

Bundesamt für Strassen ASTRA  
3003 Bern

Bern, 10. September 2015 / AK

1 | 8

## Konzeptbericht Mobility Pricing Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 27. Mai 2015 hat uns Bundesrätin Doris Leuthard zur Anhörung betreffend «Konzeptbericht Mobility Pricing» eingeladen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens. Den ausgefüllten Fragebogen finden Sie am Schluss des Dokuments. Zum Konzeptbericht äussern wir uns gerne wie folgt:

**Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG ist mit dem Konzeptbericht Mobility Pricing nicht einverstanden und spricht sich klar gegen die geplante Verkehrslenkung mittels Mobility Pricing aus. Priorität muss stattdessen die umfassende Modernisierung des Schweizer Strassennetzes haben. Dazu gehören primär die rasche Beseitigung von Engpässen wie auch Kapazitätserweiterungen. Strikte abgelehnt werden Pilotprojekte nur für Road Pricing.**

### 1. Grundsätzliche Bemerkungen

Die Staubelastung auf dem Schweizer Strassennetz nimmt seit Jahren laufend und massiv zu. Allein auf den Nationalstrassen waren 2014 über 21'500 Staustunden zu verzeichnen. Unter Berücksichtigung des untergeordneten Strassennetzes liegt die Zahl noch höher. Als negative Folge sind zahlreiche Streckenabschnitte in allen Landesteilen chronisch überlastet. Es kommt regelmässig, d.h. täglich (!), zu Staus, Behinderungen und Unfällen. Daraus resultieren Stress, Zeitverluste, hohe volkswirtschaftliche Kosten (über 1.25 Mrd. CHF) und eine höhere Belastung der Umwelt infolge «stop-and-go»-Verkehr, der zu mehr Schadstoffemissionen und Mehrverbrauch von Treibstoff führt. Der Güter- und Personentransport auf der Strasse ist insbesondere betroffen, weil durch Stausituationen unmittelbar Produktivitätseinbussen entstehen. Effizienzgewinne infolge von betrieblichen Optimierungen werden durch die Zeitverzögerungen auf der Strasse fortlaufend zunichte gemacht.

Wie im Konzeptbericht zu Recht festgehalten ist, wird die Mobilitätsnachfrage in den nächsten Jahren weiter zunehmen (S. 8). Ohne wirkungsvolle und rasche Gegenmassnahmen wird sich die Stauproblematik deshalb ebenso schnell verschärfen. Schon heute empfinden gemäss

dem neuesten Mobilitätsmonitor 2015 der gfs.bern rund 72 Prozent der Bevölkerung Stau als grosses Problem.

Die ASTAG begrüsst deshalb die Grundabsicht des Bundesrats, auf die «Lösung anstehender Herausforderungen im Verkehr» (S. 6) hinwirken zu wollen. **Unseres Erachtens ist Mobility Pricing jedoch der völlig falsche Ansatz.** Die Gründe sind wie folgt:

### 1.1 Geringer Lenkungseffekt

Gemäss Konzeptbericht soll mit Mobility Pricing versucht werden, verkehrsträgerübergreifend Verkehrsspitzen zu brechen. Ziel ist eine gleichmässigerer Auslastung, sprich: Entlastung der bereits bestehenden Verkehrsinfrastruktur. Damit soll eine «Lösung der Verkehrsüberlastung» auf Strasse und Schiene erreicht werden (S. 10-11). Angesprochen ist damit primär die Nachfrageseite von Verkehr. Das Verhalten der Benutzer soll so beeinflusst werden, dass die Verkehrsinfrastruktur in Spitzenzeiten weniger und dafür in Randzeiten mehr beansprucht wird.

Verkehr hängt jedoch generell sehr stark von externen Bedingungen und Zwängen ab. Es sind grösstenteils Umstände ausserhalb des Entscheidungsbereichs der Verkehrsbenutzer liegen, die zu bestimmten Zeiten zu Mobilitätskonsum veranlassen. Zu erwähnen ist insbesondere die Termingebundenheit in der Arbeitswelt, im Unterricht, in der Freizeitbeschäftigung sowie bei kulturellen und gesellschaftlichen Betätigungen. Das beste Beispiel sind die berufsbedingten Verkehrsspitzen in den Morgen- und Abendstunden, die sich nach festen Arbeitszeiten richten. In den meisten Branchen in Industrie und Gewerbe besteht aufgrund zwingend notwendiger Präsenz vor Ort kaum die Möglichkeit, neuartige Arbeitszeitmodelle (Flexibilisierung, Home Office) anzuwenden und damit Verkehrswege ausserhalb der Stosszeiten zurückzulegen oder sogar ganz darauf zu verzichten.

Gerade das Transportgewerbe ist aufgrund fixer und langfristig angelegter Prozessabläufe in Zustell- und Abholfirmen gezwungen, genau definitive Terminfenster zu benützen. Im Zeichen der «just in time»-Produktionen müssen Sendungen am Morgen und am Abend stunden-, teilweise sogar minutengenau geliefert bzw. abgeholt werden. Zusätzlich eingengt wird das Zeitfenster durch das Nachtfahrverbot (22.00 bis 05.00 Uhr), durch Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten und Lärmschutzbestimmungen.

Es ist deshalb schwierig bis unmöglich, Nachfragespitzen zu glätten. Instrumente zur zeitlichen Mobilitätslenkung entfalten kaum die gewünschte Wirkung. Wer Zeitpunkt und Weg nicht selbst bestimmen kann, wird nicht zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur beitragen. Entscheidend für eine Veränderung der Mobilitätsnachfrage sind Veränderungen der ökonomischen und sozialen Strukturen. Hier sind vor allem Dienstleistungsbetriebe mit flexibleren Arbeitsformen, Schulen und Universitäten (späterer Schulbeginn) gefordert. **Aus Mobility Pricing hingegen resultieren keine Lenkungseffekte**, wie Erfahrungen aus dem Ausland klar bestätigen.

### 1.2 Notwendiger Ausbau der Strasseninfrastruktur

Die einzige Massnahme, die im Strassenverkehr effektiv zu einer nachhaltigen Reduktion der Staubelastung beiträgt, besteht in einer umfassenden und raschen Modernisierung der Strasseninfrastruktur. Mangels Möglichkeiten, das anfallende Verkehrsvolumen zu reduzieren oder die Verkehrsströme zu lenken, d.h. den Bedarf zu beeinflussen, ist nur der umgekehrte Weg zielführend: Das Angebot muss an die gemäss sämtlichen Prognosen steigende Nachfrage nach Mobilität und Transportdienstleistungen angepasst werden. Bevölkerung, Wirtschaft und Gewerbe sind zur Erhaltung der Standortattraktivität der Schweiz und der

internationalen Wettbewerbsfähigkeit auf eine leistungs- und funktionsfähige sowie bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur zwingend angewiesen. Eine verantwortungsvolle Politik hat sich daher – parallel zur Finanzierung und dem Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) – verstärkt auf den Ausbau der Strasseninfrastruktur zu konzentrieren. In allen Landesteilen braucht es dringend eine umfassende Modernisierung sowohl des Nationalstrassen- wie auch des untergeordneten Netzes. Dazu gehören einerseits Kapazitätserweiterungen, d.h. die Vollendung des beschlossenen Nationalstrassennetzes, die Aufnahme von neuen Netzelemente (Netzschluss) sowie vor allem Engpassbeseitigungen an den neuralgischen Stellen; dazu kommen Umfahrungen in Agglomerationen und ländlichen regionalen Zentren. Andererseits ist auch die Funktionalität der Strasseninfrastruktur (Betrieb, Erhalt, Sanierung) sicherzustellen. Nur so lässt sich langfristig ein Verkehrskollaps verhindern. Rasches Handeln ist zwingend. **Mobility Pricing darf keine Ausrede sein, um den Ausbau der Strasseninfrastruktur weiter zu verschleppen.**

### 1.3 Falscher Zeitpunkt

Zur Modernisierung der Strasseninfrastruktur ist grundsätzlich genügend Geld vorhanden. Der Strassenverkehr bezahlt pro Jahr rund 12 Mia. Franken an Abgaben, Steuern und Gebühren. Allein auf Bundesebene sind es 9,5 Mia. Franken. Nur rund 30 Prozent fließen jedoch wieder in die Strasseninfrastruktur zurück. Der grosse Rest wird für die Bundeskasse, d.h. zugunsten von Aufgaben jeglicher Art zweckentfremdet. Es ist daher richtig und wichtig, dass der Bundesrat eine neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) zur Sicherstellung der nötigen Strassengelder plant. Naturgemäss handelt es sich dabei um ein langwieriges Geschäft. Noch laufen die Diskussionen um die konkrete Ausgestaltung des neuen Strassenfonds. Vermutlich im Frühling 2016 kommt ausserdem die sogenannte «Milchkuh-Initiative» zur Abstimmung, die eine strikte Zweckbedingung der Strassengelder vorsieht. Von daher ist es der **völlig falsche Zeitpunkt, jetzt über Mobility Pricing zu diskutieren** und damit eine Vermischung von zwei verschiedenen Themenfeldern, nämlich: Sicherung der Strassenfinanzierung und langfristige Verkehrsfinanzierung, vorzunehmen. Die Diskussion über den neuen Strassenfonds darf nicht mit Mobility Pricing belastet werden.

### 1.4 Bewährtes Finanzierungssystem der Strasse

Grundsätzlich hat sich das bestehende Finanzierungsmodell bei der Strasse und vorab im Schwerverkehr bewährt. Gemäss der Strassenrechnung des Bundesamts für Statistik (BfS) liegt der Kostendeckungsgrad des Strassenverkehrs insgesamt seit Jahren über 100 Prozent und beträgt 118 Prozent (2011); beim Schwerverkehr sind es sogar 140 Prozent (2011). Somit wird die Strasseninfrastruktur nicht nur vollständig eigenfinanziert; die Benützer liefern darüber hinaus – Stichwort: Zweckentfremdung, Quersubventionen – alljährlich einen Fiskalbeitrag an die Bundeskasse ab. Zu beachten ist auch, dass Benzin und Diesel zumindest in den nächsten 20 bis 20 Jahren als Motorfahrzeugtriebstoffe stark dominieren werden. Damit ist die Basis für die Finanzierung der Strasseninfrastruktur via Besteuerung der Treibstoffe weiterhin gegeben.

Nach Ansicht der ASTAG soll daher am heutigen Finanzierungssystem festgehalten werden. Bis auf weiteres gibt es **keinen Grund, die Einnahmenseite mit Mobility Pricing völlig neu zu gestalten**, zumal dadurch Mehrbelastungen drohen (*vgl. unten*). Akuter Handlungsbedarf besteht hingegen auf der Ausgabenseite des Modells – hier müssen im Sinne der «Milchkuh-Initiative» zwingend wieder mehr Strassengelder zweckgebunden in die Strasseninfrastruktur zurückfliessen.

Bei einer Neuordnung der Verkehrsfinanzierung sollte der Fokus zudem, wenn schon, auf dem Schienenverkehr liegen. Je nach Betrachtungsweise liegt dessen Kostendeckungsgrad gerade einmal bei 44 (volkswirtschaftliche Berechnung) bzw. 70 (betriebswirtschaftliche

Berechnung) Prozent. Das Ziel müsste sein, die Eigenleistung der Benutzer an der Infrastruktur- und der Betriebsfinanzierung deutlich zu erhöhen. Nur so ist die Kostenfairness zwischen den beiden Verkehrsträgern gewährleistet.

### 1.5 Höhere Gesamtbelastung

Gemäss Konzeptbericht soll Mobility Pricing «klar kein Finanzierungsinstrument» (S. 40) sein, sondern ausschliesslich zur Glättung von Verkehrsspitzen dienen. Deshalb ist eine haushaltsneutrale Ausgestaltung vorgesehen, d.h. es soll insgesamt nicht mehr, sondern anders bezahlt werden. Die Absicht ist, bestehende Abgaben, Steuern und Gebühren «schrittweise» (S. 12) zu ersetzen und mit Mobility Pricing zu kompensieren. Konkret müssten die LSVA, die aktuelle Nationalstrassenabgabe sowie die Mineralölsteuer und der Mineralölsteuerzuschlag gesenkt bzw. abgeschafft werden. Zwar könnte so ein Zielkonflikt, der sich nicht auflösen lässt, vermieden werden. Denn grundsätzlich ist es unmöglich, Verkehr lenken bzw. reduzieren und damit dessen Zahlungsfähigkeit zu vermindern, zugleich aber möglichst hohe Einnahmen erzielen zu wollen – ausser die Tarife werden ständig erhöht. Ein illustratives Beispiel dafür ist die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

Dennoch ist es äusserst unwahrscheinlich, dass die Fiskallast für die Strassenbenutzer nicht noch weiter ansteigt. Wie die Erfahrung zeigt, gelingt es kaum je, neue oder andere Abgaben staatsquotenneutral als Ersatz für bestehende Abgaben einzuführen. **Die Gesamtbelastung nimmt stattdessen zu.** Namentlich besteht ein erhebliches Konfliktpotential zwischen Bund und Kantonen.

Die ASTAG bezweifelt aufgrund der Anstrengungen zur aktuellen Klimapolitik und der angesagten Ausgestaltung der Energiewende, dass Mobility Pricing mit einer Senkung der bestehenden Abgaben auf den Treibstoffen kompensiert werden kann. Die Verbilligung der fossilen Motorbetriebsstoffe liegt ausserhalb jeglicher Schwerpunktprogramme in der Energie- und Umweltpolitik. Eine massive Senkung der Mineralölsteuer hätte Konsequenzen für den Tanktourismus und somit für die inländischen Treibstoffumsätze, was dem Bund wohl Mehreinnahmen generieren, gleichzeitig aber auch für eine höhere CO<sub>2</sub>-Emissionsbilanz sorgen würde. Es muss deshalb befürchtet werden, dass die Mineralölsteuern auf Benzin und Diesel von heute einfach die Lenkungsabgaben (z.B. CO<sub>2</sub>-Steuer) von morgen sind, was die ASTAG entschieden bekämpfen wird.

### 1.6 Überdurchschnittliche Belastung des Transportgewerbes

Mit Bestimmtheit aber werden selbst dann, wenn die Abgabenlast wider Erwarten gleich hoch bleiben sollte, verschiedene Gruppen von Verkehrsbenutzern massiv mehr belastet. Es liegt ja gerade im Grundkonzept von Mobility Pricing, nicht die Durchschnittsbelastung zu erhöhen, sondern den Preis nur während Spitzenzeiten zu erhöhen. Infrastrukturbenutzer ohne zeitliche und örtliche Ausweichmöglichkeit müssten künftig gezwungenermassen mehr bezahlen.

Besonders stark betroffen wäre – beim flächendeckenden Vollausbau von Mobility Pricing – der Strassengüterverkehr mit einem Transportaufkommen von 85 Prozent Binnenverkehr, d.h. in der Feinverteilung auf der letzten Meile, und damit letztlich Wirtschaft, Gewerbe sowie Konsumentinnen und Konsumenten. Denn zum einen soll Mobility Pricing laut Konzeptbericht primär in Städten und Agglomerationen erfolgen, wo der Strassentransport in der täglichen Versorgung mit und Entsorgung von Gütern und Waren verhältnismässig stark gefordert ist. Zum anderen können Transportunternehmen in Erfüllung von Kundenwünschen in der Regel weder Zeit noch Ort der Fahrten selber wählen. So liegt es beispielsweise in der Natur der Sache, dass Frischwaren frühmorgens verteilt werden müssen und Abholfahrten in den frühen

Abendstunden anfallen. Somit würde die **Abgabenlast für das Transportgewerbe aufgrund unbeeinflussbarer Zwänge weiter ansteigen**. Zusätzlich eingeschränkt wird die Wahlfreiheit des Strassentransports im Übrigen durch das Nachtfahrverbot. Als «Gratis-Massnahme» zur Brechung von Verkehrsspitzen ist hier eine Flexibilisierung in den Morgenstunden (4 Uhr statt 5 Uhr) anzugehen, wie dies beispielsweise in Po.13.3678 gefordert wird.

Genau gleich verhält es sich im Personenverkehr. Zahlreiche Benutzergruppen haben infolge gegebener wirtschaftlicher und sozialer Rahmenbedingungen schlichtweg keine Möglichkeit, die Gestaltung ihrer Arbeitszeiten entsprechend der Tagesganglinien der Verkehrsinfrastruktur anzupassen. Mobility Pricing führt somit zu einer zusätzlichen Steuer. Mit anderen Worten: Die Verkehrsteilnehmer sollen – genau gleich wie der Strassentransport – mehr dafür bezahlen, dass sie im Stau stehen. Diese doppelte Bestrafung dürfte kaum mehrheitsfähig sein. Aus der Sicht der Verkehrsteilnehmer ist nicht einsichtig, warum sie genau dann am meisten bezahlen sollen, wenn die Qualität des Verkehrsangebots am schlechtesten ist. Die ASTAG lehnt ein solches Vorgehen auf jeden Fall kategorisch ab.

### 1.7 Hohe Betriebs- und Unterhaltskosten

Die Einrichtung und Betrieb von Mobility Pricing ist sehr kostenintensiv. Erfahrungen mit Road Pricing in den erwähnten Beispielen von London und Stockholm zeigen, dass die Erhebungskosten mehr als die Hälfte der Erträge von Road Pricing absorbieren. Die korrekte Erfassung jedes einzelnen Kilometers bindet enorme Ressourcen. Bis heute hat noch kein Staat ein umfassendes Mobility Pricing eingeführt. Ein Alleingang der Schweiz wäre mit erheblichen Risiken und hohen Entwicklungskosten verbunden. Aus diesem Grund sind auch geplante Pilotversuche abzulehnen. Die Infrastruktur würde kaum angeschafft, wenn es sich dabei nur um ein Pilotprojekt handelt. Pilotprojekte kommen einer Einführung durch die Hintertür gleich.

### 1.8 Zahlreiche offene Fragen

Im Hinblick darauf, dass dereinst eine Ablösung der heute gültigen Finanzierung des privaten und des öffentlichen Verkehrs durch das Modell des Mobility Pricing angestrebt werden soll, müssen eine Vielzahl von Fragen beantwortet werden, die der vorliegende Konzeptbericht des Bundesrats zu Mobility Pricing überhaupt nicht aufwirft und schon gar nicht zu beantworten vermag. Es handelt sich dabei insbesondere um Fragen zur konsequenten Umsetzung des Verursacherprinzips. Wie der Bundesrat einleitend schreibt, beantwortet der Bericht auch keine Fragen zur konkreten Umsetzung. Ebenfalls wurde auf quantitative Berechnungen und Modellierungen verzichtet, und es fehlen klare Angaben über die wirtschaftlichen Folgen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

NR Adrian Amstutz  
Zentralpräsident

Dr. André Kirchhofer  
Vizedirektor

**Beilage: Fragebogen****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)?

*Nein. Verkehrslenkung ist der falsche Ansatz zur Behebung von Kapazitätsengpässen. Statt dessen braucht es eine umfassende Modernisierung und einen substantiellen Ausbau der Strasseninfrastruktur.*

- b. Falls nicht, welches andere Ziel müsste mit Mobility Pricing verfolgt werden (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.2)?

*Mobility Pricing wäre für die ASTAG höchstens dann diskutabel, wenn es um die Umsetzung der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips im Verkehr ginge. Zudem müssten weitere Bedingungen erfüllt sein (vgl. Antwort 11). Angesichts des stetigen Bevölkerungswachstums in der Schweiz und der damit verbundenen Zunahme der Verkehrsnachfrage muss sich eine verantwortungsbewusste Politik dieses Landes jedoch vorerst verstärkt auf die Beseitigung der Kapazitätsengpässe im Verkehr konzentrieren. Ein Verkehrsinfarkt kann einzig mit dem dringend nötigen Ausbau der Strassen verhindert werden.*

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

Grundprinzip I. „Pay as you use“:

*Die ASTAG ist mit dem «Pay as you use» Prinzip einverstanden. Voraussetzung ist jedoch, dass die Einnahmen strikte zweckgebunden sind und wieder in den Verkehr zurückfliessen. Einnahmen aus dem Strassenverkehr müssen konsequent wieder in die Strasseninfrastruktur investiert werden. Lenkungsmassnahmen werden strikte abgelehnt.*

Grundprinzip II. Kompensation:

*Die ASTAG unterstützt dieses Prinzip. Jedoch wird stark bezweifelt, dass aufgrund der Anstrengungen zur aktuellen Energiewende Mobility Pricing mit einer Senkung der bestehenden Abgaben auf den Treibstoffen kompensiert werden könnte. Die Kompensation liesse sich kaum kostenneutral umsetzen.*

Grundprinzip III. Verteilungswirkung / Sozialpolitische Ausgestaltung:

*Einverstanden. Der Bericht geht jedoch nicht näher auf die wirtschaftlichen Auswirkungen ein. Besonders einkommensschwächere Verkehrsteilnehmer werden ihre Mobilitätsbedürfnisse einschränken müssen, während die übrigen Verkehrsteilnehmer die frei gewordenen Kapazitäten rasch wieder in Anspruch nehmen dürften. Insbesondere benachteiligt würde das Transportgewerbe, welche meist keine Verzichtsmöglichkeiten hat.*

Grundprinzip IV. Intermodalität:

*Einverstanden. Mobility Pricing müsste – wenn schon – für alle Verkehrsträger eingeführt werden. Ein reines Road Pricing ist ausgeschlossen. Insbesondere spricht sich die ASTAG gegen Pilotversuche mit Road Pricing aus.*

Grundprinzip V. Modularer Aufbau:

*Eine Antwort erübrigt sich, da die ASTAG Mobility Pricing nicht unterstützt.*

Grundprinzip VI. Datenschutz:

*Einverstanden. Jedoch bestehen grosse Bedenken. Wie im Bericht erwähnt, fehlen dazu derzeit die rechtlichen Grundlagen, welche vor der Einführung zwingend zu erstellen sind. Bei der vorgeschlagenen systematischen Erfassung kann der Datenschutz nicht zu 100 Prozent sichergestellt werden.*

Grundprinzip VII. Transparenz:

*Einverstanden.*

3. Wie beurteilen Sie die Vollständigkeit der morphologischen Kasten für:
- die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.1)?
  - die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.3)?

*Keine Ergänzungen.*

4. Wie beurteilen Sie den Entwicklungspfad (von einfach zu komplex) der Modellvarianten für:
- die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1)?
  - die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

*Keine Bemerkungen*

5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:
- die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1 [Haupt- und Nebenvarianten])?
  - die Schiene? (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

*Keine Bemerkungen.*

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:
- die Strasse?
  - die Schiene?

*Keine Bemerkungen.*

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

*Keine Bemerkungen.*

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

*Mobility Pricing will das Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer verändern. Damit wird die Gütertransportbranche benachteiligt, die auch während den Spitzenzeiten auf die Infrastruktur*

angewiesen ist. *Mobility Pricing* kommt einer unfairen Staugebühr gleich. Die weiteren Risiken und Gefahren wurden in der Antwort umfassend beschrieben.

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

*Pilotversuche mit Road Pricing sind strikte abzulehnen. Die dafür benötigte Infrastruktur würde kaum angeschafft, wenn es sich dabei nur um ein Pilotprojekt handelt. Pilotprojekte kommen einer Einführung durch die Hintertür gleich.*

**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?

*Die ASTAG lehnt die Einführung neuer Abgaben und Zwangsmassnahmen strikte ab. Ebenso werden Umverteilungsmechanismen über Krankenkassenprämien abgelehnt.*

**11.** Weitere Bemerkungen?

*Anpassungen und Ergänzungen am Finanzierungssystem auf der Grundlage der Mineralölbesteuerung sollen in Zukunft möglich sein, wie dies auch vom Bundesrat im Zusammenhang mit der NAF-Vorlage (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds) für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken wie Elektro-Autos mit einer jährlichen Pauschale ab frühestens 2020 in Aussicht gestellt worden ist oder wie dies grundsätzlich auch mit einer fahrleistungsbezogenen Abgabe («Pay-for-use-Prinzip»; *Mobility Pricing*) denkbar wäre. Entsprechende Anpassungen bei der Strassenfinanzierung drängen sich dann auf (alternative Aufzählung), wenn*

- a) *Infrastruktur- und Betriebskosten im Strassenwesen mit dem aktuellen Finanzierungssystem nicht mehr gedeckt sind*
- b) *die ein Grossteil der Strassenbenützer sich systembedingt nicht mehr an der Finanzierung beteiligt*
- c) *mit dem Ausbau von konkreten Strasseninfrastrukturen einer bestimmten Benutzergruppe ein Sondervorteil geschaffen wird, dessen Finanzierung nicht der Allgemeinheit zugemutet werden kann (und somit politisch nicht realistisch ist).*
- d) *wenn der Bau und/oder Betrieb von Strasseninfrastrukturen an Private übertragen wird, und diese für die Finanzierung ihrer Aufgaben selber aufkommen müssen (z.B. PPP-Finanzierung).*