



VCS-Positionspapier

Mobility Pricing

Bern, Oktober 2021

Für Mensch
und Umwelt



Bedingungen des VCS Schweiz für ein Mobility Pricing in der Schweiz

1. Mobility Pricing soll den Verkehr nachhaltiger gestalten.
2. Mobility Pricing soll prioritär den motorisierten Individualverkehr (exkl. E-Bikes) reduzieren.
3. Mobility Pricing soll zusätzlich den bestehenden restlichen MIV zum öV sowie Fuss- und Veloverkehr verlagern.
4. Mobility Pricing soll die Verkehrsspitzen brechen und damit die bestehenden Infrastrukturen effizienter nutzen. Dies soll den Bedarf an neuen Infrastrukturen mindern.
5. Mobility Pricing soll als Instrument dienen, um im Verkehr die Grundsätze der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips umzusetzen. Insbesondere sollen damit die externen Kosten des MIV internalisiert und durch die Verursacherinnen und Verursacher getragen werden.
6. Der öV soll mit Mobility Pricing seine Qualität als umweltfreundlicher Service Public behalten. Der öV soll auf Grund der Einführung von Mobility Pricing nicht gesamthaft verteuert werden.
7. Die direkten und indirekten Kosten des Strassenverkehrs müssen auf allen Staatsebenen vollständig durch Mittel aus dem Mobility Pricing gedeckt werden.
8. Die Preise für die Nutzung der Strasse sollen abgestuft werden nach Antriebsart, Verbrauch und Gewicht der Fahrzeuge sowie deren Auslastung.

Die Forderungen im Detail

1. Mobility Pricing soll den Verkehr nachhaltiger gestalten.

Der Verkehr verursacht in der Schweiz knapp einen Drittel der gesamten klimaschädlichen Treibhausgasemissionen. Er ist verantwortlich für den Grossteil der Lärmbelastungen und der Luftschadstoffe und belegt fast einen Drittel der Siedlungsfläche. Der Verkehr – und damit einhergehend die Belastungen für Menschen und Umwelt – hat in den letzten Jahrzehnten stetig zugenommen. Einerseits wegen des Bevölkerungswachstums, andererseits wegen der zunehmenden Nachfrage nach Mobilität.

Der Trend, dass immer mehr Menschen immer mehr unterwegs sind, muss gebrochen werden. Es kann nicht sein, dass der motorisierte Verkehr in der Schweiz weiter zunimmt und die dafür nötigen Infrastrukturen weiter ausgebaut werden. Der Verkehr muss erstens reduziert, und zweitens in die effizientesten und umweltschonendsten Verkehrsmittel verlagert werden. Dementsprechend muss der motorisierte Individualverkehr (MIV) deutlich reduziert und die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr (öV) und auf den Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Um diese Ziele zu erreichen, müssen alle Massnahmen und Instrumente eingesetzt werden.

Heute werden verkehrspolitische Entscheide in erster Linie nachfrageorientiert gefällt. Zu oft gehen Planungs- und Ausführungsbehörden davon aus, dass die Nachfrage unveränderbar bleibt oder zunimmt. In der Folge schaffen sie ein entsprechendes Angebot. Mit dieser Grundhaltung nimmt der Verkehr unweigerlich weiter zu.

Es braucht raumplanerische und siedlungspolitische Massnahmen, damit die Menschen weniger unterwegs sein müssen und sich der Verkehr gesamthaft reduziert. Für den verbleibenden Verkehr soll die Nachfrage gelenkt werden. Der Wechsel hin zu mehr öV und Fuss- und Veloverkehr muss aktiv gefördert werden.

Die Steuerung der Nachfrage über den Preis ist eines der wirkungsvollsten Mittel. Die Einführung von Mobility Pricing bietet die Chance, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Neuartige Preissysteme helfen, den Verkehr zu reduzieren und zu verlagern.

2. Mobility Pricing soll prioritär den motorisierten Individualverkehr (exkl. E-Bikes) reduzieren.

Die gesamte Verkehrsleistung in der Schweiz nimmt laufend zu. Insgesamt wurden im Jahr 2019 138 Milliarden Kilometer zurückgelegt. Dies sind 35 Prozent mehr als vor knapp 20 Jahren¹. Die stetige Zunahme des Verkehrs verbraucht zu viele Ressourcen und stellt eine grosse Belastung für Mensch und Umwelt dar.

Während der Coronapandemie hat sich gezeigt, dass viele Arbeiten auch von zu Hause erledigt werden können. Homeoffice kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, den Pendlerverkehr zu reduzieren. Entsprechend muss Homeoffice verstärkt zum Einsatz kommen und gefördert werden. Zudem ist eine gute Raumplanung notwendig, damit Arbeits-, Wohn-, Freizeit- und Erholungsorte nahe beieinander liegen und sich lange Reisewege vermeiden lassen.

Ein wichtiger Faktor zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage ist die Infrastruktur: Eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur lädt dazu ein, kurze und mittlere Distanzen mit dem Velo zurückzulegen. Knapp die Hälfte aller Autofahrten sind kürzer als fünf Kilometer, rund ein Drittel gar kürzer als drei Kilometer² – dies sind perfekte Velodistanzen. Der VCS begrüsst deshalb das neue Veloweggesetz, das von den Kantonen verlangt, durchgehende, sichere Velowege zu schaffen.

Neben diesen Massnahmen beeinflusst auch der Preis die Nachfrage nach Mobilität. Heute ist motorisierte Mobilität vergleichsweise günstig. Auch dies hat dazu beigetragen, dass Schweizerinnen und Schweizer immer mehr und weiter unterwegs sind. Mit einem Mobility Pricing kann dieser Trend gebrochen werden. Verursachergerechte Preise, welche die externen Kosten der Verkehrsträger widerspiegeln sind nötig. Auf diese Weise soll der motorisierte Verkehr reduziert werden.

3. Mobility Pricing soll zusätzlich den bestehenden restlichen MIV zum öV sowie Fuss- und Veloverkehr verlagern.

Seit etwa 20 Jahren stagniert der Anteil des öV am Gesamtverkehr. 2015 wurden 24 Prozent der Personenkilometer mit dem öV zurückgelegt, gegenüber 66 Prozent im MIV (und 7,6 Prozent Fuss- und Veloverkehr, 1,9 Prozent übrige, nicht näher definiert).³

Die Verkehrsträger unterscheiden sich wesentlich in ihren jeweiligen Belastungen für Mensch und Umwelt. Der MIV ist die ineffizienteste Verkehrsform mit den höchsten Umwelt- und Klimabelastungen. Die Zahlen des Bundesamts für Statistik BFS⁴ aus dem Jahr 2019 zeigen dies deutlich.

- 72 Prozent der CO₂-Emissionen des Verkehrs stammen von Personenwagen, während Busse 3 Prozent und die Eisenbahn 0,2 Prozent der Emissionen verursachen.⁵
- 88 Prozent der Verkehrsinfrastrukturflächen sind Autobahnen und Strassen – 10 Prozent gehören zum Bahnareal.⁶
- 13,5 Prozent der täglichen Lärmbelastung stammt von der Strasse, 0,2 Prozent von der Eisenbahn.⁷

Ganz anders der Fuss- und Veloverkehr: Durch die gesundheitsfördernde Bewegung schafft er gar mehr Nutzen als Belastung für die Gesellschaft. Diese Zahlen belegen, dass dringend Schritte unternommen werden müssen, um den verbleibenden MIV auf den öV und den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern. Sonst sind die Klimaziele und die Ziele der Energiestrategie nicht erreichbar.

In den vergangenen Jahrzehnten ist die Preisdifferenz zwischen öV und MIV immer grösser geworden: Während die Preise für öV-Billette gestiegen sind, wurden die Betriebskosten für Autos seit 2013 im Vergleich zur Teuerung sogar günstiger. Damit der öV im Wettbewerb gegenüber dem MIV attraktiv bleibt, braucht es einerseits eine lenkende CO₂-Abgabe auf Treibstoffe, deren Wirksamkeit sich aus umwelt- und preispolitischen Zielen ergibt. Andererseits lässt sich durch Mobility Pricing die Nachfrage spürbar lenken und damit den öV gegenüber dem MIV preislich attraktiver machen.

² are 2000. «Mobilität in der Schweiz» www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/6771.pdf

³ Quelle: VöV 2020. «Fakten & Argumente zum öffentlichen Verkehr in der Schweiz». <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/unfaelle-umweltauswirkungen/umweltauswirkungen.html>

⁴ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/unfaelle-umweltauswirkungen/umweltauswirkungen.html>

⁵ Übrige: Lieferwagen 8 Prozent, Motorräder 1,6 Prozent, Schifffahrt 0,8 Prozent, nationale Luftfahrt 0,8 Prozent, Pipelines 0,2 Prozent, Tanktourismus und statistische Differenz 1,4 Prozent

⁶ Übrige: 2 Prozent Flugplatzareal

⁷ Übrige: 0,3 Prozent Flugverkehr, der Rest sind nicht verkehrsverwandte Lärmbelastungen

4. Mobility Pricing soll die Verkehrsspitzen brechen und damit die bestehenden Infrastrukturen effizienter nutzen. Dies soll den Bedarf an neuen Infrastrukturen mindern.

Kurze Wege sollen möglichst zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Mobility Pricing soll die Anreize dazu verbessern. Für längere Wege, die nicht regelmässig mit dem (Elektro-)Velo zurückgelegt werden können, braucht es eine wesentliche Verlagerung vom MIV auf den öV.

Weil im öV schon heute auf weiten Teilen des Netzes in den Hauptverkehrszeiten die nötigen Kapazitäten knapp sind, wäre eine solche Verlagerung nur beschränkt möglich. Die Transportunternehmen gehen deshalb davon aus, dass eine substanzielle Verlagerung im öV nicht sofort aufgefangen werden könnte.

Um die Voraussetzung für die nötige Modalsplitverlagerung zu schaffen, gibt es zwei Möglichkeiten:

1. Den öV noch weiter ausbauen – über den beschlossenen STEP 2035 hinaus, der in der Annahme konzipiert wurde, dass der Modalsplit gleich bleibt.
2. Eine Verlagerung des Pendelverkehrs in die Nebenverkehrszeiten.

Aus ökologischer Sicht ist die zweite Option sinnvoller. Der VCS fordert deshalb eine doppelte Verlagerung: Einerseits vom MIV auf den öV und andererseits von der Haupt- auf die Nebenverkehrszeit. So können die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen besser genutzt werden. Das gilt sowohl für die Schiene als auch für die Strasse.

Mobility Pricing muss deshalb so ausgestaltet werden, dass es die Anreize verstärkt, nötige Wege in den Nebenverkehrszeiten zurückzulegen. Dabei gilt zu bedenken, dass der öV mit den Sparbilletten mindestens im Fernverkehr bereits heute über abgestufte Preise für Haupt- und Nebenverkehrszeiten verfügt. Doch das System müsste ausgebaut werden. Beispielsweise durch eine generelle Senkung der Preise für alle Verbindungen in der Nebenverkehrszeit oder die Schaffung eines günstigen Nebenverkehrszeiten-GA.

Um die Attraktivität des öV gerade für Pendlerinnen und Pendler zu erhalten und zu stärken, müssen bewährte Abonnemente wie das GA erhalten bleiben und deren Preisstruktur überprüft werden. Im Fernverkehr soll Mobility Pricing dazu beitragen, dass der öV gegenüber dem Auto zur ersten Wahl wird.

5. Mobility Pricing soll als Instrument dienen, um im Verkehr die Grundsätze der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips umzusetzen. Insbesondere sollen damit die externen Kosten des MIV internalisiert und durch die Verursacherinnen und Verursacher getragen werden.

Externe Kosten werden nicht ausschliesslich von den Verursacherinnen und Verursachern sondern von Dritten (oft von der Allgemeinheit) getragen. Im Verkehr fallen externe Kosten vor allem im Umwelt- und Gesundheitsbereich an – z. B. durch Luftverschmutzung, Lärm, Klimaeffekte oder Bodenbelastung.

Gemäss der Studie «Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz» des Bundesamts für Raumentwicklung ARE betragen die externen Kosten des Verkehrs im Jahr 2018 13,7 Milliarden Franken. Kosten von 9,7 Milliarden entfielen auf den MIV. Der Schienenverkehr (inklusive Güterverkehr) und der öV auf der Strasse (Bus, Tram) verursachte rund 1,3 Milliarden externe Kosten. Knapp 1,1 Milliarden entstanden durch den Fuss- und Veloverkehr – in erster Linie durch Unfälle. Gleichzeitig belief sich der externe Nutzen des Fuss- und Veloverkehrs auf 1,4 Milliarden. Beispielsweise führt körperliche Bewegung zu weniger Krankheitsfällen und damit zu geringeren Kosten im Gesundheitswesen. So übersteigt beim Fuss- und Veloverkehr der Nutzen die Kosten.

Der Verkehr deckt heute weder seine direkten, geschweige denn seine indirekten (externen) Kosten. Es besteht also keine Kostenwahrheit. Dadurch wird der Konsum von Verkehrsleistungen angeheizt und die ungedeckten Kosten werden auf die Allgemeinheit überwältigt. Im Rahmen der sozialen Verträglichkeit strebt der VCS Kostenwahrheit und Verursachergerechtigkeit an: Alle Verkehrsträger sollen ihre vollen Kosten – inklusive der externen Kosten – in einer transparenten Art und Weise ausweisen und tragen.

Während für Autofahrerinnen und Autofahrer die verbrauchsabhängigen variablen Kosten einen relativ kleinen Anteil an den Gesamtkosten ausmachen, sind die Preise im öV schon heute – mit Ausnahme der Abonnemente – deutlich stärker abhängig vom Verbrauch. Mobility Pricing muss als Chance genutzt werden, um dieses Missverhältnis zu korrigieren.

6. Der öV soll mit Mobility Pricing seine Qualität als umweltfreundlicher Service Public behalten. Der öV soll auf Grund der Einführung von Mobility Pricing nicht gesamthaft verteuert werden.

Die Erreichbarkeit von Bildungsstätten, Arbeitsorten, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangeboten ist für die ganze Bevölkerung zentral. Der öV als Service Public muss auch in Zukunft eine Grundversorgung für alle Bevölkerungsteile sicherstellen – in allen Landesgegenden und zu fairen Preisen. Anzustreben sind auch vernetzte Angebote zwischen Bahn, Tram und Bus und unkonventionelle öV-Angebote wie Bürgerbusse und Rufbusse.

Die Preise für öV-Billette sind in den letzten Jahren im Vergleich zum MIV überdurchschnittlich gestiegen. Dass zu billige Mobilität zu überhöhter Verkehrsnachfrage führt, gilt allerdings auch für den öV. Um die Anreize richtig zu setzen, sollte jede Fahrt ihren angemessenen Preis haben. Hingegen ist es wichtig, dass Vielfahrerinnen und Vielfahrer verbrauchsabhängige Rabatte erhalten, um den Umstieg vom MIV auf den öV weiterhin attraktiv zu halten. Mobility Pricing muss so ausgestaltet sein, dass Pauschalpreise wie z.B. das GA weiterhin möglich sind.

7. Die direkten und indirekten Kosten des Strassenverkehrs müssen auf allen Staatsebenen vollständig durch Mittel aus dem Mobility Pricing gedeckt werden.

Damit die Schweiz ihre Klimaziele erreichen kann, sind eine grundlegende Reduktion des MIV und eine Verkehrswende nötig. Das erfordert eine erhebliche Verlagerung vom MIV zum öV und zum Fuss- und Veloverkehr. Weitere Ausbauten der Strasseninfrastruktur sind deshalb nur dort zulässig, wo dies für die Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs nötig ist, nicht hingegen zu Gunsten des MIV.

Die Gelder, welche durch Mobility Pricing generiert werden, sollen für die direkten (z.B. Infrastruktur und Unterhalt) und indirekten (z.B. Luftverschmutzung, CO₂-Ausstoss, Unfälle, Lärm) Kosten im Verkehr sowie für die zur Verkehrswende nötigen Ausbauten des öV und der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur verwendet werden.

Zudem muss Mobility Pricing alle anderen Finanzierungsquellen für Strassenverkehrsinfrastrukturen ablösen und die nötigen Mittel vollumfänglich generieren. Somit sollen keine weiteren Gelder mehr aus den kantonalen und kommunalen Kassen für die Strasseninfrastruktur aufgewendet werden. Die Strasse muss vollständig selbsttragend werden, und durch die Nutzerinnen und Nutzer des motorisierten Individualverkehrs finanziert werden.

8. Die Preise für die Nutzung der Strasse sollen abgestuft werden nach Antriebsart, Verbrauch und Gewicht der Fahrzeuge sowie deren Auslastung.

Damit die Klimaziele im Verkehr erreicht werden können, braucht es neben der Reduktion und Verlagerung des Verkehrs auch einen Shift weg von fossilen hin zu alternativen Antrieben. Die Kosten für Treibstoff sowie die Mineralölsteuer bilden heute einen Anreiz, verbrauchsarme Fahrzeuge oder Elektrofahrzeuge zu kaufen. Wird die Mineralölsteuer vollständig durch ein kilometerabhängiges Mobility Pricing ersetzt, fällt dieser Anreiz weg.

Mobility Pricing bietet allerdings auch Möglichkeiten, anhand abgestufter Preise, Anreize für den Kauf effizienterer Fahrzeuge zu setzen. Der VCS fordert deshalb, dass die Preise für die Strassenutzung nach Fahrzeugtyp, Antrieb, Gewicht und Auslastung abgestuft werden. Damit bleibt ein Anreiz für den Kauf von verbrauchsarmen Fahrzeugen und Elektroautos bestehen – die Preisgestaltung erhöht zudem die Belegung pro Fahrzeug. Dort wo die Verkehrsbelastung hoch und der Raum knapp ist, müssen klimabelastende und raumineffiziente Verkehrsträger wie der motorisierte Individualverkehr (MIV) reduziert werden.

Impressum

Herausgeber

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61

Postfach

3001 Bern

Tel. 031 328 58 58

www.verkehrsclub.ch

Für Mensch
und Umwelt

