



CH-6061 Sarnen, Postfach 1562, Staatskanzlei

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation  
Bundesamt für Raumentwicklung  
3003 Bern

Mail:  
aemterkonsultation@astra.admin.ch

Referenz/Aktenzeichen:  
Unser Zeichen: cb

Sarnen, 9. September 2015

## Anhörung zum Konzeptbericht Mobility Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns mit Schreiben vom 27. Mai 2015 zur Anhörung zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing eingeladen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen. Der Regierungsrat schliesst sich grösstenteils der gemeinsamen Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie der Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) an. Ergänzungen zu den in der Stellungnahme der BPUK/KÖV genannten Punkten legt der Regierungsrat anhand Ihres Fragebogens dar.

## Beantwortung des Fragekatalogs

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?

In Anbetracht der ausgewiesenen und sich laufend verschärfenden Problematik einerseits und der sehr zeitintensiven Vorbereitungs- und Umsetzungsarbeiten andererseits ist das Mobility Pricing eine vordringliche verkehrspolitische Aufgabe. Das (durchaus moderate Zwischen-) Ziel ist richtig gewählt und die Lancierung der politischen Debatte auf allen staatlichen Ebenen ist sinnvoll und notwendig.

Die Haltung des Regierungsrats ist grundsätzlich konform mit der Zielsetzung in Ihrem Entwurf des Konzeptberichts. Eine zunehmende Überlastung von Strassen und Schiene in der Schweiz führt zu Staus, überfüllten Zügen und steigenden Kosten. Diese negativen Auswirkungen treten vor allem während der Verkehrsspitzen in den frühen Morgenstunden und am Feierabend auf. Es

ist daher sinnvoll, direkt Einfluss auf die Verkehrsspitzen zu nehmen. Mobility Pricing kann mit seinem Prinzip „Pay as you use“ helfen, Kapazitäten gleichmässiger zu nutzen. Die Massnahmen des Mobility Pricing sind gleichermaßen auf Strasse und Schiene anzuwenden, da es sonst nur zu einer Verschiebung der Auslastung und zu Engpässen an anderen Stellen kommt.

Verkehrsspitzen lassen sich nicht allein durch preisliche Abstufungen brechen. Viele Pendelnde in der Schweiz haben ein enges Zeitfenster, welches sie schwer beeinflussen bzw. verschieben können. Nur durch flexible Angebote der Arbeitgebenden und bspw. von Kindertagesstätten sowie der Förderung von Fahrgemeinschaften und Nähe vom Wohnraum zum Arbeitsplatz wird den Nutzenden die Möglichkeit zum Gebrauch der Verkehrsinfrastrukturen auch zu anderen Zeiten gegeben. Das Ziel des Mobility Pricing lässt sich somit nur dann erreichen, wenn flankierenden Massnahmen der Wirtschaft und der Arbeitgeber gleichzeitig eingeführt werden und diesen ein entsprechend hoher Stellenwert eingeräumt wird (vgl. hierzu auch die Beantwortung der Frage 11).

In Bezug auf die Zielwahl ist anzumerken, dass das gesetzte Ziel eigentlich zu kurz greift. Weil die externen Kosten, d.h. Kosten für welche nicht die Verursachenden der Verkehrsaktivität aufkommen, nicht umfassend in den Preis einfließen, ist die Mobilität in der Schweiz grundsätzlich zu günstig. Das Prinzip des Mobility Pricing sieht insgesamt keine Erhöhung der Kosten für den Verkehrsteilnehmenden vor. Um jedoch nachhaltig eine Veränderung im Denken und Bewusstsein der Nutzenden und z.B. einen Umstieg auf das Fahrrad zu erreichen, sollte es zu einer generellen Erhöhung der Kosten kommen. Diesem Aspekt wird zu wenig Bedeutung beigemessen.

- b. Falls nicht, welches andere Ziel müsste mit Mobility Pricing verfolgt werden?  
(Vgl. Antwort zu Frage 1 a)

**2. Wie beurteilen Sie die sieben Grundprinzipien hinsichtlich Relevanz und Vollständigkeit für Mobility Pricing?**

Das Grundprinzip Verteilungswirkung/Sozialpolitische Ausgestaltung besagt, dass Mobility Pricing tariflich so ausgestaltet sein sollte, dass Mobilität weiterhin für alle Nutzenden erschwinglich bleibt. Diesen Ansatz unterstützt der Regierungsrat. Damit die beabsichtigte Lenkungswirkung eintritt, müssen Tarife zu Zeiten starker Kapazitätsprobleme jedoch so ausgestaltet sein, dass Erhöhungen für den Nutzenden deutlich zu spüren sind. Nur so kann eine Brechung der Verkehrsspitzen erreicht werden.

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

- a. Die Strasse

Die Vollständigkeit wird als gegeben und sehr umfangreich beurteilt. Der grösste Umstellungseffekt dürfte beim privaten Freizeitverkehr zu erwarten sein. Denn dort bestehen tendenziell die wenigsten Abhängigkeiten, respektive die grössten Entscheidungsmöglichkeiten für den einzelnen Verkehrsteilnehmenden.

- b. Die Schiene

Die Vollständigkeit wird als gegeben und sehr umfangreich beurteilt.

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

- a. Die Strasse

Der Entwicklungspfad legt durch seine Steigerung von einfachen zu komplexen Modellvarianten eine gute Möglichkeit dar, um verschiedene Modellvarianten detailliert beurteilen zu können. Er ist für den Regierungsrat nachvollziehbar.

- b. Die Schiene

Der Entwicklungspfad legt durch seine Steigerung von einfachen zu komplexen Modellvarianten eine gute Möglichkeit dar, um verschiedene Modellvarianten detailliert beurteilen zu können. Er ist für den Regierungsrat nachvollziehbar.

**5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:**

a. Die Strasse

Massgebend für die Beurteilung der Varianten sind die Einschätzungen bezüglich Wirksamkeit, unerwünschter Verkehrsverlagerungen, bezüglich der Akzeptanz und bezüglich der Umsetzungszeit. Unter diesen Gesichtspunkten ist eine Beschränkung auf das Nationalstrassennetz falsch. Der Fokus ist mindestens auf eine der Zonenvarianten zu legen. Zudem sind im Modell die Varianten nachvollziehbar, in der Praxis erscheinen sie aber für die Verkehrsteilnehmenden als wenig verständlich und schwierig umsetzbar. Damit dürfte das Ziel des Lenkungseffekts kaum erreicht werden. In der Regel bewähren sich einfache und allgemein verständliche Massnahmen, die bezüglich Einhaltung auch einfach überprüft werden können.

b. Die Schiene

Massgebend für die Beurteilung der Varianten sind die Einschätzungen bezüglich Wirksamkeit, der Akzeptanz und der Umsetzungszeit. Eine Beschränkung auf die Modellvariante öV-Linie ist zu kurz gegriffen. Der Aufwand dürfte sich selbst für das Ziel, Erfahrungen zu sammeln, nicht rechtfertigen. Der Fokus ist mindestens auf die Zonenvarianten zu legen.

**6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:**

a. Die Strasse

Zielführendste Variante ist aus Sicht des Regierungsrats die Variante Zone-Netz-Zone B. Sie verspricht unter Berücksichtigung der Kosten ein Wirkungsoptimum. Die reinen Netzvarianten (A und B) gehen am eigentlichen Ziel des Mobility Pricing vorbei. Sie sind zwar gerechter als die pauschale Autobahnvignette aber die Gefahr des Ausweichens auf das untergeordnete Netz erachtet der Regierungsrat als zu gross.

b. Die Schiene

Zielführendste Variante ist aus Sicht des Regierungsrats die Variante öV-Zone. Sie verspricht unter Berücksichtigung der Kosten ein Wirkungsoptimum.

**7. Wo sehen Sie Stärken und Schwächen der für Sie zielführendsten Modellvariante für ihr Umfeld?**

Die im Konzept beschriebenen Stärken und Schwächen stimmen mit unserer Einschätzung überein. Werden für jede Variante die Stärken den Schwächen gegenüber gestellt, so sind aus Sicht des Regierungsrats die Varianten Zone-Netz-Zone B (Strasse) sowie öV-Zone (Schiene) die sinnvollsten Varianten. Beim MIV wie beim öV bieten sie am ehesten Gewähr für eine hohe Wirksamkeit und – beim MIV – für ein Ausbleiben von Ausweichverkehr auf das nachgeordnete Netz. Die Chancen für die erforderliche Akzeptanz beurteilt der Regierungsrat als vergleichsweise gut. Die längere Entwicklungszeit als bei den minimalen Varianten ist in Kauf zu nehmen. Die (kürzere) Entwicklungs- und Umsetzungszeit gegenüber der („perfekten“) Gebietsvariante könnte der entscheidende Vorteil der bevorzugten Variante Zone-Netz-Zone B sein.

Die Verkehrsspitzen auf dem Gebiet des Kantons Obwalden erreichen nicht die Ausprägung, wie sie in den Agglomerationen anzutreffen sind. Gleichwohl ist der Kanton Obwalden an der raschen Entwicklung und Umsetzung des Instrumentariums Mobility Pricing interessiert.

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

Angesichts der Umfrageergebnisse bei Verkehrsteilnehmenden sieht der Regierungsrat die grösste Herausforderung darin, die Gesellschaft (Stakeholder und Stimmbürger/innen) davon zu überzeugen, dass die Etablierung von Mobility Pricing sowohl sinnvoll wie auch notwendig ist. Akzeptanz ist nur zu erreichen, wenn die Nutzenden einen klaren Vorteil im Mobility Pricing sehen und ein grosser Problemdruck herrscht. Dies erfordert von Anfang an gezielte und transparente Informationsarbeit sowie ein einfaches und schrittweises Vorgehen. Die Debatten sind deshalb umgehend einzuleiten.

Das jetzige System ist von seinem Aufbau her sehr einfach gestaltet. Als Herausforderung sieht der Regierungsrat den finanziellen, personellen, technischen und organisatorischen Aufwand den eine Einführung eines Mobility Pricing mit sich bringt. Das System muss verständlich handhabbar, transparent und einheitlich aufgebaut sein.

Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Nettoeinnahmen des Mobility Pricing Systems mindestens die wegfallenden Einnahmen der bisherigen Instrumente zur Verkehrsfinanzierung decken. Es ist zwingend darauf zu achten, dass bei einer Umsetzung des Mobility Pricing auch für die Kantone keine Mindereinnahmen resultieren, wenn die bisherigen Einnahmequellen – wie insbesondere Motorfahrzeugsteuer und Mineralölsteuer – wegfallen. Die entsprechenden Mindereinnahmen müssen kompensiert werden.

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

Die Diskussion um Pilotregionen besteht schon seit vielen Jahren. Die Dringlichkeit einer Steuerung des Verkehrs über den Preis ist seit längerer Zeit gegeben und in Fachkreisen anerkannt. Mobility Pricing war für die Politik der kantonalen und kommunalen Ebenen aber offenbar ein zu heisses Eisen. Umso wichtiger ist es, dass der Bund nun endlich das Instrumentarium rasch schrittweise für den Einsatz in der ganzen Schweiz bereitstellt.

#### **10. Der Konzeptbericht sieht vor, dass im Gegenzug zur Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe bestehende Abgaben (schrittweise) ersetzt werden (Kompensation). Denkbar wäre auch, zusätzlich zu den bestehenden Abgaben eine fahrleistungsabhängige Abgabe einzuführen und deren Einnahme im Sinne einer Lenkungsabgabe (pauschale Rückerstattung z.B. via eine Vergünstigung bei den Krankenkassenprämien) zurückzuerstatten. Wie stehen Sie zu dieser Idee?**

Gemäss Kapitel 3 des Berichts (S. 12) liesse sich eine pauschale Rückerstattung schlecht mit dem Grundprinzip «pay as you use» vereinbaren. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass eine pauschale Rückerstattung derzeit politisch chancenlos wäre.

#### **11. Bemerkungen?**

Vergessen werden darf nicht, dass flankierende Massnahmen notwendig sind, um eine Lenkung überhaupt erzielen zu können. Eine optimale Wirkung kann nur durch gleichzeitige **Push- und Pull-Massnahmen** bewirkt werden: Hierbei wird die hohe Akzeptanz der Pull-Massnahmen mit der guten Wirksamkeit der Push-Massnahmen kombiniert. Pull-Massnahmen sind auch deshalb sehr wichtig, weil sie denen, die durch Push-Massnahmen, bspw. dem Mobility Pricing, betroffen sind, eine Möglichkeit geben sich anders zu verhalten: Beispiele sind die Förderung des Veloverkehrs, autoarmes Wohnen und Arbeiten (Mobilitätsmanagement) usw.

#### **Besondere Anliegen des Kantons Obwalden**

Der Regierungsrat befürwortet die Einführung des Mobility Pricing. Sollte eine schrittweise Einführung ins Auge gefasst werden, hält der Regierungsrat es für angezeigt, dass ein Alpenrandkanton wie der Kanton Obwalden nicht zu den Einführungs-Kantonen gehört. Ebenso ist bei einer Umsetzung darauf zu achten, dass einzelne Regionen nicht überproportional betroffen sind. So ist beispielsweise dem Umstand Rechnung zu tragen, dass Bewohnerinnen und Bewohner von ländlichen Gebieten eher auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen sind und tendenziell längere Distanzen zurücklegen. Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Tarifgestaltung den Besonderheiten des ländlichen Kantons Rechnung trägt.

#### **Schlussbemerkung**

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung der Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Niklaus Bleiker  
Landammann



Dr. Stefan Hossli  
Landschreiber