

Mobility Pricing : Wege zur Kostenwahrheit im Verkehr

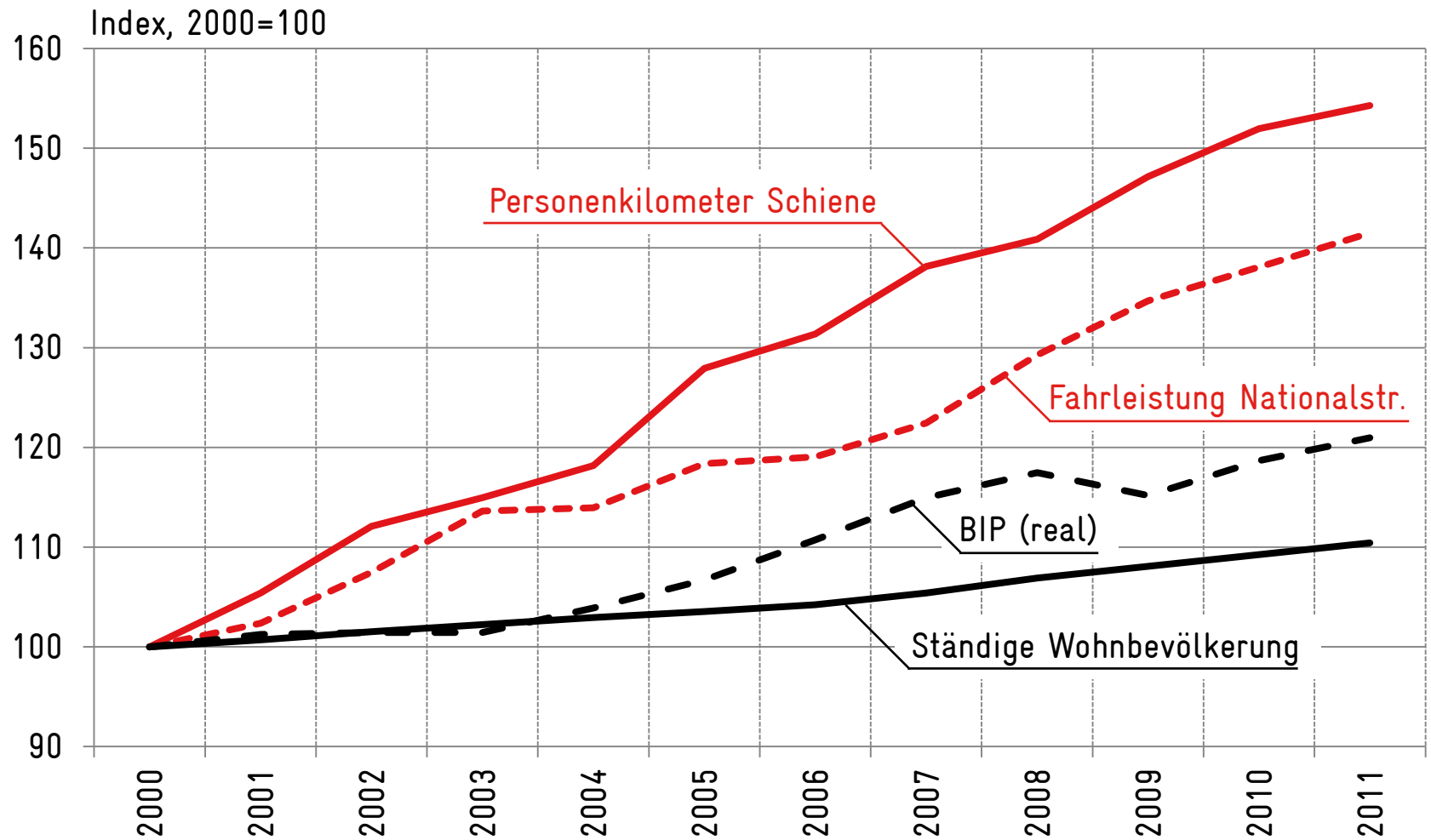
RPG-NO Tagung

Wil, 02. April 2014

Dr. Daniel Müller-Jentsch

Projektleiter, Avenir Suisse

Mobilität wächst schneller als Bevölkerung und Wirtschaft



Quelle: ASTRA, BFS

Ökonomische Strukturfehler der Verkehrspolitik

1. Subventionierung führt zu Übermobilität:

- Kostendeckungsgrad im Bahnverkehr 41%
- Strasse inkl. externen Kosten keine volle Kostendeckung
- Steuerabzug für Pendler zusätzliche Subvention von 1,8 Mrd. Fr./Jahr

2. Fehlende Preisdifferenzierung:

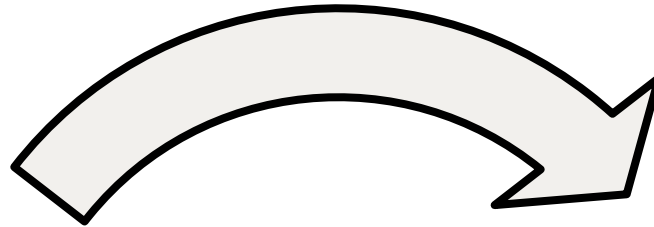
- Kapazitätsengpässe: Hohe Nachfrage zu Stosszeiten und an Flaschenhälsen
- Heutige Lösung: teurer Kapazitätsausbau oder Stau
- Besser wären Knappheitspreise: Nachfrage drosseln / Spitzen glätten

3. Politisierte Investitionsentscheide:

- Kapazitätsausbau nach Bedarf, Aufaddierung regionaler Wunschlisten
- Fehlende Priorisierung von Projekten nach Kosten-Nutzen-Analyse

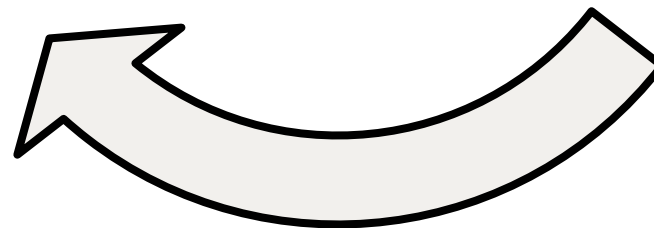
→ Verstoss gegen Kostenwahrheit und Verursacherprinzip.

Teufelskreis der Schweizer Verkehrspolitik



**Subventionierter
Kapazitätsausbau**

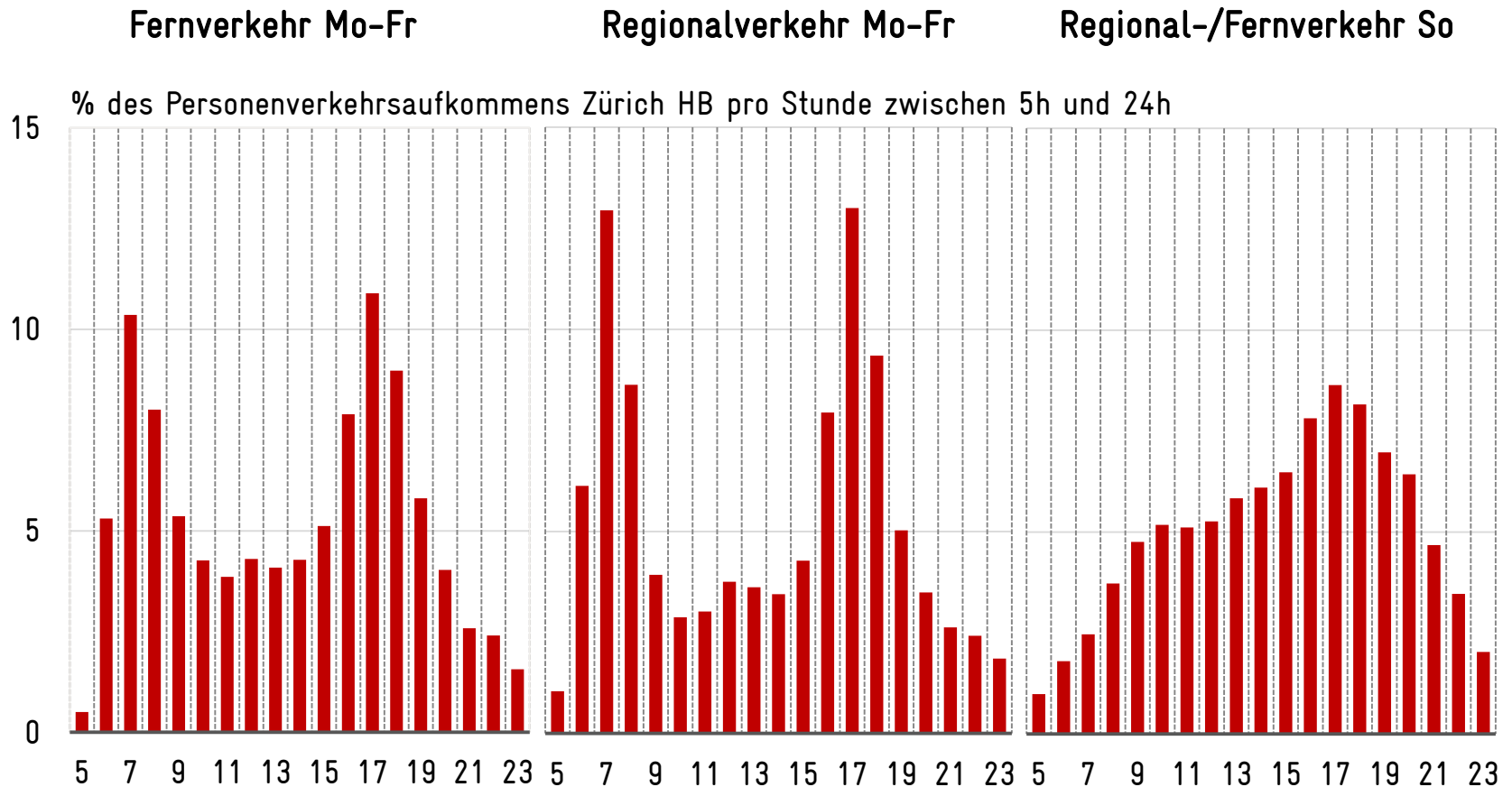
**Wachsende
Mobilitätsnachfrage**



Jährl. Kosten Transportsystem: Strassenverkehr (71 Mrd. Fr.), Schienenverkehr (11 Mrd. Fr.)

(Quelle: Transportrechnung des Bundes, 2005)

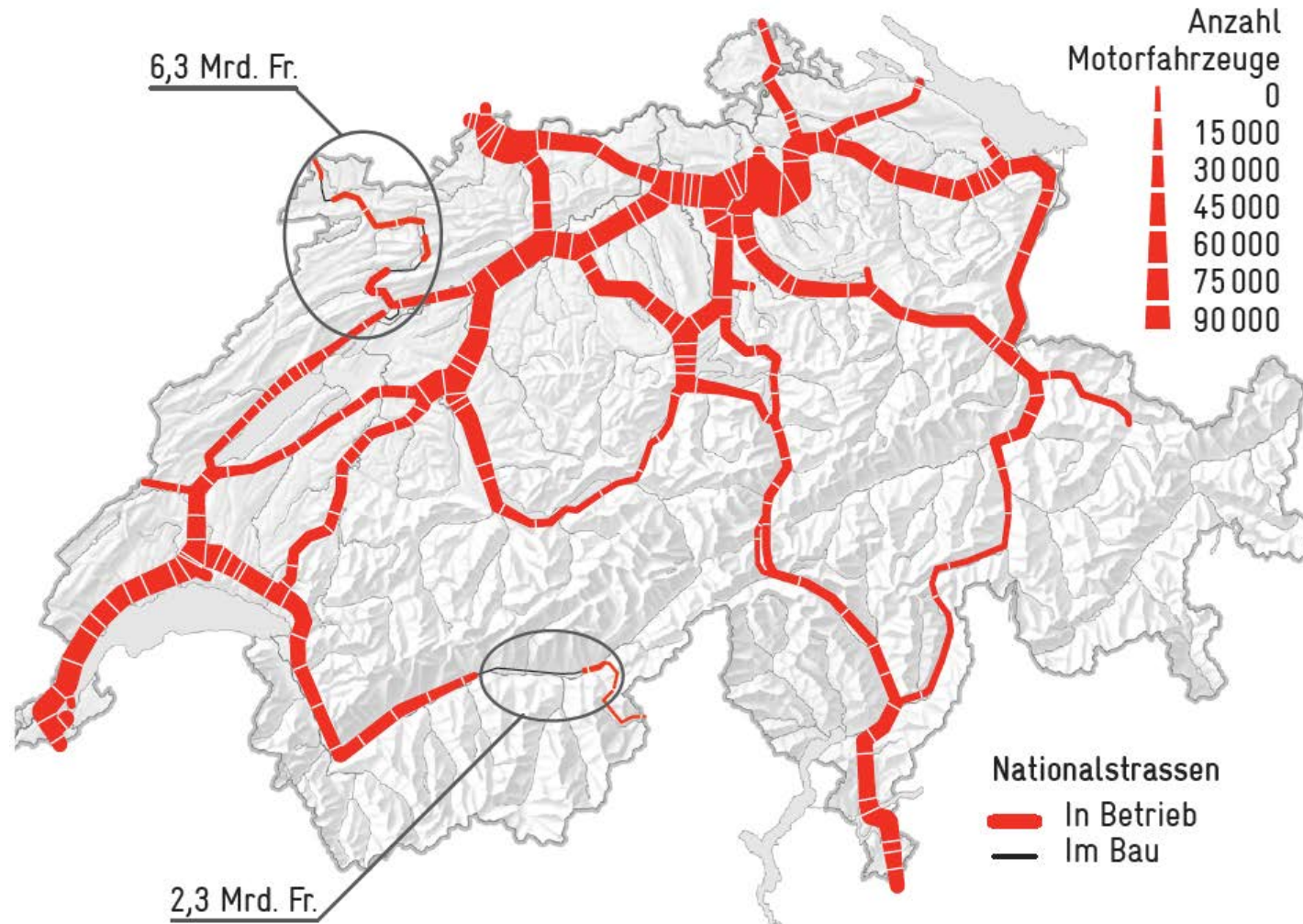
Überlastung zu Stosszeiten: Bahnverkehr



Durchschnittliche Sitzplatzbelegung SBB: (1) Fernverkehr = 32 %, (2) Regionalverkehr = 20 %
(Vergleich: Sitzplatzauslastung der Swiss liegt bei 81%)

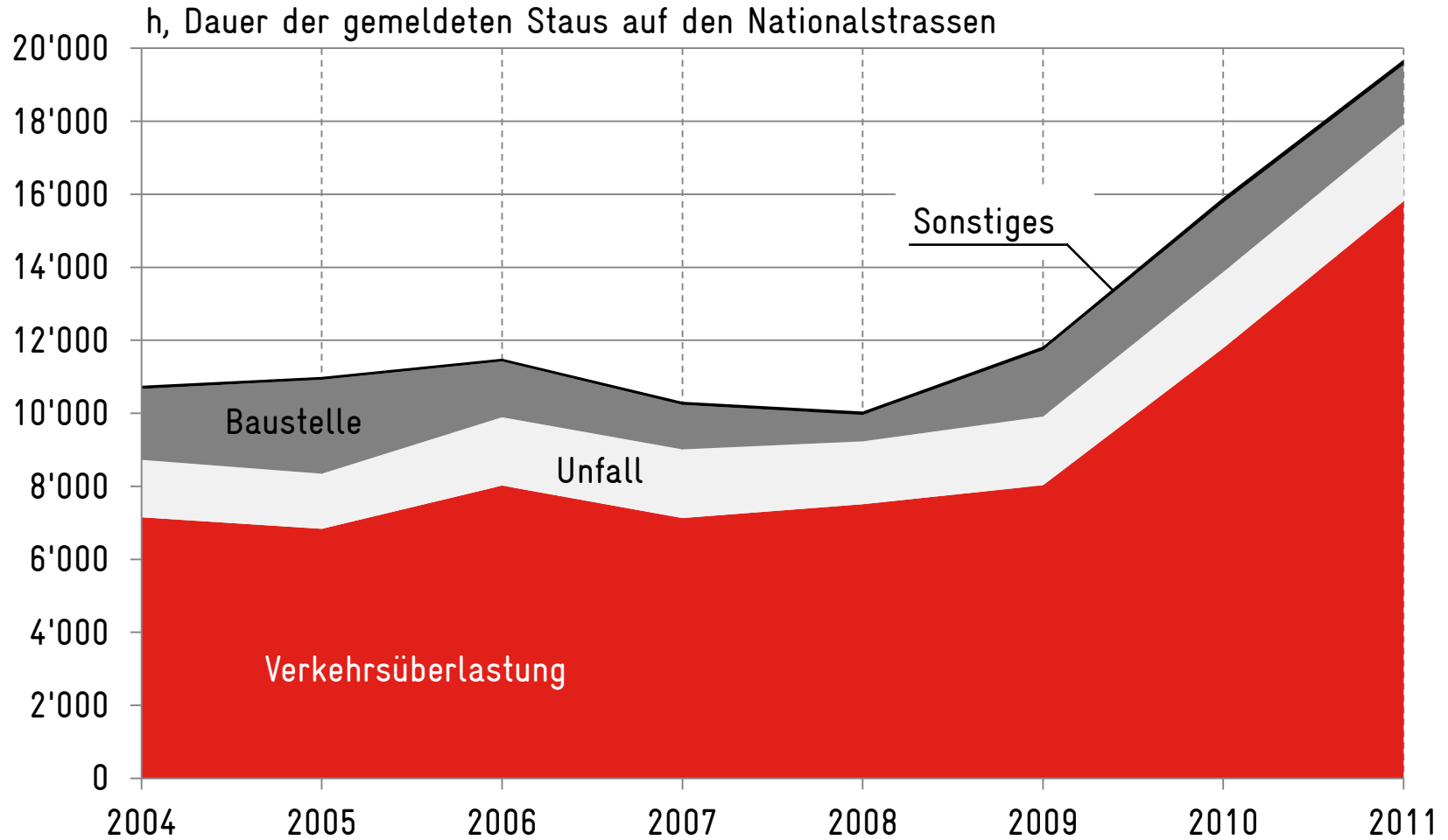
Quelle: SBB

Verkehrsdichte auf dem Nationalstrassennetz



Quelle: ASTRA, eigene Ergänzungen

Zunahme der Staustunden durch Überlastung



Quelle: ASTRA, ARE

LSVA: Mobility Pricing funktioniert auch in der Schweiz

- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA):
 - Seit 2001 Gebühr für LKW auf allen Strassen der Schweiz
 - Richtet sich nach Verursacherprinzip, denn Gebühren sind gestaffelt nach:
(1) Gefahrener Strecke, (2) Emissionen und (3) Gewicht
 - Anreiz zur Verlagerung im Transitverkehr
- *Hohe Einnahmen*: 14 Mrd. Fr. seit Einführung (1,5 Mrd./Jahr), die in Infrastrukturinvestitionen fließen
- *Geringe Kosten*: Installationskosten (290 Mio. Fr.) plus Gesamtbetriebskosten (90 Mio. Fr./Jahr), technisch schlankes System

→ **LSVA erfolgreiches Beispiel für Mobility Pricing.**

Mobility Pricing im Strassenverkehr

- **Fallstudie Tunnelmaut Österreich:**
 - Besonders teure Infrastruktur, leichte Mauterhebung, schwierige Umgehung
 - AU: 6 Sondermautstrecken (Tunnel > 6 km und Brennerpass), 4-10 €/Fahrt
 - Gotthard: 17 km, viele Staus, viel Transit, Sanierungskosten CHF 1,2-2 Mrd.
- **Fallstudie City-Maut Stockholm:**
 - Seit 2007 Fahrt in die Stadt kostenpflichtig, elektronische Erfassung
 - Werktags gebührenpflichtig, in Stosszeiten teurer (CHF 3,40/Fahrt)
 - Weniger Staus (abends um die Hälfte), Durchschnittsgeschw. 15->30 km/h
- **Roadmap zur Einführung des Mobility Pricing auf Strasse:**
 - *Kurzfristig:* Höherer Vignettenpreis und Benzinsteuern
 - *Mittelfristig:* Tunnelmaut, Citymaut, Alpentransitbörse
 - *Langfristig:* Nationale Strassenmaut (Modell Niederlande)

Massnahmen für Kostenwahrheit im Bahnverkehr/ÖV

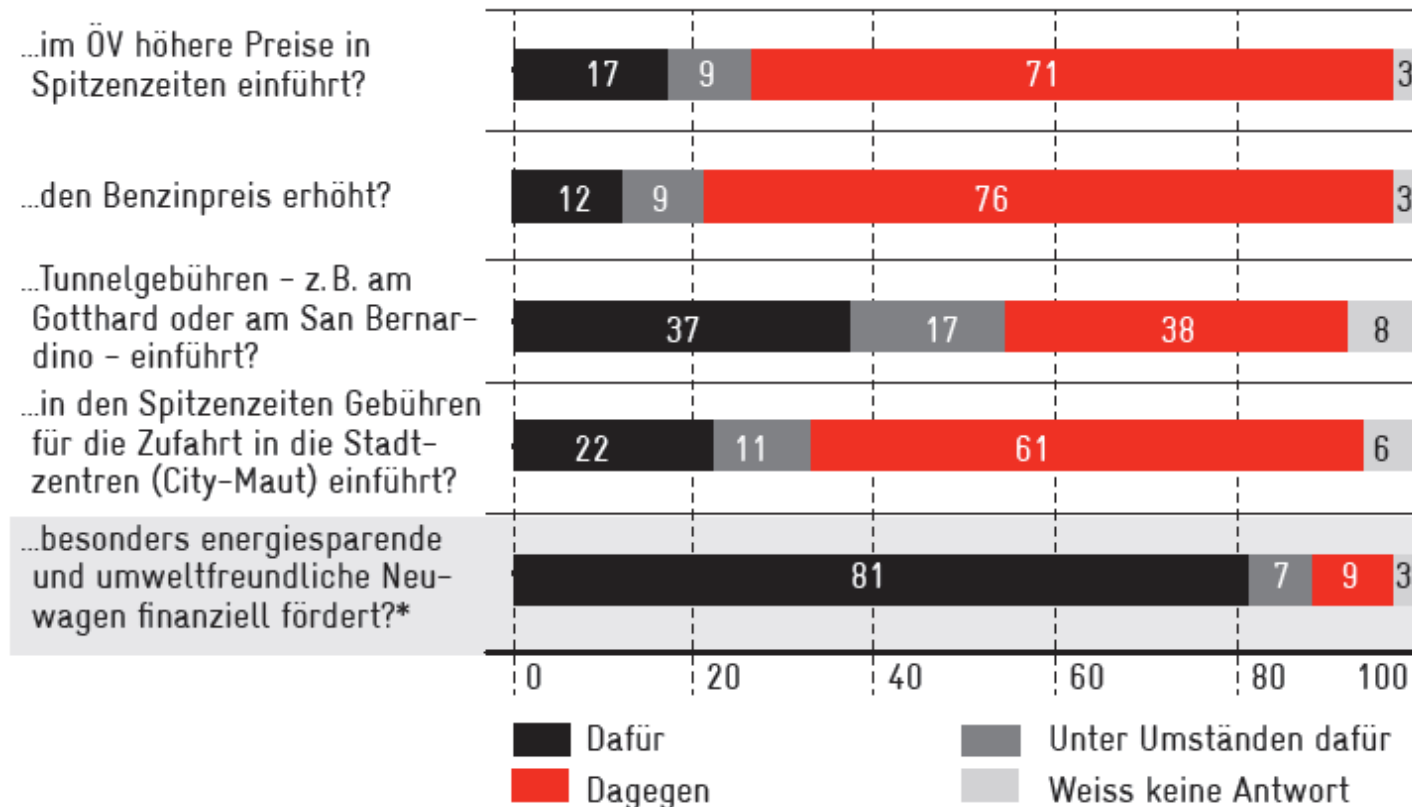
- *Ziel*: Erhöhung des Kostendeckungsgrades bei der Bahn von heute 40% auf 50% (bis 2020) und dann 60% (bis 2030)
 - *Kurzfristig*: Ersatz des Senioren-GA durch ein «Talzeiten-GA», höhere Billetpreise während der Rush-Hour
 - *Mittelfristig* Abschaffung des GA, Einführung des Electronic-Ticketing:
 - Kein Lösen von Einzelbillets, elektronische Abbuchung
 - Differenzierung der Preise nach Zeiten und Strecken
 - Ein solches System existiert bereits heute in Holland
- **Höhere Eigenfinanzierung und differenziertere Preise.**
- **Schrittweise Umsetzung (auch wegen politischer Akzeptanz).**

Weitere Überlegungen zu Reformen in der Verkehrspolitik

- **Fiskalisch neutrale Umschichtung der Verkehrsfinanzierung:**
 - Preiserhöhung im Verkehr -> Proportionale Steuersenkung
 - Verteilungswirkung neutralisieren: arbeitenden Mittelstand entlasten
- **Finanzierungsfonds für Strasse und Bahn:**
 - Geschlossene Finanzierungskreisläufe durch separate Fonds (AU: Asfinag)
- **Synchronisierung von Reformen auf Strasse und Schiene:**
 - Beide Systeme stossen bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen
 - Einseitige Belastung eines Verkehrsträgers führt zu Ausweichreaktionen
 - Reformen Verkehrsträgerneutral: Preiserhöhungen synchronisieren
- **Nachteile des Mobility Pricing minimieren:**
 - Fixkosten von Mautsystemen: Erst einführen, wenn Status Quo ausgeschöpft
 - Tarifdschungel vermeiden: keine übermässige Komplexität der Tarifsysteme

Umfrage zur Verkehrspolitik: Unpopuläre Kostenwahrheit

Sind Sie dafür oder dagegen, dass man...



*Die Frage nach einem Subventionstatbestand wird von einer klaren Mehrheit begrüßt, während Mobility-Pricing-Massnahmen auf z. T. deutliche Ablehnung stossen.

Quelle: BFS/ARE (Mikrozensus Mobilität und Verkehr, 2010)

Schlussfolgerungen

- **Drei ökonomische Strukturfehler: hohe Subventionierung, fehlende Preisdifferenzierung, politisierte Investitionsentscheide.**
- **Lösung liegt in mehr Kostenwahrheit, d.h. *Mobility Pricing*.**
- **Umschichtung der Finanzierungsbasis fiskalisch neutral gestalten.**
- **Verkehrsträgerneutral: Reformen Strasse/Schiene synchronisieren.**
- **Mobility Pricing funktioniert, auch in der Schweiz (LSVA).**
- **Vielzahl möglicher Instrumente: Sammlung von Fallstudien.**
- **Geringere Kosten, weniger Staus, Verkehrslenkung durch Anreize.**
- **Steigender Problemdruck: verkehrspol. Umdenken ist überfällig.**

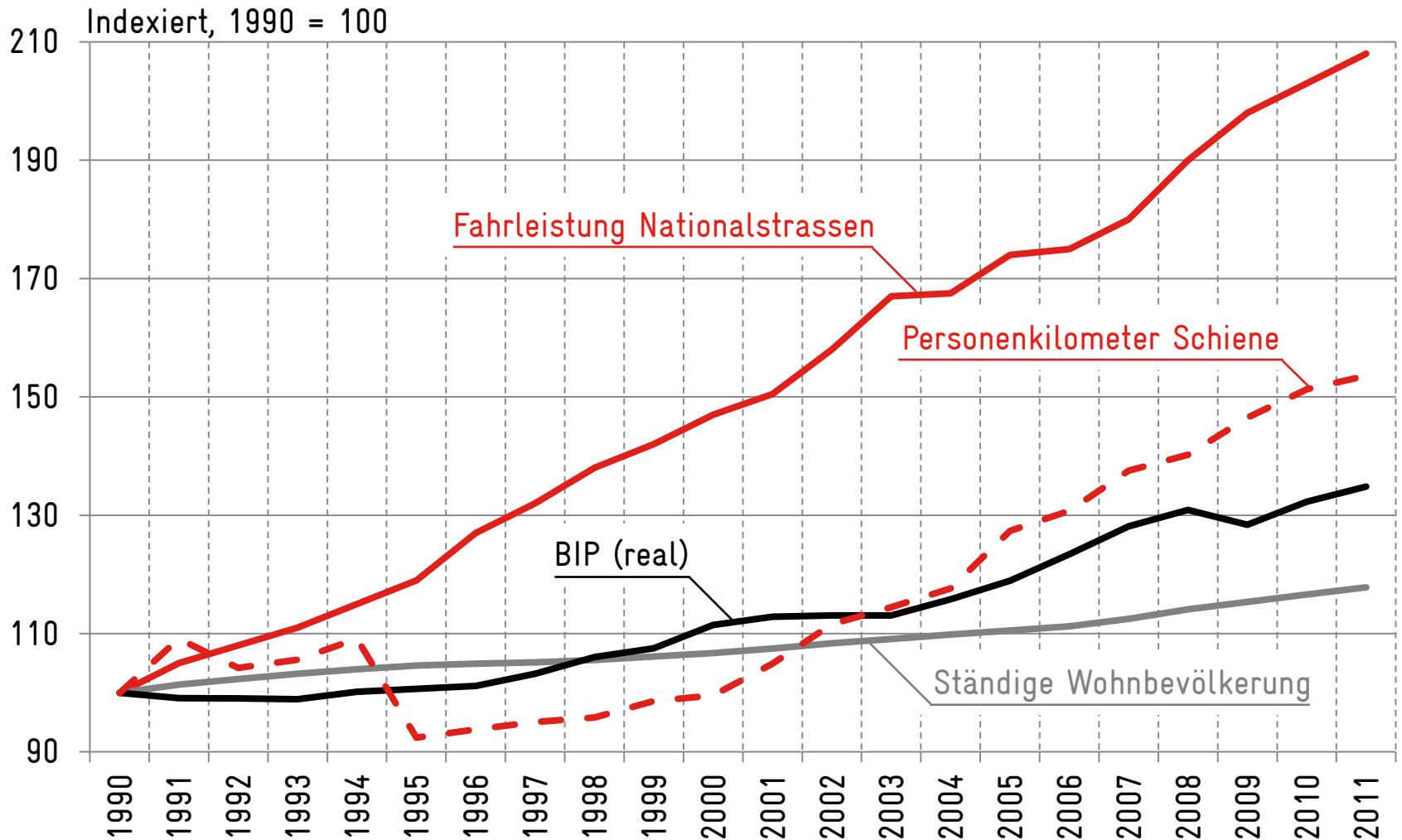
Zusatzfolien

Ist Mobility Pricing unfair?

Pendler haben keine Wahl, Mobilität ist ein Grundbedürfnis?

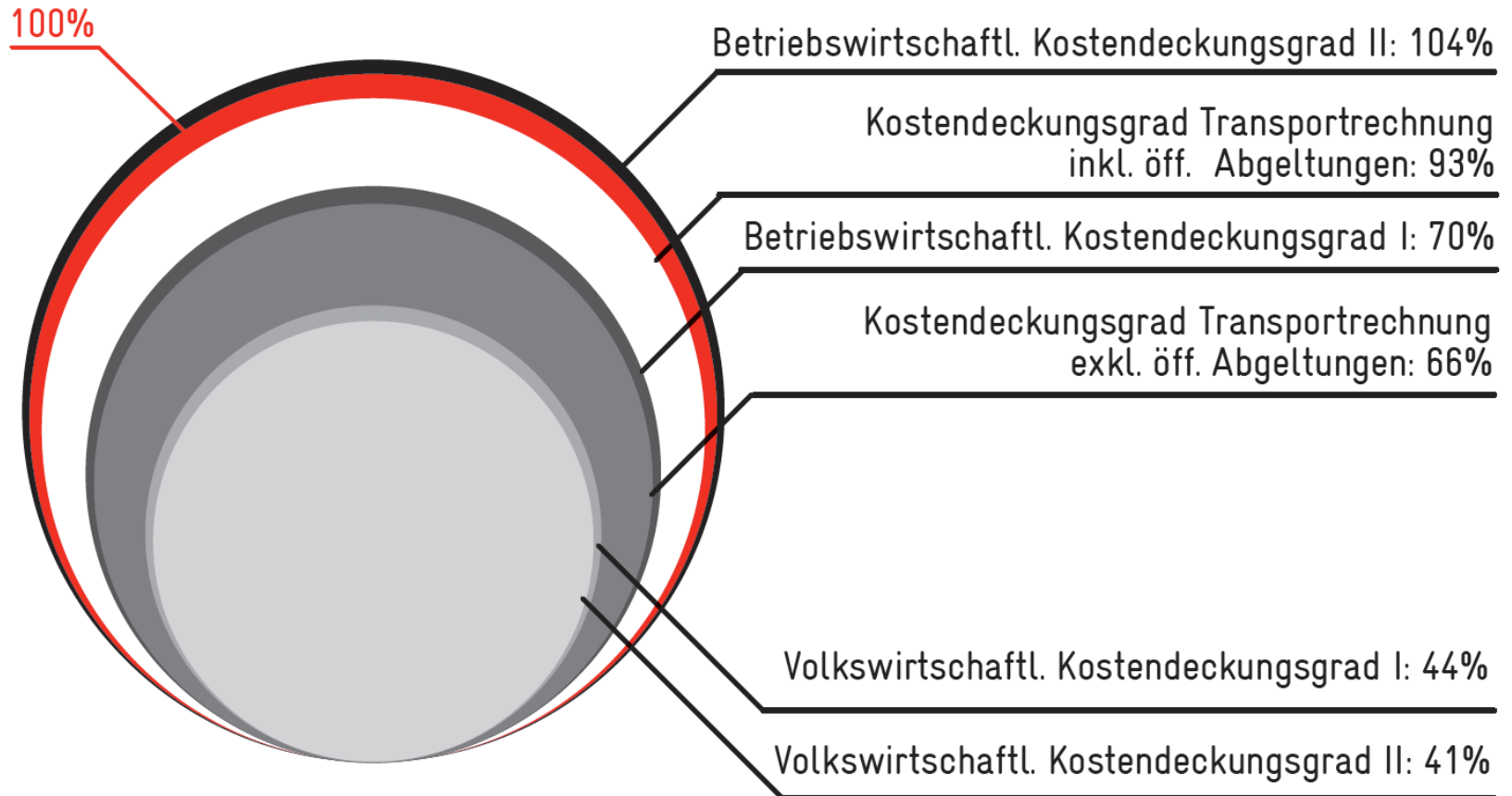
- Fiskalisch neutral: Reziproke Entlastung bei den Steuern.
- Fehlanreize verzerren Mobilitätsverhalten (z.B. Wohnortwahl) und diese gilt es schrittweise zu korrigieren.
- Reformen sollen schrittweise eingeführt werden, um Nutzern Zeit zu geben, ihr Mobilitätsverhalten allmählich zu ändern.
- Arbeitgeber sollten Arbeit flexibilisieren (Gleitzeit, Home-Office).
- Status Quo ist ebenso ungerecht: Benutzer wälzen Kosten ihres Mobilitätsverhaltens auf die Allgemeinheit ab.
- Preisdifferenzierung in Flugverkehr und Hotellerie: Warum fordern Eltern schulpflichtiger Kinder keine Subventionierung der Ferien?
- Nicht beabsichtigte Verteilungseffekte (z.B. zwischen Einkommensgruppen) bei reziproken Steuersenkungen möglichst neutralisieren.

1990-2011: Verdopplung Verkehrsleistung Nationalstrasse



Quelle: ASTRA, BFS

Kostendeckungsgrad im Bahnverkehr



Quelle: BFS, eigene Darstellung