

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)

CH - 3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16
Internet: <http://www.sab.ch> E-mail: info@sab.ch Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 9. Juli 2015
TE / I 2

Frau Bundesrätin
Doris Leuthard
Vorsteherin UVEK
Kochergasse 10

3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

(avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB zum Konzeptbericht Mobility pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung über randvermerktetes Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 23 Kantone, rund 700 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Die Schweiz verfügt sowohl im Strassen- als auch im Schienenverkehr schon lange über distanzabhängige Tarife. Im Strassenverkehr ist es beispielsweise die Mineralölsteuer, im öffentlichen Verkehr sind es die Billetpreise. Im öffentlichen Verkehr wurde zudem mit dem Generalabonnement ein weltweit beachtetes schweizerisches Erfolgsmodell eingeführt. Das GA ist ein wesentlicher Faktor für die Verlagerung des Personenverkehrs von der Strasse auf den öV. Dieses Erfolgsmodell darf nicht grundlos aufgegeben werden.

Mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Konzept für ein Mobility pricing sollen verkehrsträgerübergreifend Belastungsspitzen gebrochen werden. Damit kommt dem Konzept eher der Charakter eines Verkehrslenkungssystems zu. Bei der Lektüre des Berichts entsteht jedoch dann der Eindruck, dass es vielmehr um die langfristige

Verkehrsfinanzierung geht. Das sind zwei völlig unterschiedliche Zielsetzungen, die im Bericht nicht klar auseinandergelassen werden. Die SAB verschliesst sich nicht gegenüber Überlegungen über die langfristige Verkehrsfinanzierung (abnehmende Erträge bei der Mineralölsteuer, wachsende Bedeutung alternativer Antriebsformen usw.). Doch muss von Anfang an klar sein, was mit dem Konzept erreicht werden soll.

Auch eine weitere grundlegende Frage wird mit dem Konzeptbericht des Bundesrates nicht angesprochen: wieso entstehen die Belastungsspitzen überhaupt? Die Wirtschaft und die Bevölkerung konzentrieren sich zunehmend in den urbanen Zentren. Selbst innerhalb der Bergregionen und ländlichen Räume findet zunehmend eine Konzentration auf die regionalen Zentren statt. Innerhalb der urbanen Zentren wiederum ist eine Suburbanisierung festzustellen. Neue Betriebe siedeln sich in den Agglomerationsgemeinden an, auch die Bevölkerung wohnt in den Agglomerationsgemeinden, aber meist nicht in der selben, in denen die Arbeitsplätze vorhanden sind. Die Folge sind immer grössere Pendlerströme nicht nur von der Peripherie in die Zentren (gemeint sind sowohl Pendlerströme von Agglomerationsgemeinden in die urbanen Zentren als auch von ländlichen Gemeinden in regionale Zentren) als auch zwischen Agglomerationsgemeinden wobei gerade beim öV jeweils der Umweg über die Zentrumsgemeinden erfolgen muss mit entsprechender weiterer Belastung des Netzes.

Personen aus Berggemeinden sind oft wegen dem Abbau von Arbeitsplätzen zum Pendeln gezwungen. Sie tun dies in der Regel nicht auf Grund eines bewussten Standortentscheids für die Berggemeinden, sondern weil in den Berggemeinden die Arbeitsstellen verloren gingen. Durch Benzinpreiserhöhungen oder etwa die Pauschalisierung des Fahrkostenabzugs werden diese Pendler zusätzlich bestraft. Sollten mit dem Mobility pricing zusätzlich die Fahrpreise während den Spitzenzeiten verteuert werden, so werden diese Pendler nochmals bestraft.

Die geschilderte Konzentration wird vom Bund und den Kantonen teilweise aktiv gefördert. So setzen beispielsweise sowohl das Raumkonzept Schweiz als auch die Neue Regionalpolitik des Bundes vor allem auf die Entwicklung der (regionalen) Zentren. Ein derartiges Entwicklungsmodell generiert automatisch zusätzliche Verkehrsströme. Aus raumordnungspolitischer Sicht ebenfalls nur sehr schwer verständlich war der Entscheid der Post und SBB, die Innenstadt von Bern zu verlassen und sich in der Peripherie von Bern neu niederzulassen. Die vom Bund beherrschten Betriebe haben damit selber zu noch mehr Pendlerströmen aus der Stadt heraus in die umliegenden Gemeinden beigetragen. Wichtig wäre demgegenüber die Schaffung von dezentralen Arbeitsplätzen des Bundes in den Berg- und Randregionen.

Die Umkehr der Konzentration der Bevölkerung in den Zentren und Agglomerationsgemeinden ist der Wunsch nach Freizeit im Grünen mit entsprechenden Verkehrsströmen sowohl nach Feierabend als auch an den Wochenenden (Bsp. Stau am Gotthard!). Auch der Freizeitverkehr hat in den vergangenen Jahren massiv zugenommen und wird weiterhin stark ansteigen.

Auch beim Güterverkehr ist das Wachstum ungebremst und zwar weniger im Transitverkehr als vor allem im Binnenverkehr. Auch hier werden Produktionsstandorte zunehmend konzentriert (bspw. Verteilzentren der Post) und umgekehrt

erhebliche neue Verkehrsströme generiert. Die Unternehmen berücksichtigen dabei externe Kosten wie sie durch das zusätzlich generierte Verkehrsvolumen entstehen nicht.

Zusammenfassend gesagt: die Funktionen Wohnen – Arbeit – Freizeit fallen immer weiter auseinander. Die Folge sind wachsende Verkehrsströme mit entsprechenden Spitzenbelastungen am Morgen, Mittag und Abend.

Mit diesen (nicht abschliessenden) Überlegungen soll zum Ausdruck gebracht werden, dass der Verkehr nicht die Ursache sondern die Folge einer raumordnungspolitischen Entwicklung ist (wobei die Verkehrsnetze diese Entwicklung wiederum verstärken, bsp. neue S-Bahnlinien). Bevor über ein Mobility pricing nachgedacht wird, müssen also unserer Meinung nach die Ursachen angegangen werden. Ansonsten ist das Mobility pricing reine Symptombekämpfung, ändert aber an der Grundproblematik nichts. Der Bundesrat erwähnt in seinem Konzeptbericht diese Ursachen nur in einem Nebensatz, wenn er etwa von den Möglichkeiten von flexibleren Arbeitszeiten und Home Office spricht. Aus Sicht der SAB besteht gerade hier der grösste Handlungsbedarf und zwar noch bevor über ein neues Preismodell für den Verkehr nachgedacht wird.

Die SAB sieht diesbezüglich eine breite Palette von Massnahmen, die bei den Ursachen der Verkehrsströme ansetzen und die leider im Konzeptbericht des Bundesrates kaum angesprochen werden:

- Revision des Raumkonzeptes Schweiz und Abkehr vom Gedanken, alles in den Zentren konzentrieren zu wollen. Statt dessen Durchsetzen des verfassungsmässigen Grundsatzes der dezentralen Besiedlung.
- Förderung von Arbeitsplätzen in den Berg- und Randregionen (und zwar nicht nur in den regionalen Zentren). Beispielsweise muss unserer Ansicht nach weiterhin die Möglichkeit bestehen, Steuererleichterungen über die Regionalpolitik nicht nur in regionalen Zentren sondern auch in Umlandgemeinden zu gewähren, damit sich dort unternehmen ansiedeln und Arbeitsplätze schaffen können.
- Konsequentes Durchsetzen des Gedankens regionaler Wirtschaftskreisläufe und Kennzeichnung entsprechender Produkte und Dienstleistungen. Diesbezüglich müsste bspw. die einseitige Fokussierung der Regionalpolitik auf den Exportbasisansatz aufgegeben werden.
- Stärkung einer modernen und leistungsfähigen Grundversorgung in allen Regionen zwecks Attraktivitätssteigerung dieser Regionen für Bevölkerung und Wirtschaft (bspw. forcierter Ausbau der Hochbreitbandnetze, dies u.a. als Voraussetzung für ein dezentrales Wohnen und Arbeiten).
- Flexibilisierung der Arbeitszeiten insbesondere bei Grossunternehmen.
- Vorgaben des Bundes für die Standorte der bundesnahen Betriebe.
- Vermeiden von Pendlerströmen durch Förderung des Modells der Heimarbeit, von co-working-spaces, Home office usw. Die öffentliche Hand und die Unternehmen können dazu wesentliche Beiträge leisten, indem sie solche Arbeitsmodelle zulassen und aktiv fördern.
- Umsetzung des Grundsatzes der Siedlungsverdichtung nach Innen, insbesondere in den grossen Städten, gleichzeitig Schaffung von entsprechenden Naherholungsmöglichkeiten (Parkanlagen u.ä. in den Zentren -> Reduktion Freizeitverkehr)

- Förderung ergänzender Angebote im öffentlichen Verkehr zur Bewältigung des Freizeitverkehrs (der Freizeitverkehr ist heute explizit von Abgeltungen ausgeschlossen, dieser Grundsatz muss hinterfragt werden).
- Erarbeiten von Konzepten zur Güterversorgung auf kantonaler Ebene (angedacht mit der Revision des Gütertransportgesetzes)
- Neue Organisation der City-Logistik mit Umschlagplätzen in unmittelbarer Nähe der Stadtkerne
- (...)

Ein weiterer wichtiger Themenkomplex, welcher zu berücksichtigen ist, ist der Tourismus. Je nach dem, wie das Mobility pricing ausgestaltet wird, droht die Schweiz als Reiseziel an Attraktivität einzubüssen. Wenn z.B. eine elektronische Vignette eingeführt wird, muss diese auch für ausländische Gäste einfach handhabbar sein, was entsprechende elektronische aber auch physische Installationen erfordert. Welchen finanziellen Aufwand dies bedeutet, zeigt sich bei den aktuellen Diskussionen für die Einführung einer derartigen elektronischen Vignette in Deutschland.

Unklar ist für die SAB ferner, in wie weit ein allfälliges Mobility pricing kompatibel ist mit den internationalen Abkommen. Dies betrifft insbesondere auch den Güterverkehr, wo mit der LSVA bereits eine leistungsabhängige Abgabe besteht. Im alpenquerenden Güterverkehr ist das maximal zulässige Abgabenniveau bereits fast erreicht. Hier besteht kein Spielraum für eine *zusätzliche* Gebühr im Rahmen eines Mobility pricings.

Ein grosses Fragezeichen setzt die SAB zudem hinter die Aspekte des Datenschutzes. Das vorgeschlagene Mobility-pricing würde darauf hinauslaufen, dass alle Fahrbewegungen der Personen minutiös nachverfolgt werden können. Dies bietet Angriffsfläche für ein erhebliches kriminelles Potenzial. Es wäre für potenzielle Einbrecher z.B. verlockend zu wissen, wenn die Familie gerade nicht zu Hause, weil im Zug unterwegs ist. Ein mobility pricing mit elektronischer Datenerfassung wäre aus diesem Gesichtspunkt nur zulässig, wenn es auf einem punkto Datenschutz absolut sicheren System beruht. Dass absolute Sicherheit aber eine Illusion ist, belegen die ständigen Übergriffe auf die Daten.

Auf Grund dieser Überlegungen kommen wir zum Schluss, dass der Konzeptbericht über das Mobility pricing nur Teile des Problems aufgreift. Statt die Symptome zu bekämpfen müsste der Bund die Ursachen der zunehmenden Verkehrsströme aktiv angehen. Wir vermissen im Bericht diesbezügliche Überlegungen und Massnahmen. Erst wenn diese Massnahmen aufgelistet und umgesetzt sind, kann über ein Mobility pricing weiter nachgedacht werden. Das Mobility pricing müsste dann vor allem im Sinne einer langfristigen Verkehrsfinanzierung ausgelegt sein, wobei Quersubventionierungen zwischen den Verkehrsträgern zu vermeiden sind.

Sollte die Idee des Mobility pricings trotzdem weiter verfolgt werden, so gestatten wir uns einige Hinweise im Rahmen der Beantwortung der gestellten Fragen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Der Präsident:

Der Direktor:

Ständerat Isidor Baumann

Thomas Egger

Résumé

Le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) estime que le contenu du rapport sur la tarification de la mobilité (Mobility pricing) va dans la mauvaise direction. Ce document se focalise avant tout sur l'augmentation des flux de transport et non pas sur ses origines. Par conséquent, l'idée de renchérir le prix des transports n'est pas satisfaisante. Cette évolution provient pour une bonne part de la concentration des activités économiques au sein des centres urbains ; phénomène notamment encouragé par l'aménagement du territoire. Dans ce cadre, il en résulte une augmentation des transports en direction des zones urbaines. Par conséquent, les habitants des régions de montagne et des espaces périphériques sont de plus en plus contraints de se déplacer pour des raisons professionnelles. Le SAB estime qu'il faut réfléchir à l'introduction de mesures permettant de combattre les origines de cette problématique, plutôt que de vouloir pénaliser des pendulaires qui se déplacent en raison d'un manque de débouchés professionnels. Il est par exemple nécessaire de renforcer la création de places de travail dans les régions de montagne et les espaces périphériques, favoriser la flexibilisation des heures de travail, encourager le télétravail, etc. Pour mettre en œuvre ces propositions, il faut encore que les régions concernées disposent d'un service universel de qualité.

Beantwortung der gestellten Fragen

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)?*

Das Ziel, Verkehrsspitzen zu brechen, ist unseres Erachtens richtig gewählt. Nur sehen wir den Weg dazu nicht über preisliche Massnahmen, sondern über eine Bekämpfung der zu Grunde liegenden Ursachen.

Nicht unterstützen könnten wir eine Zielsetzung, die einzig auf ökologischen Kriterien abstützt und beispielsweise zu einer weiteren Verteuerung der Mobilität führt (Mineralölsteuer resp. Billetpreis + Zuschlag für Umwelteffekte).

Falls ein mobility pricing je eingeführt wird, so muss es derart ausgestaltet werden, dass bestehende Abgaben im gleichen Umfang reduziert werden und gleichzeitig die Vorteile von Pauschalabgaben im öffentlichen Verkehr (GA) erhalten bleiben.

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

Wir sind mit den sieben Kriterien weitgehend einverstanden. Wichtig erscheinen uns insbesondere der verkehrsträgerübergreifende Ansatz und der modulare Aufbau. Beim Prinzip „Pay as you use“ wird im Bericht zu recht festgehalten, dass die Anlastung externer Kosten nicht Bestandteil sein kann.

Das Prinzip der Verteilungswirkung muss unbedingt ergänzt werden um die räumlichen Verteilungswirkungen. Ein mobility pricing müsste so ausgestaltet werden, dass nicht einzelne Landesteile oder Regionen benachteiligt werden (Bsp. Berggebiete).

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)?*

Wir verstehen diese Frage als eine Frage der Systematik und nicht der politischen Wertung des morphologischen Kastens. In diesem Sinne erscheint uns der Kasten mehr oder weniger vollständig.

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 Bemerkungen.

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)?*

Ziel eines allfälligen Mobility pricings muss es sein, die Verkehrsspitzen in den Agglomerationen zu brechen. Wir könnten uns diesbezüglich ein Modell vorstellen, bei dem zu Spitzenzeiten an neuralgischen Stellen in den Agglomerationen eine zusätzliche Gebühr erhoben wird und die daraus generierten Mittel für den Ausbau des Agglomerationsverkehrs verwendet werden. Dies wäre dann eine gezielte und zweckgebundene Finanzierungsquelle für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds anstelle einer flächendeckend wirksamen Erhöhung der Mineralölsteuer (wie im Moment beim NAF vorgesehen).

6. *Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:*
- a. *die Strasse?*
 - b. *die Schiene?*

Keine, siehe Frage 5.

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

Keine Bemerkungen, siehe Frage 6.

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

Siehe unsere einleitenden Bemerkungen. Bevor ein Mobility pricing eingeführt wird, müssen die grundlegenden raumordnungspolitischen Fragen mit konkreten Massnahmen angegangen werden.

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

Solange die grundlegenden Fragen nicht geklärt sind, stehen wir Pilotprojekten ablehnend gegenüber.

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?*

Die Einführung einer Lenkungsabgabe wäre der denkbar schlechteste Weg. Dies würde auf eine absolute Verteuerung der Mobilität hinauslaufen. Wenn schon, dann müssten bei Einführung eines Mobility pricings die fahrleistungsabhängigen Abgaben im gleichen Umfang gesenkt werden. Noch besser wäre es unserer Meinung aber, nur an neuralgischen Stellen eine Gebühr zu erheben und die Erträge dieser Abgabe gezielt für den Ausbau der Strecken einzusetzen. Die Mobilitätsnutzer hätten dann einen konkreten und sichtbaren Vorteil der zusätzlichen finanziellen Belastung.

11. *Weitere Bemerkungen?*

Siehe unsere einleitenden Bemerkungen.