



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Spitalgasse 34, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

aemterkonsultation@astra.admin.ch

Bern, 8. September 2015

Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard, sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir anhand des Fragebogens gerne nutzen.

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)?

b. Falls nicht, welches andere Ziel müsste mit Mobility Pricing verfolgt werden (Vgl. Konzeptbericht 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. Es braucht u.E. aber noch eine zusätzliche, vertiefte verteilungspolitische Analyse, sowohl in räumlicher als auch in sozialer Hinsicht, basierend auf der Prämisse, dass Mobilität als solche ein Grundbedürfnis ist. Wir befürchten, dass der Bericht den Lenkungseffekt möglicherweise etwas überschätzt. Der Bericht ist u.E. etwas einseitig wirtschaftswissenschaftlich ausgerichtet und verhindert damit eine aus unserer Sicht notwendige *breite* gesellschaftspolitische Diskussion. Der Mensch ist nicht nur ein „homo oeconomicus“. Auch Faktoren wie Familie, Freizeitverhalten oder Situation am Arbeits- und Wohnmarkt spielen eine Rolle und haben einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Diesem Umstand müsste noch stärker Rechnung getragen werden.

Grundsätzlich sind wir der Überzeugung, dass Mobility Pricing in einer langfristigen Optik nachhaltige Lösungen für Verkehrsprobleme bieten kann. Das zeigen im Ausland (Stockholm, London, Singapur) gemachte Erfahrungen mit teilweise beeindruckenden Ergebnissen, was die Verkehrs- und Staureduktion angeht, sowie verschiedene Forschungsergebnisse. Auch die LSVA ist ein Erfolgsmodell. Dank ihr konnte der Wachstumstrend bezüglich Fahrzeugkilometern bei Lastwagen gebrochen werden mit positiven Auswirkungen auf die Schadstoffemissionen. Die konkrete Ausgestaltung von Mobility Pricing ist allerdings matchentscheidend, was die Akzeptanz und die Wirksamkeit angeht. Mobility Pricing muss insbesondere so ausgestaltet sein, dass Mobilität als solche für alle Nutzerinnen und Nutzer erschwinglich bleibt.

Es ist eine Tatsache, dass der Verkehr seit Jahren wächst und dass die Verkehrsleistung mit rund 123 Milliarden Personenkilometern (2012) sehr hoch ist. 74 Prozent entfielen 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 einen 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.

Wir sind damit einverstanden, dass Mobility Pricing das Ziel der Brechung von Verkehrsspitzen und die gleichmässigeren 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 umweltpolitischen Zielsetzungen orientieren und dazu beitragen, bremsend auf die Verkehrszunahme einzuwirken mit damit verbundenen positiven Auswirkungen auf Landverbrauch, Landschaftszerschneidung, 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. Mobility Pricing ist auch aus einer ökonomischen Perspektive von Interesse: Die Staukosten betragen 2010 knapp 1,25 Milliarden Franken.

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 – wir ziehen den Begriff **Fuss- und Veloverkehr** vor und werden diesen verwenden - im ganzen Mobilitätssystem müsste in den Gesamtüberlegungen und in der Wirkung stärker gewürdigt werden. **Diese schonende Form der Mobilität muss von jeglichem Mobility Pricing angenommen sein.**

Besondere Bedeutung hat für uns die sozialverträgliche Ausgestaltung von Mobility Pricing. Für Personen mit tieferen Einkommen würden erhöhte Abgaben während Spitzenstunden gemessen an ihrem Einkommen stärker ins Gewicht fallen. Hinzu kommt, dass sie häufiger in Berufen mit weniger flexiblen Arbeitszeiten tätig sind. Bewohnerinnen und Bewohner von ländlichen Gebieten wiederum sind eher auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen und legen tendenziell längere Distanzen zurück. Bei der Tarifierung ist deshalb darauf zu achten, dass ländliche Gebiete gegenüber städtischen nicht schlechter gestellt werden und dass Arbeitnehmende, die ihre Abfahrtszeit oder den Arbeitsort nicht selber wählen können, nicht unverhältnismässig belastet werden.

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

Wir beurteilen die sieben Grundprinzipien grundsätzlich als zielführend. Ein zentrales Grundprinzip aber fehlt uns und wir sind der Meinung, dass dieses aufgenommen werden sollte: **die umweltpolitischen Auswirkungen und damit die Internalisierung der externen Kosten vor allem des Strassenverkehrs.**

Ein paar Bemerkungen zu den einzelnen Prinzipien gemäss Konzeptbericht

«Pay as you use»: Wir teilen die Haltung, dass, wer Mobilität konsumiert, einen Anreiz haben soll, sich kostenbewusst zu verhalten. Leistungsbezogene Preise für Produkte und Dienstleistungen sind vom Grundsatz her richtig. Wir sind aber der Meinung, dass dieser Grundsatz beim öV und beim MIV differenziert angewendet werden muss bzw. dass der höhere Flächenverbrauch pro Person beim MIV im Gegensatz zu Schiene und Bus eine Rolle spielen soll. Konkret sind wir der Meinung, dass es beim öV weiterhin eine Flatrate (GA) geben soll. Die öffentliche Hand als Regulatorin soll Vorgaben machen hinsichtlich Differenzierung bzw. Höhe des Nutzeranteils, die die Transportunternehmen bei der Tarifgestaltung beachten müssen.

Kompensation: Mobility Pricing soll gemäss Bericht bestehende Abgaben ersetzen. Beim MIV wären das der Mineralölsteuernzuschlag, 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.

Verteilungswirkung / Sozialpolitische Ausgestaltung: Dieser Grundsatz hat für uns hohe Priorität. Mobility Pricing muss so ausgestaltet werden, dass Mobilität als solche für Alle erschwinglich bleibt.

Intermodalität: Wir sind damit einverstanden, dass Mobility Pricing Strasse und Schiene umfasst und dass die Brechung der Verkehrsspitzen und die gleichmässige Auslastung der Infrastrukturen zwischen den Verkehrsträgern abgestimmt sein sollen. Die wichtige Rolle des Fuss- und Veloverkehrs muss dabei einbezogen werden. Bei der Bepreisung von MIV und öV sind wir der Meinung, dass die unterschiedliche Umweltbelastung in Rechnung gestellt werden muss.

Modularer Aufbau: Wir sind damit einverstanden, dass Mobility Pricing so ausgestaltet sein soll, dass dem föderalistischen Aufbau der Schweiz angemessen Rechnung getragen wird.

Datenschutz: Dem Datenschutz messen wir höchste Bedeutung bei. Datenerhebung, -verwendung, -aufbewahrung sowie -löschung müssen auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen und den Schutz der Persönlichkeitsrechte ins Zentrum stellen.

Transparenz: Auch dieses Prinzip erachten wir als wichtig. Mobility Pricing muss bezüglich Finanzierung, Funktionsweise, Zielerreichung, Preisbildung und Verwendung der eingenommenen Gelder transparent sein, ansonsten sind die Voraussetzungen für die Akzeptanz nicht gegeben.

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

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

Der Kasten erscheint uns grundsätzlich vollständig und sinnvoll. **Wie bereits oben ausgeführt, fehlt uns aber eine angemessene Gewichtung der Umweltziele. Bei der Tarifgestaltung müsste dem Kriterium „Emissionsstufe“ mehr Gewicht zukommen.**

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

Der Kasten scheint uns vollständig zu sein und die relevanten Parameter zu enthalten. Es muss aber sorgfältig überlegt werden, was bepreist wird, um die politisch gewollte und vom Volk unterstützte Förderung des öV nicht in Frage zu stellen. Es wird entscheidend sein, ob die Infrastruktur, der Verkehr oder die Nutzniessung bepreist wird und wie die Tarifgestaltung aussieht. Wir sind der Meinung, dass es im Bahn- und Busverkehr weiterhin Pauschalabgaben (GA) geben sollte. Beim öV ist u.E. relevant, dass den (häufigen) Nutzerinnen und Nutzern keine massgeblichen Einbusse bei Flexibilität und Komfort im Vergleich zum heutigen Tarifsystem entstehen.

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

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

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. Konzeptbericht 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. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:

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

- 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. Konzeptbericht 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 gleichmässigerer 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.**

Zusätzliche Variante prüfen

- Wir regen an, die Modellvariante „Zone–Strecke–Zone“ zu prüfen, die wir von den Tarifverbänden her kennen. Diese beträfe die Agglomerationen und Direktverbindungen in den städtischen Räumen. Regionale Verbindungen wären ausgenommen, da diese oft eine schwache Auslastung aufweisen und in den Hauptverkehrszeiten nicht mit einer Zusatzgebühr belastet werden sollten.

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

a. die Strasse?

- Die **Modellvariante Gebiet: flächendeckend zeitlich differenziert** scheint uns am zielführendsten zu sein.

b. die Schiene?

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

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

Stärken: Sowohl was die von uns favorisierte Variante Strasse als auch die Variante Schiene angeht, besteht der Vorteil darin, dass das System schweizweit gilt 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 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. Wo sehen Sie Herausforderungen/Risiken für eine mögliche Einführung von Mobility Pricing? Worauf muss besonders geachtet werden?

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 E-Bikes) 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“.

Um Mobility Pricing umsetzen zu können, müssen verschiedene Daten erhoben werden, u.a. wer wann wo gewesen ist. Dem Datenschutz muss bereits in der Planungsphase hohe Bedeutung zukommen. Datenschutz bedeutet nicht nur Schutz vor Missbrauch der Daten, sondern auch Schutz von Privatsphäre, Persönlichkeit und die Kontrolle über die eigenen Daten.

Es muss geprüft werden, welche Fahrzeuge von der Gebühr ausgenommen wären (z.B. Blaulichtfahrzeuge) und ob es beispielsweise Anwohner Rabatte oder Rabatte für Geschäftsbesitzerinnen und -besitzer geben soll.

Mobility Pricing muss namentlich im Bahnbereich mit bestehenden Konzepten (STEP, Netznutzungskonzept, Netznutzungspläne, Fahrplangestaltung etc.) koordiniert werden.

Bezüglich der technischen Umsetzung ist zentral, dass die gewählte Technik mit anderen, auch ausländischen Systemen, kompatibel ist.

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

Wir begrüßen die Einführung von Pilotprojekten und haben solche in Bezug auf Road Pricing bereits gefordert (Motion 12.3269 „Befristetes Bundesgesetz für Road-Pricing-Pilotprojekte“). Pilotprojekte ermöglichen es, räumlich und zeitlich begrenzt Erfahrungen zu sammeln und das System und dessen konkrete Ausgestaltung zu optimieren. Damit finden auch eine Sensibilisierung der Bevölkerung und eine Informationsvermittlung statt, die im Hinblick auf die für die flächendeckende Einführung notwendige Verfassungsänderung unabdingbar ist. Mit Pilotprojekten kann Akzeptanz geschaffen werden, indem am konkreten Beispiel der Nutzen praktisch ersichtlich wird.

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?

Gemäss Bericht soll auf die Möglichkeit einer pauschalen Rückerstattung im Sinne einer Lenkungsabgabe verzichtet werden. Wir halten fest, dass wir uns stets für eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen mit Rückerstattungsmöglichkeit ausgesprochen haben, letztmals im Rahmen der Vorlage „Klima-

und Energielenkungssystem“. Die Diskussion zu Mobility Pricing müsste mit dieser Vorlage sowie mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds koordiniert werden.

11. Weitere Bemerkungen?

Mobility Pricing führt – je nach Ausgestaltung - zu einer Internalisierung der externen Kosten und kommt der Umwelt zu Gute. Technologische Entwicklungen bieten tragfähige Lösungen für die Verkehrsprobleme, nicht zusätzlicher Beton. Dank technologischen Fortschritten, z.B. automatische Fahrassistenzsysteme, wird der Verkehr flüssiger, ohne dass Ausbauten nötig sind.

Es sollte zudem geprüft werden, wie Unternehmen, die in einem bestimmten Perimeter zum öV angesiedelt sind und damit von Standortvorteilen als Folge einer gut ausgebauten öV-Infrastruktur profitieren, einbezogen werden können (beispielsweise mit einem System wie dem "versement transport" in Frankreich, das als Abgabe auf der Lohnsumme von Betrieben mit mehr als neun Beschäftigten erhoben wird).

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen
SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz