



Mobility Pricing: Wege zur Kostenwahrheit im Verkehr – Anreize für eine kostengünstige, staufreie und intelligente Verkehrssteuerung, 2013

avenir-suisse.ch/30223



Grundzüge einer zukunfts-fähigen Verkehrspolitik, in: Ideen für die Schweiz – 44 Chancen, die Zukunft zu gewinnen, 2013

avenir-suisse.ch/23678



Verkehrt: Plädoyer für eine nachhaltige Verkehrspolitik – Bessere Mobilität statt mehr Infrastruktur, 2010

avenir-suisse.ch/171

Einbahnstrasse Verkehrspolitik

Eine leistungsfähige und effizient betriebene Verkehrsinfrastruktur ist für das Produktions- und Distributionssystem einer Volkswirtschaft von enormer Bedeutung. Die Schweiz verfügt fraglos über ein hochwertiges Verkehrssystem; allerdings stösst dieses zusehends an die Grenzen seiner Kapazität und Finanzierbarkeit.

Immer häufiger ist die Verkehrsinfrastruktur an den neuralgischen Stellen während der Stosszeiten überlastet. Die Reaktion darauf ist in der Schweiz traditionell der Kapazitätsausbau. Deshalb und aufgrund der engmaschigen Bahn- und Buserschliessung selbst von Gebieten mit niedrigem Verkehrsaufkommen hat die Schweiz ein im internationalen Vergleich extrem teures Verkehrssystem. Die Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind siebenmal so hoch wie in Deutschland.

Missachtung ökonomischer Prinzipien

Trotz des permanenten Ausbaus steht das

Verkehrssystem unter steigendem Stress. Diese scheinbar paradoxe Entwicklung lässt sich mit dem vielfachen Verstoss gegen fundamentale ökonomische Prinzipien wie Kostenwahrheit und Verursacherprinzip erklären:

- Der Verkehr wird vom Steuerzahler jährlich mit Milliardenbeträgen subventioniert. Die Nutzenden des öffentlichen Strassenverkehrs und des Personenverkehrs auf der Schiene decken nur 42% resp. 48% ihrer Kosten, während der private motorisierte Strassenverkehr immerhin zu 89% nutzerfinanziert ist. Die Subventionierung durch die öffentliche Hand bewirkt einen Überkonsum von Mobilität – mit unerwünschten Folgen wie Zersiedelung, Umweltbelastungen etc.
- Die Infrastruktur ist aufgrund des weitgehenden Verzichts auf zeitliche und räumliche Preisdifferenzierung höchst ungleichmässig ausgelastet. So beträgt die durchschnittliche Sitzplatzbelegung im Regionalverkehr gerademal 23%, obwohl die Züge während der Rushhour regelmässig überlastet sind.
- Die Investitionsentscheide basieren häufig auf (regional)politischen Erwägungen statt nüchternen Kosten-Nutzen-Rechnungen. Das Ergebnis ist eine Fehlallokation von Ressourcen mit enormen Folgekosten.

Bisher hat die Politik kaum Anstrengungen unternommen, die verkehrspolitischen Systemfehler an den Wurzeln anzupacken. Eine Ausnahme ist die 2001 eingeführte leistungs-

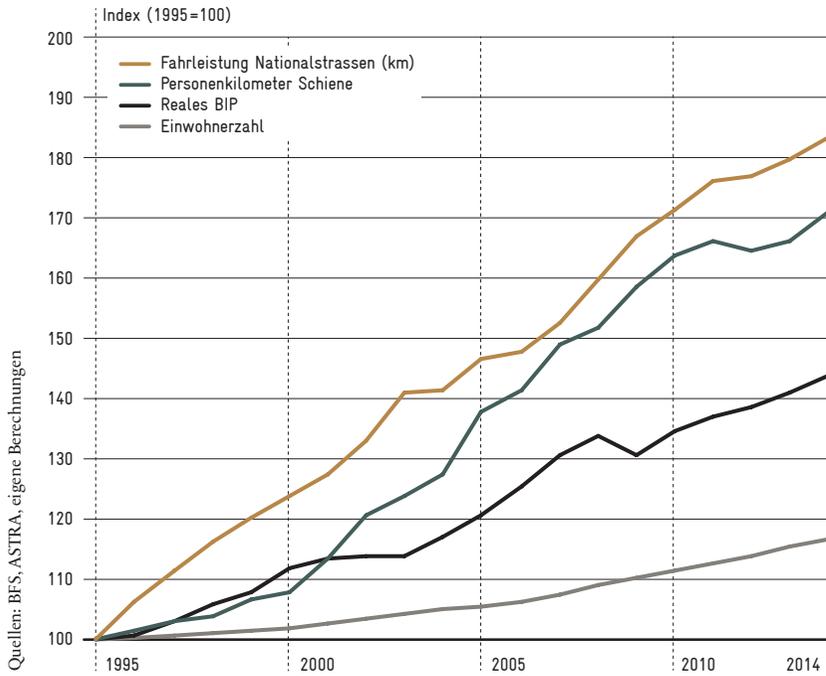
abhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Die im Februar 2014 vom Volk angenommene FABI-Vorlage hingegen etabliert einen Finanzierungsfonds für den weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur, sieht aber keine Erhöhung des Eigenfinanzierungsgrads beim Schienenverkehr vor.

Smarte Lösungen zum Nutzen aller

Um die Kostenspirale zwischen subventioniertem Kapazitätsausbau und wachsenden Mobilitätsbedürfnissen zu durchbrechen, müssten künftig vermehrt effizienzorientierte Mechanismen im Sinne von «Mobility Pricing» zur Anwendung kommen. Ein höherer Grad an Benutzerfinanzierung, differenzierte Preise nach Zeiten und Strecken sowie die Abkehr vom föderalen «Wunschkonzert» bei Investitionsentscheiden sind dabei unerlässliche Elemente.

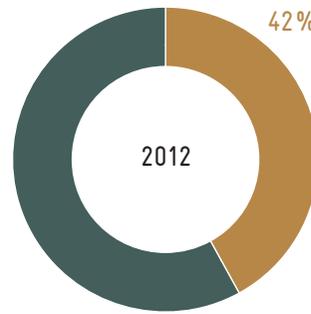
Anders als vielleicht noch vor 20 Jahren kann Mobility Pricing heute nicht mehr als abstrakter, kaum umsetzbarer Lösungsansatz abgetan werden. Durch den technischen Fortschritt sind die dazu erforderlichen Massnahmen kostengünstiger, benutzerfreundlicher und vielfältiger geworden. Ausserdem haben mittlerweile einige Länder gute Erfahrungen mit Mobility Pricing gesammelt: Geringere Kosten, weniger Staus, bessere Kapazitätsauslastung und nicht zuletzt mehr Fairness schaffen bei den Verkehrsteilnehmern selbst bei anfänglicher Skepsis rasch Akzeptanz für die neuen Ansätze. *DH*

Mobilität wächst schneller als Bevölkerung und Wirtschaft

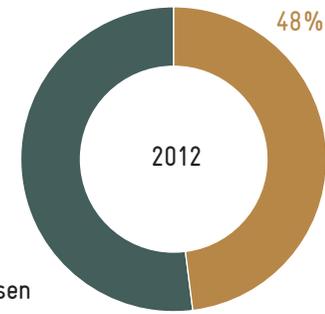


ÖV mit geringerer Nutzerfinanzierung als Gesundheitssektor

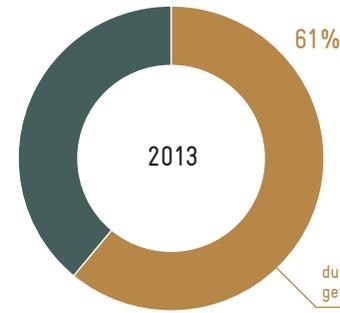
Öffentlicher Strassenverkehr



Personenverkehr Schiene



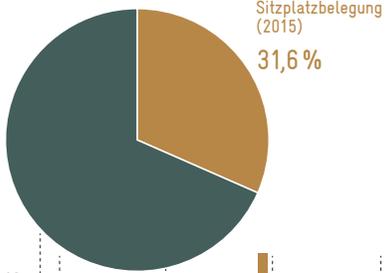
Gesundheitswesen



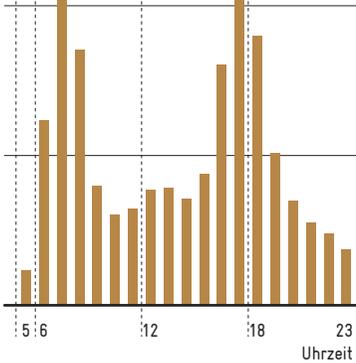
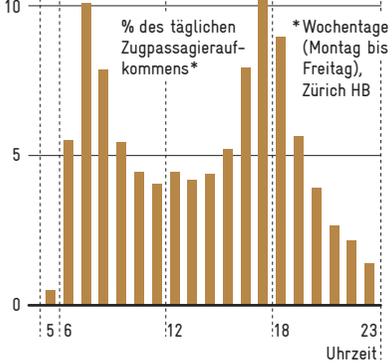
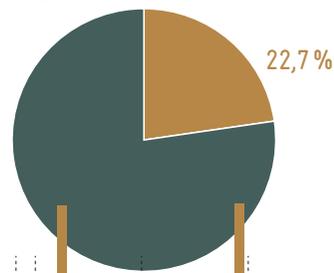
Quelle: BFS

Schiene: Auf Verkehrsspitzen ausgerichtete Infrastruktur

Fernverkehr



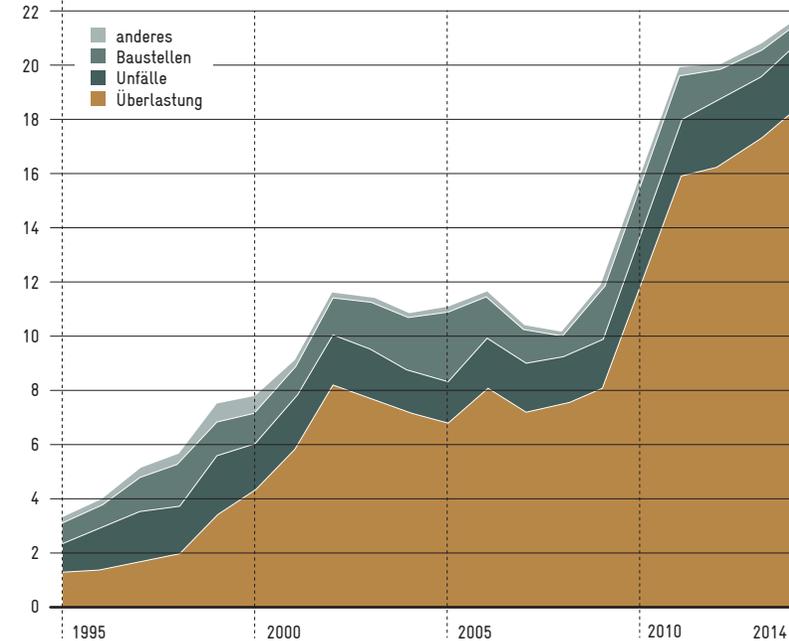
Regionalverkehr



Quelle: SBB

Strasse: Immer mehr Staus infolge Verkehrsüberlastung

Stau auf dem Nationalstrassennetz, in 1000h/Jahr



Quelle: BFS

Jahr	Vorlage	Thema	Referendum
1995	Vorlage 442	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)	Fak. Referendum <input checked="" type="checkbox"/>
27.09.1998	Vorlage 445	Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des ÖV	Obl. Referendum <input checked="" type="checkbox"/>
18.03.2000	Vorlage 463	Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs	Volksinitiative <input checked="" type="checkbox"/>
18.05.2003	Vorlage 498	Für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit	Volksinitiative <input checked="" type="checkbox"/>
08.02.2004	Vorlage 304	Gegentwurf zur Avant-Initiative	Obl. Referendum <input checked="" type="checkbox"/>
24.11.2013	Vorlage 577	Verteuerung Autobahnvignette	Fak. Referendum <input checked="" type="checkbox"/>
09.02.2014	Vorlage 578	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FAB)	Obl. Referendum <input checked="" type="checkbox"/>
28.02.2016	Vorlage 599	Sanierung Gotthard-Strassentunnel	Fak. Referendum <input checked="" type="checkbox"/>
2015			