

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
UVEK  
Frau Bundesrätin Doris Leuthard  
Kochergasse 10  
3003 Bern

Per E-Mail: [aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

11. September 2015

## **Stellungnahme zum Entwurf des Konzeptberichts Mobility Pricing**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Anhörung zum Entwurf des Konzeptberichts Mobility Pricing.

economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten in der Schweiz. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie Einzelunternehmen. Leistungsfähige und nachhaltig finanzierte Verkehrsinfrastrukturen sind für die Schweizer Unternehmen ein wichtiger Standortfaktor. Arbeitnehmer und Güter sollen sich rasch und zuverlässig zwischen dem Start- und Zielort ihrer Reise bewegen können. Es gilt, für Wirtschaft und Gesellschaft auch in Zukunft ein effizientes Verkehrssystem als Grundlage eines attraktiven Wirtschaftsstandorts bereitzustellen.

### **Das Wichtigste in Kürze**

**Es braucht einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsfinanzierung. Das gegenwärtige Verkehrsfinanzierungssystem muss langfristig abgelöst werden, denn es ist nicht zukunftstauglich. Die zunehmende Mobilitätsnachfrage stellt den Unterhalt und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur vor grosse Herausforderungen. Gleichzeitig ist die Finanzierungsbasis für die Schienen- und Strasseninfrastruktur auf lange Frist gefährdet, weil das Verursacherprinzip heute nur ungenügend berücksichtigt ist. Auch die Digitalisierung der Mobilität wirft neue Fragen zur Sicherung der künftigen Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung auf.**

**economiesuisse steht hinter der Idee eines Mobility Pricing, verstanden als System zur Sicherung der langfristigen Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen durch die konsequentere Anwendung des Verursacherprinzips und der Durchsetzung von mehr Kostenwahrheit. Das Erzielen der gewünschten Lenkungswirkung über nachfrageorientierte Nutzungspreise steht in einem Spannungsfeld mit der für die Wirtschaft zentralen Mobilität des Arbeitsmarktes.**

**Die Unterstützung eines Mobility Pricing Systems knüpft economiesuisse an verschiedene Be-**

**dingungen: Mobility Pricing ist keine Ersatz-, sondern eine Ergänzungsmassnahme zur nachfragegerechten Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Das Verursacherprinzip muss gestärkt und die Transparenz in der Verkehrsfinanzierung erhöht werden. Die Mittelverwendung muss grundsätzlich zweckgebunden sein und der Kostendeckungsgrad muss erhöht werden. Die freie Wahl des Verkehrsträgers darf nicht eingeschränkt werden und Verlagerungsziele dürfen nicht Bestandteil eines Mobility Pricing sein. Die Auswirkungen eines Mobility Pricing Systems auf die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Schweiz müssen eingehender untersucht werden.**

**Zur Einführung eines Mobility Pricing Systems schlägt economiesuisse ein konzeptionelles Vorgehen in drei Schritten vor. Erstens soll die technische Grundlage zur Erfassung der Mobilität („offene Mobilitätsplattform“) geschaffen werden. Zweitens muss die politische Diskussion über die verursachergerechte Verteilung der Verkehrskosten und die sachgerechte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur geführt werden. Und drittens muss ein verursachergerechtes Finanzierungssystem umgesetzt werden, welches auch in der digitalen Mobilitätswelt der Zukunft nachhaltig funktioniert.**

## **1. Zur Ausgangslage in der Verkehrspolitik**

Die Schweizer Verkehrspolitik steht vor grossen Herausforderungen in Bezug auf die Finanzierung und die Bereitstellung von bedarfsgerechten Kapazitäten. Hinzu kommen technologische Entwicklungen im Bereich der Mobilität, auf welche sich die Politik vorzubereiten hat. Verschiedene Entwicklungen führen uns die Grenzen des gegenwärtigen Verkehrsfinanzierungssystems vor Augen.

### ***Mobilitätsnachfrage nimmt weiter zu***

In den letzten 10 bis 15 Jahren ist das Verkehrsaufkommen stark gewachsen. Das Wachstum des Güter- und Personenverkehrs lag dabei deutlich über dem Wirtschafts- bzw. dem Bevölkerungswachstum. Auf Schiene und Strasse führt die hohe Mobilitätsnachfrage zu den Verkehrsspitzen zu hohen Infrastrukturausbaukosten. Infolge der intensiveren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, der Alterung und Weiterentwicklung des Netzes steigen auch die Kosten für Betrieb und Unterhalt.

Die Mobilitätsnachfrage wird gemäss Prognosen des Bundes bis 2030 nochmals stark zunehmen. Die Weiterentwicklung und die Finanzierung einer bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur stellen vor diesem Hintergrund eine grosse Herausforderung dar. Bereits heute bestehende Kapazitätsengpässe auf Schiene und Strassen dürften sich weiter verschärfen, wenn es nicht gelingt, die Mobilitätsnachfrage mit dem Infrastrukturangebot in Einklang zu bringen. Es müssen Mittel und Wege gefunden werden, damit die Schweiz bezüglich der Verkehrsinfrastruktur-Qualität auch in Zukunft international führend bleibt.

### ***Bestehendes Verkehrsfinanzierungssystem ist nicht zukunftstauglich***

Mit FABI ist die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur mittelfristig auf eine neue Grundlage gestellt worden. Der geplante NAF stellt das Pendant für die Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsinfrastruktur dar. Wir stellen fest, dass das gegenwärtige Verkehrsfinanzierungssystem angesichts des hohen prognostizierten Verkehrswachstums, des ungelösten Einbezugs von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben und der angespannten Situation der öffentlichen Finanzhaushalte auf lange Frist nicht zukunftstauglich ist:

- Einerseits ist das **Verursacherprinzip ungenügend umgesetzt**. Der Mangel an Kostenwahrheit und Verursachergerechtigkeit bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur und des Bahnangebots führt zu falschen Anreizen, welche zu einem Mehrkonsum von Mobilität auf der Schiene führt und die langfristige Finanzierung der Schieneninfrastruktur und des Schienen-

angebots in Frage stellt. Die GA- und Halbtax-Kultur steht einer nutzungsgerechten und fairen Finanzierung der Verkehrsangebote entgegen. Demgegenüber kommen die Strassenbenutzer, insbesondere im Güterverkehr, für die Kosten der Strasseninfrastruktur auf. Der Mangel an Transparenz der Finanzflüsse und der anfallenden Kosten untergräbt das Vertrauen in das gegenwärtige Verkehrsfinanzierungssystem.

- Andererseits stagnieren als Folge der Effizienzgewinne bei den Verbrennungsmotoren im Strassenverkehr die Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Diese stellt heute das zentrale Finanzierungsinstrument für die Strasseninfrastruktur dar, ist aber auch eine wichtige Quelle für Ausgaben im Zusammenhang mit der Bahninfrastruktur. Die **Finanzierungsbasis für Strassen- und Schieneninfrastruktur ist deshalb auf lange Frist in Frage gestellt**. Hinzu kommt, dass vermehrt Strassenfahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien (z.B. Elektroautos) in Verkehr gesetzt werden, welche heute eine Nutzung der Strasseninfrastruktur praktisch ohne Gebühren erlauben. Diese Bevorzugung der Elektromobilität ist angesichts der zu erwartenden und politisch gewünschten Zunahme solcher Fahrzeuge nicht sachgerecht. Künftig sollen sich alle Strassenbenutzer gleichwertig an den Kosten des Verkehrs beteiligen.

### ***Digitalisierung der Mobilität erfordert Paradigmenwechsel***

Die technologische Entwicklung macht auch vor der Mobilität nicht Halt. Unter dem Begriff „Mobility as a service“ zeichnen sich Veränderungen ab, welche einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsfinanzierung notwendig machen. Mobilität wird in Zukunft anders erbracht und konsumiert werden als heute. Neue Mobilitätsanbieter werden alte Mobilitätsmuster aufbrechen und für den Nutzer die Organisation der individuellen Mobilität von Tür zu Tür übernehmen.

Selbstfahrende Autos werden die Grenze zwischen dem öffentlichen und privatem Verkehr zusehends verwischen. Die Bedeutung des Verkehrsträgers bzw. des Anbieters treten in den Hintergrund. Der Besitz eines eigenen Fahrzeugs wird zur Erfüllung der individuellen Mobilitätsbedürfnisse immer weniger Bedeutung haben.

Bei all diesen Entwicklungen stellt sich die grundlegende Frage, wie sichergestellt werden kann, dass sich der Verkehrsnutzer auch künftig verursachergerecht an der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur beteiligt. Beispielsweise dann, wenn die Zahl der mit Elektromotoren betriebenen, in Car Sharing-Modellen benutzten Fahrzeuge auf Schweizer Strassen einen wesentlichen Teil des Fahrzeugbestands ausmachen.

## **2. Zur Zielsetzung von Mobility Pricing**

Aus Sicht von economiesuisse muss die langfristige Finanzierung leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen im Zentrum der Überlegungen stehen. Das heutige Verkehrsfinanzierungssystem leidet an Fehlanreizen und Intransparenzen, weil das Verursacherprinzip nur ungenügend umgesetzt ist. Für economiesuisse ist das **prioritäre Ziel von Mobility Pricing mehr Kostenwahrheit und die Anwendung des Verursacherprinzips** in der Verkehrsfinanzierung. Im Grundsatz sollen die Verkehrsteilnehmer ihre effektiv verursachten Kosten selbst bezahlen. Es geht auch darum, die nachhaltige Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung in der digitalen Mobilitätswelt von morgen sicherzustellen und volkswirtschaftliche Kosten zu reduzieren.

Weiter soll Mobility Pricing **mehr Transparenz bezüglich der Finanzflüsse und der Kosten im Verkehrssystem schaffen**. Dies ist die Grundlage für eine sachliche Priorisierung bei Erhalt, Betrieb und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und für ein zukunftstaugliches Finanzierungssystem.

Für economiesuisse bedeutet die Einführung von Mobility Pricing einen etappierten Paradigmenwechsel in der Verkehrsfinanzierung, sprich eine Ablösung des gegenwärtigen Verkehrsfinanzierungssystems und nicht eine Ergänzung des bestehenden (on-top). Mobility Pricing ist keine Ersatzmassnahme für die nachfragegerechte bauliche Weiterentwicklung der Schienen- und Strasseninfrastruktur. Diese ist auch in Zukunft unabdingbar, sie soll jedoch mit flexiblen Infrastrukturnutzungspreisen Hand in Hand gehen.

### **Spannungsfeld zwischen Lenkungswirkung, Akzeptanz und mobilem Arbeitsmarkt**

Der Bundesrat definiert die Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage als Ziel von Mobility Pricing. Beeinflussung verstanden als nachfragegerechte Preisgestaltung für die Infrastrukturnutzung im Sinne eines effizienteren Kapazitätsmanagements unterstützt economiesuisse. Beeinflussung im Sinne einer Lenkungsabgabe (mit pauschaler Rückerstattung) lehnt economiesuisse ab, weil sie dem Prinzip der Kostenwahrheit widerspricht.

Allerdings ortet economiesuisse bezüglich nachfragegerechter Preisgestaltung ein erhebliches Spannungsfeld zwischen Lenkungswirkung, Akzeptanz und dem Erhalt eines mobilen Arbeitsmarktes. Der Bundesrat unterscheidet nicht zwischen flexiblem Freizeit- und notwendigem Arbeitsverkehr. economiesuisse ist sich bewusst, dass der auf Verkehrsspitzen ausgerichtete Infrastrukturausbau hohe Kosten zur Folge hat, die sich durch eine Verteilung der Mobilitätsnachfrage reduzieren liessen. Hier ist aber zum einen die enge räumliche und wirtschaftliche Vernetzung zu berücksichtigen, die auch einen hohen Grad an Mobilität bedingt und zum anderen sind die Faktoren, wie Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum dominant bei der Nachfrageentwicklung. Es ist fraglich, ob **mit dem Ziel des Bundesrats tatsächlich die Spitzenlasten reduziert werden können und gleichzeitig ein mobiler Arbeitsmarkt erhalten werden kann**. Hinzu kommt, dass die gesellschaftliche und politische Akzeptanz für tatsächlich nachfragebeeinflussende Infrastrukturnutzungspreise gering einzuschätzen ist.

Die Frage der Lenkungswirkung bzw. der Preiselastizität der Mobilitätsnachfrage ist ein Aspekt, der eingehender untersucht werden muss. Das Lenkungsziel des Bundesrates ist aus unserer Sicht auch deshalb falsch gewählt, weil es sich nicht so einfach realisieren lässt. Es sollte deshalb nicht prioritär verfolgt werden. Einerseits schätzen wir die Nachfrageelastizität bei den Verkehrsnutzern im Arbeitsverkehr als klein ein im Verhältnis zum Freizeitverkehr. Damit tatsächlich der gewünschte Lenkungseffekt eintreten würde, müssten die Benutzungspreise zu Spitzenzeiten sehr hoch und der Preisunterschied zu den Talzeiten sehr gross sein. Die Nutzungstarife sollen sich jedoch nicht an der gewünschten Lenkungswirkung, sondern am Verursacherprinzip, der Stärkung der Eigenwirtschaftlichkeit der Angebote und den Gesamtkosten des jeweiligen Verkehrsträgers orientieren.

Mobility Pricing muss in erster Linie als zukunftsfähiges Finanzierungsinstrument zur Sicherung leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen verstanden werden. Beide Ziele - finanzieren und lenken - lassen sich nicht vollumfänglich gleichzeitig erreichen, denn es besteht ein Zielkonflikt. Zur Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage erachten wir deshalb ergänzend flexible Arbeits- und Ausbildungsmodelle als wirksame Massnahme zur Glättung der Verkehrsnachfrage.

### **3. Bedingungen für ein Mobility Pricing aus Sicht von economiesuisse**

Der Konzeptbericht erwähnt sieben Grundprinzipien für Mobility Pricing. Wir sind mit den Prinzipien grundsätzlich einverstanden, bringen jedoch folgende Ergänzungen dazu an:

- *Pay-as-you-use*: Wer mehr fährt, soll mehr bezahlen. Wir ziehen leistungsbezogene Preise Einheitstarifen und indirekten Steuern vor. Im Zentrum steht der Marktpreis für die

Infrastrukturnutzung. Mindestens in einer Übergangsphase werden die Preise zur Infrastrukturnutzung staatlich administriert sein. Diese sollten sich am Äquivalenzprinzip und am Verursacherprinzip orientieren.

- *Kompensation:* Mobility Pricing, als Finanzierungssystem gedacht, hat bestehende Abgaben zu ersetzen und darf nicht als zusätzliche Einnahmequelle für Bund oder Kantone dienen. Dies ist eine Grundvoraussetzung für die gesellschaftliche und politische Akzeptanz von Mobility Pricing. Die Einführung von Mobility Pricing hat (in einer ersten Phase) fiskalquotenneutral zu erfolgen. Mittelfristig ist eine Erhöhung des Kostendeckungsgrads der Infrastrukturen und Angebote über eine verursachergerechtere Bepreisung anzustreben.
- *Verteilungswirkung/Sozialpolitische Ausgestaltung:* Die leistungsbezogene Verkehrsfinanzierung hat zur Folge, dass Vielfahrer künftig mehr bezahlen werden. Dies begrüßen wir im Grundsatz. Allerdings muss Mobilität insbesondere für die Arbeitnehmer auch künftig erschwinglich sein. Dies ist eine zentrale Voraussetzung für einen mobilen Arbeitsmarkt. Um die politische Akzeptanz eines solchen Projekts zu sichern, ist über geeignete Massnahmen sicherzustellen, dass tiefe Einkommenschichten und benachteiligte Regionen nicht übermässig mehrbelastet werden.
- *Intermodalität:* Die Intermodalität wird den Charakter des Verkehrs künftig noch stärker prägen als heute. Ein Mobility Pricing muss daher zwingend verkehrsträgerübergreifend und die Preisgestaltung aufeinander abgestimmt sein. Mobilitätsangebote aus einer Hand müssen alle Verkehrsträger umfassen. Intermodalität bedeutet, dass jeglicher Verkehr auf Schiene und Strasse von einem Mobility Pricing erfasst wird. Auch der Schienengüterverkehr ist zwingend in das Mobility Pricing Konzept zu integrieren.
- *Modularer Aufbau:* Im Endzustand ist ein flächendeckendes, verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsfinanzierungssystem anzustreben. Angesichts der Komplexität des Vorhabens ist ein etappiertes Vorgehen sinnvoll. Dabei muss berücksichtigt werden, dass Konzepte und Lösungen gewählt werden, welche skalierbar, entwicklungsfähig und interoperabel sind.
- *Datenschutz:* Der Datenschutz muss jederzeit gewährleistet sein. Dies ist eine zentrale Voraussetzung für das Vertrauen der Nutzer in ein Mobility Pricing System. In anonymisierter Form sollen Verkehrs- und Nutzerdaten jedoch verwendet werden können, um das Verkehrssystem effizienter zu gestalten. Es ist zu klären, wie in Zukunft mit der Fülle an Verkehrsdaten, über welche öffentliche und private Verkehrsanbieter in der digitalen Mobilitätswelt von morgen verfügen werden, umzugehen ist.
- *Transparenz:* Ein Mobility Pricing System muss transparent sein. Es muss Transparenz herrschen bezüglich der Kosten für den Nutzer, bezüglich der Finanzflüsse und bezüglich der Datenverwendung.

Aus Sicht der Wirtschaft muss ein Mobility Pricing System zwingend weitere Grundanforderungen erfüllen:

- *Verursacherprinzip und Kostenwahrheit stärken:* Die Stärkung des Verursacherprinzip und der Kostenwahrheit muss zentraler Treiber der Einführung von Mobilities sein. Der Preis für die Infrastrukturnutzung soll sowohl die Investitionskosten als auch die externen Effekte in einem hohen Mass abgeltet. Allerdings darf dieser Preis keinen fiskalischen Charakter annehmen.
- *Kostendeckungsgrad erhöhen:* Der Kostendeckungsgrad des Verkehrssystems muss gestärkt werden. Mit lediglich rund 50% Kostendeckungsgrad ist der Aufholbedarf im Schienenverkehr besonders gross. Mobility Pricing muss einen wesentlichen Beitrag zur eigenwirtschaftlichen Finanzierung der Verkehrsangebote leisten.

- *System flächendeckend einführen:* Im Endzustand ist ein flächendeckendes Mobility Pricing System anzustreben. Eine benutzungsabhängige Bepreisung der Verkehrsinfrastrukturen muss flächendeckend eingeführt werden, damit keine Verzerrungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Schiene, Strasse) und Verkehrsarten (Personen-/Güterverkehr) entstehen. Damit kann auch der Problematik der Umwegverkehre auf nicht bepreiste Strassenkategorien, z.B. Kantons- und Gemeindestrassen, adressiert werden.
- *Freie Verkehrsmittelwahl gewährleisten:* Zum Grundsatz der Wirtschaftsfreiheit (Art. 94 BV) gehört auch die freie Wahl des Verkehrsmittels. Die freie Verkehrsmittelwahl muss gewährleistet sein. Ein Mobility Pricing System darf kein Modal Split Ziel beinhalten und nicht als Instrument zur Verlagerung des Binnenverkehrs missbraucht werden.
- *Internationale Interoperabilität sicherstellen:* Ein Schweizer Mobility Pricing muss international abgestimmt sein. Die technische Interoperabilität mit einer allfälligen europäischen Lösung muss sichergestellt werden.
- *Mittelverwendung zweckbinden:* Die Mittelverwendung muss transparent und nachvollziehbar sein. Die Einnahmen müssen zweckgebunden für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung verwendet werden. Querfinanzierungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sollten minimiert werden.
- *Systemkosten tief halten:* Die Erhebungs- und Betriebskosten eines Mobility Pricing Systems müssen gering sein. Die Benutzungsabgaben sollen in die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur fliessen und nicht in die administrative Bewirtschaftung des Systems.

#### 4. Konzeptioneller Vorgehensvorschlag

Ergänzend zu FABI muss die Verkehrsfinanzierung vorab mittelfristig mittels Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) unter Dach und Fach gebracht werden. Die Einführung eines Mobility Pricing Systems in der Schweiz ist eine notwendige, aber auch langfristige Aufgabe, die nur schrittweise umgesetzt werden kann. Die erfolgreiche Umsetzung von Mobility Pricing erfordert aus Sicht von economiesuisse ein Vorgehen in drei Schritten:

##### *Schritt 1: Technische Grundlagen zur Erfassung der Mobilität schaffen*

In einem ersten Schritt soll die technische Grundlage geschaffen werden, um die individuelle und aggregierte Mobilität verkehrsträgerübergreifend zu erfassen. Ziel ist einerseits, die individuellen Mobilitätskosten auszuweisen (z.B. mit einer App) und bei den Verkehrsnutzern das Bewusstsein bezüglich den Kosten ihres Mobilitätsverhaltens zu schaffen. Mittels der transparenten Erfassung der Mobilität und der dadurch verursachten Kosten kann den Nutzern der „Fairness-Aspekt“ einer verursachergerechten Verkehrsfinanzierung vermittelt werden, ohne dass die Nutzer dadurch negative Konsequenzen (Mehrausgaben) befürchten müssen.

Andererseits liefert die aggregierte Erfassung des Mobilitätsverhaltens wichtige Daten zur effizienteren Organisation der künftigen Mobilität. Diese Verkehrs-Datenbank soll als offene Mobilitätsplattform genutzt werden. Die verschiedensten Mobilitätsanbieter sollen darauf zugreifen und basierend darauf ihre intermodalen Mobilitätsdienstleistungen dem Nutzer via App anbieten können.

##### *Schritt 2: Nutzen und Kosten in der politischen Diskussion zusammenbringen*

Der zweite Schritt muss darin bestehen, eine breite politische Diskussion um die transparent vorliegenden Kostenstrukturen - sprich Finanzierungsdefizite und -überschüsse einzelner Verkehrsträger, Strecken, Knoten etc. - zu führen. Kostentransparenz liefert eine zentrale Grundlage zur Identifizierung des Kostendeckungsgrads und für eine sachliche Prioritätensetzung bei der Weiterentwicklung der

Verkehrsinfrastruktur. Denn durch das Gegenüberstellen von Kosten (Infrastruktur, Betrieb), dem volkswirtschaftlichen Nutzen und dem Ausbaubedarf auf dem gesamten Schienen- und Strassennetz lassen wichtige Erkenntnisse zur Entpolitisierung der Infrastrukturweiterentwicklung und der stärkeren Umsetzung der Verursacherprinzips gewinnen.

Es muss ein politischer und gesellschaftlicher Konsens darüber gefunden werden, welchen Anteil an der Verkehrsfinanzierung künftig weiterhin vom allgemeinen Steuerzahler getragen und in welchem Umfang der Nutzer stärker an seinen verursachten Kosten beteiligt werden soll.

### *Schritt 3: Paradigmenwechsel in der Verkehrsfinanzierung umsetzen*

Mit der Herstellung von Transparenz über die Kosten, die Nutzung und die notwendige Weiterentwicklung der Infrastrukturen ist die Grundlage für den notwendigen Paradigmenwechsel in der Verkehrsfinanzierung gelegt. Schritt 1 bringt dafür die technische Basis und Schritt 2 die notwendige politische und gesellschaftliche Diskussion. In einem dritten Schritt soll die Verkehrsfinanzierung auf eine neue Basis gestellt werden. Ziel ist die schrittweise Ablösung der gegenwärtigen Finanzierungsinstrumente durch ein verursachergerechtes und nutzungsabhängiges Mobility Pricing zur Herstellung von mehr Kostenwahrheit.

Die Einführung eines solchen verkehrsträger- und anbieterunabhängigen Kostenerfassungs- und Bezahlsystems geschieht auf Basis der unter Schritt 1 eingeführten offenen Mobilitätsplattform. Darüber organisiert und bezahlt der Nutzer in Zukunft seine gesamte Mobilität und wählt aus verschiedenen intermodalen Tür-zu-Tür-Mobilitätsdienstleistungen aus. Vor dem Hintergrund der Digitalisierung der Mobilität ist ein solches Kostenerfassungs- und Bezahlssystem eine zentrale Voraussetzung, um auch neue, disruptive Mobilitätsanbieter bzw. deren Nutzer verursachergerecht an den Infrastrukturkosten zu beteiligen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
economiesuisse

Kurt Lanz  
Mitglied der Geschäftsleitung

Marcus Hassler  
Projektleiter Infrastrukturen

Beilage: Antworten zum Fragenkatalog