



Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing

Faktenblatt / 27.5.2015

1. Ausgangslage

Der Verkehr wächst seit Jahren stetig. Ursachen dafür sind u.a. das Bevölkerungswachstum, die real gestiegenen Haushaltseinkommen und die zunehmende räumliche Zweiteilung von Wohnen und Arbeiten. Dabei werden Arbeitsplätze hauptsächlich in den Zentren geschaffen, während sich die Bevölkerung aufgrund knapper Wohnangebote und steigender Immobilienpreise zunehmend in den Agglomerationen ansiedelt. Die Verkehrsleistung in der Schweiz erreichte 2010 rund 111 Milliarden Personenkilometer (Pkm).

Verkehrsleistungen Personenverkehr	2010 (BFS)	Anteile	Verkehrsperspektive 2030 (ARE)	Anteile	Veränderung 2010-2030
öV*	23.2 Mrd. Pkm	21%	34.9 Mrd. Pkm	25%	+50%
MIV**	88.0 Mrd. Pkm	79%	104.3 Mrd. Pkm	75%	+19%
Total	111.2 Mrd. Pkm	100%	139.2 Mrd. Pkm	100%	+25%

* Beinhaltet Eisenbahn, Tram, Trolleybus, Autobusse

** Beinhaltet inländische und ausländische Personenwagen und Motorräder (ohne private Gesellschaftswagen)

Mit der starken Zunahme der Verkehrsleistung auf Strasse und Schiene sind drei Hauptherausforderungen verbunden: Zunehmende Kapazitätsprobleme, steigende Kosten, wachsende externe Effekte (Lärmbelastung, Landschaftsverbrauch):

2. Auftrag

In der Botschaft zur Legislaturplanung 2011-2015 sieht der Bundesrat die Erarbeitung eines Konzeptberichts Mobility Pricing vor. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK wurde beauftragt, diesen bis Ende 2015 zuhanden des Bundesrats zu erarbeiten. Der Bericht soll Modellvarianten für die Schweiz aufzeigen, aber noch keinen Auftrag für eine spätere Umsetzung enthalten. Tarife und Preisgestaltung sind ebenfalls nicht Gegenstand des Berichts. Der Bundesrat hat den Entwurf des entsprechenden Konzeptberichts inzwischen zur Kenntnis genommen und in eine Anhörung geschickt.

3. Definition und Ziel von Mobility Pricing

Mit **Mobility Pricing** sollen die Verkehrsinfrastrukturen von Strasse und Schiene effizienter bewirtschaftet werden. Es ist demnach ein verkehrsträger-übergreifendes Konzept - und ist damit von **Road Pricing**-Anwendungen wie im Ausland zu unterscheiden, bei denen nur für die Strassenbenützung Abgaben zur Verkehrlenkung erhoben werden (z.B. London oder Stockholm).

Definition

Benützungsbezogene Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr mit dem Ziel der Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage.

Ziel

Mit Mobility Pricing sollen verkehrsträgerübergreifend Verkehrsspitzen gebrochen und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen erreicht werden.

4. Mögliche Schweizer Modellvarianten

Die im Konzeptbericht dargestellten Modellvarianten sind modular aufgebaut und sehen eine fahrleistungsbezogene Abrechnung vor.

Für Strassen-Modellvarianten 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 Benutzer 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, LSVA, Motorfahrzeugsteuer, Parkgebühren, Versicherungsprämien)
- Wie soll die Nutzung erfasst werden? (z.B. Zahlstelle, e-Vignette, Videomaut, Funkmaut, Smart Device)

Für Schienen-Modellvarianten stellen sich ähnliche Fragen:

- Wo sollen Preise erhoben werden? (z.B.: Linie, Strecke, Knoten, Zone, Netz, Gebiet)
- Für welche Verkehrsarten sollen Preise 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, Endkudentarif, 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)

5. Rechtliche Aspekte und Datenschutz

Abhängig von der jeweiligen Ausgestaltung der Modellvarianten sind mit Mobility Pricing verschiedene rechtliche Anpassungen verbunden. Die Bundesverfassung bestimmt, dass die Benutzung der öffentlichen Strassen gebührenfrei ist. Ausnahmen sind zwar möglich, für flächige fahrleistungsabhängige Abgaben mehrerer Strassenabschnitte brauchte es aber eine Grundlage auf Verfassungsstufe. Im öffentlichen Verkehr liegt die Tarifhoheit bei den Transportunternehmen. Die öffentliche Hand nimmt jedoch über regulatorische Vorgaben Einfluss auf die Tarifgestaltung.

Da im Zusammenhang mit Mobility Pricing Personendaten erhoben und unter Umständen auch Bewegungsprofile erstellt werden müssten, ist der Datenschutz von zentraler Bedeutung. Die Beachtung der entsprechenden Vorgaben ist bei Planung, Umsetzung und Betrieb darum zentral.

6. Anhörung

Der Bundesrat hat den Entwurf des Konzeptberichts in eine Anhörung geschickt. Diese dauert bis am 11. September 2015. Danach werden die Rückmeldungen ausgewertet, um darauf basierend eine breite gesellschaftliche und politische Diskussion führen zu können. Der Entwurf des Konzeptberichts beinhaltet keinen Auftrag für eine Umsetzung von Mobility Pricing.