

Mobility Pricing:

Ein richtiger Ansatz – falsch kommuniziert!

Peter Vollmer

Abstract

Seit einigen Jahren geistert ein Begriff durch die verkehrspolitische Diskussion und produziert vor allem Blockaden und Unverständnis: Mobility Pricing. Interessanterweise erfolgen die Positionsbezüge überraschend quer zu den sonst in der Verkehrspolitik bekannten Interessengruppen. Es ist dabei ein Verdienst des Bundes, mit dem im Jahre 2016 publizierten «Konzeptbericht Mobility Pricing» eine begrifflich und konzeptionell breit angelegte Auslegeordnung eingebracht zu haben. Mit der Einbindung der verschiedenen Modellvarianten in einen sog. «morphologischen Kasten» gelingt dem Bericht auch eine weitgehend ideologiefreie Auseinandersetzung. Denn, was ist naheliegender, als die Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen leistungsabhängig auszugestalten! Mit der, in der Handhabung verblüffend einfach konzipierten Mineralölsteuer, den zeit- und ortsgebundenen Parkplatzgebühren, aber auch mit dem Kilometertarif im öV oder der «Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe» (LSVA) gibt es unbestrittene und bewährte Traditionen von leistungsabhängigen Nutzungsentgelten im Verkehrsbereich.

1 Grundlegende Schwächen der Verkehrspolitik bleiben ausgeblendet

Die Auseinandersetzung mit Mobility Pricing offenbart jedoch zunehmend die schwerwiegenden Defizite und Schwächen bei den Vorgaben und den Zielsetzungen in der Entwicklung von Verkehrsinfrastrukturen, resp. bei deren Einbettung in ein Raum- und Siedlungsentwicklungskonzept. Die Erfahrungen zeigen, dass der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen und -angebote zunehmend eine Siedlungsentwicklung und ein Mobilitätsverhalten bestimmen, ohne dass über deren Zielsetzungen eine transparente Diskussion mit einer Abschätzung der Folgen, beispielsweise unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit, geführt wird. Treiber des Mobility Pricings ist weniger eine bewusste Siedlungsentwicklung oder ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten, als vielmehr die Aussicht, dass das massiv zunehmende Verkehrsvolumen zeitlich nur besser aufgefangen und verteilt werden muss. Die Verkehrsnachfrage als solche wird dabei nicht in Frage gestellt, Es geht schlicht nur um die bessere Bewältigung des Nachfrageüberhangs an Verkehrsinfrastrukturen. Alle neuen Erhebungen zeigen dabei sowohl eine rasante Zunahme des Verkehrs wie auch eine Konzentrierung auf das Angebot, welche durch den Ausbau der Infrastrukturen und durch die Beseitigung von «Hindernissen» zu einer Verflüssigung des Verkehrs und damit zu einer Verkürzung der Fahrzeiten führen.

2 Nur weitere Verkehrszunahmen?

Es ist offensichtlich, dass neben den Infrastrukturausbauten praktisch alle Massnahmen im heutigen Verkehrsmanagement dem Ziel dienen, die Verkehrszunahme aufzufangen. Dabei provozieren diese Massnahmen erst recht Verkehrszunahmen oder machen diese überhaupt erst einigermaßen erträglich, wenn zum Beispiel mit weniger Stauzeiten gerechnet werden muss. Damit wird lediglich an der Spirale «mehr Verkehr – zusätzliche und besser nutzbare Infrastrukturen» gedreht. Der Focus der Betrachtung liegt damit nicht bei den Ursachen sondern

bei den Folgebekämpfungen. Der «Preis» dieser Entwicklung für Mensch, Natur, Umwelt und Gesellschaft bleibt ausgeblendet. Eine nachhaltigere Verkehrspolitik müsste demgegenüber eine «Verkehrsvermeidung» in den Mittelpunkt stellen. Der Hebel für eine «Verkehrsvermeidung» wäre nicht ein Zwangs- oder Verbotssystem, sondern – neben einer marktorientierten Steuerung über den Preis – ein möglicher Verzicht auf entbehrliche und oftmals – gegen die Absichten des einzelnen Verkehrsteilnehmers – erzwungene Mobilität, was bei deren Wegfall zu höherer Lebensqualität beitragen kann. Die individuellen Möglichkeiten einer Verkehrsvermeidung mittels Verzicht auf eine Reise mit dem MIV oder der Bahn, wird wesentlich auch durch die Qualität des Angebotes für Fussgänger und Velofahrer und durch den Faktor Sicherheit für diese Verkehrsteilnehmer bestimmt. Angesichts der Tatsache, dass 34% der «Motorisierten-Individualverkehr-Fahrten» unter 3 km und 25% der MIV-Fahrten unter 2 km betragen, wird es deutlich, dass ein enormes Umstiegspotential für den Fuss -und Veloverkehr besteht. Die zunehmende Verschiebung der Fahrtzwecke von den Arbeitspendlern zum reinen Freizeitverkehr (ohne Einkaufsfahrten!), welcher bereits einen Anteil von über 40% gegenüber noch knapp 24% des Berufspendleranteils ausweist, stellt die «Rechtfertigung» mit sog. notwendigen Fahrten zusätzlich in Frage.

In Analogie zum Gesundheitswesen kann auch im Verkehr von einer «surconsomation» gesprochen werden. Obwohl seit kurzem zumindest eine Reduktion der sog. Pendlerabzugskosten politisch durchgesetzt werden konnte, bleiben die noch bestehenden Abzugsmöglichkeiten unverständliche, staatliche Subventionen für Pendler.

3 Mobility Pricing kann zu billige Mobilität korrigieren. Beim MIV und beim öV.

Sowohl der Motorisierte Individualverkehr (MIV) wie der öffentliche Verkehr (öV) decken ihre verursachten Kosten in keiner Weise, auch wenn bei der Zuordnung ausschliesslich der direkt verursachter Kosten, mögliche knappe Kostendeckungen errechnet werden können. Werden jedoch verschiedene indirekte und vor allem sog. externe, nicht ökonomisch objektiv berechenbare Kosten miteinbezogen, sieht es für beide Verkehrsträger «schlecht» aus. Umwelt-, Lärm-, Luft-, Landschafts- und Gesundheitskosten weisen allein hohe Milliardenbeträge ungedeckter Kosten aus. Dabei sind die «emotionalen» Aspekte, verursacht beispielsweise durch den Tod eines Kindes bei einem Verkehrsunfall, erst noch nicht berücksichtigt. Ein zunehmendes Problembewusstsein ist überdies bezüglich der Inanspruchnahme und Entwertung des öffentlichen Raumes, vor allem durch den MIV und in bescheidenerem Ausmass auch durch die Bahn, festzustellen. Die Annahme, dass mittels Mobility Pricing eine zunehmende Verkehrsentwicklung ohne zusätzliche Infrastrukturen bewältigt werden kann, ist insofern zu relativieren, als dadurch gleichzeitig die Möglichkeiten für Kapazitätsausweitungen geschaffen werden, was in der Bilanz externer Kosten sich wiederum negativ auswirkt. Eine Belastung aller Fahrten, sogar unabhängig von zusätzlichen, zeitlichen, örtlichen, nutzungsintensitätsbezogenen oder qualitativen Kriterien, könnte allein die zu «billige Mobilität» korrigieren und damit reduzieren.

4 Mobility Pricing nicht nur als sog. «Verkehrsspitzendämpfungs-Konzept» entwickeln.

In den bisherigen Diskussionen um das Konzept Mobility Pricing stand meistens die Idee einer Glättung der Verkehrsspitzen während der Pendlerzeiten im Vordergrund. Dadurch sollte eine bessere Verteilung der Verkehrszunahme auf weniger belastete Zeitfenster gefördert werden, was die Kosten der teuren Spitzenstunden, sowohl im Bereich der Infrastrukturen wie des Rollmaterials und der sog. Staukosten dämpfen sollte. Dabei ist auffällig, dass bei den Massnahmen vor allem die Verteuerung des öV während der Spitzenbelastungen im Vordergrund steht. In der öffentlichen und politischen Diskussion wurden diese Vorschläge sofort als «Bestrafung» oder als zusätzliche «Pendlersteuer» apostrophiert. Obwohl die Überbelastung der Pendlerströme mit dem Freizeit- und dem Einkaufsverkehr am späteren Nachmittag (gemäss der Verkehrsstatistik während der Zeit um 17 Uhr) die grösste Belastungsspitze bringt, beschränkt sich die öffentliche Diskussion in den

Medien auf die Verteuerung der öV-Fahrten während der Morgenspitzen.

Es ist zwar unbestritten, dass die Verkehrsspitzenprobleme nicht allein durch zu hohe Gesamtauslastungen verursacht werden, sondern vor allem durch eine ungleiche Verteilung an unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten. Dabei wird in der Regel ausschliesslich auf schwache Auslastungsfaktoren an den sog. Randzeiten beim öffentlichen Verkehr hingewiesen. Dass gleichzeitig auch die ebenfalls sehr teuren Strasseninfrastrukturen während vielen Stunden eines 24-Stunden-Tages ebenfalls schwach bis gar nicht benutzt werden, wird wegen dem weitgehenden Fehlen von statistischen Unterlagen oft ausgeblendet. Auch die entsprechende Strassen-Infrastruktur wird als Teil eines sog. Service public verstanden, welcher es ermöglicht, zu allen Tag- und Nachtzeiten jeden Punkt des Landes problemlos zu erreichen.

5 Verkehrsentwicklung steht nicht im Gleichklang mit Mobilitätsbedürfnissen.

Die Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen wird oft mit gewonnener Lebensqualität, ja sogar als soziale Errungenschaft gepriesen. Jedermann soll – ohne soziale Diskriminierung – Verkehrsangebote in Anspruch nehmen können. Die sog. Motorisierung einer breiten Bevölkerung galt in den siebziger und achtziger Jahre sogar als Ausdruck einer politisch-demokratisch erwünschten Wohlfahrtsmehrung. Autofahren wurde für «Jedermann» erschwinglich. Parallel sollen sozial- und einkommensschwache Personengruppen dank der Abgabe von stark vergünstigten- oder von Gratis-Abonnements an den Verkehrsangeboten partizipieren können. Abgesehen von den für bestimmte Personengruppen absolut wichtige und sinnvolle Abdeckung von Mobilitätsbedürfnissen für Arbeit und Schule, steckt in der Forderung nach «Mobilität für alle» die falsche Vorstellung, dass mit der Nachfrage nach Verkehrsleistungen immer eine lebensqualitätserhöhende Mobilität befriedigt werden kann. Demgegenüber ist festzustellen, dass ein wesentlicher Teil der in Anspruch genommenen Verkehrsleistungen sich nicht als lebensqualitätsfördernde Aktion entpuppt, sondern die Verkehrsteilnehmer dabei immer längere Zeitfenster für erzwungene Arbeit-, Ausbildungs- und Familien- und Einkaufswege und damit verbundener Stress in Kauf nehmen. Im Umkehrschluss könnte dabei sogar die Folgerung gezogen werden, dass die Inanspruchnahme von immer mehr Verkehrsleistungen ursächlich gerade in der fehlenden Mobilität vieler Menschen liegt, wenn beispielsweise der Wohn- und Arbeitsort nicht mehr zusammengelegt wird, denn das Vorhandensein ausgebauter Verkehrsinfrastrukturen ermöglicht immer längere Distanzen in der gleichen Zeit zurückzulegen.

Daraus lässt sich folgern, dass einerseits die Inanspruchnahme von Verkehrsleistungen nicht kongruent zu den effektiven Mobilitätsbedürfnissen stehen und andererseits zusätzliche Verkehrsleistungen nicht Ausdruck einer wachsenden Lebensqualität sind.

6 Politische Blockaden aufgrund missglückter Kommunikationsleistungen

Die Vernehmlassung des Bundesrates zu seinem Konzeptbericht Mobility Pricing hat alle Interessengruppen und Stakeholder des Verkehrs zu Stellungnahmen herausgefordert. Obwohl die bereits erwähnte Auslegeordnung des Berichtes noch keine Roadmap für eine anzustrebende nachhaltigere Verkehrspolitik enthält, hat sich die öffentliche Debatte aufgrund der Medienberichterstattung rasch auf naheliegende, mögliche Umsetzungen konzentriert. Entsprechende Tarifanpassungen lassen sich im öffentlichen Verkehr offensichtlich nicht nur rascher definieren, sie sind auch bezüglich der technischen Erfassung einfacher einzuführen. Damit erfüllen sie die medialen Anforderungen für die Berichterstattung bezüglich der persönlichen Betroffenheit klar besser. Die Reaktion der «Opfer», welche durch eine sog. Pendlersteuer oder wegen der prognostizierten Abschaffung der Pauschalabonnements im öV plötzlich mit massiv höheren Aufwendungen konfrontiert waren, liess nicht lange auf sich warten. Unüberlegte Äusserungen von höchsten Exponenten der Verkehrsunternehmungen und der Politik haben dazu beigetragen, dass sich die Diskussion erst noch nur auf den öV-Bereich konzentriert hat.

Neue Vorschläge von Seiten «Avenir Suisse», mit freiwilligen Versuchsanordnungen, Mobility Pricing einerseits von seinem «Pendlerbestrafungs-Image» und andererseits vom alleinigen Betrachtungspunkt «öV» zu befreien, sind durchaus geeignet, die Diskussion zu versachlichen. Sie beschränken das Instrument eines Mobility Pricing jedoch ebenfalls auf die Zielsetzung einer besseren Verteilung der Verkehrsströme im Tagesverlauf.

7 Ende der regionalen Pauschal- und der Generalabonnemente im öffentlichen Verkehr?

Die Perspektive, dass Pauschalabonnemente und insbesondere das populäre Generalabonnement (GA) mit dem Mobility Pricing nicht mehr vereinbar seien, hat insofern eine grosse Verunsicherung provoziert, als diese Fahrausweise heute zu den beliebtesten Billettkategorien überhaupt zählen.

In einer abstrakten und ausschliesslich technischen Betrachtung ist eine Unvereinbarkeit von Mobility Pricing und Pauschalfahrausweisen zwar richtig, doch berücksichtigt diese Sichtweise zwei wesentliche Betrachtungspunkte nicht: Die Einführung der regionalen (Pendler-)Pauschalausweise («Umweltabo», «Regenbogenabo», «Libero» u.v.m.) wurden vor 30 bis 50 Jahren explizit als Massnahme zur Förderung des Umstiegs vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr konzipiert. Hintergrund waren damals fast ausschliesslich ökologische Gründe, welche durch den Tatbestand des «Waldsterbens» politisch noch besonders legitimiert wurden. Die Bedeutung des Waldes ist in der Schweiz auch objektiv im Bewusstsein vieler Menschen präsent, ermöglichte doch der Wald als Lawinenschutz überhaupt erst eine dauerhafte Besiedelung in verschiedenen Tälern des Alpengebietes. Die massive Verbilligung des Halbtaxabonnements von damals CHF 360 auf CHF 100 wurde zur weltweit spektakulärsten Tarifmassnahme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Der Erfolg des Generalabonnementes (GA) knüpfte ebenfalls an die Erfolgsstory des Halbtaxabonnementes an und sicherte später nicht nur die landesweite Verknüpfung zwischen kommunalen, regionalen und nationalen Fahrausweisen, sondern sollte mit der sog. Familienformel, mit der Partnern und Familienangehörigen massive Rabatte gewährt wurden, eine autofreie Mobilität auch für Familien ermöglichen.

Mit den besonderen Tarifangeboten bei den Pauschalfahrausweisen in den Agglomerationsräumen wurde erstmals eine verkehrsträgerübergreifende Strategie zur Förderung des Umstieges vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr angestrebt. Solange eine Verzerrung der Wettbewerbsbedingungen zwischen öV und IV besteht, wäre es unter dem Aspekt der Zielsetzung einer nachhaltigen Mobilitätspolitik deshalb fatal und unsinnig, an diesen Fahrausweisen Hand anzulegen.

Der Pauschalpreis eines Generalabonnementes kann auch in einer leistungsabhängigen Form als tarifliche «Deckelung» der Inanspruchnahme von öV-Leistungen konzipiert und verstanden werden. Dies setzte jedoch eine – heute elektronisch und ohne Kundenzutun längst machbare – Erfassung aller Fahrten voraus. Heute ist davon auszugehen, dass nicht wenige GA-Inhaber den «Tarifwert» bei einer separaten Bezahlung einzelner Fahrten nicht erreichen würden. Für diese Nutzergruppe wird das GA vor allem als «Komfortfahrausweis» gerechtfertigt, der keine, immer noch mühsame Beschaffung von unterschiedlichen Fahrausweise und Gültigkeitsfragen notwendig macht.

8 «EasyRide» hat eine technische und kundenorientierte Lösung vorgemacht

Das in den späten 90er-Jahre des letzten Jahrhunderts entwickelte Konzept «EasyRide» ging dabei sogar von der Zielsetzung eines Fahrausweises aus, der allen Reisenden den Komfort eines Generalabonnementes ermöglichen sollte. Die technische Machbarkeit des Modells, mittels

einer automatischen, räumlichen Erfassung sämtlicher Reisewege mit einem in eine (Kredit-)Karte integrierten Chip, wurde in Versuchsanordnungen in Basel und Genf erfolgreich getestet. Dem Kunden wären nachträglich die absolvierten Reisen – analog einer Telefonrechnung – belastet worden, ohne dass den Reisenden ein zusätzliches, besonderes Check-in/Check-out zugemutet worden wäre. Damit hätten beliebige, auch zeitlich differenzierte Tarifmodelle kundenfreundlich umgesetzt werden können. Ausgangspunkt wäre immer ein festgelegter (Zonen- oder Strecken-)Basispreis gewesen, welcher aufgrund verschiedener Kriterien (zeitlich, streckenabhängig, komfortorientiert u.a.m.) rabattiert worden wäre. Mittels eines monatlichen oder jährlichen Maximalbetrages, entsprechend den heutigen GA-Preisen, wäre diese Fahrausweiskategorie in einer ersten Phase gegenüber den Kunden gesichert worden.

Die elektronische Erhebung der effektiven Leistungsbezüge hätte zusätzlich die Verteilung der entsprechenden Einnahmen auf die verschiedenen Transportunternehmungen verbilligt und objektiviert.

Die bei den Reisenden heute als wichtig erachteten Datenschutzfragen hätten insofern «gelöst» werden können, indem zusätzlich anonymisierte Prepaid-Lösungen vorgesehen waren. Die Telekombranche hat diese Lösungen weltweit längst vorgemacht. Die Umsetzung des Konzeptes scheiterte schlussendlich unter anderem am kurzfristig hohen Investitionsbedarf, um sämtliche öV-Fahrzeuge gleichzeitig technisch entsprechend auszurüsten, aber auch an den «Ängsten», vor allem im Fernverkehr die Tarif- und Distributionshoheit abzugeben.

9 Elektromobilität und autonomes Fahren als Ende des öffentlichen Verkehrs?

Die Promotoren der Elektromobilität stützen sich vor allem auf den Vergleich der Emissionen von Abgasen und Lärm zwischen dem öV und IV, bei einer angenommenen durchgehenden Elektromobilität. Mit den neuen Möglichkeiten im Bereich der Elektromobilität wird die heutige Diskrepanz bei den Emissionen zweifellos massiv abgebaut werden können. Der Vergleich der Ökobilanz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern wird dabei jedoch besonders von der Herstellungsart der elektrischen Energie abhängen. Strom produzierende Kohlekraftwerke wie sie heute, über 50 Jahre nach der Publikation der Erkenntnisse des «Club of Rome», noch immer anzutreffen sind, zeigen die Problematik der «sauberen Mobilität». Ganz abgesehen, dass einzelne Elemente von Emissionen (beispielsweise durch den Reifenabrieb verursacht) weiterhin eine Tatsache bleibt. Ebenso kann die sog. Graue Energie, welche bei der Fabrikation und bei der Entsorgung auch von Elektroautomobilen nicht als nachhaltig bewertet werden. Ein Grossteil der bisherigen, an sich erfreulichen Schadstoff-Reduktionsmassnahmen wurde in den vergangenen Jahren jedoch durch die massive Verkehrsausweitung und die zunehmenden Grössen und Gewichte neuer Automobile wieder verspielt.

Kommt hinzu, dass der Flächenverbrauch und die damit verbundene Abwertung und Entwertung des öffentlichen Raums eine unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit besonders negative Folge der zunehmenden Verkehrsleistungen ist, unabhängig von der jeweiligen Antriebstechnik.

Die Annahme, dass durch eine ausschliesslich marktorientierte Verkehrssteuerung mittels Mobility Pricings und selbstfahrenden Fahrzeugen eine nachhaltigere Verkehrs-Zukunft sozusagen mit dem «Zauberstab» des Marktes geschaffen würde, verkennt die soziale und ökologische Blindheit dieser Marktsteuerung. Da sich soziale und ökologische Werte weder objektiv noch quantitativ bestimmen lassen, müsste die Politik entsprechende Lenkungsmassnahmen weiterhin subjektiv verfügen. Vor dem Hintergrund der bezüglich der Nachhaltigkeit längst bekannten, klar negativen Folgen der Verkehrsentwicklung, ist nicht plötzlich mit einem gegenüber den Wählern nicht opportunistisch geprägtem, politischen Handeln zu rechnen. Umso mehr als es vielen Protagonisten eines Mobilty-Pricing-Modells – wie vorstehend dargelegt – nicht um eine Reduktion der Verkehrsentwicklung, sondern ausschliesslich um eine kapazitätserhöhende, bessere Tagesverteilung geht.

10 Grenzüberschreitende Wettbewerb- und Konkurrenzfähigkeit als politisches Killerargument

Durch die zunehmende grenz- und kontinentsüberschreitende Verflechtung im Personen- und Gütertausch, nicht zuletzt als Folge nicht «richtiger» Transportpreise, wird es die Einführung eines zur Verkehrsminderung beitragenden Mobility Pricings besonders schwer haben. So, wie es nicht einmal innerhalb Europa gelingt, die Privilegierung des Flugverkehrs mit der Befreiung des internationalen Flugverkehrs von der Kerosensteuer zu eliminieren, könnten alle Register der Wettbewerbsfähigkeit auch im Tourismus gegen höhere Preise gezogen werden. Die teurere Anreise für ausländische Gäste würde das heute bestehende Preisgefälle, akzentuiert durch den gegenwärtig starken Schweizer Franken, zumindest kurzfristig, zusätzlich negativ belasten.

Eine möglicherweise erst verzögert wirksame, neue Gästeentwicklung, welche sich wieder stärker auf die touristischen Nahmärkte konzentrieren würde, könnte demgegenüber mittel- und langfristig auch zu einem Wettbewerbsvorteil werden. Ebenfalls könnte die damit verbundene, verbesserte Wettbewerbsfähigkeit lokaler und regionaler Produkte zu positiven ökonomischen Effekten in den Regionen führen. Jedenfalls wirksamer als die heute immer noch stark auf die Erstellung von (Verkehrs-)Infrastrukturen konzentrierte Regionalpolitik.

Die verzögerten Wirkungen dieser Prozesse stehen jedoch im Widerspruch zum kurzfristig notwendigen Wirtschaftserfolg der einzelnen Leistungsträger, deren Einbussen vorübergehend anderweitig kompensiert werden müssten.

11 Mobily Pricing als Kernstück einer nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätspolitik

Die Etablierung der unangemessen billigen Mobilität und der damit verbundenen Verkehrsausweitung, erweist sich als heute als Fessel für eine nachhaltige Mobilitätsstrategie. Die in den letzten fünfzig Jahren – trotz Raumplanungszielsetzungen und -gesetzen – erfolgte bauliche Zersiedelung des Landes lässt sich angesichts der erfolgten «Verbetonierung» nicht einfach per Dekret eliminieren. Die politische Überwindung dieser Vorgaben ist deshalb als besonders anspruchsvoll anzusehen und kann als «Nagelprobe» für eine glaubwürdige, der Nachhaltigkeit rechnungstragende Gesamtpolitik betrachtet werden!

Angesichts der Tatsache, dass der Verkehr einen besonders hohen Anteil am gesamten Energieverbrauch aufweist, wird deutlich, dass auch die sog. Energiewende (mit der Teilzielsetzung einer Reduktion des gesamten Energieverbrauchs) nur dann erfolgreich sein kann, wenn gleichzeitig auch eine «Verkehrswende» umgesetzt wird.

12 Fazit

Die Konzipierung eines Mobily-Pricing-Modells erfordert nicht nur eine gesamtheitliche Betrachtung über alle Verkehrsträger, sie muss ebenso zwingend die Vorgaben der Nachhaltigkeit zum Kernelement und damit eine entsprechende Verkehrslenkung zum entsprechenden Steuerungshebel machen. Nur mit diesen Vorgaben lassen sich auch die entsprechenden Einschnitte in eine falsch verstandene «Verkehrsfreiheit» rechtfertigen, welche die Auswirkungen des «freiheitlichen Tuns» auf Gesellschaft und Umwelt ausblendet.

Damit kann ebenso die heute getrennt funktionierende Finanzierung des MIV und des öV überwunden werden.

Angesichts der Notwendigkeit, dass in der Schweiz praktisch alle grösseren Verkehrs-Finanzierungskonzepte früher oder später in Volksabstimmungen bestätigt werden müssen, kommt der politischen Kommunikation in einer Frühphase höchste Bedeutung zu. Der verkehrspolitische Konsens der letzten Jahre, getragen durch ein Konzept mit parallelen Finanzierungsfonds sowohl für den MIV («NAF») wie für den öV («FAB»), konnte zwar für beide Bereiche im Parlament und an der Urne die notwendigen Mehrheiten finden, in dem – wenig aufeinander abgestimmt – jedem

Verkehrsträger seine Ausbauten gesichert wurden. Darauf wird sich eine nachhaltige Verkehrspolitik nicht mehr stützen können.

Es ist zu wünschen, dass Mobility Pricing – trotz dem existierenden, vielfältigen und bremsenden Lobbyismus sowie einem wählerorientierten Opportunismus in der Politik – sich mit neuen Bündnissen durchsetzen können.

Dr. Peter Vollmer war Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) und von Seilbahnen Schweiz (SBS) sowie Mitglied des Nationalrates von 1989 – 2007.

Schweizer Jahrbuch für Verkehr 2017

Universität St. Gallen

Herausgeber:
Prof. Dr. Christian Laesser
Prof. Dr. Thomas Bieger
Prof. Dr. Rico Maggi

ISBN-Nummer
3-906532-29-1
ISSN 1423-4459

Alle Rechte vorbehalten
Copyright ©2017
Institut für Systemisches Management
und Public Governance
der Universität St. Gallen

SVWG Schweizerische Verkehrs-
wissenschaftliche Gesellschaft
IMPG-HSG Institut für Systemisches
Management und Public Governance
der Universität St. Gallen