



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Bundesamt für Verkehr BAV

18. Dezember 2015

Ergebnisbericht der Anhörung zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing

Inhaltsverzeichnis

1.	ANHÖRUNG	3
1.1.	Inhalt des Entwurfs des Konzeptberichts Mobility Pricing	3
1.2.	Eingegangene Stellungnahmen	4
1.3.	Zusammenfassung	5
2.	AUSWERTUNG DER STELLUNGNAHMEN GEMÄSS FRAGEKATALOG	9
2.1.	Allgemeine Hinweise zur Auswertung	9
2.2.	Fragen	10
3.	ANHANG 1: LISTE DER EINGEGANGEN STELLUNGNAHMEN	29
4.	ANHANG 2: FRAGEBOGEN ZUR ANHÖRUNG	33

1. Anhörung

Der Bundesrat hat am 27. Mai 2015 vom Entwurf des Konzeptberichts Mobility Pricing Kenntnis genommen und die Anhörung eröffnet. Diese endete am 11. September 2015. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und im vorliegenden Ergebnisbericht zusammengefasst.

1.1. Inhalt des Entwurfs des Konzeptberichts Mobility Pricing

Ausgangslage

Der Verkehr wächst seit Jahren stetig. Ursachen dafür sind mitunter das Bevölkerungswachstum, die real gestiegenen Haushaltseinkommen und die zunehmende räumliche Zerteilung von Wohnen und Arbeiten. Die Mobilitätsnachfrage wird aufgrund der aktuellen demographischen, wirtschaftlichen, technologischen und räumlichen Entwicklung weiter wachsen¹. Gemäss Modellrechnungen des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) ist davon auszugehen, dass die Verkehrsleistungen auf Strasse und Schiene zwischen 2010 und 2030 um rund ein Viertel ansteigen werden². Beim motorisierten Individualverkehr (MIV) ist mit einem Wachstum von 19 Prozent, beim öffentlichen Verkehr (öV) von 50 Prozent³ zu rechnen.

Mit der starken Zunahme der Verkehrsleistung auf Strasse und Schiene sind drei Hauptherausforderungen verbunden: Zunehmende Kapazitätsprobleme, steigende Kosten, wachsende externe Effekte. Die genannten Herausforderungen lassen sich in Zukunft mit bisher erfolgreichen Instrumenten und Lösungsansätzen nicht mehr befriedigend bewältigen. Technologische Entwicklungen eröffnen neue Möglichkeiten, um auf diese Herausforderungen zielführend reagieren zu können.

Auftrag

In der Botschaft zur Legislaturplanung 2011-2015 sieht der Bundesrat die Erarbeitung eines Konzeptberichts Mobility Pricing vor. Der Konzeptbericht soll Modellvarianten für die Schweiz aufzeigen, enthält jedoch keinen Auftrag für eine spätere Umsetzung.

Definition und Ziel von Mobility Pricing

Im Konzeptbericht wird Mobility Pricing als *«benützungsbezogene Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr mit dem Ziel der Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage»* definiert.

Das Ziel von Mobility Pricing wird demzufolge für diesen Konzeptbericht wie folgt konkretisiert: *«Mit Mobility Pricing sollen verkehrsträgerübergreifend Verkehrsspitzen gebrochen und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen erreicht werden»*.

Grundprinzipien

Mit Mobility Pricing sind sieben Grundprinzipien verbunden: «pay as you use», Kompensation, Verteilungswirkung/sozialpolitische Ausgestaltung, Intermodalität, modularer Aufbau, Datenschutz. Diese sind bei der Ausarbeitung der Modellvarianten als Rahmenbedingungen eingeflossen.

¹ + 23,7 Prozent bis 2030 (-0.7 Prozent p.a.) für die gesamte Fahrleistung gemäss Basisszenario zukünftige Verkehrsentwicklung. Dabei ist im Schienenverkehr von einem deutlich höheren Wachstum als im Strassenverkehr auszugehen (Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030, ARE, 2006).

² Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2030, ARE, 2012.

³ Gemäss der Botschaft zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) ist zu erwarten, dass der Personenverkehr auf der Schiene bis 2030 um 60 Prozent wachsen wird (vgl. Botschaft vom 18. Januar 2012 zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI-Botschaft), (BBI 2012, 1577). FABI wurde am 21. Juni 2013 vom Parlament verabschiedet. Am 9. Februar 2014 haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger die Vorlage angenommen.

Mögliche Schweizer Modellvarianten

Die im Entwurf Konzeptbericht dargestellten Modellvarianten sind modular aufgebaut, d.h. sie folgen einem Entwicklungspfad von räumlich abgegrenzten Modellen hin zu einem flächendeckenden Modell. Allen dargestellten Modellvarianten für die Strasse und die Schiene ist gemeinsam, dass sie die Einführung einer fahrleistungsbezogenen Abgabe und die ganz oder teilweise Kompensation von bestehenden Abgaben vorsehen.

Für die Strassen-Modellvarianten Netz A, Netz B, Zone-Netz-Zone A, Zone-Netz-Zone B und Gebiet stellen sich folgende Fragen:

- Wo sollen Preise erhoben werden? (z.B. Parkplätze, einzelne Strassenabschnitte, bestimmte Strassennetze, einzelne Zonen, Kombinationen aus Netzen und Zonen oder ein ganzes Gebiet)
- Welche Verkehrsmittel sollen bezahlen? (z.B. Personenwagen, Lieferwagen, Lastwagen, Motorräder, Langsamverkehr)
- Wie sollen die Tarife gestaltet werden? (z.B. Gebühr für bestimmte Objekte, Pauschalabgabe, Kilometerabgabe, örtlich / zeitlich / verkehrsabhängig variable Tarife, nach Emissionsstufe oder Gewicht abgestufte Tarife)
- Wo können die neuen Abgaben kompensiert werden? (z.B. Vignette, Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Automobilsteuer, LSWA, Motorfahrzeugsteuer, Parkgebühren, Versicherungsprämien)
- Wie soll die Nutzung erfasst werden? (z.B. Zahlstelle, e-Vignette, Videomaut, Funkmaut, Smart Device)

Für die Schienen-Modellvarianten öV-Linie, öV-Zone und öV-Netz stellen sich ähnliche Fragen wie für die Strasse:

- Wo sollen Preise erhoben werden? (z.B. Linie, Strecke, Knoten, Zone, Netz, Gebiet)
- Für welche Verkehrsarten sollen Abgaben erhoben werden? (z.B. Personenverkehr, Güterverkehr, Bahn, Bus, Tram, Schifffahrt, Seilbahnen, Lokalverkehr, Regionalverkehr, Fernverkehr)
- Wer bezahlt? (z.B. Verkehrsunternehmen, Kunde, Nutzniesser)
- Wie sollen die Tarife gestaltet werden? (z.B. Trassenpreis, Endkundentarif, Nutzniesserbeitrag, örtlich / zeitlich / qualitativ / umweltspezifisch variabel, Pauschalabgabe)
- Wer legt die Tarife fest? (vertragliche Auflagen, Vorgaben in Konzession, Eignervorgaben, gesetzliche Festlegung, regulatorische Vorgaben, Tarifhoheit zu Bund, Tarifhoheit bei Transportunternehmen/Infrastrukturbetreibern)
- Wo können die neuen Abgaben kompensiert werden? (z.B. Tarifierhöhungen, Abgeltungsmassnahmen, allgemeine Rückerstattung)
- Wie soll die Nutzung erfasst werden? (z.B. manuell mit Ticket/Chip, CICO = Check In/Check Out, WIWO = Walk In/Walk Out, BIBO = Be In/Be Out, Trassenabrechnung, Nutzniesserrechnung)

1.2. Eingegangene Stellungnahmen

Insgesamt sind 90 Stellungnahmen eingegangen, welche sich wie folgt aufteilen:

• Kantone und Konferenzen:	28
• In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien:	8
• Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete:	3
• Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft:	8
• Verkehrsverbände:	13
• Weitere Verbände, Organisationen, Institutionen:	30

Die einzelnen Stellungnahmen sind im Internet einsehbar. Deshalb wird im vorliegenden Ergebnisbericht auf eine detaillierte Wiedergabe der einzelnen Stellungnahmen verzichtet. Der Ergebnisbericht stellt eine Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen dar.

Internetseite: <http://www.astra.admin.ch/themen/00901/07175/index.html?lang=de>. Im Anhang 1 findet sich eine Liste aller Anhörungsteilnehmer sowie der im Bericht verwendeten Abkürzungen.

1.3. Zusammenfassung

Allgemein

Die Stellungnahmen reichen von voller Zustimmung bis zu voller Ablehnung, wobei mehr Zustimmungen als Ablehnungen vorliegen (56 zustimmend / eher zustimmend⁴, 23 ablehnend / eher ablehnend⁵, 11 neutral⁶). Allerdings gibt es auch bei den im Grundsatz zustimmenden Stellungnahmen abweichende Vorstellungen zu konkreten Fragen.

Zu erwähnen ist, dass sich eine Mehrheit der Kantone positiv zu einem Mobility Pricing äussert. Auch die BPUK und die KöV äussern sich wohlwollend und sehen in Mobility Pricing ein Instrument, um den Verkehr besser zu steuern und damit kostspielige Verkehrsspitzen zu brechen. Für sie stellt sich weniger die Frage, ob Mobility Pricing weiterverfolgt werden soll, sondern mit welchem Zeithorizont dies geschehen soll.

Zielsetzung

Die Anhörungsteilnehmer sind sich grundsätzlich darüber einig, dass das Brechen der Verkehrsspitzen ein wichtiges Ziel ist. Nicht alle (9)⁷ sind jedoch der Ansicht, dass dieses Ziel mit Mobility Pricing erreicht werden soll. Eine Mehrheit der Anhörungsteilnehmer (54)⁸ ist der Meinung, dass noch weitere Ziele verfolgt werden sollten. Finanzierungs-, Umwelt- und Klimaziele wurden am häufigsten genannt.

Grundprinzipien

72⁹ Anhörungsteilnehmer haben sich zur Frage der Grundprinzipien geäussert. Die Grundprinzipien («pay as you use», Kompensation, Verteilungswirkung, Intermodalität, modularer Aufbau, Datenschutz, Transparenz) werden weitgehend positiv beurteilt.

Morphologischer Kasten

54¹⁰ Anhörungsteilnehmer haben sich zur Frage der Vollständigkeit des morphologischen Kastens Strasse, 56¹¹ zur Vollständigkeit des morphologischen Kastens Schiene geäussert. Eine Mehrheit der Anhörungsteilnehmer beurteilt den morphologischen Kasten für Strasse und Schiene grundsätzlich als

⁴ AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, BPUK, KöV, BDP, FDP, GLP, GPS, SPS, Gemeindeverband, SSV, bauenschweiz, economiesuisse, Travail.Suisse, CFS, IGöV, LITRA, Pro Velo, VAP, VCS, asut, CerclAir, espace.mobilité, EV, HKBB, IG DHS, SES, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, Mobility Carsharing, Post, RWU, RZU, SBB, Stadt Lausanne

⁵ NE, GLP, SVP, hotelleriesuisse, SBV, SGV, STV, ACS, ASTAG, CI Motards, Pro Bahn, strasseschweiz, TCS, Auto-Schweiz, CCIG, CP, FER, FRC, ParkingSwiss, SRF, SWISSCOFEL, VFAS, VTL

⁶ GR, JU, SO, VS, CVP, EVP, SAB, SGB, VöV, AG Berggebiete, SEV

⁷ GL, LU, EVP, SAB, SBV, STV, TCS, FRC, SWISSCOFEL

⁸ AG, AI, AR, BE, BL, BS, GE, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, ZG, ZH, BPUK, KöV, BDP, CVP, FDP, GLP, GPS, SPS, SSV, economiesuisse, SGB, Travail.Suisse, CFS, IGöV, Pro Velo, VAP, VCS, asut, CerclAir, espace.mobilité, EV, HKBB, IG DHS, SES, SEV, SRF, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, Mobility Carsharing, Post, RZU, SBB, Stadt Lausanne

⁹ AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, BDP, EVP, FDP, GLP, GPS, SPS, Gemeindeverband, SAB, SSV, economiesuisse, SBV, SGB, Travail.Suisse, ACS, ASTAG, CFS, LITRA, Pro Velo, strasseschweiz, TCS, VAP, VCS, VöV, AG Berggebiete, asut, Auto-Schweiz, CP, espace.mobilité, EV, FRC, HKBB, IG DHS, ParkingSwiss, SES, SEV, SVI, swisscleantech, SWISSCOFEL, UFS, USIC, WWF, Mobility Carsharing, Post, RWU, RZU, SBB, Stadt Lausanne

¹⁰ AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH, CVP, EVP, GLP, GPS, SPS, SAB, SSV, SBV, SGV, Travail.Suisse, ACS, ASTAG, Pro Velo, strasseschweiz, VCS, VöV, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, espace.mobilité, IG DHS, ParkingSwiss, SES, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, Post, RWU, Stadt Lausanne

¹¹ AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH, CVP, EVP, GLP, GPS, SPS, SAB, SBV, SGV, Travail.Suisse, ACS, ASTAG, IGöV, LITRA, Pro Velo, strasseschweiz, VCS, VöV, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, CP, espace.mobilité, IG DHS, ParkingSwiss, SES, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, Post, RWU, Stadt Lausanne

vollständig und relevant. Ergänzungen zum morphologischen Kasten gibt es nur in Einzelfällen. 11 Anhörungsteilnehmer¹² fordern eine Ergänzung des morphologischen Kastens für Strasse und Schiene für die Möglichkeit zur Anlastung externer Kosten.

Entwicklungspfad

Auch der Entwicklungspfad mit mehreren Modellvarianten wird mehrheitlich begrüsst.

35¹³ der 50 Anhörungsteilnehmer, die sich zum Entwicklungspfad Strasse geäussert haben, beurteilen ihn als sinnvoll, 11¹⁴ Anhörungsteilnehmer äussern Zustimmung mit einer Anmerkung, 4 Anhörungsteilnehmer¹⁵ sehen keine Notwendigkeit für den Entwicklungspfad Strasse.

38¹⁶ der 46 Anhörungsteilnehmer, die sich zum Entwicklungspfad Schiene geäussert haben, beurteilen ihn als sinnvoll, 5 Anhörungsteilnehmer¹⁷ äussern Zustimmung mit einer Anmerkung, 3 Anhörungsteilnehmer¹⁸ lehnen den Entwicklungspfad Schiene ab.

Zielführendste Modellvarianten

46¹⁹ Anhörungsteilnehmer haben sich zur zielführendsten Modellvariante für die Strasse geäussert. 1 der 46 Anhörungsteilnehmer²⁰ beurteilt die erste Variante (Netz A) als die sinnvollste. 3 Anhörungsteilnehmer²¹ favorisieren die Variante 3 (Zone-Netz-Zone A). 5 Anhörungsteilnehmer²² bevorzugen die Variante 4 (Zone-Netz-Zone B). 3 Anhörungsteilnehmer²³ beurteilen die Variante 3 und 4 als die zielführendsten. 34 Anhörungsteilnehmer sprechen²⁴ sich für die Variante 5 (Gebiet) aus.

42²⁵ Anhörungsteilnehmer haben sich zur zielführendsten Modellvariante für die Schiene geäussert. 1 der 42 Anhörungsteilnehmer²⁶ beurteilt die erste Variante (öV-Linie) als die sinnvollste. 7 Anhörungsteilnehmer²⁷ favorisieren die Variante 2 (öV-Zone). 34 Anhörungsteilnehmer²⁸ sprechen sich für die Variante 3 (öV-Netz) aus.

Stärken/Schwächen der zielführendsten Modellvarianten

Geäusserte Stärken:

- Vermeidung von Ausweichverkehr
- Reduktion der Zersiedlung
- Finanzierungsmöglichkeit der Infrastruktur

¹² AG, ZH, GLP, GPS, SPS, SSV, SES, Pro Velo, VCS, swisscleantech, WWF

¹³ AI, AR, BS, FR, GL, NW, OW, SG, SH, SZ, TI, ZG, ZH, BDP, EVP, FDP, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SBV, SGB, Travail.Suisse, ACS, strasseschweiz, VöV, asut, Auto-Schweiz, FRC, ParkingSwiss, SES, SEV, SVI, UFS, Post, SBB

¹⁴ BL, LU, SO, TG, GLP, Pro Velo, VCS, swisscleantech, USIC, WWF, RWU

¹⁵ GR, VD, espace.mobilité, IG DHS

¹⁶ AI, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SH, SO, TG, TI, ZG, BDP, EVP, FDP, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SBV, Travail.Suisse, ACS, Pro Velo, strasseschweiz, VCS, VöV, asut, Auto-Schweiz, FRC, ParkingSwiss, SES, SEV, SVI, swisscleantech, UFS, WWF, Post, SBB

¹⁷ AR, LU, GLP, USIC, RWU

¹⁸ SG, VD, ZH

¹⁹ Vgl. Fussnoten 20-24

²⁰ SBV

²¹ AI, GR, UFS

²² GE, OW, SG, TG, EVP

²³ CVP, Travail.Suisse, USIC

²⁴ AG, AR, BE, BS, GL, LU, NW, SH, SO, SZ, TI, UR, ZG, ZH, BDP, GLP, SPS, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SGB, CFS, Pro Velo, VAP, VCS, espace.mobilité, IG DHS, SES, SEV, SVI, swisscleantech, WWF, Post, Stadt Lausanne

²⁵ Vgl. Fussnoten 26-28

²⁶ SZ

²⁷ AI, GR, NW, OW, SO, ZH, USIC

²⁸ AG, AR, BE, BS, GE, GL, LU, SG, SH, TG, TI, UR, ZG, BDP, EVP, GLP, SPS, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SGB, CFS, IGöV, Pro Velo, VAP, VCS, SES, SEV, SVI, UFS, swisscleantech, WWF, Post, Stadt Lausanne

- Rückgang des Mobilitätsvolumens
- Reduktion externer Kosten
- Umfassende Wirkung
- Modalsplit zugunsten öV
- Kostenwahrheit
- Kosten-Nutzen-Verhältnis

und Schwächen:

- fehlende Pendlerflexibilität
- Komplexität der Modellvarianten
- Fehlende Akzeptanz
- Datenschutzproblematik
- Fehlender Umwelteinfluss
- Unveränderter Modalsplit
- Gleichbleibendes Verkehrsvolumen
- Benachteiligung ärmerer Bevölkerungsschichten
- Tanktourismus
- Schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis
- Mehr Lärm

Herausforderungen

Die Stellungnahmen zeigen, dass insbesondere folgende Themen/Schwerpunkte als Herausforderungen erachtet werden:

- Fehlende Akzeptanz (u.a. auch aufgrund fehlenden Problemdrucks)
- Problematik Föderalismus/verschiedene Staatsebenen
- Zu wenig Flexibilität, um Spitzenstunden zu meiden
- Regional- und sozialpolitische Verteilungswirkung / Gerechtigkeit
- Ungewisse (Lenkungs-)Wirkung
- Zielkonflikt zwischen sozialpolitischer Ausgestaltung und (Lenkungs-)Wirkung
- Erhebungsaufwand
- Sicherstellung Kompatibilität / internationale Abstimmung / Gelegenheitsnutzer
- Sicherstellung Datenschutz
- Sicherstellung Transparenz
- Unerwünschte Veränderungen im Modalsplit (MIV/öV)
- Gefahren für die wirtschaftliche Standortattraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit des Tourismus

Pilotprojekte

Die Idee von Mobility Pricing-Pilotprojekten wird von den Anhörungsteilnehmern mehrheitlich positiv aufgenommen. Pilotprojekte stellen nach Ansicht vieler einen ersten Schritt dar, wobei sich mehrere Kantone bereits vorstellen könnten, auf ihrem Kantonsgebiet ein Pilotprojekt durchzuführen. 53 Stellungnahmen²⁹ enthalten allgemein positive Voten für die Einführung von Mobility Pricing-Pilot-

²⁹ AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, BPUK, KöV, BDP, EVP, FDP, GLP, GPS, SPS, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, Travail.Suisse, CFS, IGöV, Pro Velo, VAP, VCS, VöV, asut, espace.mobilité, FRC, IG DHS, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, RWU, RZU, Post, SBB, Stadt Lausanne

projekten. 18 Anhörungsteilnehmer sprechen sich eher kritisch³⁰ gegenüber Pilotprojekten aus oder lehnen diese vollständig³¹ ab.

Lenkungsabgabe

Eine Kompensation in Form einer Lenkungsabgabe wird abgelehnt. Nur 9 Stellungnahmen³² enthalten positive Voten für die Einführung einer Lenkungsabgabe. Demgegenüber stehen 51 Anhörungsteilnehmer, die sich teilweise³³ oder vollständig³⁴ dagegen aussprechen.

Weitere Bemerkungen

Ein wichtiges Anliegen der Anhörungsteilnehmern war darzulegen, dass Mobility Pricing nicht die einzige Massnahme ist, um die Verkehrsprobleme zu lösen resp. dass es andere Massnahmen gibt, die unabhängig von oder parallel zu Mobility Pricing einen Beitrag zur Brechung der Verkehrsspitzen leisten können. Insbesondere die sogenannten flankierenden Massnahmen wie bspw. Home Office, flexible Arbeitszeitmodelle, angepasste Unterrichtszeiten oder die Förderung von Fahrgemeinschaften wurden in diesem Zusammenhang genannt. Es wurden auch Massnahmen im Bereich der Raumplanung oder eine Lockerung der Einschränkungen im Güterverkehr (bspw. Nachtfahrverbot) gefordert.

Ebenfalls wichtige Themen in den Stellungnahmen waren die verschiedenen Kostendeckungsgrade von Strasse und öV, der Zeitpunkt der Anhörung, das ungewisse weitere Vorgehen sowie das Bedauern über fehlende Modellrechnungen und Quantifizierungen.

³⁰ JU, SAB, SBV, AG Berggebiete, EV, SEV

³¹ SVP, SGV, ACS, ASTAG, CI Motards, strasseschweiz, TCS, Auto-Schweiz, CP, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS

³² BE, TI, VS, GLP, SPS, Travail.Suisse, SVI, swisscleantech, RWU

³³ LU, OW, VD, ZG, VöV, HKBB, USIC, Post, SBB

³⁴ AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, SH, SO, SZ, TG, UR, ZH, BDP, EVP, FDP, Gemeindeverband, SAB, SSV, economiesuisse, SBV, SGV, ACS, ASTAG, CFS, CI Motards, Pro Bahn, strasseschweiz, TCS, VAP, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, CP, espace.mobilité, EV, IG DHS, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS, RZU

2. Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragekatalog

2.1. Allgemeine Hinweise zur Auswertung

Die Adressaten der Anhörung wurden gebeten, ihre Stellungnahmen gemäss einem vorgegebenen Fragekatalog zu gliedern. Nicht alle Anhörungsteilnehmer haben für ihre Antworten den Fragekatalog benutzt und sich dementsprechend teilweise nur allgemein zum Bericht geäussert. Um ein möglichst vollständiges Bild der eingegangenen Stellungnahmen zu ermitteln, wurden deshalb auch die allgemeinen Stellungnahmen in der Auswertung berücksichtigt, und den einzelnen Fragen zugeordnet.

Zudem gaben Anhörungsteilnehmer zu einzelnen Fragen Antworten, welche sich u.a. auch auf andere Fragen bezogen. Weiter wurden bei einzelnen Fragen Stichworte aufgeführt, welche andere Anhörungsteilnehmer bei anderen Fragen nannten. Um einen systematischen Vergleich bzw. eine Bewertung zu erzielen, wurden auch hier die Antworten möglichst einheitlich den spezifischen Fragen zugeordnet.

Identische oder ähnliche Stellungnahmen

Gewisse Stellungnahmen sind identisch, grösstenteils identisch oder verfügen über identische Passagen. Die untenstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die verschiedenen Gruppen von Stellungnahmen mit gleichem oder sehr ähnlichem Inhalt.

BPUK, KöV (gemeinsame Stellungnahme)
OW (orientiert sich grösstenteils an der Stellungnahme der BPUK/KöV)
SPS, SES (einige identische Abschnitte, daneben aber auch viele unterschiedliche Ansichten)
SSV, BS (einige identische Abschnitte, daneben aber auch viele unterschiedliche Ansichten)
SAB, AG Berggebiete (identische Stellungnahmen)
JU (unterstützt die Stellungnahme der SAB)
ASTAG, strasseschweiz, ACS (wenige identische Abschnitte)
strasseschweiz, Auto-Schweiz (viele identische Abschnitte im Begleitbrief, wenige im Fragebogen)
strasseschweiz, ACS (viele identische Abschnitte)
strasseschweiz, ParkingSwiss (identische Stellungnahmen)
Auto-Schweiz, ACS (einige identische Abschnitte)
CFS, VAP (identische Antworten im Fragebogen, unterschiedliche Begleitbriefe)
espace.mobilitéé, IG DHS (identische Stellungnahmen)
WWF, VCS, Pro Velo (praktisch identische Stellungnahmen)
WWF, SES (wenige identische Abschnitte)

Fokus auf einen Verkehrsträger

Einige Anhörungsteilnehmer äusserten sich in ihren Stellungnahmen nur zu einem der Verkehrsträger.

Aussagen nur zur Strasse	Aussagen nur zur Schiene
CI Motards	IGöV
CP	Pro Bahn
espace.mobilitéé	VöV
IG DHS	
TCS	

2.2. Fragen

Frage 1	Wie beurteilen Sie die Zielsetzung der «verkehrsträgerübergreifenden Brechung von Verkehrsspitzen und der besseren und gleichmässigeren Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen» für Mobility Pricing?
Frage 1a	Ist dieses Ziel richtig gewählt (vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.1)?
Frage 1b	Falls nicht, welches andere Ziel müsste mit Mobility Pricing verfolgt werden (vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.2)?

8 Anhörungsteilnehmer sind der Ansicht, dass das Ziel richtig gewählt ist und kein weiteres Ziel hinzuzufügen ist oder erwähnen zumindest kein weiteres Ziel (FR, NW, TG, VS, Gemeindeverband, SBV, LITRA, VöV).

54 Anhörungsteilnehmer³⁵ vertreten die Meinung, dass das Ziel zwar richtig gewählt ist, jedoch ein weiteres Ziel oder gar mehrere weitere Ziele verfolgt werden sollten. Davon sind 16 Anhörungsteilnehmer explizit der Ansicht, dass andere Ziele mindestens gleich oder gar höher zu gewichten sind als das Brechen von Verkehrsspitzen (NE, SH, BDP, FDP, GPS, SPS, economiesuisse, SGB, Travail.Suisse, EV, HKBB, SES, SRF, swisscleantech, UFS, WWF).

Als weitere mit Mobility Pricing zu verfolgende Ziele wurden genannt:

Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen

29 Anhörungsteilnehmer³⁶ sind der Ansicht, dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen ebenfalls ein Ziel von Mobility Pricing sein sollte. Für SH, BDP, FDP, economiesuisse, SGB, EV, HKBB, und SRF stellt dieses Ziel sogar das primäre Ziel dar.

JU, SAB, TCS, AG Berggebiete und CP könnten sich Mobility Pricing mit dem ausschliesslichen Ziel der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen unter gewissen Bedingungen ebenfalls vorstellen.

Umwelt- und Klimaziele

Generelle Umwelt- und Klimaziele werden in 27 Stellungnahmen³⁷ als zusätzliche Ziele genannt.

Die Anhörungsteilnehmer haben teilweise auch spezifische Ziele formuliert oder Themen genannt, die im Endeffekt mit Umwelt- und Klimazielen einhergehen:

- Internalisierung der externen Kosten / externe Kosten senken (26)³⁸
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten des öV und/oder des Langsamverkehrs (LV) (19)³⁹
- Mobilitätsnachfrage (MIV) insgesamt senken / Wegelängen verkürzen / Anzahl Fahrten reduzieren (13)⁴⁰
- Energiepolitische Ziele (bspw. Energiewende im Verkehr, Einfluss auf die Erreichung der Energieziele des Bundes) (8)⁴¹

³⁵ AG, AI, AR, BE, BL, BS, GE, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, ZG, ZH, BPUK, KöV, BDP, CVP, FDP, GLP, GPS, SPS, SSV, economiesuisse, SGB, Travail.Suisse, CFS, IGöV, Pro Velo, VAP, VCS, asut, CerclAir, espace.mobilité, EV, HKBB, IG DHS, SES, SEV, SRF, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, Mobility Carsharing, Post, RZU, SBB, Stadt Lausanne

³⁶ AG, AR, BE, BL, BS, GE, LU, NE, SH, TI, UR, ZG, ZH, CVP, SSV, Travail.Suisse, Pro Velo, VCS, asut, espace.mobilité, HKBB, IG DHS, SVI, swisscleantech, USIC, WWF, Mobility Carsharing, RZU, Stadt Lausanne

³⁷ AG, AR, BE, BS, GE, SH, SO, SZ, VD, GPS, SPS, SSV, SGB, Travail.Suisse, IGöV, Pro Velo, VCS, asut, espace.mobilité, FRC, IG DHS, SES, SVI, swisscleantech, UFS, WWF, Mobility Carsharing

³⁸ BS, NE, OW, TI, VD, ZH, GLP, GPS, SPS, SSV, SGB, IGöV, Pro Velo, VCS, asut, CerclAir, espace.mobilité, FRC, IG DHS, SES, SEV, swisscleantech, USIC, WWF, RZU, SBB. Zusätzlich haben weitere Anhörungsteilnehmer das Thema der externen Kosten beim Grundprinzip «pay as you use» aufgegriffen (vgl. Frage 2).

³⁹ AG, AR, BE, GE, SG, TI, UR, ZH, GLP, GPS, SSV, SGB, Travail.Suisse, Pro Velo, VCS, SES, SEV, WWF, RZU

⁴⁰ BE, NE, SZ, TI, ZH, GLP, GPS, SPS, SSV, IGöV, SES, WWF, RZU

⁴¹ BE, VD, GPS, Travail.Suisse, SGB, IGöV, asut, SES

Raumplanung

Eine Gruppe von 6 Anhörungsteilnehmern⁴² sieht mit Mobility Pricing eine positive Entwicklung für die Raumplanung (z.B. Eindämmung der fortschreitenden Zersiedlung, Vermeidung der räumlichen Zerteilung von Wohnen und Arbeiten).

Weitere Ziele

- Senkung der Infrastrukturkosten (Ausbau und Substanzerhalt) / geringerer Druck zur Erstellung neuer Infrastrukturausbauten (AI, CerclAir, CFS, SVI, VAP)
- Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr sowie von Strassen- und Schienenverkehr (CFS, VAP)
- Auslastung der einzelnen Fahrzeuge erhöhen (SGB)

22 Anhörungsteilnehmer⁴³ haben im Zusammenhang mit den Zielen auch auf das Verursacherprinzip resp. verursachergerechte Finanzierung, Nutzerfinanzierung, Kostenwahrheit und Kostendeckung hingewiesen. Was die verschiedenen Akteure jedoch genau unter diesen Begriffen verstehen, ist aus den Stellungnahmen nicht klar ersichtlich oder teilweise unterschiedlich.

Das Ziel, Verkehrsspitzen zu brechen, erachten weitere 9 Anhörungsteilnehmer zwar auch als wichtig, sehen Mobility Pricing jedoch nicht als geeignete Massnahme (GL, SAB, STV, TCS, FRC) resp. stehen dieser skeptisch gegenüber (EVP, SBV) oder zweifeln an deren Wirksamkeit (LU, STV, FRC, SWISSCOFEL).

15 Anhörungsteilnehmer⁴⁴ sind aufgrund ihrer grundlegend ablehnenden Haltung gegenüber Mobility Pricing mit dem Ziel nicht einverstanden resp. haben zu dieser Frage keine Antwort abgegeben.

3 Anhörungsteilnehmer haben sich zur Frage gar nicht (bauenschweiz) resp. nur vage (GR, RWU) geäussert.

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

72⁴⁵ Anhörungsteilnehmer haben sich zur Frage der Grundprinzipien geäussert. 27 Anhörungsteilnehmer⁴⁶ beurteilen die Grundprinzipien als relevant und vollständig, 33 Anhörungsteilnehmer⁴⁷ stimmen den Grundprinzipien mit einer Ergänzung, 9 Anhörungsteilnehmer⁴⁸ mit zwei Ergänzungen zu, 3 Anhörungsteilnehmer⁴⁹ äussern bedingte Zustimmung mit drei oder mehr Ergänzungen.

Ergänzungen zu: pay as you use

Für AG, BE, BS, JU, SG, ZG, GLP, GPS, SAB, SSV, Travail.Suisse, Pro Velo, VCS, AG Berggebiete, asut, IG DHS, espace.mobilité, SVI, swisscleantech, USIC und WWF ist der Einbezug der externen Kosten zwingend. JU, SPS, SAB, IGöV, Pro Bahn, AG Berggebiete und SES setzen sich für den Erhalt von Pauschalabgaben (GA) im öV ein. SSV und ASTAG verlangen, dass die Einnahmen zweckgebunden in den Verkehr zurückfliessen. Für TG ist das Prinzip zu relativieren, da Mobilität weiterhin für alle erschwinglich sein müsse.

⁴² SG, SZ, SSV, asut, SVI, RWU

⁴³ AG, BE, BL, SG, TI, VD, ZG, ZH, BDP, FDP, GLP, economiesuisse, ASTAG, CFS, VAP, asut, EV, SES, SVI, swisscleantech, RZU, Stadt Lausanne

⁴⁴ SVP, hotelleriesuisse, SGV, ACS, ASTAG, CI Motards, Pro Bahn, strasseschweiz, Auto-Schweiz, CCIG, CP, FER, ParkingSwiss, VFAS, VTL

⁴⁵ Vgl. Fussnoten 46-49

⁴⁶ AI, BE, BL, GL, JU, NW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH, BDP, Gemeindeverband, SAB, SBV, VöV, AG Berggebiete, FRC, HKBB, SWISSCOFEL, USIC, Mobility Carsharing, Post, SBB

⁴⁷ AG, AR, BS, FR, GE, GR, LU, SG, EVP, FDP, GLP, SP, SSV, economiesuisse, Travail.Suisse, ACS, ASTAG, CFS, Pro Velo, strasseschweiz, VAP, VCS, Auto-Schweiz, EV, ParkingSwiss, SES, SVI, swisscleantech, UFS, WWF, RWU, RZU, Stadt Lausanne

⁴⁸ VS, GPS, IGöV, TCS, asut, CP, espace.mobilité, IG DHS, SEV

⁴⁹ NE, VD, SGB

Ergänzungen zu: Kompensation

Für JU, SAB und AG Berggebiete muss die Kompensation so ausgestaltet werden, dass bestehende Abgaben 1:1 mit neuen Abgaben kompensiert werden und gleichzeitig die Vorteile von Pauschalabgaben im öV (GA) erhalten bleiben. Für GR und die Stadt Lausanne ist es wichtig, dass auch zukünftig die notwendigen Mittel zum Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen mindestens im gleichen Ausmass wie heute zur Verfügung stehen (vgl. Frage 8 Föderalismus). ASTAG, Pro Velo, VCS und WWF sind nicht davon überzeugt, dass mit Mobility Pricing nur anders und nicht mehr bezahlt werden soll. Economiesuisse, CFS, SVI und VAP sind der Meinung, dass eine Erhöhung der Nutzerfinanzierung das Ziel sein sollte. Der Gedankengang, dass Mobility Pricing beim öV zu geringeren oder wegfallenden Tarifierhöhungen beziehungsweise zu wegfallenden periodischen Abgeltungsanpassungen führen soll, kann von AG nicht nachvollzogen werden. Die EVP befürchtet, dass eine Kompensation, die sich nicht an ökologischen Kriterien anlehnt, der Umwelt schaden könnte. ACS, Auto-Schweiz, ParkingSwiss und strasseschweiz befürchten massive Auswirkungen auf den Tanktourismus.

Ergänzungen zu: Verteilungswirkung

Das Prinzip der Verteilungswirkung muss gemäss JU, SAB und AG Berggebiete um die räumlichen Verteilungswirkungen ergänzt werden. Für BS und GLP darf der sozialpolitische Ausgleich nicht dazu führen, dass die Tarife generell zu tief angesetzt werden. Der Ausgleich kann auch über alternative Instrumente wie günstige Tarife für eine definierte, Grundmobilität oder über subjektbezogene Sozialleistungen erreicht werden. Für SVI ist zentral, dass die Nutzer genügend Zeit erhalten, um sich auf die neue Situation einzustellen. Für swisscleantech stellt sich die Frage, wie viel und welche Formen von Mobilität erschwinglich bleiben müssen.

Ergänzungen zu: Intermodalität

Gemäss SH muss Mobility Pricing für den MIV und für den öV in der politischen Diskussion entflochten werden. TI ist der Meinung, dass das Prinzip der Intermodalität zu wenig stark im Bericht abgedeckt ist. Die GLP weist darauf hin, dass ein umfassendes Mobility Pricing auch den Flugverkehr umfassen muss. SGB und SEV fordern echt verkehrsträgerübergreifende Modellvarianten.

Ergänzungen zu: Modularer Aufbau

Gemäss RWU ist beim modularen Aufbau sicherzustellen, dass Teillösungen nicht zu Ungleichheiten zwischen den Verkehrsträgern oder Regionen führen. Allenfalls wäre ein «mutiger Schritt nach vorne» (gleich von Anfang an eine flächendeckende Lösung) zielführender.

Ergänzungen zu: Datenschutz

Die Anhörungsteilnehmer sind sich einig, dass dem Datenschutz höchste Priorität einzuräumen ist.

Ergänzungen zu: Transparenz

Die Anhörungsteilnehmer sind sich einig, dass Transparenz eine Grundvoraussetzung für die Einführung von Mobility Pricing ist. Espace.mobilité und IG DHS fordern explizit Transparenz bezüglich der Kosten und hinsichtlich der Verwendung der Einnahmen.

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

Frage 3a die Strasse (vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.1)?

54⁵⁰ Anhörungsteilnehmer haben sich zur Frage der Vollständigkeit des morphologischen Kastens Strasse geäußert. 35 der 54 Anhörungsteilnehmer⁵¹ beurteilen den morphologischen Kasten Strasse

⁵⁰ Vgl. Fussnoten 51-54

⁵¹ AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, OW, SH, SO, SZ, VS, CVP, SAB, SBV, SGV, Travail.Suisse, ACS, ASTAG, strasseschweiz, VöV, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, espace.mobilité, IG DHS, ParkingSwiss, SVI, UFS, Post, RWU, Stadt Lausanne

als vollständig, 15 Anhörungsteilnehmer⁵² äussern Zustimmung mit einer Ergänzung, 3 Anhörungsteilnehmer⁵³ mit zwei Ergänzungen, 1 Anhörungsteilnehmer⁵⁴ äussert Zustimmung mit drei oder mehr Ergänzungen.

AG, ZH, GLP, GPS, SPS, SSV, SES, swisscleantech, WWF, VCS und Pro Velo fordern alle eine Ergänzung des morphologischen Kastens für die Möglichkeit zur Anlastung externer Kosten. Der SSV verlangt zudem eine Trennung von Fuss- und Fahrradverkehr. Der VöV fordert statt den Begriff Strasse zu verwenden, von individuellem Verkehr zu sprechen. NW und ZG sind der Ansicht, dass eine Rubrik «Fahrzeugstärke» fehlt. SG fehlt eine Konkretisierung der Tariffestlegung. UR und USIC wünschen eine zusätzliche Unterscheidung zwischen Gemeinde-, Kantons- und Nationalstrassen. Der EVP fehlen verschiedene Fahrzeugkategorien wie z.B. Landwirtschafts- und Forstfahrzeuge sowie die Kategorie Stadtzentren als Ergänzung zur Agglomeration. TG und VD sowie die GLP wünschen eine Kategorie «Abgabeerhebung», d.h. wer bepreist und das Geld erhält. ZG fehlt die Rubrik «wer bezahlt». Gemäss GLP kann der Parameter «Zone-Netz-Zone» weggelassen werden, da es sich bereits um eine Kombination zweier anderer Parameter handelt. Hingegen fehlen die Parameter «Motorfahräder» und «Energieverbrauch». Der Langsamverkehr sollte zudem in die weiteren Überlegungen zur Preisung miteinbezogen werden.

Frage 3 Wie beurteilen Sie die Vollständigkeit der morphologischen Kasten für:
Frage 3b die Schiene (vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.3)?

56⁵⁵ Anhörungsteilnehmer haben sich zur Frage der Vollständigkeit des morphologischen Kastens Schiene geäussert. 35 Anhörungsteilnehmer⁵⁶ beurteilen den morphologischen Kasten Schiene als vollständig, 13 Anhörungsteilnehmer⁵⁷ äussern Zustimmung mit einer Ergänzung, 6 Anhörungsteilnehmer⁵⁸ mit zwei Ergänzungen, 2 Anhörungsteilnehmer⁵⁹ mit drei Ergänzungen.

GLP, GPS, Pro Velo, VCS, SES, swisscleantech und WWF fordern alle eine Ergänzung des morphologischen Kastens Schiene um die Möglichkeit zur Anlastung externer Kosten. AG, SH, UR, ZH und GLP verlangen, dass die Unterscheidung nicht nach Strasse/Schiene erfolgt, sondern stattdessen von Strasse/öV gesprochen wird. Gemäss AG müssen sowohl die Infrastrukturbenutzung wie auch der Betrieb betrachtet werden. TG wünscht die Darstellung im morphologischen Kasten «wer die Abgaben erhält». Gemäss SG wäre der Begriff «reduzierte Tarifierhöhungen» anstelle von «Tarifierhöhungen» bzw. noch besser «Tarifanpassungen» geeigneter. VD wünscht eine Ergänzung «Zone-Linie-Zone». SH fordert unterschiedliche Preismodelle für Pendlerverkehr, Freizeitverkehr, touristischer Verkehr sowie Agglomerationsverkehr und Fernverkehr. GR ist der Meinung, dass die Parameter «Güterverkehr» und «wer bezahlt» weggelassen werden können. UR fehlt der Parameter «Beiträge allfälliger Dritter» und die Rolle des Preisüberwachers. In den Modellvarianten sind zudem die Tarifverbände aufzunehmen und abzubilden. Für SZ fehlen die für die Transportkettensteuerung notwendigen Elemente «Angebotsgestaltung» und «Fahrplanabfrageoptionen». Die GLP fordert die Ergänzung des morphologischen Kastens mit dem Parameter «öffentlicher Strassenpersonenverkehr». Die GLP verlangt zudem, dass der Terminus «Trassenpreis» auch auf Bus, Schifffahrt und Seilbahnen erweitert wird. Für USIC ist die Abgrenzung «Bahn», «Tram» und «Luftseilbahnen» zu wenig differenziert. Nach Auffassung von Pro Bahn fehlen im morphologischen Kasten die Beiträge von Gemeinden, Städten und Kantonen an den öV. BS und Städteverband fordern die Tarifkompetenz nicht vollständig den Transportunternehmen (TU) zu überlassen, sondern einen starken zentralen Regulator, um das System flächendeckend durchsetzen zu können, sowie Freiheitsgrade für die regionalen Besteller, um

⁵² AG, NW, UR, SG, TG, VD, ZH, GPS, SPS, Pro Velo, VCS, SES, swisscleantech, USIC, WWF

⁵³ ZG, EVP, SSV

⁵⁴ GLP

⁵⁵ Vgl. Fussnoten 56-59

⁵⁶ AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, FR, JU, LU, NW, OW, SO, VS, ZG, CVP, SPS, SAB, Travail.Suisse, SBV, SGV, ACS, ASTAG, strasseschweiz, VöV, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, espace.mobilité, IG DHS, ParkingSwiss, SVI, UFS, Post, RWU, Stadt Lausanne

⁵⁷ SG, TG, VD, ZH, GPS, Pro Bahn, Pro Velo, VCS, CP, SES, swisscleantech, USIC, WWF

⁵⁸ GR, SH, UR, EVP, GLP, IGöV

⁵⁹ AG, SZ

eine breite Akzeptanz zu erreichen. EVP und CP, IGöV, VAP, SEV bemängeln, dass der Güterverkehr in den Modellvarianten nicht einbezogen wird. Die EVP beanstandet zudem das Fehlen des Parameters «Metro». Dem IGöV ist die Tarifgestaltung, -festlegung, Kompensation und Erfassungstechnik zu vielfältig.

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

Frage 4a die Strasse (vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1)?

50⁶⁰ Anhörungsteilnehmer haben sich zum Entwicklungspfad Strasse geäußert. 35 der 50 Anhörungsteilnehmer⁶¹ beurteilen den Entwicklungspfad als sinnvoll, 11 Anhörungsteilnehmer⁶² äussern Zustimmung mit einer Anmerkung, 4 Anhörungsteilnehmer⁶³ lehnen den Entwicklungspfad ab.

Für LU folgt der Entwicklungspfad einer falschen Logik. Der erste Schritt sollte die Einführung der technischen Mittel (Erfassungstechnik) sein. BL, GLP und USIC begrüßen die Darstellung der unterschiedlichen Modellvarianten durch ansteigende Komplexität, vermissen jedoch eine Erklärung zur Auswahl der Modellvarianten (Reduktionsstrategie). Für SO ist der Entwicklungspfad grundsätzlich zweckmässig, bemängelt jedoch die grossen Schwächen der ersten Modellvarianten. Pro Velo, VCS und WWF verlangen ein zusätzliches Modell für Städte und Agglomerationen. Für RWU wäre «ein mutiger Schritt nach vorne» (gleich von Anfang an eine flächendeckende Lösung) zielführender. Swisscleantech wünscht die Umbenennung der Achsenbezeichnungen zu «eingeschränkt» bis «umfassend».

GR und VD sowie espace.mobilité und IG DHS sehen keine Notwendigkeit für den Entwicklungspfad. Espace.mobilité und IG DHS sind zudem der Meinung, dass von Anfang an das gesamte Schweizer Strassennetz bepreist werden soll.

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

Frage 4b die Schiene (vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

46⁶⁴ Anhörungsteilnehmer haben sich zum Entwicklungspfad Schiene geäußert. 38 der 46 Anhörungsteilnehmer⁶⁵ beurteilen den Entwicklungspfad als sinnvoll, 5 Anhörungsteilnehmer⁶⁶ äussern Zustimmung mit einer Anmerkung, 3 Anhörungsteilnehmer⁶⁷ lehnen den Entwicklungspfad ab.

GLP und USIC vermissen die Erklärung der Reduktionsstrategie. Für LU sollte der erste Schritt, wie bei der Strasse, die Einführung der technischen Mittel (Erfassungstechnik) sein. Für RWU wäre ein mutiger Schritt nach vorne zielführender. ZH stellt die Frage, ob der Entwicklungspfad optimal sei. Für SG und VD greift der Entwicklungspfad zu kurz. Für AR und SG sind zudem ergänzende Modellvarianten in die Diskussion einzubeziehen.

⁶⁰ Vgl. Fussnoten 61-63

⁶¹ AI, AR, BS, FR, GL, NW, OW, SG, SH, SZ, TI, ZG, ZH, BDP, EVP, FDP, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SBV, SGB, Travail.Suisse, ACS, strasseschweiz, VöV, asut, Auto-Schweiz, FRC, ParkingSwiss, SES, SEV, SVI, UFS, Post, SBB

⁶² BL, LU, SO, TG, GLP, Pro Velo, VCS, swisscleantech, USIC, WWF, RWU

⁶³ GR, VD, espace.mobilité, IG DHS

⁶⁴ Vgl. Fussnoten 65-67

⁶⁵ AI, BL, BS, FR, GL, GR, NW, OW, SH, SO, TG, TI, ZG, BDP, EVP, FDP, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SBV, Travail.Suisse, ACS, Pro Velo, strasseschweiz, VCS, VöV, asut, Auto-Schweiz, FRC, ParkingSwiss, SES, SEV, SVI, swisscleantech, UFS, WWF, Post, SBB

⁶⁶ AR, LU, GLP, USIC, RWU

⁶⁷ SG, VD, ZH

Frage 5 Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:

Frage 5a die Strasse (vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1 [Haupt- und Nebenvarianten])?

35⁶⁸ Anhörungsteilnehmer haben sich zur Modellvariante Netz A geäußert. Dabei beurteilen 9 Anhörungsteilnehmer⁶⁹ diese Variante als schlüssig. Die USIC urteilt neutral, 10 weitere Anhörungsteilnehmer⁷⁰ lehnen die Variante teilweise, 15 Anhörungsteilnehmer⁷¹ vollständig ab.

35⁷² Anhörungsteilnehmer haben sich zur Modellvariante Netz B geäußert. Dabei beurteilen 8 Anhörungsteilnehmer⁷³ diese Variante als schlüssig. Die USIC beurteilt die Variante als schlüssig mit gewissen Vorbehalten, BS urteilt neutral, 15 Anhörungsteilnehmer⁷⁴ lehnen die Variante teilweise, 10 Anhörungsteilnehmer⁷⁵ vollständig ab.

40⁷⁶ Anhörungsteilnehmer haben sich zur Modellvariante Zone-Netz-Zone A geäußert. Dabei beurteilen 9 Anhörungsteilnehmer⁷⁷ diese Variante als schlüssig. Weitere 9 Anhörungsteilnehmer⁷⁸ beurteilen die Variante mit gewissen Vorbehalten als schlüssig, 8 Anhörungsteilnehmer⁷⁹ beurteilen die Variante neutral, 10 Anhörungsteilnehmer⁸⁰ lehnen die Variante teilweise, 4 Anhörungsteilnehmer⁸¹ vollständig ab.

40⁸² Anhörungsteilnehmer haben sich zur Modellvariante Zone-Netz-Zone B geäußert. Dabei beurteilen 11 Anhörungsteilnehmer⁸³ diese Variante als schlüssig. 13 Anhörungsteilnehmer⁸⁴ beurteilen die Variante mit gewissen Vorbehalten als schlüssig, SVI und swisscleantech beurteilen die Variante neutral, 8 Anhörungsteilnehmer⁸⁵ lehnen die Variante teilweise, 6 Anhörungsteilnehmer⁸⁶ vollständig ab.

36⁸⁷ Anhörungsteilnehmer haben sich zur Modellvariante Gebiet geäußert. Dabei beurteilen 23 Anhörungsteilnehmer⁸⁸ diese Variante als schlüssig. 3 Anhörungsteilnehmer⁸⁹ beurteilen die Variante mit gewissen Vorbehalten als schlüssig, 3 weitere Anhörungsteilnehmer⁹⁰ beurteilen die Variante neutral, der SBV lehnt die Variante teilweise, 6 Anhörungsteilnehmer⁹¹ vollständig ab.

⁶⁸ Vgl. Fussnoten 69-71 plus USIC

⁶⁹ AI, GL, NW, VS, CVP, EVP, SBV, FRC, UFS

⁷⁰ AG, AR, LU, SO, SZ, Pro Velo, VCS, CP, swisscleantech, WWF

⁷¹ BS, GE, OW, TG, GLP, SPS, SSV, CI Motards, TCS, espace.mobilité, IG DHS, SES, SVI, SWISSCOFEL, Stadt Lausanne

⁷² Vgl. Fussnoten 73-75 plus BS, USIC

⁷³ AI, GL, NW, VS, CVP, EVP, FRC, UFS

⁷⁴ AG, AR, LU, SO, SZ, TG, SPS, SSV, SBV, Pro Velo, VCS, SES, SVI, swisscleantech, WWF

⁷⁵ GE, OW, GLP, CI Motards, TCS, CP, espace.mobilité, IG DHS, SWISSCOFEL, Stadt Lausanne

⁷⁶ Vgl. Fussnoten 77-81

⁷⁷ AI, GL, GR, NW, VS, CVP, EVP, FRC, UFS

⁷⁸ JU, OW, SZ, TG, SAB, Travail.Suisse, AG Berggebiete, USIC, Stadt Lausanne

⁷⁹ BS, GE, GLP, SPS, SSV, SES, SVI, swisscleantech

⁸⁰ AG, AR, LU, SO, SBV, Pro Velo, VCS, espace.mobilité, IG DHS, WWF

⁸¹ CI Motards, TCS, CP, SWISSCOFEL

⁸² Vgl. Fussnoten 83-86 plus SVI, swisscleantech

⁸³ AI, GL, NW, OW, SG, TG, VS, CVP, EVP, FRC, UFS

⁸⁴ BS, GE, JU, SZ, GLP, SPS, SAB, SSV, Travail.Suisse, AG Berggebiete, SES, USIC, Stadt Lausanne

⁸⁵ AG, AR, LU, SO, SBV, Pro Velo, VCS, WWF

⁸⁶ CI Motards, TCS, CP, espace.mobilité, IG DHS, SWISSCOFEL

⁸⁷ Vgl. Fussnoten 88-91 plus SBV

⁸⁸ AI, AR, BS, GL, LU, NW, SZ, VS, CVP, EVP, GLP, SSV, Pro Velo, VCS, espace.mobilité, FRC, IG DHS, SES, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF

⁸⁹ AG, SO, Stadt Lausanne

⁹⁰ GE, OW, TG

⁹¹ GR, Travail.Suisse, CI Motards, TCS, CP, SWISSCOFEL

Frage 5 Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:

Frage 5b die Schiene? (vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

32⁹² Anhörungsteilnehmer haben sich zur Modellvariante öV-Linie geäußert. Dabei beurteilen 7 Anhörungsteilnehmer⁹³ diese Variante als schlüssig. SZ und SSV beurteilen die Variante mit gewissen Vorbehalten als schlüssig, 7 Anhörungsteilnehmer⁹⁴ urteilen neutral, 8 Anhörungsteilnehmer⁹⁵ lehnen die Variante teilweise, weitere 8 Anhörungsteilnehmer⁹⁶ vollständig ab.

32⁹⁷ Anhörungsteilnehmer haben sich zur Modellvariante öV-Zone geäußert. Dabei beurteilen 8 Anhörungsteilnehmer⁹⁸ diese Variante als schlüssig. 7 Anhörungsteilnehmer⁹⁹ beurteilen die Variante mit gewissen Vorbehalten als schlüssig, 8 Anhörungsteilnehmer¹⁰⁰ urteilen neutral, 4 Anhörungsteilnehmer¹⁰¹ lehnen die Variante teilweise, 5 Anhörungsteilnehmer¹⁰² vollständig ab.

34¹⁰³ Anhörungsteilnehmer haben sich zur Modellvariante öV-Netz geäußert. Dabei beurteilen 16 Anhörungsteilnehmer¹⁰⁴ diese Variante als schlüssig. 12 Anhörungsteilnehmer¹⁰⁵ beurteilen die Variante mit gewissen Vorbehalten als schlüssig, OW und VöV urteilen neutral, 4 Anhörungsteilnehmer¹⁰⁶ lehnen die Variante vollständig ab.

Frage 6 Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

Frage 6a die Strasse?

46¹⁰⁷ Anhörungsteilnehmer haben sich zur zielführendsten Modellvariante für die Strasse geäußert. Der SBV beurteilt die erste Variante (Netz A) als die sinnvollste. 3 Anhörungsteilnehmer¹⁰⁸ favorisieren die Variante 3 (Zone-Netz-Zone A). 5 Anhörungsteilnehmer¹⁰⁹ bevorzugen die Variante 4 (Zone-Netz-Zone B). 3 Anhörungsteilnehmer¹¹⁰ beurteilen die Variante 3 und 4 als die zielführendsten. 34 Anhörungsteilnehmer¹¹¹ sprechen sich für die Variante 5 (Gebiet) aus.

Frage 6 Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

Frage 6b die Schiene?

42¹¹² Anhörungsteilnehmer haben sich zur zielführendsten Modellvariante für die Schiene geäußert. SZ beurteilt die erste Variante (öV-Linie) als die sinnvollste. 5 Anhörungsteilnehmer¹¹³ favorisieren die

⁹² Vgl. Fussnoten 93-96 plus SZ, SSV

⁹³ AI, GL, VS, CVP, Travail.Suisse, FRC, UFS

⁹⁴ GE, GR, EVP, SPS, VöV, swisscleantech, USIC

⁹⁵ AR, ZH, GLP, SBV, IGöV, Pro Velo, VCS, WWF

⁹⁶ AG, LU, OW, SO, Pro Bahn, SES, SWISSCOFEL, Stadt Lausanne

⁹⁷ Vgl. Fussnoten 98-102

⁹⁸ AI, GL, OW, VS, CVP, Travail.Suisse, FRC, UFS

⁹⁹ GR, SZ, ZH, SPS, SSV, USIC, Stadt Lausanne

¹⁰⁰ AR, GE, LU, EVP, GLP, VöV, SES, swisscleantech

¹⁰¹ IGöV, Pro Velo, VCS, WWF

¹⁰² AG, SO, SBV, Pro Bahn, SWISSCOFEL

¹⁰³ Vgl. Fussnoten 104-106 plus OW, VöV

¹⁰⁴ AI, BS, GE, SG, TG, VS, CVP, GLP, SPS, SSV, Travail.Suisse, FRC, SES, swisscleantech, UFS, USIC

¹⁰⁵ AG, AR, GL, GR, LU, SZ, ZH, IGöV, Pro Velo, VCS, WWF, Stadt Lausanne

¹⁰⁶ SO, SBV, Pro Bahn, SWISSCOFEL

¹⁰⁷ Vgl. Fussnoten 108-111 plus SBV

¹⁰⁸ AI, GR, UFS

¹⁰⁹ GE, OW, SG, TG, EVP

¹¹⁰ CVP, Travail.Suisse, USIC

¹¹¹ AG, AR, BE, BS, GL, LU, NW, SH, SO, SZ, UR, TI, ZG, ZH, BDP, GLP, SPS, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SGB, CFS, Pro Velo, VAP, VCS, espace.mobilité, IG DHS, SES, SEV, SVI, swisscleantech, WWF, Post, Stadt Lausanne

¹¹² Vgl. Fussnoten 113-114 plus SZ

¹¹³ AI, NW, OW, SO, USIC

Variante 2 (öV-Zone). ZH beurteilt eine Kombination aus stark ausgelasteten Linien und besonders belasteten Zonen als zielführend. 35 Anhörungsteilnehmer¹¹⁴ sprechen sich für die Variante 3 (öV-Netz) aus.

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

50¹¹⁵ Anhörungsteilnehmer haben sich zu Stärken und Schwächen der Modellvarianten geäussert. Jedoch sind nicht alle Anhörungsteilnehmer, die in Frage 6 eine spezifische Modellvariante als die zielführendste definierten, anschliessend in Frage 7 allein auf diese eingegangen. Stattdessen haben sich die Anhörungsteilnehmer oftmals nur allgemein zu Stärken und Schwächen geäussert.

Modellvariante Netz A – Nationalstrasse:

Der SBV sieht die Stärken dieser Variante in den geringen Auswirkungen auf den ländlichen Raum. Auch schätzt er die Gefahr möglichen Ausweichverkehrs als klein ein. Für die Landwirtschaft bestehen bei der angesprochenen Variante zudem keine nennenswerten Nachteile.

Modellvariante Zone-Netz-Zone A – Nationalstrassen und Agglomerationen zeitlich differenziert (Hauptvariante 1):

GR sieht die Stärken dieser Variante darin, dass damit die Verkehrsprobleme gelöst werden können, wo sie auftreten. Für AI liegen die Stärken in der umfassenden Wirkung und in der Zielerreichung der Brechung von Verkehrsspitzen, die Schwäche in einem möglicherweise unzureichenden Kosten-Nutzen-Verhältnis. Für UFS liegen die Stärken in der Abnahme des Verkehrs zu Spitzenzeiten und an neuralgischen Stellen, die Schwäche in einem fehlenden Umweltziel.

Modellvariante Zone-Netz-Zone B – Nationalstrassen und Agglomerationen zeitlich differenziert:

OW sieht in dieser Variante die Stärke im Ausbleiben von Ausweichverkehr. Zudem beurteilt OW die mögliche Akzeptanz der Variante als gut. Weiter könnte die (kürzere) Entwicklungs- und Umsetzungszeit gegenüber der Gebietsvariante der entscheidende Vorteil sein. SG und TI sehen die Stärke im Brechen der Verkehrsspitzen, die Schwächen in der Schwierigkeit der Definition der Agglomerationsperimeter und dass nur im Perimeter die Km-Abgabe erhoben wird. GE und EVP sehen die Stärken in der Möglichkeit der Anwendung des Prinzips «pay as you use». GE sieht weitere Stärken in der zeitlich differenzierten Bepreisung, d.h. nach Angebot und Nachfrage und im intermodalen Ansatz. Die EVP sieht Nachteile für die Umwelt. TG¹¹⁶ sieht die Stärken in der Überschaubarkeit des Modells und in der Möglichkeit, die Verkehrsprobleme dort zu lösen, wo sie auftreten, die Schwäche in der Gefahr von Ausweichverkehr.

Modellvarianten Zone-Netz-Zone A / Zone-Netz-Zone B:

Die USIC sieht die Stärke dieser Varianten darin, dass diese dort angewendet werden können, wo dringender Handlungsbedarf besteht. Die grösste Schwäche dieses Ansatzes besteht gemäss USIC in der fehlenden nationalen Vereinheitlichung. So müssen Verkehrsteilnehmende sich je nach Region auf unterschiedliche Tarifstrukturen und neue Zahlungssysteme einstellen. Die Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung dürfte dafür gering sein.

¹¹⁴ AG, AR, BE, BS, GE, GL, GR, LU, SG, SH, TG, TI, UR, ZG, BDP, EVP, GLP, SPS, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, SGB, CFS, IGöV, Pro Velo, VAP, VCS, SES, SEV, SVI, swisscleantech, UFS, WWF, Post, Stadt Lausanne

¹¹⁵ AG, AI, AR, BE, BS, GE, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, CVP, EVP, FDP, GLP, SPS, Gemeindeverband, SSV, SBV, SGB, CI Motards, IGöV, LITRA, Pro Bahn, Pro Velo, VCS, FRC, SES, SEV, SVI, swisscleantech, SWISSCOFEL, UFS, USIC, WWF, Post, Stadt Lausanne

¹¹⁶ TG beurteilt die Variante Zone-Netz-Zone B als die zielführendste, macht aber allgemein Aussagen zu Stärken und Schwächen der Varianten Zone-Netz-Zone A/B.

Modellvariante Gebiet – flächendeckend zeitlich differenziert (Hauptvariante 2): Stärken

Ausweichverkehr: AG, AR, BE, BS, LU, NW, SO, ZG, Gemeindeverband, espace.mobilité, IG DHS und SSV sehen die Stärke in der Vermeidung von Ausweichverkehr. Gemäss BE besteht jedoch die Gefahr von Ausweichverkehr über ausländische Verbindungen.

Zersiedlung: AG und LU sowie VöV sehen die Stärke in der Verminderung von Zersiedlung, die Stadt Lausanne in der Möglichkeit, den öffentlichen Raum besser zu gestalten.

Verkehrslenkung: AG, SZ, SPS, SSV, SES, espace.mobilité, IG DHS sowie swisscleantech sehen die Stärke in der Möglichkeit über Preissignale eine Lenkungswirkung zu erzielen.

Finanzierung: AR, SGB, Pro Velo, VCS und WWF sehen die Vorteile in der Grundlage für ein neues, nachhaltiges Finanzierungssystem und in der Möglichkeit, dass die Kantone ihre Verkehrsabgaben und -steuern ebenfalls darüber erheben können. ZG sieht die Stärke darin, dass möglichst viele heutige Abgaben ins System eingebunden werden können. Swisscleantech sieht die langfristige Finanzierungssicherheit für den Erhalt einer hohen Infrastruktur-/Angebotsqualität als Vorteil. Pro Velo, VCS und WWF sehen eine weitere Stärke darin, dass der Langsamverkehr von der Bepreisung ausgeklammert wird.

Grundfreiheit: Pro Velo, VCS und WWF sehen die Stärken im Umdenken, dass Mobilität keine Grundfreiheit ist.

Mobilitätsvolumen: SSV und VöV beurteilen die Stärke in der Beeinflussbarkeit des Gesamtvolumens der Mobilität. Die Stadt Lausanne sieht darin auch ein Rückgang von Stautunden.

Externe Kosten: SSV und swisscleantech sehen die Stärke in der Möglichkeit der Berücksichtigung externer Kosten. Die SES beurteilt positiv, dass für unterschiedliche Emissionsstufen (Schadstoffe, Lärm, CO₂) differenzierte Gebühren erhoben werden können (beispielsweise Euro-Kategorie).

Wirkung: NW, SH, ZH, SES sowie swisscleantech sehen die Stärke in der flächigen, umfassenden Wirkung der Variante und den geringeren Stautunden, somit den abnehmenden Stresssituationen. Swisscleantech sieht zudem signifikante Einsparungsmöglichkeiten für den Güter- und Geschäftsverkehr. Auch die Stadt Lausanne sieht dank flüssigerem Verkehr eine verbesserte Wirtschaftlichkeit für das Gewerbe.

Modalsplit: Der SGB sieht die Stärken in der Effizienz des Systems und der Möglichkeit der Verlagerung auf den öV. Die FDP bemängelt, dass trotz des klar formulierten Ziels eines verkehrsträgerübergreifenden Mobility Pricings bei der Gestaltung der Modellvarianten isolierte Systeme für die jeweiligen Verkehrsträger vorgeschlagen wurden. Es wäre jedoch gerade aus Sicht eines übergreifenden Mobility Pricings interessant zu erfahren, wie sich Massnahmen auf der Strasse mit denen auf der Schiene kombinieren liessen.

Verteilungswirkung: Espace.mobilité und IG DHS sehen Vorteile, dass die gesamte Schweiz miteinbezogen wird und somit keine bzw. nur geringe regionale Verteilungswirkungen mit sich bringt. SPS und SES sind der Meinung, dass die Variante sich so differenziert ausgestalten lässt, dass sie sozial verträglich ist.

Kostenwahrheit: SZ, GLP, espace.mobilité und IG DHS beurteilen eine weitgehende Kostenwahrheit im Sinne von «pay as you use» als positiv.

Kosten-Nutzen-Verhältnis: BL sieht ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Swisscleantech und die Stadt Lausanne erwarten reduzierte Infrastrukturkosten, die zukünftige Steuer-/Abgabenerhöhungen verhindern.

Modellvariante Gebiet – flächendeckend zeitlich differenziert (Hauptvariante 2): Schwächen

Pendlerflexibilität und Initialaufwand: AG und SSV sehen Schwächen in der niedrigen Pendlerflexibilität und in einem hohen Initialaufwand. Pro Velo, VCS und WWF sehen die Schwächen in der Zielerreichungsmöglichkeit (niedrige Pendlerflexibilität) und in der schwachen Auswirkung auf die Wahl des Lebensraums.

Komplexität: LU, NW, GLP, SPS und SES sehen Schwächen in der Komplexität der Modellvariante.

Akzeptanz: NW und SPS sehen die Schwäche in fehlender Akzeptanz. Für BE und SVI liegt die grosse Herausforderung in der Tatsache, dass auch in Gebieten, in denen subjektiv und objektiv keine oder nur geringe Kapazitäts- oder Umweltprobleme bestehen, Mobility Pricing eingeführt wird. Dies könnte sich gemäss BE, LITRA, SGB, SES, espace.mobilité und IG DHS auch negativ auf die politische Akzeptanz auswirken. Entsprechend sollten – auch im Sinne der Verursachergerechtigkeit und des Problemdrucks – in Räumen mit geringen Verkehrsproblemen die Preise (zumindest in der Anfangsphase) so angesetzt werden, dass die finanzielle Belastung nicht zunimmt bzw. ausserhalb der Hauptverkehrszeiten sinkt.

Datenschutz und Transparenz: NW, SPS, swisscleantech sowie SEV sehen die Schwäche in möglicherweise fehlender Transparenz bezüglich der Reisekosten und dem Datenschutz.

Umwelteinfluss: Pro Velo, VCS und WWF sehen die grösste Schwäche im fehlenden Umwelteinfluss der Modellvariante.

Modalsplit: Pro Velo, VCS und WWF bemängeln die fehlende Modalsplitveränderung.

Verkehrsvolumen: Pro Velo, VCS und WWF sehen eine Schwäche in der fehlenden Verkehrsverminderung. Die Stadt Lausanne befürchtet, dass ein flüssigerer Verkehr mehr Mobilität generiert, SWISSCOFEL, dass Roadpricing das Verkehrsproblem in Gebiete ausserhalb der Städte verlagert.

Sozialpolitik: Pro Velo, VCS und WWF sehen eine Schwäche in einer Benachteiligung ärmerer Bevölkerungsschichten. Für swisscleantech muss die Verteilungswirkung genau analysiert werden.

Tanktourismus: Pro Velo, VCS und WWF sehen eine Schwäche in möglichem Tanktourismus.

Kosten-Nutzen-Verhältnis: ZH sieht ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis, NW einen hohen administrativen Aufwand bei Verstössen.

Lärm: Die Stadt Lausanne befürchtet mehr Lärm, besonders in den frühen Morgenstunden, was die Lebensqualität in betroffenen Gebieten senken könnte.

Modellvariante öV-Linie:

GR erwähnt mehrmals, dass der Umgang mit touristischen Spitzen besonders zu betrachten ist (vgl. Frage 8 Tourismus). Es wird ein anderer Umgang als mit täglichen Verkehrsspitzen im Agglomeration- oder Inter-City-Verkehr gefordert. Es muss sichergestellt sein, dass künftig auch touristischer Verkehr oder Freizeitverkehr bezahlbar und einfach zugänglich bleiben. Mit der Variante öV-Linie wären gemäss SZ lediglich Linien mit starkfrequentierten Züge betroffen, eine Lenkung wird erzielt, ohne Mobilität generell zu verhindern oder zu grosse Nachteile für alle entstehen zu lassen. Der VCS sieht ein zeitlich limitiertes Angebot (z.B. 4-Std.-Karte für das ganze Netz) als Alternative zum Linienpricing.

Modellvariante öV-Zone:

NW sieht die Stärke dieser Modellvariante insbesondere in der Ausrichtung auf aktuell verkehrsbelastete Zonen und in der relativ einfachen Umsetzbarkeit. Die Abgrenzung der Zonen sowie die regional- und strukturpolitischen Verteilungswirkungen erachtet NW jedoch als Herausforderung. Für OW bietet diese Variante am ehesten Gewähr für eine hohe Wirksamkeit. SO sieht die Stärke darin, dass sich die Effekte auf besonders betroffene Teilräume eingrenzen lassen, in denen eine Steuerung sinnvoll und zielführend ist. Die Schwäche dieser Variante (wie im Übrigen der anderen aufgeführten Varianten auch) ist aus Sicht von SO, dass alle in der entsprechenden Zone verlaufenden Fahrten mit höheren Preisen belegt werden. Gerade in der Gegenlastrichtung bestehen oft Kapazitätsreserven. Erhöhte Preise reduzieren die erwünschte Nachfragesteigerung. Zudem wird in den Hauptverkehrszeiten die Mehrzahl der vom Kanton finanzierten Schülertransporte abgewickelt. Wenn sich auch die öV-Nutzung für die Schülertransporte verteuert, müsste der Grossteil der Mehrkosten von der öffentlichen Hand übernommen werden.

Modellvariante öV-Netz:

AR sieht die Vorteile der öV-Netz-Variante in einem für die Kunden einfachen Zugang zum ganzen öV-System und einer einfachen Abrechnung. Im Sinne des Verkehrsmanagements erwartet AR eine bessere und gleichmässige Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie eine Reduktion der

Platzknappheit in Spitzenzeiten. LU sieht einen Kostensprung für Pendler mit GA und solche, die keine zeitliche Ausweichmöglichkeit haben und rechnet deshalb mit grossem Widerstand. Weiter sind aus Sicht von LU der Veloverkehr und der Güterverkehr auf der Schiene vollends ausgeklammert und es fehlen Aussagen zur Sicherstellung der Finanzierung des Verkehrssystems. Für SG ist bei dieser Variante die mögliche Differenzierung örtlich, zeitlich und qualitativ besonders hervorzuheben. Sie erlaubt z.B. die Brechung der Verkehrsspitzen für unterschiedliche Verkehrszwecke (Arbeit, Freizeit). Auch können unterschiedliche Tarife für Fern- und Regionalverkehr (andere Qualität) festgelegt werden. Die UFS sehen die Stärke des Modells darin, dass das Verkehrsaufkommen besser verteilt wird, die Schwäche, dass massiv höhere Preise für Vielnutzer resultieren werden. Swissscleantech sieht die Stärken in der Reduktion der Sitzplatzknappheit zu Stosszeiten, der Erhöhung der Reisequalität für Pendler, dem höheren Nutzerkomfort durch CICO/WIWO/BIBO-Systeme für alle öV-Kunden, in breiteren, qualitativ abgestuften Angeboten, die Schwächen in der mangelnden politischen Akzeptanz, der Ablösung populärer Pauschalabonnemente und in den Herausforderungen beim Datenschutz. Für die Post ist es wichtig, dass ein neues System die jetzigen GA-Kunden nicht zu stark bestraft (Pendlerstrafe).

Die Stadt Lausanne sieht die Vorteile von Mobility Pricing für den öV in einer besseren Verteilung der Nachfrage im Laufe des Tages und einer besseren Qualität der Dienstleistungen in den Agglomerationen. Eine bessere Verteilung der Reisenden im öV während des Tages brächte mehr Komfort und steigerte dessen Attraktivität. Für USIC muss auch beim Schienenverkehr mit unterschiedlichen Tarifstrukturen gerechnet werden. Da dies aber bereits heute weitgehend der Fall ist, wird deren technische Umsetzung durch die hohe Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung erleichtert. Auch einheitliche Zahlungssysteme (bspw. GA, Zonenzuschläge) sind bereits verfügbar. Als nachteilig beurteilt die USIC die Ermittlung der Zielgrössen hinsichtlich Mobilitätsnachfrage und Preis sowie den Wechsel zu «pay as you use». Pro Bahn sieht die grösste Schwäche des vorgeschlagenen Systems darin, dass Berufspendler und Schülerinnen/Studenten finanziell mehr belastet, aber die Morgen- und Abendpeaks nicht gebrochen würden. Mobility Pricing löst die geschilderten Probleme gemäss Pro Bahn nicht, bestraft aber all jene, die an die Arbeit oder zur Schule/Universität müssen. Der Ansatz müsste viel weiter gefasst werden. Weiter wäre genauer zu untersuchen, ob nicht die demographische Entwicklung ohnehin zu einer Senkung der Morgen- und Abendpeaks führt, weil mehr Menschen in Pension gehen als neu ins Erwerbsleben treten. Der VöV sieht Schwächen bei der Preisbildung, da sehr viele Faktoren miteinbezogen werden müssen, um eine vom Volk akzeptierte, sozial gerechte Tarifstruktur zu erzielen. Ein zu starkes Mobility Pricing beim öV sowie eine komplizierte Tarifstruktur könnten eine Hürde der öV-Benutzung werden und somit gewisse positive Entwicklungen zunichtemachen.

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

Aufgrund der offenen Fragestellung wurden von den Anhörungsmitgliedern sehr viele verschiedene Aspekte im Zusammenhang mit Mobility Pricing angesprochen. Es handelt sich dabei um eine Mischung aus Forderungen und Herausforderungen. Aufgrund der grossen Anzahl beleuchteter Aspekte wurde nachfolgend eine Auswahl der wichtigsten und am häufigsten genannten Schwerpunkte getroffen.

Fehlende Akzeptanz

Die Einführung von Mobility Pricing bedingt eine Änderung der Bundesverfassung und daher eine ausreichende Akzeptanz in der Bevölkerung. 28 Anhörungsmitglieder sehen in der Erreichung einer politischen und gesellschaftlichen Akzeptanz eine grosse Herausforderung¹¹⁷, erwähnen die Akzeptanz in anderen Zusammenhängen oder lassen den Schluss zu, dass sie die Akzeptanz als eine Herausforderung erachten¹¹⁸.

¹¹⁷ AR, BS, FR, GE, GL, NW, OW, SG, SH, UR, ZH, BDP, SPS, SSV, economiesuisse, SGB, IGöV, LITRA, Pro Velo, VCS, SES, SEV, SWISSCOFEL, USIC, WWF, RZU, SBB, Stadt Lausanne

¹¹⁸ AG, BE, GR, TG, VD, ZG, FDP, VöV, asut, EV, FRC, swissscleantech, UFS

Fehlender Problemdruck

Im Zusammenhang mit Akzeptanz wird von den Anhörungsteilnehmern vereinzelt auch der fehlende Problemdruck angesprochen. Insgesamt 6 Anhörungsteilnehmer sind der Ansicht, dass das Problem noch nicht gross genug ist, um bei der Bevölkerung eine Akzeptanz für ein Mobility Pricing (FR, OW, FDP, STV, VöV) oder effektiv eine persönliche Verhaltensänderung zu erreichen (RZU).

Problematik Föderalismus/verschiedene Staatsebenen

Einzelne Anhörungsteilnehmer weisen darauf hin,

- dass sich aufgrund der verschiedenen Zuständigkeiten von Bund, Kantonen und Gemeinden Herausforderungen stellen (NE, NW, USIC, Auto-Schweiz),
- dass der föderalistische Staatsaufbau bei der Initiierung respektiert werden müsse (BPUK, KöV) und Mobility Pricing nicht zu einer Verschiebung der hoheitlichen Kompetenzen führen dürfe (SH),
- dass es sich bei Mobility Pricing um eine Verbundaufgabe handelt, bei der die Kantone und Gemeinden bei einer künftigen Vertiefung miteinzubeziehen sind (BL, SO) (vgl. auch Abschnitt «*Weiteres Vorgehen und Einbezug der Interessengruppen*» bei Frage 11).

Die grössten Bedenken und Forderungen gibt es im Zusammenhang mit der Einnahmenverteilung. So fordern 9 Kantone (BE, FR, GR, OW, SH, TG, TI, VD, ZH) sowie der SSV und die Stadt Lausanne eine Beteiligung an den Einnahmen aus Mobility Pricing resp. keine finanzielle Schlechterstellung gegenüber dem heutigen System. Andere Akteure fordern zumindest Informationen über die künftige Verteilung der Einnahmen oder stellen sich die Frage, wie diese aussehen könnte (AG, AR, FR, FDP). Economiesuisse, SGV und TCS verweisen auf das Konfliktpotenzial, welches mit der Kompensation von kantonalen Abgaben vorhanden ist. Aus Sicht der RZU ist auch darauf zu achten, dass die bestehenden hoheitlichen Aufgaben und Zuständigkeiten von Bund, Kantonen und Gemeinden bei der Mittelverteilung respektiert werden und die in den Agglomerationen eingenommenen Beträge entsprechend auch in den Agglomerationen für Bau, Unterhalt und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen verwendet werden.

Zu wenig Flexibilität um Spitzenstunden zu meiden

In 26 Stellungnahmen¹¹⁹ wird erwähnt, dass viele Menschen aufgrund verschiedener Restriktionen (bspw. fixe Arbeits- und Schulzeiten, familiäre Umstände, keine Arbeitsplatzalternativen) gar nicht die Möglichkeit haben, Spitzenzeiten zu meiden. Es wird von 7 Akteuren auch darauf hingewiesen, dass es gewisse Verkehre gibt (bspw. Gewerbeverkehr, Güterverkehr, Postverkehr, Frischwarenverkehr), die auf Fahrten während den Spitzenzeiten angewiesen sind (SO, SBV, SGV, CCIG, espace.mobilité, IG DHS, Post).

Regionalpolitische Verteilungswirkung / Gerechtigkeit

Als wichtiges Thema beurteilen die Anhörungsteilnehmer die regionalpolitische Verteilungswirkung und erachten es als Herausforderung, dass keine Region benachteiligt wird. Während 20 Anhörungsteilnehmer¹²⁰ befürchten, dass die Rand- resp. Bergregionen zu den Verlierern gehören werden, sehen die CCIG und die Stadt Lausanne die Gefahr der Benachteiligung der Agglomerationen. VS, FDP, SPS, SES und swisscleantech erwähnen die allgemeine Herausforderung einer regionalpolitisch ausgewogenen Ausgestaltung (ohne spezifisch eine Befürchtung für bestimmte Regionen zu äussern).

Sozialpolitische Verteilungswirkung / Gerechtigkeit

Eine grosse Herausforderung besteht gemäss den Anhörungsteilnehmern auch bezüglich sozialpolitischer Verteilungswirkung und Gerechtigkeit. Verteilungswirkung, Verteilungsgerechtigkeit und Ähnli-

¹¹⁹ NE, OW, SO, TG, VS, CVP, EVP, FDP, GLP, SPS, SBV, SGB, STV, Travail.Suisse, ACS, strasseschweiz, asut, Auto-Schweiz, CCIG, FRC, ParkingSwiss, SES, SEV, SWISSCOFEL, VFAS, Stadt Lausanne

¹²⁰ AR, GL, GR, JU, OW, SH, SO, TG, BDP, CVP, SPS, SVP, Gemeindeverband, SAB, hotelleriesuisse, ACS, strasseschweiz, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, ParkingSwiss

ches waren in insgesamt 35 Stellungnahmen¹²¹ Thema. Verschiedene Anhörungsteilnehmer fordern explizit, dass der öV (GPS, VöV, Post, SBB) resp. die Mobilität (GR, NW, TG, economiesuisse, SGB) auch in Zukunft für alle bezahlbar sein sollte (vgl. auch Frage 2 Grundprinzipien).

Ungewisse (Lenkungs-)Wirkung

10 Anhörungsteilnehmer (insbesondere jene, die sich im Grundsatz gegen Mobility Pricing aussprechen)¹²² zweifeln, u.a. auch aufgrund der oben erwähnten Restriktionen (bspw. fixe Arbeits- und Schulzeiten, familiäre Umstände, keine Arbeitsplatzalternativen), an der Lenkungswirkung eines Mobility Pricing oder befürchten, dass der Lenkungseffekt überschätzt wird (SPS, economiesuisse). Auch die LITRA stellt sich die Grundsatzfrage, ob sich Gewohnheiten tatsächlich über das Instrument Preis verändern lassen. AG und ZH weisen in Bezug auf die bisherigen Erfahrungen mit zeitbezogenen Preisdifferenzierungen hin (bspw. 9-Uhr-Pass), welche eine begrenzte Wirkung zeigten. Sofern sich an den Rahmenbedingungen (bspw. Arbeitszeiten) nichts ändert, ist auch SZ skeptisch bezüglich einer Entlastung zu Spitzenzeiten. Die SES weist darauf hin, dass es immer periodische Engpässe geben wird, da sich im Alltag nicht alle Fahrten nach Belieben verschieben lassen.

Zielkonflikt zwischen sozialpolitischer Ausgestaltung und Wirkung

5 Kantone (AG, LU, OW, SO, TG) sowie economiesuisse, SGB, SGV, LITRA und VCS sehen eine Herausforderung im Zielkonflikt zwischen der sozialpolitischen Ausgestaltung (welche einen direkten Einfluss auf die Akzeptanz hat) und der Lenkungswirkung von Mobility Pricing. Stellvertretend hierfür ein Auszug aus der Stellungnahme von SO: «Soll Mobility Pricing eine Wirkung erzielen, sind deutliche, zeitliche Tariffdifferenzen notwendig, was zu sozialen Ungerechtigkeiten führen kann. Werden die Tariffdifferenzen «sozial» ausgestaltet, verpufft eventuell die Wirkung von Mobility Pricing». Asut sieht eine ähnliche Problematik: «Notwendige Ausnahmeregelungen für besonders betroffene Gruppen werden den gewünschten Effekt verringern».

Erhebungsaufwand

32 Anhörungsteilnehmer¹²³ sehen grosse Herausforderungen im Einführungs-, Betriebs- und/oder Kontrollaufwand (insb. auch in Bezug auf die Systemkosten). ACS, ASTAG, strasseschweiz, Auto-Schweiz, ParkingSwiss («Sollte die Schweiz den Alleingang wählen, muss sie sämtliche Entwicklungskosten und Risiken selber tragen») und bauenschweiz («Die Schweiz soll nicht mit einer (teuren) Einzellösung vorpreschen») weisen auf die Gefahren eines Alleingangs der Schweiz hin.

Kompatibilität / internationale Abstimmung / Gelegenheitsnutzer

Im Zusammenhang mit dem Erhebungssystem wird von 15 Anhörungsteilnehmern¹²⁴ darauf hingewiesen, dass dieses mit den im Ausland gewählten Lösungen kompatibel sein muss. In eine ähnliche Richtung gehen die Forderungen resp. Hinweise auf mögliche Herausforderungen bezüglich der internationalen Abstimmung (GE, ZG, asut, SVI, USIC) und dem Einbezug von ausländischen Verkehrsteilnehmenden / Gelegenheitsnutzer, für welche eine einfache Integration ins System möglich sein sollte (BL, BS, JU, SH, SAB, SSV, AG Berggebiete, espace.mobilité, IG DHS).

Zugang zu den Verkehrssystemen

Für SZ, ZG, BPUK, KöV, VöV und SBB muss gewährleistet sein, dass auch mit einem Mobility Pricing die Zugänglichkeit zum Verkehrssystem (resp. öV) einfach und kundenfreundlich bleibt. BS und SSV wünschen sich auch mit Mobility Pricing für eine möglichst grosse Kundengruppe einen mit dem GA vergleichbaren Komfort.

¹²¹ GR, JU, NW, SH, SO, TG, VD, VS, BDP, EVP, FDP, GLP, GPS, SPS, SAB, economiesuisse, hotelleriesuisse, SGB, SGV, Travail.Suisse, ACS, IGöV, Pro Velo, strasseschweiz TCS, VCS, VöV, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, FRC, SES, SEV, swisscleantech, WWF, Post, SBB

¹²² SVP, STV, ACS, ASTAG, strasseschweiz, Auto-Schweiz, FER, FRC, ParkingSwiss, VTL

¹²³ AG, GE, GR, JU, LU, NW, OW, SO, TG, ZG, BDP, EVP, FDP, GLP, GPS, SAB, SSV, SBV, SGV, ACS, ASTAG, Pro Velo, strasseschweiz, VCS, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, CCIG, EV, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, UFS, WWF

¹²⁴ BE, SPS, bauenschweiz, economiesuisse, Pro Velo, VAP, VCS, asut, espace.mobilité, HKBB, IG DHS, USIC, WWF, Stadt Lausanne

Generalabonnemente / Halbtax / Verbundabonnemente

10 Anhörungsteilnehmer fordern explizit, dass Pauschalabonnemente nicht abgeschafft werden (JU, SO, SAB, SGB, STV, IGöV, Pro Bahn, VöV, AG Berggebiete, SEV), 4 weitere äussern sich anderweitig positiv zu den Pauschalabonnementen oder zur pauschalen Abrechnung (SZ, CVP, FRC, USIC). 3 Akteure weisen darauf hin, dass die heutigen Pauschaltarife mit einem Mobility Pricing nicht vereinbar sind (GLP, economiesuisse, Auto-Schweiz) (vgl. Frage 2 Grundprinzipien).

Datenschutz

Die Herausforderung und die Wichtigkeit des Datenschutzes wird in 22 Stellungnahmen explizit erwähnt¹²⁵. Für CI Motards stellt Mobility Pricing in Bezug auf den Datenschutz einen inakzeptablen Eingriff in die Privatsphäre dar.

Transparenz

Im Zusammenhang mit einem möglichen Mobility Pricing System wird von 21 Anhörungsteilnehmern¹²⁶ darauf hingewiesen, dass die Kosten für den Nutzer transparent und damit planbar sein müssen oder generell, dass das System transparent ausgestaltet wird. Für den SGB besteht die Gefahr, dass gewisse öV-Kunden mit einem Tarifierungssystem, das örtlich, zeitlich und qualitativ differenzierte Preise vorsieht, schnell überfordert sein könnten. ACS, strasseschweiz und ParkingSwiss sind der Ansicht, dass die Sicherstellung einer ausreichenden Transparenz nicht gelingen wird und dass ein für die einzelnen Verkehrsteilnehmer kaum mehr nachvollziehbares Tarifierungssystem entsteht.

Verlagerungen MIV/öV

Mögliche, durch Mobility Pricing induzierte Veränderungen im Modal-Split werden in 29 Stellungnahmen¹²⁷ aufgegriffen. Während die einen eine Verlagerung vom öV auf die Strasse befürchten (17)¹²⁸ und/oder sich eine Modal-Split Veränderung zu Gunsten des öV sogar wünschen (SG, TI, UR, VD, SGB), weisen andere darauf hin, dass die Abstimmung zwischen Strasse und Schiene eine besondere Herausforderung darstellt, weil die Kapazitätsgrenzen bei beiden Modi bereits erreicht sind (AI, GR, OW, ZH, RZU). Die GLP weist darauf hin, dass der öV im Verhältnis zum MIV nicht teurer werden darf und umgekehrt. Für BL ist zur Vermeidung von unerwünschten Verlagerungseffekten entscheidend, dass auf den Aspekt der wahrgenommenen Kosten eingegangen wird.

Standortattraktivität

Mehrere Anhörungsteilnehmer stellen sich Fragen oder haben Befürchtungen bezüglich der Auswirkungen auf die Wirtschaft / Standortattraktivität. 14 Anhörungsteilnehmer erwähnen dies in einem schweizweiten Rahmen (ZG, BDP, FDP, economiesuisse, ASTAG, CCIG, CP, espace.mobilité, EV, HKBB, IG DHS, SRF, Post, Stadt Lausanne), 3 (ACS, strasseschweiz und ParkingSwiss) befürchten Nachteile für die Zentren, GE bezieht sich auf die lokalen Auswirkungen. Es gibt aber auch Anhörungsteilnehmer, die von positiven Auswirkungen auf die Wirtschaft ausgehen (NW, UR, SES).

Tourismus

Die Auswirkungen eines Mobility Pricing auf den Tourismus waren in 10 Stellungnahmen Thema (z.T. bei den Modellvarianten). AR, GR, SAB, hotelleriesuisse, STV und die Post fürchten, dass die Schweiz aufgrund von Mobility Pricing als Reiseziel an Attraktivität einbüßen könnte. Verschiedene Akteure fordern daher, dass in irgendeiner Form zwischen Tourismus- und Pendlerverkehr unterschieden werden soll (AR, GL, GR, SH, TI, ZH, Post).

¹²⁵ JU, NW, SO, ZG, BDP, EVP, GLP, SPS, SAB, SSV, economiesuisse, TCS, VöV, AG Berggebiete, asut, espace.mobilité, EV, FRC, IG DHS, swisscleantech, Post, SBB

¹²⁶ AR, BE, GL, LU, NW, SH, UR, VD, ZH, BPUK, KöV, SPS, economiesuisse, IGöV, espace.mobilité, IG DHS, SES, SVI, swisscleantech, Post, RZU

¹²⁷ Vgl. Fussnote 128 plus AI, BL, GR, OW, SG, TI, UR, VD, ZH, GLP, SGB, RZU

¹²⁸ BE, BS, FR, GR, NE, SG, TI, ZG, BDP, EVP, GPS, SPS, SSV, LITRA, SES, Post, SBB

Ausweichverkehr

8 Anhörungsteilnehmer¹²⁹ sehen möglichen Ausweichverkehr als Herausforderung. Da Ausweichverkehr u.a. auch von der Wahl der Modellvariante abhängig ist, wurde diese Problematik von den Anhörungsteilnehmern auch bei der Frage zu den Stärken und Schwächen der Modellvarianten angesprochen (vgl. Frage 7).

Frage 9 Wie stehen Sie zur Idee von Mobility Pricing-Pilotprojekten?

53 Stellungnahmen¹³⁰ enthalten allgemein positive Voten zu Mobility Pricing-Pilotprojekten. Nach Ansicht dieser Anhörungsteilnehmer stellen Pilotprojekte einen ersten Schritt dar. 18 Anhörungsteilnehmer sprechen sich eher kritisch¹³¹ gegenüber Pilotprojekten aus oder lehnen diese vollständig¹³² ab. Die restlichen 19 Stellungnahmen¹³³ enthalten entweder positive und negative Argumente oder geben keine Antwort auf die gestellte Frage.

Von insgesamt 22 Anhörungsteilnehmern¹³⁴ ist das Argument eingebracht worden, wonach Pilotprojekte wichtig seien, um die Akzeptanz in der Bevölkerung zu stärken sowie bestehende Vorurteile und Ängste abzubauen. 16 Anhörungsteilnehmer¹³⁵ sind der Meinung, dass Pilotprojekte dabei helfen, Erfahrungen für eine Weiterentwicklung von Mobility Pricing zu sammeln und so die technische Machbarkeit abzuklären. Eine weitere Gruppe von 13 Anhörungsteilnehmern¹³⁶ betrachtet Pilotprojekte als praktisches Instrument, um die spezifischen Auswirkungen von Mobility Pricing zu evaluieren sowie den konkreten Nutzen eines solchen Systems aufzuzeigen. Zwei Anhörungsteilnehmer sehen Pilotprojekte auch als Mittel, um die Komplexität der Einführung von Mobility Pricing zu reduzieren (economiesuisse) oder die geforderte Transparenz zu schaffen (AI).

13 Anhörungsteilnehmer¹³⁷ sprechen sich dafür aus, den Einsatz von Pilotprojekten auf besonders belastete, grössere Agglomerationen zu konzentrieren. Dadurch soll ein repräsentatives Bild von Mobility Pricing erstellt werden. GE, TI und ZG, die Stadt Rapperswil-Jona SG sowie der Grossraum Bern könnten sich vorstellen, auf ihrem jeweiligen Stadt-/Kantonsgebiet ein Pilotprojekt durchzuführen. AG, GR und TG präferieren spezifische Modelle für Pilotprojekte: Die drei Kantone möchten gerne eines der beiden Zone-Netz-Zone-Modelle getestet sehen, da sie sich von diesen Modellen den grössten Nutzen erhoffen.

Für AR, GL, NW, SZ, TG und ZH sowie FDP sollen Pilotprojekte den öV und den MIV gleichermassen umfassen. NW sowie BPUK, KöV, economiesuisse, CFS und VAP wünschen sich eine modulare Umsetzung von Pilotprojekten. Die Pilotprojekte sollen so ausgestaltet sein, dass sie weiterentwickelt und später leicht in ein Gesamtsystem eingefügt werden können. Für RZU sind Pilotprojekte dagegen nur im Anschluss an einen Grundsatzentscheid zur Einführung von Mobility Pricing sinnvoll. Nach der Meinung von 9 Anhörungsteilnehmern¹³⁸ soll der Bund den Lead bei den Pilotprojekten übernehmen und möglichst bald auch die notwendigen gesetzlichen Grundlagen für deren Durchführung schaffen. BPUK, KöV und Post verlangen zudem, dass der Bund sich auch finanziell an Pilotprojekten beteiligt und dadurch Anreize für eine Teilnahme schafft.

¹²⁹ AR, BL, SPS, Gemeindeverband, espace.mobilité, IG DHS, SES, RWU

¹³⁰ AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, LU, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, BPUK, KöV, BDP, EVP, FDP, GLP, GPS, SPS, Gemeindeverband, SSV, economiesuisse, Travail.Suisse, CFS, IGöV, Pro Velo, VAP, VCS, VöV, asut, espace.mobilité, FRC, IG DHS, SVI, swisscleantech, UFS, USIC, WWF, Post, RWU, RZU, SBB, Stadt Lausanne

¹³¹ JU, SAB, SBV, AG Berggebiete, EV, SEV

¹³² SVP, SGV, ACS, ASTAG, CI Motards, strasseschweiz, TCS, Auto-Schweiz, CP, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS

¹³³ BL, NE, NW, VS, CVP, bauenschweiz, hotelleriesuisse, SGB, STV, LITRA, Pro Bahn, CCIG, CerclAir, FER, HKBB, SES, SRF, VTL, Mobility Carsharing

¹³⁴ AI, AR, BE, BS, FR, LU, SG, SH, SZ, ZH, BPUK, KöV, Gemeindeverband, SSV, SGB, Travail.Suisse, IGöV, Pro Velo, VCS, SEV, SVI, WWF

¹³⁵ AR, NW, SG, SH, SZ, UR, ZH, BPUK, KöV, VöV, asut, espace.mobilité, IG DHS, UFS, USIC, Stadt Lausanne

¹³⁶ AI, BE, BS, SO, TG, TI, Gemeindeverband, SSV, Pro Velo, VCS, SES, SVI, WWF

¹³⁷ AG, AR, TG, BPUK, KöV, SGB, IGöV, Pro Velo, VCS, SES, UFS, WWF, RWU

¹³⁸ AR, BE, GL, OW, ZH, BPUK, KöV, FDP, SSV

Für AR, SH und TG dürfen Pilotprojekte keinesfalls dazu führen, dass der Zugang zum öV erschwert wird. Dieser soll weiterhin attraktiv bleiben. Sieben Anhörungsteilnehmer betonen, wie wichtig es sei, die negativen Auswirkungen, wie etwa Wettbewerbsverzerrungen (espace.mobilité, IG DHS) oder Ausweichverkehre (BS, SO, SSV, SGB), sowie die Frage der Kompensation (NW) bei räumlich beschränkten Pilotprojekten angemessen zu berücksichtigen. Aus diesem Grund ist es für vier Anhörungsteilnehmer¹³⁹ zentral, dass die Dauer der Pilotprojekte zeitlich beschränkt wird. Für BL, JU, SAB und AG Berggebiete ist die Meinungsabfrage zu Mobility Pricing-Pilotprojekten stark verfrüht. Zuerst müssen noch grundlegende Fragen geklärt werden.

Die Gegner von Mobility Pricing¹⁴⁰ sehen Pilotprojekte als eine Einführung von Mobility Pricing durch die Hintertür. Für SVP und CP müssen Pilotprojekte zwingend dem Volk vorgelegt werden. Gemeindeverband, TCS sowie drei weitere Anhörungsteilnehmer¹⁴¹ weisen auf den finanziellen Aufwand hin, den Pilotversuche zwangsläufig verursachen. Der Aufbau von kostspieliger Infrastruktur soll möglichst verhindert werden.

Frage 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?

51 Anhörungsteilnehmer sprechen sich teilweise¹⁴² oder vollständig¹⁴³ gegen die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe, zusätzlich zu den bestehenden Abgaben sowie deren anschließenden pauschalen Rückerstattung, aus. Eine solche Lenkungsabgabe würde verschiedene Nachteile, wie etwa zusätzlicher administrativer Aufwand, Verteuerung der Mobilität oder Untergrabung des Verursacherprinzips, mit sich bringen. 9 Stellungnahmen¹⁴⁴ enthalten positive Voten für die Einführung einer Lenkungsabgabe. Die restlichen 30 Anhörungsteilnehmer teilen sich in jene auf, deren Antworten zur Frage 10 sowohl positive als auch negative Elemente enthalten¹⁴⁵ und jene, die keine Antwort auf die gestellte Frage gaben¹⁴⁶.

Als wichtigster Kritikpunkt wurde von 10 Anhörungsteilnehmern¹⁴⁷ der zusätzlich entstehende Aufwand genannt, der nicht im Verhältnis zum Nutzen stehen würde. 8 Anhörungsteilnehmer¹⁴⁸ waren der Ansicht, dass das pay-as-you-use-Prinzip / der Grundsatz der fahrleistungsabhängigen Abgabe durch die Einführung einer Lenkungsabgabe mit anschließender Rückerstattung untergraben wird. Nach Ansicht von 7 Anhörungsteilnehmern¹⁴⁹ vergrössert eine Lenkungsabgabe auch die Komplexität des Finanzierungssystems. Gemäss AR und SH sowie economiesuisse und USIC wird durch eine solche Abgabe die Transparenz des gesamten Systems verringert, was wiederum dem Ziel der Stärkung der Kostenwahrheit widerspricht.

¹³⁹ BS, SSV, espace.mobilité, IG DHS

¹⁴⁰ SVP, SGV, ACS, ASTAG, CI Motards, strasseschweiz, TCS, Auto-Schweiz, CP, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS

¹⁴¹ SBV, IGöV, SEV

¹⁴² LU, OW, VD, ZG, VöV, HKBB, USIC, Post, SBB

¹⁴³ AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, JU, SH, SO, SZ, TG, UR, ZH, BDP, EVP, FDP, Gemeindeverband, SAB, SSV, economiesuisse, SBV, SGV, ACS, ASTAG, CFS, CI Motards, Pro Bahn, strasseschweiz, TCS, VAP, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, CP, espace.mobilité, EV, IG DHS, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS, RZU

¹⁴⁴ BE, TI, VS, GLP, SPS, Travail.Suisse, SVI, swisscleantech, RWU

¹⁴⁵ NW, asut

¹⁴⁶ GE, NE, SG, BPUK, KöV, CVP, GLP, SVP, bauenschweiz, hotelleriesuisse, SGB, STV, IGöV, LITRA, Pro Velo, VCS, CCIG, CerclAir, FER, FRC, SES, SEV, SRF, UFS, VTL, WWF, Mobility Carsharing, Stadt Lausanne

¹⁴⁷ AG, AI, BS, GR, LU, UR, ZG, SSV, espace.mobilité, IG DHS

¹⁴⁸ FR, OW, BDP, economiesuisse, SBV, VöV, Post, SBB

¹⁴⁹ AR, SH, UR, Gemeindeverband, VöV, USIC, RZU

12 Anhörungsteilnehmer¹⁵⁰ sind der Ansicht, dass die zusätzlich generierten Mittel gezielt für den Ausbau und Unterhalt eingesetzt werden sollten. Diese Einnahmen sollen somit ausschliesslich für den Mobilitätsbereich verwendet und nicht zweckentfremdet werden. Von weiteren 12 Anhörungsteilnehmern¹⁵¹ wird das Argument eingebracht, wonach eine solche Lenkungsabgabe die Mobilität weiter verteuert. Eine Mehrbelastung der Verkehrsteilnehmer soll verhindert werden. Die Einführung einer Lenkungsabgabe mit anschliessender Rückerstattung widerspricht nach Ansicht von GLP, espace.mobilité, IG DHS und SVI zudem dem Diskriminierungsverbot. Ein solches System stellt eine unfaire Benachteiligung von Ausländern dar.

SGV, ACS, ASTAG, strasseschweiz, Auto-Schweiz, ParkingSwiss und VFAS weisen bei der Frage 10 nochmals darauf hin, dass sie alle Arten von Lenkungs- und Zwangsabgaben ablehnen. AR, BS und SH sind der Meinung, dass die Einführung einer Lenkungsabgabe der Akzeptanz von Mobility Pricing allgemein schaden würde. Für NE, GPS, SEV und WWF fehlt eine ganzheitliche Betrachtung. Eine Entscheidung kann darum erst gefällt werden, wenn die nötigen Präzisierungen vorgenommen worden sind. Für FR und SVI stellt die praktische Umsetzung eines Lenkungsabgabe-Systems eine Herausforderung dar. SPS, SGB und SES sind der Ansicht, dass ein solches System mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) abgestimmt sein sollte. Swis cleantech befürwortet eine Kombination aus finanzierungs- und lenkungswirksamen Komponenten.

Eine Lenkungsabgabe mit anschliessender Rückerstattung stellt laut 6 Anhörungsteilnehmern¹⁵² eine unbegründete Umverteilung von Finanzmitteln dar. Für SZ, VD und ZG, asut und Post würde die Rückerstattung der Lenkungsabgabe über eine Reduktion der Krankenkassenprämien zu einer Vermischung von Mobilitätsabgaben mit sachfremden Themen, in diesem Fall dem Gesundheitssektor, führen. Um solche Verzerrungen zu verhindern braucht es eine Kompensation innerhalb des Systems. Ansonsten wird die Politik gemäss Pro Bahn davon entledigt, dringende Probleme der Kostenexplosion im Gesundheitswesen anzugehen.

Für Travail.Suisse wäre die Einführung einer Lenkungsabgabe mit pauschaler Rückerstattung eine gute Möglichkeit zur Unterstützung der unteren Einkommensschichten. Demgegenüber argumentiert CP, dass ein solches System zu einer Ungleichbehandlung verschiedener Bevölkerungsschichten führt, nämlich denjenigen, die im Stadtzentrum wohnen und arbeiten, gegenüber denjenigen, die in der Peripherie leben, aber zur Arbeit in die Stadt pendeln müssen.

Frage 11 Weitere Bemerkungen?

Kritik am Zeitpunkt der Anhörung / Abstimmung mit anderen Vorlagen

Für 10 Anhörungsteilnehmer¹⁵³ ist der Zeitpunkt der Anhörung und einer Diskussion über Mobility Pricing aufgrund derzeit noch laufender weiterer Diskussionen / Vorlagen im Verkehrsbereich (bspw. NAF, Milchkuh-Initiative) ungeeignet. Die SES kritisiert nicht direkt den Zeitpunkt der Anhörung, ist jedoch auch der Meinung, dass die Diskussion zu Mobility Pricing mit dem NAF und zusätzlich mit der Vorlage «Klima- und Energielenkungssystem» koordiniert werden müsste. Eine Abstimmung mit letzterer fordert auch BE.

Kostendeckungsgrad / Quersubventionierungen

In 19 Stellungnahmen¹⁵⁴ wurde in verschiedener Art und Weise auch auf Fragen der Kostendeckungsgrade von MIV und öV eingegangen. Einige Anhörungsteilnehmer weisen auf den tiefen Kostendeckungsgrad des öV (SG, economiesuisse, CFS, VAP, Stadt Lausanne) resp. den hohen Deckungsgrad der Strasse (CI Motards, TCS) hin, was meist mit der Forderung einer Angleichung der Deckungsgrade einhergeht. 5 Anhörungsteilnehmer (LU, ACS, strasseschweiz, TCS, ParkingSwiss)

¹⁵⁰ BE, JU, SH, SO, SZ, SAB, SGB, Pro Bahn, AG Berggebiete, SWISSCOFEL, USIC, RWU

¹⁵¹ AR, GL, JU, SO, SAB, ACS, CI Motards, strasseschweiz, TCS, AG Berggebiete, Auto-Schweiz, ParkingSwiss

¹⁵² SH, ACS, ASTAG, strasseschweiz, Auto-Schweiz, ParkingSwiss

¹⁵³ NE, VS, FDP, SGB, ASTAG, Pro Velo, TCS, VCS, CP, WWF

¹⁵⁴ LU, SG, ZG, BPUK, KöV, GLP, economiesuisse, ACS CFS, CI Motards, strasseschweiz, TCS, VAP, espace.mobilité, HKBB, IG DHS, ParkingSwiss, SEV, Stadt Lausanne

verlangen eine Klärung darüber, welcher Kostendeckungsgrad von welchem Verkehrsträger erwartet wird. BPUK, KöV und HKBB erachten Mobility Pricing als Möglichkeit, dass in demokratisch legitimierten Prozessen (allenfalls in einem zweiten Schritt [HKBB]) entschieden wird, ob und wie der öV auch in Zukunft finanziell unterstützt wird. Aus Sicht von SGB, IGöV, VCS und SEV ist der öV ein «Service Public», der auch weiterhin mit Steuergeldern unterstützt werden soll. JU, SAB und AG Berggebiete wünschen sich, dass Quersubventionierungen zwischen den Verkehrsträgern in Zukunft vermieden werden.

Weiteres Vorgehen und Einbezug der Interessengruppen

Eine Gruppe von 9 Anhörungsteilnehmern¹⁵⁵ kritisiert, dass das weitere Vorgehen unklar ist, resp. weitgehend offen bleibt. Die GLP wünscht sich, dass zeitnah erste Schritte in einem Zeitplan festgehalten und ausgeführt werden. Für ZG muss der Einführungszeitpunkt vor 2030 liegen und mit Projektarbeiten und Tests soll rasch begonnen werden. NW und SVI weisen darauf hin, dass es für die Akzeptanz in der Bevölkerung und der Wirtschaft wichtig ist, Endzustand und Realisierungszeitpunkt zu definieren, damit Anpassungsprozesse erfolgen können. Für die SVI sind neben dem Aspekt des absoluten Preises insbesondere auch die Verlässlichkeit und die Vorhersehbarkeit des Preises für die Wirtschaft von zentraler Bedeutung.

Für eine künftige Vertiefung / Umsetzung des Themas Mobility Pricing wünschen sich 10 Anhörungsteilnehmer¹⁵⁶ einen Einbezug der verschiedenen Akteure (bspw. Kantone und Gemeinden, aber auch der Wirtschaft). Reine Anhörungsverfahren dürften dabei angesichts der Komplexität des Unterfangens nicht ausreichend sein (espace.mobilité, IG DHS). Die Post wünscht sich ebenfalls eine Einbindung in die weiteren Arbeiten.

Quantitative Aussagen

Es wird von 12 Anhörungsteilnehmern¹⁵⁷ bedauert, dass auf Modellrechnungen und Quantifizierungen verzichtet wurde.

Weitere Massnahmen

Die Stellungnahmen zeigen deutlich, dass die Anhörungsteilnehmer Mobility Pricing nicht als einzige Massnahme sehen resp. andere Massnahmen als zielführender erachten, um die anstehenden Verkehrsprobleme zu lösen. VD weist bspw. darauf hin, dass Mobility Pricing alleine nicht genügend Lenkungswirkung entfaltet, es brauche zusätzliche Massnahmen im Verbund mit der Raumplanung und der Energiestrategie 2050.

a. Flankierende Massnahmen

Auf die flankierenden Massnahmen (wie bspw. flexible Schul- und Arbeitszeiten) wurde in insgesamt 53 Stellungnahmen¹⁵⁸ in irgendeiner Form hingewiesen. Die einen sehen diese Massnahmen eher als eigenständige mögliche Massnahmen zur Lösung der Verkehrsprobleme (bspw. TCS), andere eher als Begleitmassnahmen, welche auch bereits vor einer Einführung von Mobility Pricing eingeführt resp. gefördert werden können oder sollten (bspw. NW). Eine weitere Gruppe fordert zumindest eine genauere Abklärung. Insbesondere die folgenden Massnahmen wurden von den Anhörungsteilnehmern erwähnt:

- **Home Office/Telearbeit (23)**¹⁵⁹
- **Flexible Arbeitszeitmodelle (49)**¹⁶⁰

¹⁵⁵ AR, BE, LU, SO, UR, ZG, ZH, SVI, USIC

¹⁵⁶ BE, BL, SO, UR, ZG, ZH, CFS, VAP, espace.mobilité, IG DHS

¹⁵⁷ AG, AR, BL, FR, TG, TI, VS, ZG, ZH, GPS, SSV, ASTAG

¹⁵⁸ AR, BE, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH, BPUK, KöV, CVP, EVP, FDP, SPS, Gemeindeverband, SAB, SSV, economiesuisse, SGB, STV, Travail.Suisse, IGöV, LITRA, Pro Bahn, Pro Velo, TCS, VCS, VöV, AG Berggebiete, asut, espace.mobilité, EV, FRC, IG DHS, SES, SRF, swisscleantech, SWISSCOFEL, WWF, Post, RWU, RZU, SBB, Stadt Lausanne

¹⁵⁹ FR, JU, NW, SZ, VD, VS, ZG, EVP, SPS, Gemeindeverband, SAB, SSV, SGB, Travail.Suisse, Pro Bahn, Pro Velo, TCS, VCS, AG Berggebiete, FRC, SES, swisscleantech, WWF

- **Anpassung der Unterrichtszeiten (27)**¹⁶¹ (im Fokus Berufs-, Hoch- und Fachhochschulen sowie Gymnasien)
- **Anpassung Öffnungszeiten (8)**¹⁶² (Läden, Kindertagesstätten, usw.)
- **Förderung von Fahrgemeinschaften (11)**¹⁶³ (allgemeine Förderung oder bspw. über «Car-pool-Lanes» / Pool & Ride-Parkplätze)

b. Raumplanung

Eine weitere Massnahme, die in insgesamt 25 Stellungnahmen¹⁶⁴ in irgendeiner Form genannt wurde, ist die Raumplanung. Durch diese Massnahme soll insbesondere erreicht werden, dass die Wohn- und Arbeitsplätze in Zukunft näher beieinander liegen. 8 Anhörungsteilnehmer¹⁶⁵ wünschen sich explizit vermehrt eine Ansiedlung von Arbeitsplätzen in dezentralen Gebieten resp. eine dezentrale Besiedlung (JU, SAB, AG Berggebiete).

c. Lockerung der Einschränkungen im Güterverkehr

Eine Lockerung des Nachtfahrverbots wäre für 5 Anhörungsteilnehmer (SGV, ASTAG, CFS, VAP, SWISSCOFEL) ein geeigneter Beitrag zur Brechung von Verkehrsspitzen. Espace.mobilité, IG DHS und SRF sehen dies ähnlich, sprechen jedoch allgemeiner von einer Flexibilisierung der «Transport- und Anlieferungszeiten». Eine Verkürzung der Sperrzeiten der Zentrumsbelieferung wünscht sich auch das CFS.

d. Ausbau Strasseninfrastruktur

Diese Massnahme wird insbesondere von 11 Anhörungsteilnehmern¹⁶⁶ gefordert, die einem Mobility Pricing kritisch oder ablehnend gegenüberstehen. Es gibt aber auch unter jenen Anhörungsteilnehmern, die einem Mobility Pricing positiv oder zumindest nicht komplett ablehnend gegenüberstehen, 10 Vertreter¹⁶⁷, die sich einen (punktuellen) Ausbau der Strasseninfrastruktur wünschen.

e. Ausbau öffentlicher Verkehr

Einen Ausbau und/oder eine Attraktivitätssteigerung des öV wünschen sich 17 Anhörungsteilnehmer¹⁶⁸. Darunter auch ein Teil jener, die sich auch für einen Ausbau der Strasseninfrastruktur aussprechen (SZ, VD, CVP, FDP, TCS, VAP CCIG, EV, RZU).

f. Förderung Langsamverkehr

Die Förderung des Langsamverkehrs wird in den Stellungnahmen ebenfalls mehrfach (12)¹⁶⁹ erwähnt und als mögliche Lösung des Verkehrsproblems postuliert.

¹⁶⁰ AR, BE, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH, BPUK, KöV, EVP, SPS, Gemeindeverband, SAB, SSV, economiesuisse, SGB, STV, Travail.Suisse, IGöV, LITRA, Pro Bahn, Pro Velo, TCS, VCS, VöV, AG Berggebiete, asut, espace.mobilité, EV, FRC, IG DHS, SES, SRF, swisscleantech, SWISSCOFEL, WWF, Post, RZU, SBB, Stadt Lausanne

¹⁶¹ AR, BE, FR, GL, SH, SZ, TG, VD, ZH, BPUK, KöV, EVP, SPS, SSV, economiesuisse, STV, IGöV, LITRA, Pro Bahn, VöV, EV, SES, SRF, swisscleantech, Post, RZU, Stadt Lausanne

¹⁶² GR, OW, ZG, ZH, SSV, espace.mobilité, IG DHS, SRF

¹⁶³ NE, OW, TI, VD, ZH, CVP, Pro Velo, VCS, WWF, Post, RWU

¹⁶⁴ NW, OW, SZ, VS, ZG, CVP, EVP, GPS, Gemeindeverband, SAB, SSV, SGB, STV, Travail.Suisse, IGöV, Pro Bahn, Pro Velo, VAP, VCS, FRC, SES, SEV, swisscleantech, WWF, Stadt Lausanne

¹⁶⁵ AI, VS, CVP, EVP, Gemeindeverband, Travail.Suisse, Pro Bahn, VAP

¹⁶⁶ SGV, ACS, ASTAG, strasseschweiz, TCS, Auto-Schweiz, CCIG, CP, ParkingSwiss, SWISSCOFEL, VFAS

¹⁶⁷ SZ, VD, CVP, FDP, bauenschweiz, VAP, EV, SRF, RZU, Stadt Lausanne

¹⁶⁸ JU, SZ, VD, CVP, FDP, SPS, SAB, SGB, IGöV, TCS, VAP, AG Berggebiete, CCIG, EV, FRC, SES, RZU

¹⁶⁹ BPUK, KöV, EVP, SSV, Pro Velo, TCS, VCS, FRC, SES, swisscleantech, WWF, Post

3. Anhang 1: Liste der eingegangenen Stellungnahmen

Kurztitel/Abkürzung	Organisation
<i>Kantone</i>	
AG	Kanton Aargau
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
BE	Kanton Bern
BL	Kanton Basel-Landschaft
BS	Kanton Basel-Stadt
FR	Canton de Fribourg
GE	Canton de Genève
GL	Kanton Glarus
GR	Kanton Graubünden
JU	Canton du Jura
LU	Kanton Luzern
NE	Canton de Neuchâtel
NW	Kanton Nidwalden
OW	Kanton Obwalden
SG	Kanton St. Gallen
SH	Kanton Schaffhausen
SO	Kanton Solothurn
SZ	Kanton Schwyz
TG	Kanton Thurgau
TI	Cantone Ticino
UR	Kanton Uri
VD	Canton de Vaud
VS	Canton du Valais
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich
<i>Konferenzen der Kantone</i>	
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
<i>In der Bundesversammlung vertretene Parteien</i>	
BDP	Bürgerlich-Demokratische Partei

Kurztitel/Abkürzung	Organisation
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei
EVP	Evangelische Volkspartei der Schweiz
FDP	FDP. Die Liberalen
GLP	Grünliberale Partei
GPS	Grüne Partei der Schweiz
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SVP	Schweizerische Volkspartei
<i>Dachverbände der Städte, Gemeinden und Berggebiete</i>	
Gemeindeverband	Schweizerischer Gemeindeverband
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SSV	Schweizerischer Städteverband
<i>Dachverbände der Wirtschaft</i>	
bauenschweiz	bauenschweiz (Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft)
economiesuisse	economiesuisse (Verband der Schweizer Unternehmen)
hotelleriesuisse	hotelleriesuisse (Schweizer Hotelier-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
sgv	Schweizerischer Gewerbeverband (Dachorganisation der Schweizer KMU)
STV	Schweizer Tourismus-Verband
Travail.Suisse	Travail.Suisse
<i>Verkehrsverbände</i>	
ACS	Automobil Club der Schweiz
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
CFS	Cargo Forum Schweiz
CI Motards	CI Motards
IGöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz (Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs)
Pro Velo	Pro Velo Schweiz (Nationaler Verband für die Interessen der Velofahrenden)
strasseschweiz	strasseschweiz (Verband des Strassenverkehrs)
TCS	Touring Club Schweiz

Kurztitel/Abkürzung	Organisation
VAP	VAP Cargorail
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
<i>Weitere Verbände, Vereine und Organisationen</i>	
AG Berggebiete	AG Berggebiete c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung
asut	Schweizerischer Verband der Telekommunikation
Auto-Schweiz	Auto-Schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure)
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
CerclAir	Schweizerische Gesellschaft der Lufthygiene-Fachleute
CP	Centre Patronal
espace.mobilité	espace.mobilité (Eine Interessengemeinschaft des Detailhandels)
EV	Erdöl-Vereinigung
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FRC	La Fédération Romande des Consommateurs
HKBB	Handelskammer beider Basel
IG DHS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz
ParkingSwiss	ParkingSwiss (Schweizer Berufs- und Fachverein des ruhenden Verkehrs)
SES	Schweizerische Energie-Stiftung
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
SRF	Swiss Retail Federation
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
swisscleantech	swisscleantech (Die Stimme der nachhaltigen und liberalen Wirtschaft)
SWISSCOFEL	SWISSCOFEL (Verband des Schweizerischen Früchte-, Gemüse- und Kartoffelhandels)
UFS	Umweltfreisinnige St. Gallen (Politische Partei)
USIC	Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen
VFAS	Verband Freier Autohandel Schweiz
VTL	Verband Thurgauer Landwirtschaft
WWF	WWF Schweiz
<i>Weitere</i>	
Mobility Carsharing	Mobility Carsharing
Post	Post CH AG
RWU	Regionalplanung Winterthur und Umgebung

Kurztitel/Abkürzung	Organisation
RZU	Regionalplanung Zürich und Umgebung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Lausanne	Municipalité de Lausanne

4. Anhang 2: Fragebogen zur Anhörung

ENTWURF Konzeptbericht Mobility Pricing – Fragebogen

1. **Wie beurteilen Sie die Zielsetzung der "verkehrsträgerübergreifenden Brechung von Verkehrsspitzen und der besseren und gleichmässigeren Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen" für Mobility Pricing?**
 - a. Ist dieses Ziel richtig gewählt (vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.1)?
 - b. Falls nicht, welches andere Ziel müsste mit Mobility Pricing verfolgt werden (vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.2)?
2. **Wie beurteilen Sie die sieben Grundprinzipien hinsichtlich Relevanz und Vollständigkeit für Mobility Pricing (vgl. Konzeptbericht Ziff. 3)?**
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)?
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)?
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)?
6. **Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:**
 - a. die Strasse?
 - b. die Schiene?
7. **Wo sehen Sie Stärken/Schwächen der für Sie zielführendsten Modellvariante (vgl. Frage 6) für Ihr Umfeld?**
8. **Wo sehen Sie Herausforderungen/Risiken für eine mögliche Einführung von Mobility Pricing? Worauf muss besonders geachtet werden?**
9. **Wie stehen Sie zur Idee von Mobility Pricing Pilotprojekten?**
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?**
11. **Weitere Bemerkungen?**