
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
3003 Bern

Bern, 11. September 2015

Anhörung Mobility Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Vorerst möchten wir Ihnen danken, dass wir zur Anhörung zum Bericht «Mobility Pricing» eingeladen wurden. Gerne benutzen wir die Gelegenheit, Ihnen unsere Meinung zur dieser Thematik mitzuteilen.

Zielsetzungen Mobility Pricing

Die LITRA begrüsst es, dass eine umfassende und politische Diskussion über «die verkehrsträgerübergreifende Brechung von Verkehrsspitzen und die gleichmässiger Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen» angestrebt wird. Mit dem vorliegenden Konzeptbericht gelingt es, über das Grundkonzept von Mobility Pricing zu informieren und wichtige Argumente für die weiteren Konzeptphasen aufzuarbeiten. Für uns steht fest, dass Mobility Pricing eine langfristige Option zur Lenkung der Mobilitätsnachfrage ist. Dies kann die Verkehrspolitik jedoch nicht daran hindern, bis zur Einführung eines Mobility Pricing-Systems weitere Schritte zu unternehmen, damit die Mobilität unserer Bevölkerung gewährleistet werden kann.

Grundprinzipien

Die LITRA stellt sich hinter eine benützungsbezogene Abgabe für die Infrastrukturnutzung und die Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr («pay as you use»). Ob es jedoch sinnvoll ist, damit die Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage nachhaltig und in erheblichem Umfang zu beeinflussen, stellen wir in Frage. Die Mobilität wird auch in Zukunft in unserer Gesellschaft ein wichtiges Mittel sein, um die gesellschaftlichen Bedürfnisse zufriedenzustellen. Wir denken dabei an die Arbeit, die Bildung, die Freizeit oder die Ermöglichung der zwischenmenschlichen Beziehungen. In dem Sinne wird die Mobilität immer nur ein Mittel bleiben, um einen Zweck zu erfüllen. Dies will heissen, dass der Zweck stets Priorität haben wird. Damit verbindet sich die Herausforderung für die Politik, die Rahmenbedingungen für den Verkehr so anzusetzen, damit diese Zweckbestimmungen möglichst gut erfüllt werden können. Auch wenn wir die Bedürfnisse des Verkehrs durchaus zu gewichten wissen, sind wir doch der Ansicht, dass auch in Zukunft Familienleben, Arbeit, Bildung oder – wenn auch nicht in gleicher zwingender Priorität - Freizeit vorrangig sind. Das will heissen, dass sich der Verkehr daran orientieren muss, wie diese Bedürfnisse möglichst gut befriedigt werden können.

Damit wollen wir nicht verhehlen, dass es zwischen den Hauptbedürfnissen der Gesellschaft und denjenigen des Verkehrs ein gewisses Spannungsverhältnis gibt. Indessen glauben wir nicht, dass diejenigen des Verkehrs gegenüber den Haupttätigkeiten einer Gesellschaft vorrangig sind.

Stärken und Schwächen

Der Konzeptbericht zeigt umfassende Modelle für ein Mobility Pricing über alle Verkehrsträger auf. Es ist den Verfassern gelungen, einen integrierten Ansatz vorzuschlagen. Dies dürfte für die weiteren Diskussionen mit Sicherheit zielfördernd sein.

Wie aus dem Bericht hervorgeht, sollen Abonnemente im öffentlichen Verkehr dereinst mit dem System des Mobility Pricing abgelöst werden. Angebote wie das GA oder von Tarifverbunden sind mit Mobility Pricing kaum vereinbar. Kein anderer Fahrausweis im öffentlichen Verkehr ist jedoch mit einer derart starken Identifikation der Inhaber verbunden, wie das GA respektive der SwissPass. Das GA ist ein Status Symbol und für die sich im öffentlichen Verkehr bewegende Person ein hochgeschätzter Komfort. Für viele Benutzerinnen und Benutzer ist der Besitz eines GA nicht nur eine ökonomische Frage sondern ein Garant, sich jederzeit frei und ohne Einschränkung bewegen zu können. Es ist bis heute ein politischer Entscheid, Vielfahrer im öffentlichen Verkehr zu honorieren. Kurz- und mittelfristig bleibt der attraktive öffentliche Verkehr aus unserer Sicht die mit Abstand wirkungsvollste Massnahme, um Staus auf der Strasse zu reduzieren. Der Wechsel von den heutigen Systemen der im öV distanzunabhängigen Abonnemente auf ein distanz-, zeit- oder tageszeitabhängiges System dürfte für die Gesellschaft nicht konfliktfrei sein und widerstandsfrei akzeptiert werden. Dieser Wechsel setzt ein Umdenken voraus. Verkehrsunternehmen und Verkehrspolitik werden hier gefordert sein.

Herausforderungen und Risiken

Für die LITRA stellt sich die Grundsatzfrage, ob sich Gewohnheiten tatsächlich über das Instrument Preis verändern lassen. In einem gewissen Grad mag dies stimmen, vermutlich aber nur, wenn sich der Preis für die Mobilität in den fraglichen Zeitfenstern stark erhöht. Damit wird jedoch mit Sicherheit Opposition von verschiedenen Seiten geweckt. Teile der Mobilität in der Schweiz massiv verteuern zu wollen – selbst wenn andere gleichzeitig verbilligt werden – dürfte nicht nur politische, sondern auch wirtschaftliche und gesellschaftliche Skepsis und heftigen Widerstand wecken. Es ist uns bewusst, dass die Tarifgestaltung noch gar nicht Gegenstand des vorliegenden Berichts ist. Aber trotzdem scheint es uns wichtig, bereits im jetzigen Zeitpunkt zu erwähnen, dass die Preisdifferenzierung zwischen Spitzen- und Nebenzeiten sowie die Höhe der Tarife und Preise, welche die Mobilitätskonsumenten zu bezahlen haben, eine äusserst wichtige und sensible Angelegenheit darstellt. Auch ist nicht zu vergessen, dass durch allenfalls einseitige Preisveränderungen der Modalsplit zu Ungunsten des öV verändert werden könnte. Es ist fraglich, ob es ohne begleitende Massnahmen, wie beispielsweise flexiblere Arbeits- und Schulmodelle, politisch durchsetzbar wird, dass derjenige mehr zu bezahlen hätte, der viel und in Zeiten erhöhter Nachfrage fährt. Gerade hier sehen wir die Wirtschaft, Arbeitgeber und Schulen herausgefordert. Ohne eine einschneidende Veränderung der heute geltenden Eckwerte in der Arbeitswelt aber auch der gesellschaftlichen Gewohnheiten, werden die angedachten Modelle von Mobility Pricing kaum kompatibel und umsetzbar sein.

Die LITRA hat im vergangenen Jahr eine Broschüre zur Lenkungswirkung von zeitgebundenen Tarifen publiziert (03/2014). In dieser Arbeit hat die Preisträgerin des LITRA Preises 2015, Frau Ingrid Vogelmeier, in ihrer Masterarbeit am IVT der ETH-Z das Mobilitätsverhalten von Studenten nach Einführung eines Semestertickets in München untersucht. Die Arbeit hat einige wichtige Erkenntnisse gebracht und ist in den Fachkreisen des Verkehrs mit Interesse aufgenommen worden. In ihrem Fazit hat sie verschiedene praxisrelevante Erkenntnisse festgehalten. Wir stellen Ihnen diese bei uns publizierte Broschüre gerne zur Verfügung.

Schlussgedanken

Wir von der LITRA sind uns bewusst, dass Mobility Pricing das System der Zukunft sein wird. Um die Bedürfnisse der Gesellschaft, der Umwelt und des Verkehrs in Einklang zu bringen, wird sich dieses System mit hoher Wahrscheinlichkeit dereinst durchsetzen. Die moderne Technik wird dazu die Möglichkeit bieten. Bis es jedoch soweit ist, braucht es sowohl in der Gesellschaft als auch in der Politik ein Umdenken. Deshalb ist es sinnvoll, wenn auf dem doch nicht konfliktfreien Weg kluge einzelne Schritte eingeplant und realisiert werden. Nur wenn es gelingt, den einzelnen Bürger und die einzelne Bürgerin «mit auf den Weg zu nehmen», wird es möglich sein, Mobility Pricing zum Durchbruch zu verhelfen.

Für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA – Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Peter Bieri
Präsident



René Böhlen
Geschäftsführer