



T +41 31 3266604
F +41 31 3126662
M +41 78 7959183
E urs.scheuss@gruene.ch

Bundesamt für Strassen
Frau Rahel Galliker
3003 Bern

11. September 2015

Konzeptbericht Mobility Pricing; Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Anhörung zum Konzeptbericht Mobility Pricing haben Sie die Grüne Partei zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage äussern zu können.

Die Grünen unterstützen das Ziel, die bestehenden Verkehrs-Kapazitäten besser auszulasten. Damit kann ein landfressender Ausbau von Strassen vermieden werden. Leider beschränkt sich der Bericht auf eine Auslegeordnung ohne konkrete Vorschläge zur Rechtssetzung. Dies ist umso bedauerlicher, als die Auslegeordnung sehr beschränkt ist und den breiten Fächer der Zielsetzungen und Umsetzungen von Mobility Pricing weitgehend unbeleuchtet lässt.

So bleiben das ungebremste Verkehrswachstum und die externen Kosten des Verkehrs gänzlich unberücksichtigt. Ziel des Mobility Pricing müsste aber auch die Verkehrsreduktion und die Internalisierung der externen Kosten sein. Der Strassenverkehr verursacht heute über 6 Milliarden Franken ungedeckte externe Kosten pro Jahr. Es sind dies Umwelt- und Gesundheitskosten, als Folge von Landverschleiss, CO₂-Ausstoss, Minderung der Artenvielfalt, Luftverschmutzung, Unfällen und Lärm. Nur mit Einbezug der externen Kosten kann der Verkehr besser gesteuert werden. Deshalb muss ein Mobility Pricing neben der Verkehrsleistung auch den Energie- und Ressourcenverbrauch berücksichtigen.

Aus Sicht der Grünen sollte das Konzept von Grund auf neu erstellt werden. Es braucht eine gemeinsame Strategie für Strasse und öffentlichen Verkehr, in der die beiden Verkehrsträger aufeinander abgestimmt sind, um unerwünschte Rückverlagerung weg vom öffentlichen Verkehr zu vermeiden. Vor allem aber muss das Mobility Pricing auf eine nachhaltige Verkehrspolitik ausgerichtet sein. Das heisst: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten. Dabei muss der öffentliche Verkehr weiterhin für alle erschwinglich sein.

Weiter sollen Städte und Kantone rasch die rechtlichen Möglichkeiten erhalten, um ihre Verkehrsprobleme selber zu lösen. Zum Beispiel mit der Möglichkeit, selber Roadpricing einzuführen. Schliesslich bedauern wir den Verzicht auf konkrete Modellrechnungen unter Einbezug der externen Kosten. Aufgrund des vorliegenden Konzeptberichtes können keine Aussagen zu den Wirkungen und Nebenwirkungen der verschiedenen Modelle gemacht werden.

Diese grundsätzlichen Bemerkungen zeigen, dass der Konzeptbericht ungenügend und unvollständig ist. Die Grünen unterstützen grundsätzlich eine Reform der Verkehrsfinanzierung, mit der die ungedeckten externen Kosten des Verkehrs internalisiert und vor allem der besonders umweltschädliche Verkehr reduziert wird. Der Konzeptbericht eignet sich daher nicht als Grundlage für eine zielführende politische Auseinandersetzung zum Mobility Pricing.

Die Antworten auf Ihre Fragen finden Sie in der Beilage. Wir bitten Sie, unsere Anliegen wohlwollend zu prüfen und die Vorlage entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Regula Rytz
Co-Präsidentin



Urs Scheuss
Fachsekretär

ENTWURF Konzeptbericht Mobility Pricing – Fragebogen

Antworten der Grünen Partei der Schweiz

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)?

Nein

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

Das Ziel jeder Verkehrspolitik muss sein, das Verkehrswachstum zu bremsen, auf umweltfreundliche Verkehrsarten zu verlagern und menschen- und naturverträglicher zu gestalten. Es macht keinen Sinn, einen solch komplexen Systemwechsel anzustreben und dabei die klima- und energiepolitischen Ziele auszuklammern. Der ganze Bericht orientiert sich zu stark am Ziel „Verkehrsverflüssigung“ und nicht am Ziel, die Umwelt zu schonen und die Lebensqualität zu erhöhen. Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik beginnt bei der Raumplanung (kurze Wege) und erhöht unter Einbezug von Umweltzielen und sozialen Zielen die Effizienz des Verkehrssystems. Der erste Schritt dazu ist die Einsparung von Mobilität. Leider geht der Bericht nicht auf diese übergeordneten Ziele ein.

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

Die Grundprinzipien sind alle relevant, aber nicht vollständig.

I. Das Prinzip „pay as you use“ verweist auf den ersten Blick auf das Prinzip der Verursachergerechtigkeit, welches die Grünen klar unterstützen. Allerdings ist die Bedeutung von Mobility Pricing im Konzeptbericht eine andere, als im Grundprinzip II (Kompensation) zum Ausdruck kommt: Mobility Pricing ist dabei lediglich eine andere Art, die Verkehrssysteme zu finanzieren. Die externen Kosten und deren Internalisierung werden denn auch explizit ausgeschlossen, was nicht dem Verständnis von Mobility Pricing der Grünen entspricht.

II. Siehe. Antwort zu I. Die Ausklammerung der externen Kosten ist ein grundsätzlicher Mangel des Berichtes. Die ist umso stossender, als die Kosten fürs Autofahren in den letzten zehn Jahren gesunken, während die Kosten für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in der gleichen Zeit gestiegen sind. Parallel dazu sind die ungedeckten externen Kosten des Strassenverkehrs um ein Vielfaches höher als jene des öffentlichen Verkehrs. Es droht so eine Rückverlagerung des Verkehrs auf die Strasse. Ein Mobility Pricing, das die Verlagerung auf umweltfreundlicheren Verkehrsmittel behindert, lehnen die Grünen ab. Daher müssen die externen Kosten zwingend einbezogen werden.

III. Die sozialpolitische Ausgestaltung und die Berücksichtigung der Verteilungswirkung ist ein wesentliches Element von Mobility Pricing. Mobilität muss für alle erschwinglich sein. Der Bericht zählt mögliche Umverteilungen durch die Einführung von Mobility Pricing auf. Diese sind aber weder beziffert noch steht ein Wort darüber, wie Mobility Pricing sozial ausgestaltet werden kann.

IV. Es braucht beim Mobility Pricing eine verkehrsträgerübergreifende Sicht. Dazu gehört auch der Einbezug des unterschiedlichen Deckungsgrads der externen Kosten. Der Anspruch „Kostenfairness“, wie dies im Bericht verlangt wird, kann sonst nicht erfüllt werden. Die Auswirkungen auf die Verkehrsverlagerung kann ausserdem erst aufgrund von konkreten Modellen mit Prognosen beurteilt werden. Entsprechende Modellberechnungen fehlen jedoch.

V. Der modulare Aufbau, im Sinne einer schrittweise Einführung von Mobility Pricing auf allen föderalen Ebenen geht in die richtige Richtung, wird aber rasch an die Systemgrenze stossen, wenn es um die Frage geht, wer mit welchen Mitteln was bezahlt, z.B. den Ausbau von Wegen für den Veloverkehr. Wichtig in diesem Zusammenhang ist auch, dass die Städte und Kantone rasch die rechtlichen Möglichkeiten erhalten, um selber zum Beispiel Roadpricing einzuführen.

VI. Einverstanden. Datenschutz ist relevant für Mobility Pricing.

VII. Einverstanden. Transparenz ist relevant für Mobility Pricing.

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

Generell: Die morphologischen Kasten sind weitgehend vollständig. Wie bereits bemängelt fehlt aber auch hier die Berücksichtigung der externen Kosten.

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

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

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

Generell: Wir können die Modellvariante erst beurteilen, wenn auch Prognosen/Erfahrungen zu ihrer Wirkung vorliegen. Dazu müssen auch Angaben über die Höhe der Abgaben gemacht werden (wie etwa bei der Modellstudie Region Bern). Dies erlaubt es, zum Beispiel Verlagerungswirkungen und Umverteilungseffekte fundiert zu beurteilen. Dennoch erlauben wir uns einige Bemerkungen:

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

Eine erste Tarifierungsphase, die sich nur auf die Nationalstrassen konzentriert, könnte zu Verkehrsverlagerung auf das sekundäre Strassennetz führen und die Lebensqualität im Siedlungsgebiet beeinträchtigen. Stattdessen mit den Städten und Agglomerationen zu beginnen, hätte ausserdem den Vorteil, dass in den Agglomerationen eine Verlagerung des Verkehrs auf ein anderes Netz kaum möglich ist; ausweichen lässt sich in erster Linie nur auf die öffentlichen Verkehrsmittel und den Fuss- und Veloverkehr. Dies ist eine sehr wünschenswerte Entwicklung und es zeigt, weshalb rasch die rechtlichen Möglichkeiten für die Einführung von Roadpricing durch Städte und Kantone geschaffen werden müssen.

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

Beim öffentlichen Verkehr fehlen alternative Steuerungsmöglichkeiten zur Brechung von Verkehrsspitzen, so wie z.B. 9 to 5-Abonnemente. Beim öffentlichen Verkehr fehlt auch die Variante „Zone-Strecke-Zone“.

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)?

Wir können die Modellvarianten erst beurteilen, wenn Prognosen/Erfahrungen zu ihrer Wirkung referiert werden. Dazu müssen auch Angaben über die Höhe der Abgaben gemacht werden. Weitere Bemerkungen in den Antworten der vorangegangenen Frage. Ansonsten sind Aussagen über die Auswirkungen sehr spekulativ.

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

- a. die Strasse?
- b. die Schiene?

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

Antwort auf beide Fragen 6 und 7: Wie weiter oben bereits erwähnt ist die Zielsetzung des vorgeschlagenen Modells für ein Mobility Pricing bereits ungenügend. Ohne Modellberechnungen und Prognosen lässt sich aber selbst zum im Bericht angestrebten Ziel „Verkehrsspitzen brechen“ kaum sagen, welches Modell das zielführendste ist und welche Stärken und Schwächen es mit sich bringt.

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

Das Modell kann nur funktionieren, wenn

- Die externen Kosten eingerechnet werden
- Mit den preislichen Anreizen die weitere Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert wird.
- Keine komplexe Bürokratie aufgebaut wird.

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

Wir würden es sehr begrüßen, einen Pilotversuch mit Roadpricing zu starten und parallel dazu einfache Anreize zur besseren Auslastung der Schieneninfrastruktur ausserhalb der Verkehrsspitzen umzusetzen. Die Grünen haben dazu ein Papier zur künftigen Ausgestaltung des Sortiments des öffentlichen Verkehrs erstellt und darauf aufbauend Stellung bezogen:

www.gruene.ch/gruene/de/positionen/umwelt/verkehr/schiene/vernehmlassungen/sortimentsentwicklung.html

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?

Dies kann erst beurteilt werden, wenn konkrete Kostenberechnungen vorliegen. Darin müssten auch die externen Kosten einbezogen werden. Wir regen insbesondere an, auch andere Modelle wie die Einführung von Roadpricing zu prüfen und dort verschiedene Finanzierungsmodelle (z.B. die Finanzierung von weiteren öV-Infrastrukturen in der Agglomeration) zu prüfen.

11. Weitere Bemerkungen?

Wir bedauern den Verzicht auf konkrete Modellrechnungen unter Einbezug der externen Kosten. Aufgrund des vorliegenden Konzeptberichtes können keine Aussagen zu den Wirkungen und Nebenwirkungen der verschiedenen Modelle gemacht werden. Der ganze Bericht ist sehr praxisfern.