



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Tel: +41 61 267 80 54
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Basel, 1. September 2015

Regierungsratsbeschluss vom 1. September 2015

Anhörung zum Konzeptbericht Mobility Pricing: Stellungnahme Kanton Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir sind erfreut, dass das UVEK das Thema Mobility Pricing in einem Konzeptbericht vertieft untersucht. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zu diesem Konzeptbericht Stellung zu nehmen, und versichern Ihnen, dass der Kanton Basel-Stadt die Einführung von Mobility Pricing-Systemen grundsätzlich unterstützt.

Im Rahmen der Nachführung des Luftreinhalteplans beider Basel hatte der Kanton Basel-Stadt mit Schreiben vom 27. Februar 2008 an den Bundesrat die Prüfung einer neuen Preisstrategie für den Strassenverkehr, insbesondere die Einführung einer differenzierten und fahrleistungsabhängigen Strassenbenützungsabgabe beantragt. In seinem Antwortschreiben vom 5. Dezember 2008 hatte der Bundesrat Road Pricing als einen interessanten Ansatz angesehen. Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurde beauftragt, mögliche Regelungen für versuchsweise und reversible Abweichungen vom Prinzip der Gebührenfreiheit der Strassenbenützung zu prüfen. Den vorliegenden Konzeptbericht mit seinen verschiedenen Modellvarianten erachten wir als geeignet, um den nötigen Diskussionsprozess anzustossen.

Die politische Akzeptanz für ein Mobility Pricing zu schaffen ist grundsätzlich schwierig. Zudem sind für die finanzielle und technische Ausgestaltung eines solchen Systems viele Details zu klären, die jeweils kontrovers diskutiert werden können. Wir ermuntern den Bund daher, das Thema weiter zu verfolgen, auch wenn sich im Rahmen dieser Anhörung viele Stellen kritisch bis ablehnend äussern sollten.

Für den Kanton Basel-Stadt ist ein Mobility Pricing ein wichtiger Bestandteil einer zukünftigen nachhaltigen Verkehrspolitik. Wir unterstützen eine etappierte Einführung eines solchen Systems und befürworten einen flächendeckenden Endausbau, um Ausweichverkehre zu verhindern. Zudem ist darauf zu achten, dass der Systemwechsel nicht zu verkehrspolitisch unerwünschten Verlagerungen vom ÖV auf den MIV führt. Insbesondere im öffentlichen Verkehr muss das grundsätzlich gesamtschweizerisch einheitliche System so ausgelegt sein, dass regionale Besonderheiten wie etwa die Grenzlage berücksichtigt werden können.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Unsere weiteren Bemerkungen haben wir im Anhang entlang Ihres Fragebogens zusammengestellt.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

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

Das vorgeschlagene Ziel der „Brechung von Verkehrsspitzen“ steht auch für den Kanton Basel-Stadt im Vordergrund. Mobility Pricing soll aber auch zu einer Variabilisierung fixer Kosten führen und langfristig die steigenden Kosten im Verkehrsbereich abdecken. Zudem könnte Mobility Pricing langfristig dazu verwendet werden, externe Kosten zu internalisieren, um den erforderlichen Beitrag zur Reduktion der Umweltbelastung und zum Klimaschutz zu leisten. Der im Bericht beschriebene Zielkonflikt zwischen hoher Lenkungswirkung und hoher Finanzierungswirkung erschliesst sich für uns nicht.

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

Wir unterstützen mit folgenden Ausnahmen bzw. Ergänzungen die sieben definierten Grundprinzipien:

- Der Grundsatz der Kompensation ist kurz-/mittelfristig sicher richtig, wobei Mehreinnahmen zur Kompensation der anfallenden Systemkosten sinnvoll wären. Längerfristig darf Mobility Pricing zur Internalisierung externer Kosten sowie zur Deckung steigender Kosten des Verkehrssystems auch zu Preiserhöhungen führen.
- Der sozialpolitische Ausgleich darf nicht dazu führen, dass die Tarife generell zu tief angesetzt werden. Der Ausgleich kann auch über alternative Instrumente wie günstige Tarife für eine definierte, minimale Grundmobilität oder über subjektbezogene Sozialleistungen erreicht werden.
- Als zusätzliches Grundprinzip sollte der Punkt „Einfachheit und Komfort“ definiert werden. Für Vielnutzer ist ein „GA-Komfort“ mit einer „Bestpreis-Abrechnung“ anzustreben und für Gelegenheitsnutzer sind alternative, einfache Zahlungsmöglichkeiten anzubieten.

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

- a) die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.1)?
- b) die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.3)?

Wir haben keine Ergänzungen. Wir unterstützen explizit, dass auf den Einbezug des Fuss- und Veloverkehrs verzichtet wird.

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

- a) die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1)?
- b) die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

Wir unterstützen eine Umsetzung in Etappen, die einfach beginnt und mit einer flächendeckenden Einführung im ganzen ÖV-System Schweiz und auf allen Strassen endet. Wichtig ist uns, dass bereits die ersten Ausbauetappen einen Beitrag zur Zielerreichung („Spitzen brechen“) beinhalten und dass die Zeiträume zwischen den Ausbausritten möglichst kurz sind.

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

- a) die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1 [Haupt- und Nebenvarianten])?
- b) die Schiene? (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

Aus den vorgeschlagenen Modellvarianten **Strasse** kommt für uns die Variante „Netz A“ nicht in Frage, da sie keinen Beitrag zur Zielerreichung bringt und tendenziell Verkehr weg vom Nationalstrassennetz auf das untergeordnete Netz verlagert, was ausdrücklich nicht erwünscht ist. Die

Variante „Netz B“ ist als erster Schritt hin zu einem umfassenderen System denkbar. Sie kommt für uns als Endausbau aber nicht in Frage. Da die Hindernisse sowie der technische und administrative Aufwand für eine Variante „Zone-Netz-Zone B“ gleich gross sind wie für die Variante „Zone-Netz-Zone A“, ziehen wir die Variante „Zone-Netz-Zone B“ vor. Damit könnten unerwünschte Verlagerungen auf das untergeordnete Netz reduziert werden. Als anzustrebender Endausbau eines Mobility Pricing Systems Strasse könnten wir eine Variante „Gebiet“ unterstützen.

Für die **Schiene** unterstützen wir im Grundsatz eine schrittweise Einführung mit einem Endzustand entsprechend der Modellvariante „ÖV-Netz“. Um eine breit akzeptierte Lösung zu finden, die auch die erwünschten verkehrlichen Wirkungen erzielt, sollten dieser Endzustand und die Zwischenzustände unseres Erachtens folgende Bedingungen erfüllen:

- Das mittlere Preisniveau sollte unverändert bleiben bzw. höchstens im selben Umfang zunehmen wie die Kosten für die Strasse.
- Das System soll für eine möglichst grosse Kundengruppe einen mit dem GA vergleichbaren Komfort und eine Abrechnung nach einem Bestpreis-Prinzip ermöglichen.
- Neben einem elektronischen Erhebungssystem ist für Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer eine einfache Alternative zwingend.
- Die Tarifkompetenz darf nicht vollständig den TU überlassen werden. Es braucht einen starken zentralen Regulator, um das System flächendeckend durchsetzen zu können, sowie Freiheitsgrade für die regionalen Besteller, um eine breite Akzeptanz zu erreichen.

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

- a) die Strasse?
- b) die Schiene?

Als Endausbau, der längerfristig Bestand hat, kommen für uns auf der Strasse und der Schiene nur die flächendeckenden Modellvarianten „Gebiet“ bzw. „ÖV-Netz“ in Frage.

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

Nur mit flächendeckenden Varianten können unerwünschte Ausweicheffekte auf nicht bepreiste Netzteile verhindert werden.

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

Um verkehrspolitisch unerwünschte Verlagerungen zu verhindern, ist bei der stufenweisen Einführung darauf zu achten, dass die ÖV-Kosten nicht stärker zunehmen als die Kosten für die Strassen. Im ÖV-Bereich ist der Systemkomfort („GA-Komfort“) von entscheidender Bedeutung. Zudem sollte auch für Vielfahrerinnen und Vielfahrer das Grundprinzip „pay as you use“ zumindest in Spitzenzeiten gelten.

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

Pilotprojekte sind sinnvoll, um die Akzeptanz zu steigern und die Wirkungen nachzuweisen. Bei Pilotprojekten besteht aber immer auch die Gefahr von unerwünschten Ausweichverkehren. Deshalb müssen die Systemgrenzen des Pilotversuchs sorgfältig evaluiert werden und die Versuche sollten eher von kurzer Dauer (ein bis zwei Jahre) sein.

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?

Wir bevorzugen klar die Kompensation über wegfallende bisherige Abgaben im Sinne einer Variabilisierung fixer Kosten. Eine pauschale Rückerstattung lehnen wir ab, weil damit zusätzlicher administrativer Aufwand anfallen würde und weil die Akzeptanz für Mobility Pricing bei einer Kompensation über bestehende Verkehrsabgaben grösser wäre.

Parkplatzgebühren lenken den ruhenden Verkehr und sind gerade in städtischen Gebieten unerlässliches Steuerungsinstrument. Sie stehen für eine Kompensation deshalb nicht zur Verfügung.

11. Weitere Bemerkungen?

Insbesondere im ÖV ist der Umgang mit grenzüberschreitenden regionalen Verkehren sorgfältig zu prüfen. Das System muss einfache regionale und grenzüberschreitende Tariflösungen zulassen.

Bei der Vertiefung der Studien zum Mobility Pricing sind auch die Zusammenhänge mit anderen Lenkungs- und Steuerungsinstrumenten (z. B. Pendlerabzug bei den direkten Steuern) zu prüfen und nach Bedarf Anpassungen vorzunehmen, um unerwünschte gegenläufige Auswirkungen zu vermeiden.