

Bundesamt für Strassen ASTRA
Mühlestrasse 2
3063 Ittigen

per E-Mail: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

11. September 2015

Ihr Kontakt: Sandra Gurtner-Oesch, Generalsekretärin, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zum Konzeptbericht Mobility Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir im Rahmen der Anhörung zum Entwurf des Konzeptberichts Mobility Pricing Stellung.

Die Einführung eines umfassenden Mobility-Pricing erachten die Grünliberalen als eine zentrale Massnahme für den Übergang zu einem nachhaltigen Verkehrssystem. Unter «umfassend» verstehen wir in diesem Zusammenhang den Einbezug sämtlicher Verkehrsmittel, namentlich all ihrer direkten Kosten (Infrastruktur, Wartung und Unterhalt, Betrieb) und all ihrer vom Ausmass her bedeutsamen externen Kosten.

Das Mobility-Pricing soll der Stärkung des Verursacherprinzips – namentlich der Kostenwahrheit – im Verkehrswesen, mithin der Reduktion externer Kosten, dienen. Dies dürfte zu einer zeitlichen Verlagerung des Verkehrs, zu einer Verlagerung auf effizientere Verkehrsmittel und zu einem gebremsten Verkehrswachstum resp. zu einem Verkehrsrückgang führen. Mobilität sollte stärker als begrenztes Gut betrachtet werden.

Die Einführung des Mobility-Pricing soll staatsquotenneutral erfolgen, und es soll möglichst effizient abgewickelt werden. Bestehende Instrumente, die dem Verursacherprinzip nicht genügend gerecht werden (z. B. die Autobahnvignette oder die Motorfahrzeugsteuer), sind abzulösen, Instrumente, die dem Verursacherprinzip eher entsprechen (z. B. der Mineralölsteuerzuschlag), können (vorerst) auch ins Mobility-Pricing-System integriert werden. Auf das parallele Führen mehrerer Instrumente, die im Wesentlichen denselben Zweck und dieselbe Wirkung haben, ist aus Gründen des administrativen Aufwands zu verzichten. Das Mobility-Pricing soll schrittweise ausgebaut und verfeinert werden. Dabei ist insb. den Anliegen des Datenschutzes Rechnung zu tragen.

Ein umfassendes Mobility-Pricing kann nur über einen längeren Zeitraum eingeführt werden. Umso wichtiger ist es, dass zeitnah nach Abschluss des vorliegenden Konzeptberichts konkrete erste Schritte in einem Zeitplan festgehalten und durchgeführt werden. Einige Massnahmen in Richtung mehr Kostenwahrheit können auch kurzfristig durchgeführt werden, beispielsweise

- die weitere Reduktion der Pendlerabzüge,
- die Änderung des Arbeitslosengesetzes, namentlich der heutigen Regelung, wonach ein Arbeitsweg von bis zu zwei Stunden pro Richtung – abgesehen von den Nachteilen einer derart langen Pendelzeit für die betroffene Person – unabhängig der dadurch verursachten Kosten als zumutbar angesehen wird,
- das Streichen der ökonomisch und ökologisch unsinnigen Rückerstattung der Mineralölsteuer auf Treibstoffen an vom Bund konzessionierte Transportunternehmungen,
- das Ermöglichen von MIV- und soweit möglich ÖV-Pilotversuchen durch den Bund oder durch Kantone (vgl. dazu unsere Antwort auf Frage 9).

Unsere Antworten auf Ihren Fragenkatalog finden Sie auf den folgenden Seiten dieses Dokuments.

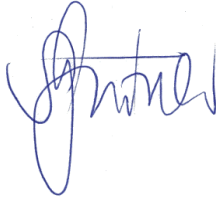
Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen dazu steht Ihnen folgende Person zur Verfügung:

- Jürg Grossen, Nationalrätin BE, Tel. +41 79 444 94 65

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Bäumle'.

Martin Bäumle
Präsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Gurtner-Oesch'.

Sandra Gurtner-Oesch
Generalsekretärin

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)?

Grundsätzlich ja, aber das Ziel ist zu eng gefasst. Die Grünliberalen begrüßen die Absicht, mittels Einführung von Mobility-Pricing eine Verbesserung der Verkehrssituation im öffentlichen wie im privaten Verkehr herbeizuführen. Wir unterstützen namentlich Mobility-Pricing als ein Konzept nach ökonomischen Grundsätzen, das für eine effiziente Bewirtschaftung der Verkehrsinfrastrukturen (z. B. gleichmässigerer Auslastung der Infrastrukturen), eine leistungsbezogenere Preisbildung sowie eine verbesserte Umsetzung des Verursacherprinzips steht.

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

Aus Sicht der Grünliberalen sollte das Hauptziel des Mobility-Pricing darin bestehen, das Verursacherprinzip via Kostenwahrheit inkl. externer Kosten zu stärken. Dies lässt zum einen, dem Ziel in Ziff. 2.1 entsprechend, ein Brechen der besonders kostenintensiven Verkehrsspitzen erwarten, zum anderen aber auch die Reduktion der Verkehrsnachfrage, eine Verlagerung auf effizientere – dank Mobility-Pricing: günstigere – Verkehrsmittel und damit einhergehend eine verbesserte Gewährleistung der Funktionsfähigkeit und der Zuverlässigkeit des Verkehrssystems.

Die im Konzeptbericht erwähnten möglichen Zielkonflikte sind kein ausreichender Grund, um das Ziel von Mobility-Pricing auf das Brechen der Verkehrsspitzen zu verengen. Es gibt nämlich auch Synergieeffekte zwischen dem von den Grünliberalen priorisierten Ziel der erhöhten Kostenwahrheit und dem Ziel des Brechens der Verkehrsspitzen: So ist etwa zu erwarten, dass mehr Kostenwahrheit zu vermehrten Home-Office-Lösungen o. Ä. führt, was u. a. das Ziel, die Verkehrsspitzen zu brechen, eben gerade unterstützt.

Mit dem eng gefassten Ziel, die Verkehrsspitzen zu brechen, verschenkt man ausserdem das Potenzial von Mobility-Pricing, auch andere Verkehrsprobleme zu entschärfen, bspw. das Problem unerwünschten Schleichverkehrs durch Wohnquartiere.

Zudem ist zumindest theoretisch fraglich, warum das Brechen der Verkehrsspitzen per se ein legitimes Ziel ist: Sollten Gesellschaft und Wirtschaft nämlich wider Erwarten bereit sein, auch bei weitgehender Kostenwahrheit inkl. externer Kosten die heutigen Verkehrsspitzen grösstenteils beizubehalten, so ist in einer liberalen Gesellschaft und in einer liberalen Wirtschaftsordnung nicht ohne Weiteres einzusehen, wieso der Staat trotzdem das Brechen dieser Verkehrsspitzen herbeiführen möchte. Auch dies spricht dafür, das Brechen der Verkehrsspitzen eher als Nebenziel von Mobility-Pricing anzusehen.

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

Pay as you use: Die Grünliberalen unterstützen dieses Grundprinzip. Bei der Frage der externen Kosten sind wir der Auffassung, dass diese zwingend ebenfalls als Teil einer verursachergerechten Preisbildung berücksichtigt werden müssen.

Kompensation: Wir unterstützen das Grundprinzip der Kompensation in dem Sinne, dass via Mobility-Pricing nicht mehr Mittel eingenommen werden sollen als zur Deckung der Verkehrskosten (direkte Verkehrskosten und externe Kosten) nötig. Neue Einnahmen im Rahmen des Mobility-Pricing sind daher bei bestehenden verkehrsbezogenen Abgaben und Steuern (z. B. Autobahnvignette) und bei bestehenden nicht verkehrsbezogenen Steuern, die heute zur Deckung der Verkehrskosten genutzt werden (z. B. Mehrwertsteuer), zu kompensieren resp., soweit praktikabel, zur eigentlichen

Internalisierung der externen Kosten zu nutzen. Mit «eigentliche Internalisierung der externen Kosten» ist gemeint, dass nicht nur der Verursacher der (bisher) externen Effekte bezahlt, sondern dass diese Zahlung auch bei den durch die (bisher) externen Effekte Geschädigten ankommt oder dass die Zahlung zumindest gezielt verwendet wird, um externe Effekte künftig zu reduzieren (z. B. Lärmreduktionsmassnahmen). Das Mobility-Pricing soll dem Staat aber keine zusätzlichen Mittel für nicht verkehrsbezogene Aufgaben einbringen.

Anders gesagt: Die Mobilitätspreise (d. h. die Preise, die von den Verkehrsnutzer/-innen selbst bezahlt werden) sollen nicht höher sein als die tatsächlichen Mobilitätskosten (direkte Kosten und externe Kosten), aber auch nicht wesentlich tiefer. Die Formulierung, mit Mobility-Pricing solle «insgesamt nicht mehr, aber anders bezahlt werden», teilen wir, meinen damit aber, dass Verkehrsnutzer/-innen *mehr* und die Allgemeinheit (via Steuerreduktion) und die durch externe Effekte Geschädigten (via Internalisierung externer Kosten) *weniger* zahlen. Demgegenüber entsteht beim Lesen des Konzeptberichts der Eindruck, dass die Mobilitätspreise im Schnitt nicht steigen sollen.

Beim MIV sollen prioritär pauschale Abgaben wie die Autobahnvignette durch fahrleistungsabhängige Abgaben ersetzt werden. Bestehende eher fahrleistungsabhängige Abgaben wie der Mineralölsteuerzuschlag und die zweckgebundene Mineralölsteuer sind zunächst eher zu ergänzen und später ggf. zu ersetzen. Sodann sind die heutigen externen Kosten verstärkt den Verkehrsteilnehmenden anzulasten.

Im ÖV sind ebenfalls pauschale zugunsten leistungsabhängiger Abgeltungen schrittweise zu verringern (vgl. Antwort auf Frage 11). Im Weiteren ist die Finanzierung des ÖV durch allgemeine Steuermittel zu senken.

Während der MIV heute v. a. seine externen Kosten ungenügend finanziert, sind es beim ÖV in erster Linie die direkten Kosten.

Verteilungswirkung/Sozialpolitische Ausgestaltung: Die Grünliberalen sind mit diesem Prinzip grundsätzlich einverstanden. Insbesondere Mobilität mit effizienten Verkehrsmitteln soll für alle Nutzerinnen und Nutzer erschwinglich bleiben. Diesem Prinzip darf aber nicht Rechnung getragen werden, indem die Mobilitätspreise *generell* so tief gehalten werden, dass sie für alle ohne weiteres trag- und somit für viele vernachlässigbar sind. Dies würde die erwünschte Wirkung von Mobility-Pricing und eine Stärkung der Kostenwahrheit weitgehend verunmöglichen. Durch mehr Kostenwahrheit bedingte unerwünschte soziale Wirkungen sollten durch entsprechende Kompensationsmassnahmen (z. B. Erhöhung des Sozialhilfe-Grundbedarfs) ausserhalb des Mobility-Pricing-Systems behoben werden, die *gezielt* jenen zugutekommen, für die die Mobilitätspreise sonst zu hoch wären. Im Rahmen des Mobility-Pricing können allenfalls bestimmte für weniger zahlungskräftige Personen attraktive Angebote Abhilfe schaffen (vgl. auch Antwort auf Frage 11).

Intermodalität: Die Grünliberalen unterstützen den verkehrsträgerübergreifenden Ansatz. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass ein umfassendes Mobility-Pricing auch den Flugverkehr betreffen muss. Wird Mobility-Pricing aus dem Blickwinkel der Kostenwahrheit inkl. externer Kosten betrachtet, ist der Handlungsbedarf beim Flugverkehr offensichtlich. Aus dem Blickwinkel des Brechens der Verkehrsspitzen ist der Flugverkehr hingegen nachrangig und wohl daher nicht Gegenstand des Konzeptberichts. In Hinblick auf die im Konzeptbericht erwähnte «Kostenfairness zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern» wiederum kann der Flugverkehr aber nicht ausgeblendet werden, steht er doch heute bspw. in Konkurrenz zur Bahn auf innereuropäischen Strecken.

Modularer Aufbau: Die Grünliberalen unterstützen diesen modular konzipierten Lösungsansatz.

Datenschutz: Wir unterstützen das Grundprinzip, dass insb. die Datenverwendung und die Datenlöschung gesetzlich klar definiert werden müssen. Zudem müssen mit einem Chip versehene Karten o. Ä. die prinzipiell für die Erstellung von Bewegungsprofilen verwendbar sind, als übertragbare Variante und als anonyme Pre-Paid-Variante angeboten werden. Das Sammeln nichtanonymisierter Daten über die Bewegungen von Verkehrsteilnehmer/-innen ist kein Selbstzweck, sondern ein technisch notwendiger Nebeneffekt von Mobility-Pricing. Anonymisierte Verkehrsdaten können hingegen zur Optimierung von Verkehrsangeboten genutzt werden.

Transparenz: Die Grünliberalen unterstützen das Grundprinzip, wonach das Mobility-Pricing-System für die Verkehrsteilnehmenden in seiner Gesamtheit transparent und übersichtlich sein muss. Insbesondere muss ersichtlich sein, wie die Mobilitätskosten durch verändertes Mobilitätsverhalten gesenkt werden können. Vor dem Bezahlen einer Mobility-Pricing-Rechnung muss für den Nutzer/die Nutzerin ausserdem überprüfbar sein, wie die in Rechnung gestellten Kosten im Einzelnen zustande gekommen sind.

Folgende Grundprinzipien sind ergänzend in Betracht zu ziehen:

Einfache Nutzbarkeit: Bei der schrittweisen Entwicklung des Mobility-Pricing ist auf ein für Nutzerinnen und Nutzer möglichst einfaches System hinzuarbeiten, bspw. durch das Angebot *einer* «Verkehrskarte» bzw. *eines* Mobilitätskontos und *einer* Abrechnung für sämtliche Mobility-Pricing-betroffenen Verkehrsleistungen.

Verhältnismässige Transaktionskosten: Der technische Aufwand zur Umsetzung des Pricingkonzepts muss in einem vernünftigen Verhältnis zum erhobenen Mobilitätspreis stehen. Dieses Grundprinzip ist auf Modulebene einzuhalten, nicht bloss auf Ebene des gesamten Mobility-Pricing-Systems.

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

Die Grünliberalen unterstützen das Vorgehen, dass im Gegensatz zu früheren Ansätzen unabhängig von den technischen Überlegungen systematisch mittels morphologischem Kasten das ganze Spektrum denkbarer Pricingkonzepte ausgeleuchtet wird. Die Abstraktion von der technischen Umsetzung ist allerdings nur deswegen möglich, weil im Konzeptbericht nur die *direkten* Kosten, nicht aber die *externen* Kosten als Gegenstand des Mobility-Pricing angesehen werden. Der Bepreisung externer Kosten sind nach wie vor gewisse technische Grenzen gesetzt, man denke etwa an die genaue Bepreisung von Lärmschäden (nicht jede Lärmemission trifft auch auf jemanden).

Ein umfassendes Mobility-Pricing muss grundsätzlich die Bepreisung sämtlichen Verkehrs umfassen, der relevante Kosten verursacht, einschliesslich aller Flugverkehrsmittel. Insofern fehlen im Konzeptbericht ein morphologischer Kasten, Entwicklungspfade und Modellvarianten für den Flugverkehr. Für den Binnenflugverkehr besteht hier durchaus Spielraum, ohne dass völkerrechtliche Verträge geändert werden müssen.

Die Bezeichnungen der morphologischen Kästen sollte eindeutiger sein: Bei «Strasse» geht es ausschliesslich um den privaten Strassenverkehr. Der morphologische Kasten «Schiene / öffentlicher Verkehr» wird teilweise nur als «Schiene» bezeichnet, auch manche Erläuterungen im Anhang sind ausschliesslich auf die Schiene, nicht aber auf den übrigen öffentlichen Verkehr abgemünzt.

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

Wo wird bepreist? Der Parameter «Zone-Netz-Zone» kann weggelassen werden, da es sich hierbei bereits um eine Kombination zweier anderer Parameter handelt.

Was wird bepreist? Obschon der Langsamverkehr bezüglich direkter und externer Kosten vergleichsweise wenig im Fokus steht, darf auch er nicht a priori von den Überlegungen zum Mobility-Pricing ausgeschlossen werden. Gerade beim Fussverkehr ist aber fraglich, ob dessen Einbezug vor dem Hintergrund des von den Grünliberalen ergänzten Grundprinzips «verhältnismässige Transaktionskosten» Sinn ergibt. Der Vollständigkeit halber sollten im Weiteren Motorfahräder erwähnt werden, da sie weder mit «Motorräder» noch mit «Langsamverkehr» adäquat beschrieben werden.

Tarifgestaltung: Zu ergänzen ist der Parameter «Energieverbrauch». Denkbar wären auch qualitativ abgestufte Tarife, bspw. ein Reservationssystem (mehr Qualität durch höhere Planbarkeit) für Slots am Gotthardtunnel.

Kompensation: Zu ergänzen ist die «Internalisierung externer Kosten», welche ebenfalls eine Form der Kompensation darstellt: statt von der Allgemeinheit bzw. von Personen, die aufgrund der Verkehrsnutzung anderer Schaden (Kosten) erleiden, werden die Kosten von den Verursachenden getragen.

Der morphologische Kasten könnte um die Frage „Wer bepreist?“ ergänzt werden, u. a. mit den Parametern «Bund», «Kantone», «Gemeinden», «Eigentümer», «Versicherungsanbieter».

b. die Schiene und den öffentlichen Verkehr (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.3)?

Wer bezahlt? Die Ausführungen im Anhang II beziehen sich teilweise nur auf den Schienenverkehr, obschon der morphologische Kasten offenbar auch weitere Verkehrsformen, bspw. den öffentlichen Strassenpersonenverkehr, einschliesst. Der Anhang II sollte diesbezüglich vervollständigt werden.

Tarifgestaltung: Da dieser morphologische Kasten u. a. den öffentlichen Strassenverkehr, die Schifffahrt und die Seilbahnen behandelt, der Terminus «Trassenpreis» sich aber nur auf den Schienenverkehr (inkl. Tram) bezieht, wird für Bus, Schifffahrt und Seilbahnen ein dem Trassenpreis analoger Parameter benötigt.

Kompensation: Siehe 3.a.

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

Die Grünliberalen unterstützen die abgestufte Sichtweise von einfachen zu komplexen Modellen. Allerdings hat die Reduktion der Varianten (d. h. aller möglichen Kombinationen) differenzierter, insb. *begründet* zu erfolgen. Ansonsten kann der Nutzen aus der systematisch erfolgten Variantenbildung mittels morphologischem Kasten nicht ausgeschöpft bzw. nicht nachvollzogen werden. Die Grünliberalen nennen in ihren Antworten auf 4.a. und 4.b. Begründungen für die Variantenreduktion aus ihrer Sicht.

Hinweis: Anders als in der Einleitung unter Ziff. 6 beschrieben, beinhalten die Modellvarianten zu Schiene/öffentlicher Verkehr keine neuen *fahrleistungsbezogenen* Abgaben, sondern *verkehrsleistungsbezogene* Abgaben. Festgelegt wird nämlich der Endkudentarif, also eine Abgabe pro Fahrgast, nicht eine Abgabe pro Fahrzeug.

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

Wo wird bepreist?

Parkraum: Eine Bepreisung spezifisch zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens in Spitzenzeiten erscheint als eher ungeeignet: Wenn ein Fahrzeug während des Spitzenverkehrs auf dem Parkplatz verweilt, ist dies eher günstig und belastet die Verkehrsspitze nicht. Es müssten eher die Zufahrts- und Wegfahrtszeiten erfasst werden, also nicht eigentlich die Parkraumnutzung. Aber selbst dies wäre nicht leistungsabhängig und daher wenig zielgenau. Neue Instrumente der Parkraumbepreisung stehen daher beim Mobility-Pricing nicht im Vordergrund. Hingegen kann, falls der technische Aufwand vertretbar ist, die *Abrechnung* der bestehenden Parkraumbepreisungen im Sinne einer administrativen Erleichterung im Rahmen des Mobility-Pricing-Systems erfolgen.

Abschnitt: Die Bepreisung von Streckenabschnitten im Rahmen von Mobility-Pricing ergibt Sinn. Dabei können entweder nur einzelne kritische Abschnitte berücksichtigt werden oder das ganze Strassennetz möglichst repräsentativ. Im Sinne einer etappierten Einführung können aus Sicht der Grünliberalen zunächst nur einzelne kritische Abschnitte bepreist werden, wobei in der Regel nicht eine Kunstbaute, sondern ein Querschnitt mit Überlastungsrisiken erfasst werden sollte. Zudem muss schon bei der Einführung sichergestellt werden, dass es keine naheliegenden Ausweichrouten gibt, die nicht bepreist werden. Im

Endausbau des Mobility-Pricing hingegen wäre die Beschränkung auf einzelne Abschnitte unbefriedigend: hier müssen sämtliche (relevanten) Querschnitte erfasst werden.

Netz, Zone, Gebiet: Wie oben erläutert, ist im Verlauf des Ausbaus des Mobility-Pricing möglichst das ganze Strassennetz zu erfassen. Netze, Zonen und Kombinationen daraus können Zwischenausbauschnitte darstellen.

Was wird bepreist?

Leichte Personenwagen (<3,5t), schwere Personenwagen (>3,5t), leichte Sachtransportfahrzeuge (<3,5t): Modellvarianten, bei denen nicht alle dieser Fahrzeugkategorien erfasst werden, sind hinfällig, da es keinen Sinn ergibt, nur einen Teil dieser relativ ähnlichen Fahrzeugkategorien zu erfassen. Sie bilden die grösste Gruppe, die Verkehrsüberlastungen auf Strassen verursacht, und sind daher zwingend und von Beginn weg ins Mobility-Pricing-System zu integrieren.

Schwere Sachtransportfahrzeuge (>3,5t): Da die Transportleistung dieser Fahrzeuge in der Schweiz bereits mit der LSVA erfasst wird, sind sie nicht in erster Priorität ins Mobility-Pricing-System zu integrieren. Im Endausbau des Mobility-Pricing ist die heutige LSVA hingegen nicht ausreichend, da sie bspw. nicht berücksichtigt, wann und wo die Transportleistung erbracht wird. Das Wo ist insbesondere relevant in Bezug auf Ausweich- und Schleichverkehr, der mit ortsabhängigen Tarifen unattraktiv gemacht werden könnte.

Motorräder können weitgehend wie Personenwagen behandelt werden. Es erscheint aufgrund ihrer Grösse hingegen nicht zwingend, sie von Beginn weg einzubeziehen, wohl aber aufgrund der externen Effekte (Lärm, Unfälle).

Langsamverkehr: Der Langsamverkehr, besonders der Fussverkehr, weist gemäss BFS-Bericht «Kosten und Finanzierung des Verkehrs – Jahr 2010» dank der positiven externen Effekte einen guten bis hohen Kostendeckungsgrad auf. Mittels Mobility-Pricing mehr Kostenwahrheit beim Langsamverkehr zu ermöglichen, scheint den Grünliberalen zwar wünschenswert, aber aus mehreren Gründen impraktikabel: Zum einen stünden Aufwand und Ertrag wohl in keinem vertretbaren Verhältnis, dies u. a., da beim Langsamverkehr – im Unterschied zu allen anderen Verkehrsformen – der konsequente Einsatz einer Smart Device kaum vorstellbar erscheint. Die Erfassung des Fussverkehrs würde überdies eine unverhältnismässige Überwachung darstellen. Allenfalls kann die Parkierung von Velos auf öffentlichen Parkplätzen und der mancherorts vorhandene Veloverleih im Rahmen des Mobility-Pricing-Systems *abgerechnet* werden. Die Benutzung der Verkehrsinfrastruktur für den Fussverkehr und bis auf weiteres auch für den Veloverkehr ist eher über allgemeine Steuermittel zu finanzieren.

Tarifgestaltung

Objektgebühr: Diese Art der Gebühr würde allenfalls beim Gotthardtunnel Sinn ergeben, wobei sich dies auch als Kilometerabgabe auf dem entsprechenden Streckenabschnitt ausgestalten liesse. Im Rahmen der Variantenreduktion kann die Objektgebühr daher gestrichen werden.

Pauschalabgaben bzw. Flatrates tragen wenig bis nichts zu den Zielen von Mobility-Pricing bei und sind daher nicht weiterzuverfolgen resp. zu ersetzen.

Kilometer-Abgabe: In Kombination mit anderen Parametern dürfte die Kilometerabgabe in vielen Fällen ein geeignetes Mittel zum Erreichen der Ziele von Mobility-Pricing darstellen. Die heutige Mineralölsteuer bzw. der Mineralölsteuerzuschlag stellt eine Art Kombination aus einer Kilometer-Abgabe und einer Emissions-abhängigen Abgabe dar, allerdings nur für fossil betriebene Fahrzeuge.

Örtlich variabel: Nicht alle Strassen im Netz sind gleichermassen ausgelastet. Örtlich variable Tarife können daher zur Entschärfung von Engpässen beitragen, insbesondere in Kombination mit der Kilometerabgabe.

Zeitlich variabel: Das Ziel, die Verkehrsspitzen zu brechen, kann mit zeitlich variablen Tarifen wohl am besten erreicht werden. Dieser Ansatz ist daher unbedingt weiterzuverfolgen, insbesondere kombiniert mit der Kilometerabgabe und mit örtlich variablen Abgaben. So kann bspw. unerwünschter Verkehrslärm in der Nacht in Siedlungsgebieten bepreist werden.

Dynamisch (Verkehrsmenge): Die Tarife für die Strassennutzung nach der Verkehrsmenge bzw. nach der Auslastung zu richten, ist angesichts des Ziels, Verkehrsspitzen – und Stau – zu vermeiden, zweckmässig, und die zeitlich und örtlich variablen Tarife sollten u. a. aufgrund der *über einen längeren Zeitraum* beobachteten Auslastung festgelegt werden. Eine *dynamische* Anpassung der Tarife an die Verkehrsmenge quasi in Echtzeit erscheint demgegenüber technisch aufwändiger und ausserdem für die Verkehrsteilnehmenden weniger voraussehbar. Die Akzeptanz einer solchen Massnahme ist allenfalls denkbar, wenn die Verkehrsteilnehmenden bereits im Umgang mit Mobility-Pricing Erfahrungen gesammelt haben. Die dynamische Anpassung der Tarife soll technisch möglich bleiben, muss aber vorerst keinen Bestandteil des Mobility-Pricing darstellen.

Emissionsstufe: Für die eng gefasste Zielsetzung, Verkehrsspitzen zu brechen, ist die Emissionsstufe nicht relevant. Sobald jedoch auch die Internalisierung externer Kosten als Ziel von Mobility-Pricing angesehen wird, ist die Tarifierung nach Emissionsstufe äusserst wichtig (vgl. z. B. oben Verkehrslärm in der Nacht).

Gewicht/Achsenzahl: Hier gilt ähnliches wie für die Tarifierung nach Emissionsstufe: Sobald die Anlastung der Kosten nach Verursacherprinzip als Ziel von Mobility-Pricing angesehen wird, sind die Gewichte resp. die Achsenlasten, die in der vierten Potenz massgebend für die Beanspruchung der Strassen sind, unbedingt ins Mobility-Pricing einzubeziehen.

Vgl. unsere Ergänzung zu qualitativ abgestuften Tarifen in der Antwort zu 3.a.

Kompensation

Vignette: Die Vignette als ein den Zielen von Mobility-Pricing wenig entsprechendes Instrument ist als erstes abzuschaffen. Allenfalls für nicht in der Schweiz registrierte Fahrzeuge ergibt ihre Weiterführung Sinn, solange im angrenzenden Ausland keine (kompatiblen) Mobility-Pricing-Lösungen vorhanden sind.

Mineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag: Diese sind erst in zweiter Priorität zu ersetzen, da sie zumindest eine gewisse Korrelation mit der Fahrleistung bzw. eine sehr gute Korrelation mit den CO₂-Emissionen aufweisen.

Automobilsteuer: Als Pauschale kann die Automobilsteuer keinen direkten Beitrag zugunsten der Ziele des Mobility-Pricing beitragen. Sie kann daher zugunsten zweckmässigerer Abgaben kompensiert werden, zumindest, sofern sie künftig, wie vom Bundesrat gewünscht, vollständig zur Speisung des NAF dient.

Die Schwerverkehrsabgabe ist erst in zweiter Priorität zu kompensieren, vgl. dazu die Bemerkungen unter „Was wird bepreist?“.

Motorfahrzeugsteuer: Pauschale Motorfahrzeugsteuern sind in erster Priorität durch fahrleistungsabhängige Abgaben zu kompensieren. Die entsprechenden Erträge können, wie die Motorfahrzeugsteuer, den Kantonen zukommen.

Parkgebühren: In Einklang mit den Bemerkungen unter „Parkraum“ sollen die Parkgebühren im Rahmen von Mobility-Pricing nicht kompensiert werden.

Versicherungsprämien: Pauschale Versicherungsprämien sollten in zweiter Priorität durch solche abgelöst werden, die *abhängig von* der Fahrleistung sind. Da die Versicherungsprämie sich in erster Linie nach dem zu erwartenden Risiko richtet, wäre es hingegen wohl nicht sachgerecht, sie *proportional zur* Fahrleistung auszugestalten. Die Versicherungsprämien können zwar konzeptionell als Bestandteil des Mobility-Pricing betrachtet werden, sie sollten aber nicht grundsätzlich abgeschafft werden, da sie zur Abgeltung eines nicht vom Staat erbrachten Versicherungsverhältnisses dienen und die Ziele von Mobility-Pricing nicht dafür sprechen, dass diese Versicherung künftig vom Staat erbracht wird.

Erfassungstechniken

Bei der Reduktion der Erfassungstechniken ist vor allem solchen Parametern der Vorrang zu geben, die auch im Endausbau des Mobility-Pricing noch Platz haben. Dies sind aus Sicht der Grünliberalen am ehesten:

- Für bestimmte nicht in der Schweiz registrierte Fahrzeuge und solange im Ausland keine kompatiblen Mobility-Pricing-Systeme bestehen, die e-Vignette (Selbstdeklaration) in Kombination mit einer mobilen Videomaut (Enforcement). Die e-Vignette könnte auch vom Fahrzeugtyp abhängig gemacht werden.
- Für alle übrigen Fahrzeuge die Smart Device. Die Nutzung einer Smart Device sollte aber nicht den Besitz eines Smartphones voraussetzen.

Die anderen Erfassungstechniken sind allenfalls für vorübergehende Versuche in einer frühen Phase des Mobility-Pricing relevant.

Die Zahlstelle ist für eine differenzierte, flächendeckende Bepreisung zu teuer bzw. zu platzintensiv.

Die Videomaut eignet sich ebenfalls nicht für eine flächendeckende Bepreisung, und zwar aus mehreren Gründen: Zum einen wäre die Kamerainfrastruktur teuer und Vandalismus-exponiert. Zum anderen würde eine flächendeckende Videoüberwachung *des Verkehrs* unweigerlich zu einer flächendeckenden Videoüberwachung eines Grossteils *des öffentlichen (Strassen-)Raums* führen. Das würde einen massiven und für Mobility-Pricing unnötigen Eingriff ins öffentliche Leben bedeuten.

Für die Funkmaut wird in jedem Fahrzeug ein Gerät benötigt. Wenn in allen Fahrzeugen ein Gerät installiert wird, sollte es aus Gründen der Flexibilität, der differenzierten Erfassung und vermutlich der Systemkosten gleich eine Smart Device sein.

b. die Schiene und den öffentlichen Verkehr (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

Die Ausklammerung des Güterverkehrs ist aus Sicht der Grünliberalen in der Einleitung zu Ziff. 6.2 nicht gut genug begründet, um wirklich nachvollziehbar zu sein. Das Eruiieren des Endnutzers mag ein aufwändiges Problem sein, kann aber delegiert werden an diejenige Stelle, der heute die Trassenpreise in Rechnung gestellt werden. Allerdings räumen die Grünliberalen ein, dass mit dem heutigen Trassenpreissystem bereits ein System vorliegt, welches die Ziele von Mobility-Pricing zu einem Teil erfüllt. Es scheint daher vertretbar, den Schienengüterverkehr erst später ins Mobility-Pricing-System zu integrieren. Den Schienengüterverkehr langfristig gänzlich getrennt vom Mobility-Pricing des übrigen Verkehrs zu behandeln, ist hingegen problematisch, da aus Gleichbehandlungsgründen eine Koordination zwischen den Preisen für Schienen- und Strassengüterverkehr sowie eine Koordination zwischen den Preisen für Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr nötig ist.

Wo wird bepreist?

Kunstbaute, Linie, Strecke, Knoten: Diese Parameter sind zu eng gefasst. Mobility-Pricing im ÖV sollte in einem einheitlichen, möglichst flächendeckenden System erfolgen.

Zone, Netz, Gebiet: Zone und Netz können als vorübergehende Zwischenlösungen in Betracht gezogen werden. Im Endausbau von Mobility-Pricing kommt nur der Parameter Gebiet in Frage.

Was wird bepreist?

Personen- und Güterverkehr: Zum Schienengüterverkehr siehe oben.

Orts-/lokaler Verkehr, Regionalverkehr, Fernverkehr: Im Hinblick auf ein einheitliches Mobility-Pricing-System müssen alle drei Parameter berücksichtigt werden.

Verkehrsmittel: Während Bahn, Bus und Tram zwingend berücksichtigt werden müssen, scheint dies bei der Schifffahrt und bei den Seilbahnen weniger dringend. Hingegen sollen die Preise für die Benutzung von öffentlichen Schiffen und Seilbahnen via Mobility-Pricing-System *abgerechnet* werden können.

Wer bezahlt?

Die Mobilitätskosten müssen letztlich weitgehend von der Kundschaft getragen werden. Das schliesst aber nicht aus, dass das Verkehrsunternehmen eine Rechnung (z. B. für die Trassennutzung) erhält und diese Kosten auf die Kundschaft abwälzt.

Ein Nutzniesserbeitrag scheint uns problematisch, da es aufwändig wäre, zu ermitteln, in welchem Mass die Nutzniessung anfällt. Ein pauschaler Nutzniesserbeitrag wiederum würde nicht gut zum Ziel passen, dass die Kostenwahrheit gestärkt werden soll.

Tarifgestaltung

Trassenpreis/Endkundentarif/Nutzniesserbeitrag: siehe oben unter «Wer bezahlt?».

Örtlich variabel: Hier gilt Analoges wie beim privaten Strassenverkehr.

Zeitlich variabel: Auch hier gilt Analoges wie beim privaten Strassenverkehr. Zeitlich variable Tarife sollen eingeführt werden, aber bei der Tarifhöhe muss ein Unterschied zum privaten Strassenverkehr beachtet werden: Während beim privaten Strassenverkehr eine geringere Auslastung *ceteris paribus* für eine geringere Bepreisung spricht, ist die Nutzung des ÖV bei sehr geringer Auslastung nicht mehr kosteneffizient. Es wäre daher nicht verursachergerecht, die ÖV-Preise in extremen Randstunden besonders tief anzusetzen.

Qualitativ variabel: Mit den verschiedenen Zugklassen gibt es schon heute qualitativ variable Tarife. Diese können in einem Mobility-Pricing-System beibehalten werden. Im Übrigen haben auch die zeitlich und örtlich variablen Tarife oft eine qualitative Komponente, denn die freie Wahl der Reisezeit und der Reiseroute erhöht die Qualität der Mobilität.

Umweltspezifisch variabel: Wenngleich der ÖV und der übrige Schienenverkehr in aller Regel weniger Umweltschäden hinterlassen als der MIV, müssen auch hier umweltspezifisch variable Tarife zwingend zur Anwendung kommen. Wird darauf verzichtet, entstehen Fehlanreize bei der Wahl des Fahrzeugtyps. Dieses Phänomen gibt es nicht nur in der Theorie: Die heutige Rückerstattung der Mineralölsteuer auf Treibstoffen an vom Bund konzessionierte Transportunternehmungen stellt einen solchen Fehlanreiz dar, der die Wahl von fossil betriebenen Bussen begünstigt und damit Elektrobussen einen ungerechtfertigten Wettbewerbsnachteil beschert.

Pauschalabgaben bzw. Flatrates tragen wenig bis nichts zu den Zielen von Mobility-Pricing bei und sind daher nicht weiterzuverfolgen bzw. zu ersetzen.

Tariffestlegung

Vertragliche Auflagen, Vorgaben im Rahmen von Konzessionen: Diese Parameter liegen auf der falschen Flughöhe. Das Mobility-Pricing-System soll möglichst nach einheitlichen Grundsätzen ausgestaltet sein und nicht auf Stufe einzelner Verträge oder Konzessionen definiert werden.

Eignervorgaben: Dito. Hinzu kommt, dass die Grundsätze von Mobility-Pricing auch bei Verkehrsunternehmungen gelten sollen, die sich nicht im Besitz der öffentlichen Hand befinden.

Gesetzliche Festlegung für einzelne Bereiche, regulatorische Vorgaben: Dies scheint den Grünliberalen die richtige Ebene für die Definition und die Regelung des Mobility-Pricing.

Tarifhoheit zu Bund: Legt der Bund die Rahmenbedingungen richtig fest, ist es keineswegs nötig, dass er auch die exakten Tarife festlegt. Die genaue Festlegung der Tarife ist eine betriebswirtschaftliche Aufgabe, die vor allem im Verkehrsunternehmen erfolgen sollte.

Tarifhoheit bei Transportunternehmen bzw. Infrastrukturbetreiberin: Siehe oben, also grundsätzlich ja, aber im Rahmen von rechtlichen Vorgaben zum Mobility-Pricing, insbesondere zur Internalisierung der externen Kosten.

Kompensation

Die Kompensation soll primär zugunsten des Steuerzahlers (Abgeltungsmassnahmen) und durch Internalisierung externer Kosten (ist als Parameter zu ergänzen) erfolgen. Zur allgemeinen Rückerstattung vgl. unsere Antwort auf Frage 10.

Erfassungstechnik

Manuell Ticket/Chip: Für Gelegenheits-ÖV-Fahrgäste muss eine Lösung bereitstehen, die nicht den Besitz eines Abonnements oder einer Mobility-Pricing-Karte voraussetzt.

CICO/WIWO/BIBO: Für regelmässige ÖV-Nutzende sind diese Erfassungstechniken geeignet. Welche der drei Techniken genau zur Anwendung kommt und ob es flächendeckend dieselbe Technik sein muss, ist bei der weiteren Ausarbeitung eines Mobility-Pricing-Konzepts zu eruieren.

Trassenabrechnung: Die Trassenpreise als Bestandteil der Mobilitätskosten können dem Verkehrsunternehmen nach wie vor belastet werden.

Nutzniesserrechnung: Siehe entsprechende ablehnende Bemerkungen weiter oben.

5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:

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

Modellvariante Netz A: Nationalstrassen: Diese Modellvariante eignet sich aus Sicht der Grünliberalen nicht einmal als vorläufiges Mobility-Pricing-System. Offensichtlich würde es hier massive Probleme geben, weil ein Teil der Verkehrsteilnehmenden auf das untergeordnete Strassennetz ausweichen würde. Wenn im Übrigen die pauschale Abrechnung (via e-Vignette o. Ä.) zugleich die Obergrenze der leistungsbezogenen Abrechnung darstellen soll, darf die Pauschale nicht zu tief angesetzt sein. Die Grünliberalen teilen daher die Auffassung, dass dem parallelen Angebot von Pauschale und leistungsbezogener Abgabe besonders kritische Aufmerksamkeit geschenkt werden muss.

Modellvariante Netz B: Nationalstrassen zeitlich differenziert: Obwohl diese Modellvariante den Zielen des Mobility-Pricing eher gerecht wird als Modellvariante Netz A, ist auch sie aus den oben genannten Gründen (Ausweichverhalten) nicht praktikabel.

Modellvariante Zone-Netz-Zone A: Nationalstrassen und Agglomerationen zeitlich differenziert: Als vorläufige Mobility-Pricing-Lösung kommt diese Modellvariante für die Grünliberalen in Frage, wobei die schweren Personenwagen gleich von Anfang an miteinbezogen werden können. Dass in dieser Modellvariante, im Unterschied zur nächsten, ausserhalb der Stosszeiten auf eine Kilometer-Abgabe in den Agglomerationen verzichtet wird, scheint im Hinblick auf unerwünschtes Ausweichverhalten vorübergehend akzeptabel. Der Kompensation von Parkgebühren

stehen wir, wie oben erwähnt, kritisch gegenüber. Schritt für Schritt sollte das Mobility-Pricing später verfeinert und auf alle relevanten Strassen ausgedehnt werden.

Modellvariante Zone-Netz-Zone B: Nationalstrassen und Agglomerationen zeitlich differenziert: Die Grünliberalen können sich auch diese Variante als vorläufige Mobility-Pricing-Lösung vorstellen und würden sie der obigen Variante Zone-Netz-Zone A vorziehen, denn vom technischen Aufwand her scheint es a priori wenig Sinn zu ergeben, dass zwar die Erfassungstechnik für die Agglomerationszonen bereitgestellt wird, diese aber nur zu Stosszeiten zur Anwendung kommt.

Modellvariante Gebiet: flächendeckend zeitlich differenziert: Die Grünliberalen können sich diese Variante bis auf weiteres als Endausbau des Mobility-Pricing-Systems vorstellen. Dabei sind allerdings Emissions-, Energieverbrauchs- und Gewichts-abhängige Tarife zwingend. Zur Abschaffung der Parkgebühren vgl. die Bemerkungen oben.

b. die Schiene und den öffentlichen Verkehr (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

Alle Modelle: Die Tariffestlegung soll durch regulatorische Rahmenbedingungen vorgenommen werden. Es ist allerdings klar, dass sich die regulatorischen Rahmenbedingungen wiederum in einem gesetzlichen Rahmen bewegen müssen. Insofern ist nicht ersichtlich, wieso der Parameter «Gesetzliche Festlegung für einzelne Bereiche» in den Modellen unter Ziff. 6.2 ausgeschlossen wird.

Die Kombination aus einer manuellen Erfassung für Gelegenheitsfahrgäste und CICO, WIWO oder BIBO bei regelmässigen Fahrgästen entspricht den Vorschlägen beim privaten Strassenverkehr. Dies schliesst aus unserer Sicht allerdings nicht aus, dass der Infrastrukturbetreiber für die Benutzung seiner Trassen eine Rechnung an das Verkehrsportunternehmen stellt.

Modellvariante ÖV-Linie: Wie beim privaten Strassenverkehr ist es aus Sicht der Grünliberalen auch beim öffentlichen Verkehr denkbar, mit einem einfacheren System zu starten und dieses mit der Zeit auszubauen. Ein einfaches System, das nicht sämtliche ÖV-Linien erfasst, ist denkbar. Allerdings darf die Beschränkung auf einen Teil der ÖV-Linien nicht zu erheblichem unerwünschtem Ausweichverhalten führen. Deswegen haben die Grünliberalen Zweifel an der Modellvariante ÖV-Linie: Zumindest in einem Stadtnetz müssten wohl von Beginn weg alle Linien erfasst werden, nicht nur die besonders stark ausgelasteten. Hingegen scheint es uns unproblematisch, wie in der Modellvariante zunächst auf neue nach Qualität differenzierte Tarife zu verzichten.

Modellvariante ÖV-Zone: Aus den genannten Gründen sehen die Grünliberalen eher die Modellvariante ÖV-Zone als Einstiegsmodell für einen Pilotversuch. Auf neue nach Qualität differenzierte Preise könnte dabei aber, anders als es die Modellvariante ÖV-Zone vorsieht, vorerst verzichtet werden.

Modellvariante ÖV-Netz: Für die Grünliberalen ist klar, dass Mobility-Pricing im Endausbau das gesamte ÖV-Netz abdecken muss. Die Modellvariante ÖV-Netz scheint dem gerecht zu werden. Einzig das Ausklammern von umweltspezifisch variablen Tarifen ist aus Sicht der Grünliberalen falsch. Zwar sind die (externen) Umweltkosten beim ÖV ein geringeres Problem als beim MIV, aber dennoch kein zu vernachlässigendes. Die Fahrt in weniger umweltfreundlichen Fahrzeugen muss ceteris paribus teurer sein als in umweltfreundlicheren.

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

a. die Strasse?

Unter den vorgestellten Modellvarianten sagt den Grünliberalen die Modellvariante Gebiet: flächendeckend zeitlich differenziert am meisten zu, wobei die Emissions-, Energieverbrauchs- und Gewichts-abhängigen Tarife nicht nur optionaler Bestandteil sein dürfen. Da ein Paradigmenwechsel wie die Einführung Mobility-Pricing kaum in einem Schritt vollzogen werden kann und

da bezüglich Kosten-Nutzen-Verhältnis eines komplexen Mobility-Pricing noch Erfahrungen gesammelt werden müssen, ist aus Sicht der Grünliberalen die Modellvariante Zone-Netz-Zone B oder allenfalls die Modellvariante Zone-Netz-Zone A als ausbaubare Einstiegslösung zweckmässig.

b. die Schiene und den öffentlichen Verkehr

Hier gilt ähnliches wie unter 6.a bei dem privaten Strassenverkehr: Aus Sicht der Grünliberalen ist ein System in der Art der Modellvariante ÖV-Netz anzustreben (flächendeckend, differenziert und zusätzlich inkl. umweltspezifisch variabler Tarife). Hingegen ist es nicht nötig, von Beginn weg sämtliche Pricing-Finessen anzuwenden, und möglicherweise muss das Mobility-Pricing-System auch nicht von Beginn weg flächendeckend sein.

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

Die Grünliberalen politisieren nicht für ein spezielles Umfeld, sondern für die gesamte Bevölkerung, und beantworten die Frage daher mit Blick auf den gesamtgesellschaftlichen Nutzen. Wir sprechen uns bei unter 6.a und 6.b für ein umfassendes, differenziertes Mobility-Pricing aus. Zum einen besteht dabei ein Risiko aufgrund der bisher fehlenden Erfahrungen mit einem so komplexen Mobility-Pricing-System, dies zumindest beim privaten Strassenverkehr. Zum anderen erfordert ein differenziertes und umfassendes Mobility-Pricing eine vergleichsweise detaillierte Erfassung des Verkehrsverhaltens, was punkto Datenschutz eine Herausforderung darstellt. Demgegenüber stehen aber die erheblichen Vorteile eines differenzierten Instruments, das im Verkehrswesen eine weitgehende Kostenwahrheit ermöglicht und sie je nach Ausgestaltung der Tarife und unter Einbezug der externen Kosten auch schafft. Dadurch erhält Mobilität einen realistischen Preis, und entsprechend sorgsam wird mit ihr umgegangen. Dieser Paradigmenwechsel stellt einen grossen und entscheidenden Schritt hin zu einem nachhaltigen Verkehrssystem dar. Er lässt Abflachung der Verkehrsspitzen auf kritischen Abschnitten und zu kritischen Zeiten erwarten und ist fair in dem Sinn, dass alle gefahrenen Kilometer berücksichtigt werden. Ausserdem erscheint das System Smart Device für den Nutzer/die Nutzerin nicht sehr kompliziert, und es ist auch nicht schikanös gegenüber den Strassenverkehrsteilnehmenden.

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

Wie bereits weiter oben erwähnt, muss bezüglich Datenschutz eine überzeugende Lösung gefunden werden. Das Datensammeln, -verknüpfen und -archivieren muss auf das für die Abrechnung des Mobility-Pricing unerlässliche Mass beschränkt werden. Denn anders als unter Ziff. 9.3 und 10 suggeriert, kann ein auf mobiler Kommunikationstechnik basierendes Mobility-Pricing-System bezüglich Datenschutz prinzipiell nicht «wasserdicht» sein, da dafür so etwas wie absolut sichere Datenverarbeitungssysteme nötig wären.

Für die Mehrheitsfähigkeit von Mobility-Pricing mindestens so wichtig wie der Datenschutz ist ausserdem die Frage, auf wen die höheren Mobilitätskosten letztlich abgewälzt werden. Höhere Mobilitätskosten stellen einen Anreiz dar, das eigene Mobilitätsverhalten zu ändern. Dieses Anreizsystem funktioniert nur, wenn derjenige/diejenige, der/die die Erhöhung der Mobilitätskosten trägt, überhaupt die Möglichkeit hat, das eigene Mobilitätsverhalten zu ändern. Gerade im Pendlerverkehr spielt es eine Rolle, ob bspw. Arbeitnehmenden flexible Arbeitszeiten oder Home-Office erlaubt sind. Erlässt der Arbeitgeber dienstliche Vorschriften, die die Arbeitnehmenden dazu zwingen, in Zeiten mit hoher Verkehrsauslastung zu pendeln, ist es schwer vermittelbar, dass die Arbeitnehmenden wegen Mobility-Pricing höhere Mobilitätskosten berappen sollen. Arbeitgeber, die solche Vorschriften erlassen, stehen daher beim Mobility-Pricing in der Verantwortung, ihre Arbeitnehmenden finanziell

oder wenn möglich mit flexibleren Arbeitsmodellen zu unterstützen bzw. die Kosten auf die Kundenschaft abzuwälzen, wenn deren Wünsche nur mit teuren Mobilitätslösungen erfüllt werden können. Politisch besteht die Herausforderung darin, Wege zu finden, wie dieser Verantwortung nachgelebt wird.

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

Pilotprojekte sind für die Grünliberalen grundsätzlich denkbar. Allerdings stehen Pilotprojekte in einem Spannungsfeld: Einerseits möchte man aus Kostengründen für das Pilotprojekt noch nicht die volle Erfassungsinfrastruktur und ein detailliertes Pricingkonzept einrichten. Diese Einschränkungen können andererseits aber gerade dazu führen, dass das Pilotprojekt als unzulänglich wahrgenommen wird (z. B. wegen einer Verschiebung des Verkehrs auf Strecken, die nicht in den Rahmen des Pilotprojekts fallen) und infolgedessen auch Mobility-Pricing generell als unzulänglich wahrgenommen wird, obwohl ein voll ausgebautes Mobility-Pricing-System diese Unzulänglichkeiten nicht aufweisen würde.

Im öffentlichen Verkehr ist ein örtlich eingeschränktes Pilotprojekt ausserdem nur möglich, wenn die bestehenden schweizweit gültigen Pauschaltarife, insb. das GA und das Halbtax, überarbeitet werden. Dies allein ist ein relativ grosser Schritt und widerspricht damit ein Stück weit der Vorstellung, dass es im Pilotprojekt nur um ein Experiment mit geringer Auswirkung geht. Im öffentlichen Verkehr können Pilotversuche daher eher im zeitlich befristeten Angebot neuer Tarifmodelle auf Basis des SwissPass bestehen.

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?

Wie weiter oben erwähnt, sprechen sich die Grünliberalen dafür aus, dass die Mobilitätspreise erhöht und dafür die Quersubventionierung der Mobilität einerseits durch allgemeine Steuermittel und andererseits durch nicht internalisierte Kosten gesenkt werden. Die Internalisierung der externen Kosten würde idealerweise so aussehen, dass die Mobilitätspreise insgesamt um den Betrag der externen Kosten erhöht werden. Die Preiserhöhung sollte dann theoretisch entweder genutzt, um künftig externe Kosten zu reduzieren (z. B. Lärmschutz oder Entwicklung leiserer Motoren), oder sie würde den durch externe Kosten Geschädigten gewissermassen als Schadenersatz zukommen. In der Praxis dürfte gerade letzteres manchmal zu aufwändig sein, da man zunächst ermitteln muss, wer die Geschädigten sind. Es wäre für die Grünliberalen daher denkbar, stattdessen mit einer Rückerstattung ähnlich der CO₂-Lenkungsabgabe zu arbeiten.

Das im Landverkehrsabkommen festgehaltene Diskriminierungsverbot steht einer Rückerstattung, wie im Konzeptbericht angedeutet, entgegen, da die Rückerstattung i. d. R. nur an in der Schweiz wohnhafte Personen möglich wäre. Im Ausland wohnhafte Personen, die in der Schweiz mobil sind, würden zwar die erhöhten Mobilitätspreise bezahlen, könnten aber nicht von der Rückerstattung profitieren und würden somit per Saldo mehr bezahlen als in der Schweiz wohnhafte Personen. Dieses Problem würde sich relativieren, falls auch umliegende Länder ein Mobility-Pricing-System mit Rückerstattung einführen.

11. Weitere Bemerkungen?

Bei der Ausarbeitung eines detaillierten Mobility-Pricing-Konzepts sollte auch der Elektromog-Belastung, welche von der Erfassungstechnik ausgeht, Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Beim ÖV sollte terminologisch geklärt werden, was unter «Tarif» zu verstehen ist. Nach Auffassung der Grünliberalen *verändert* Mobility-Pricing den Tarif und ist nicht als etwas Separates neben dem Tarif zu betrachten. Das heisst, dass bspw. höhere Preise für die Verkehrsnutzung zu Spitzenzeiten den Tarif erhöhen. Mobility-Pricing sollte als das Gesamtsystem der Mobilitätsbepreisung mit Komponenten für die direkten Kosten und für die (bisher) externen Kosten gesehen werden.

Im Rahmen von Mobility-Pricing können die heutigen Pauschaltarife im ÖV zumindest nicht in der bestehenden Form weitergeführt werden, da mit ihnen dem Verursacherprinzip nicht genügend Rechnung getragen werden kann. Das Wegkommen von den heutigen Pauschaltarifen stellt einen Paradigmenwechsel dar, der kaum von heute auf morgen vollzogen werden kann. In einer Übergangsphase sollten daher neue Abonnemente mit einem höheren Kostendeckungsgrad geschaffen werden, die dafür auch genauer konfiguriert werden können. Mit dem SwissPass wurde hierfür eine Grundlage geschaffen: Laufzeit, Gültigkeitstageszeiten und Gültigkeitsperimeter für den Pauschaltarif sollten in einem Online-Konto flexibel geändert werden können. Dadurch werden massgeschneiderte Abonnemente möglich, die auch für Personen attraktiv sind, die sich ein allgemeines Abonnement nicht leisten können oder wollen.

Das Halbtax-Abonnement wurde u. a. geschaffen, um die Grenzkosten im ÖV zu senken. Es ist somit eine Antwort auf die Preisverhältnisse beim MIV, wo die Grenzkosten eher tief und die Grundkosten hoch sind. Indem die Grundkosten (Motorfahrzeugsteuer, Versicherungen, Vignette, Automobilsteuer) durch leistungsabhängige Komponenten ersetzt werden, können im MIV die Grenzkosten erhöht und die Grundkosten gesenkt werden. Mit den Anschaffungskosten für das Privatfahrzeug besteht aber weiterhin ein grosser Grundkostenblock, den man nicht einfach auf die Grenzkosten verschieben kann (ausser bei Car-Sharing oder tw. bei Leasing). Die Grundkosten beim MIV weiter zu senken, wäre aber wünschenswert, damit auch die MIV-Mobilitätskosten möglichst leistungsabhängig sind: Hat der MIV hohe Grund- und tiefe Grenzkosten, so wird die Wahl zwischen MIV und ÖV, die u. a. aufgrund der Grenzkosten getroffen wird, öfters zugunsten des MIV ausfallen, auch wenn der ÖV im konkreten Fall effizienter wäre.

Bei der Einführung von Mobility-Pricing ist darauf zu achten, dass nicht der ÖV im Verhältnis zum MIV teurer wird oder umgekehrt, es sei denn, es sprächen klare sachliche Argumente dafür. In diesem Zusammenhang sehen die Grünliberalen ein Problem darin, dass der Bundesrat die Anlastung der externen Kosten nicht als Gegenstand des Konzeptberichts sieht (S. 12): Das Potenzial für die Erhöhung der Mobilitätspreise im MIV besteht nämlich vorwiegend in der Internalisierung der externen Kosten, während ÖV-Preise primär dadurch erhöht werden können, dass die ÖV-Nutzenden die direkten Kosten vermehrt selbst tragen. Das Ausklammern der externen Effekte führt somit dazu, dass eine höhere Kostenwahrheit im ÖV nur um den Preis zu haben ist, dass der ÖV im Verhältnis zum MIV teurer wird. Das wiederum wäre weder verkehrlich noch ökologisch wünschenswert, und ökonomisch gesehen wäre das Ausklammern der externen Effekte willkürlich.