst. Seine Höhe ergibt sich entsprechend aus den zu ersetzenden Einnahmen.

In einer ersten Phase sollten dabei pauschale und indirekte Abgaben umgeschichtet bzw. kompensiert werden, namentlich die Autobahnvignette, die kantonale Motorfahrzeugsteuer, die Schwerverkehrsabgabe und – im Mass, in dem diese im NAF der Strassenfinanzierung zugesprochen wird – die Automobilsteuer. Diese «Flat Rates» haben keinen Bezug zur eigentlichen Nutzung der Infrastruktur und setzen somit keine Anreize für einen kostenbewussten Umgang mit Mobilität.

In einer weiteren Phase ist auch eine Umschichtung der zweckgebundenen Anteile der Mineralölsteuern auf Nutzungsgebühren denkbar. Dabei muss aber der klimapolitisch wichtige Lenkungseffekt der Treibstoffabgaben berücksichtigt werden, die neben ihrer Finanzierungsfunktion auch Anreize für den Kauf sparsamer Autos und einen gemässigten Treibstoffkonsum setzen. Diese Lenkungswirkung muss grundsätzlich beibehalten werden. Ausserdem muss eine übermässige Treibstoff-Preisdifferenz zwischen der Schweiz und ihren Nachbarstaaten verhindert werden: Würden Treibstoffe in der Schweiz plötzlich deutlich günstiger, hätte dies einen substantiellen Anstieg des Tanktourismus zur Folge, was zu unerwünschtem Mehrverkehr und höheren der Schweiz angerechneten CO₂-Emissionen führen würde. Fossile Treibstoffe dürfen darum infolge einer allfälligen Kompensation nicht substantiell günstiger werden. Denkbar wäre aber eine Umschichtung der zweckgebundenen Mineralölsteuern auf Strassennutzungsgebühren bei gleichzeitiger Einführung einer staatsquotenneutralen, rückverteilten CO₂-Lenkungsabgabe auf Treibstoffe. So entstünde keine fiskalische Zusatzbelastung und die unerwünschten Effekte einer Treibstoffvergünstigung könnten dennoch verhindert werden.

Eine Kompensation bestehender Finanzierungsinstrumente bedingt jedoch aus unserer Sicht ein explizites Finanzierungsziel und eine flächendeckende Kilometergrundgebühr. Hält der Bundesrat an der Zielsetzung der reinen Verkehrsspitzenglättung fest, rechtfertigt dies aus unserer Sicht nur die Einführung lenkungsorientierter Spitzentarifen zu Stosszeiten und auf Hauptverkehrsachsen. Eine Kompensation bestehender Abgaben würde in diesem Fall zu einer unerwünschten Vergünstigung der Mobilität ausserhalb der bepreisten Zeiten und zu einer Verschiebung der Finanzierungslast auf Verkehrsteilnehmende auf Nationalstrassen und in Agglomerationen führen.

Lenkungsorientierte Tarifkomponenten wie Stosszeitenzuschläge oder fahrzeugdifferenzierte Emissionszuschläge hingegen verfolgen kein fiskalisches Ziel. Ihre Ausgestaltung orientiert sich allein an den gesetzten Umwelt- und Verkehrsmanagement-Zielen und soll insgesamt nicht zu einer höheren Belastung von Bevölkerung und Wirtschaft führen. Die generierten Einnahmen sollen daher grundsätzlich rückverteilt werden.

Die folgende Tabelle zeigt eine aus unserer Sicht sinnvolle Zusammensetzung der Tarifkomponenten von Mobility Pricing auf der Strasse, der jeweiligen Ziele, Bemessungsgrundlagen und Verwendung der Einnahmen auf.

Tarifkomponenten Mobility Pricing Strasse	Ziel	Tarifgestaltung (kilometerbezogen)	Verwendung der Einnahmen
Kilometer-Grundtarif	Verursachergerechte, zielkonfliktfreie und langfristige <u>Finanzierung</u>	Einheitlich, orientiert an Mittelbedarf für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur	<u>Zweckgebunden</u> in Stras- senfinanzierung (kom- pensiert bestehende Finanzierungsinstrumen- te)
Emissionsabgabe	Reduktion der negativen <u>Umweltauswirkungen</u> des Verkehrs	<u>Fahrzeugdifferenziert</u> , orientiert an Umweltzie- len und externen Kosten	<u>Rückverteilt</u> an Wirtschaft und Bevölkerung
Stosszeitenzuschlag	Glättung von <u>Verkehrs- spitzen</u>	<u>Örtlich/zeitlich abgestuft</u> , orientiert an gewünschter Lenkungswirkung	<u>Rückverteilt</u> an Wirtschaft und Bevölkerung

11. Weitere Bemerkungen

Anstelle weiterer Bemerkungen verweisen wir auf die beigelegte *Road Map Mobility Pricing*, die eine sinnvolle Ausgestaltung aus Sicht der nachhaltigen Wirtschaft detaillierter aufzeigt.