

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Strassen ASTRA

3003 Bern

**Per E-Mail an:** [vernehmlassungen@astra.admin.ch](mailto:vernehmlassungen@astra.admin.ch)

Bern, 5. Mai 2021

Tel. +41 31 359 23 50, [daniela.walker@voev.ch](mailto:daniela.walker@voev.ch)

## **Stellungnahme VöV zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 4. Februar 2021 haben Sie die Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing eröffnet. Als nationaler Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs bedanken wir uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und äussern uns gerne zur Vorlage.

Im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele kommt dem Verkehr, und besonders dem umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr, eine zentrale Rolle zu. Deshalb ist es **entscheidend, dass der öV-Anteil am Gesamtverkehr gesteigert** werden kann. Dies bedingt auch, dass genügend Kapazitäten im öV vorhanden sind. Entsprechend teilt der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) das Ziel des Bundes, Lösungen zu Verkehrs- und Kapazitätsüberlastungen zu suchen.

Der VöV ist der Meinung, dass es durchaus möglich wäre, mit gewissen finanziellen Lenkungswirkungen eine Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öV zu erreichen. Er bedauert deshalb, dass das übergeordnete Ziel einer nachhaltigeren Verkehrspolitik in der Vorlage zu wenig unterstrichen wird und über die Einführung von preislichen Instrumenten diskutiert wird, bevor eine klare Zieldefinition vorliegt. Die verschiedenen mit dem Instrument des Mobility-Pricing möglichen Lenkungswirkungen bleiben diffus. Der VöV könnte Mobility-Pricing als Massnahme zur Förderung der nachhaltigen Mobilität unterstützen, erkennt jedoch in der Vernehmlassungsvorlage hierfür kein klares Konzept.

Grundsätzlich begrüsst der VöV den Weg beziehungsweise die Vorlage, mit Pilotprojekten mehr Erfahrungen über Mobility-Pricing zu erlangen. Der VöV erachtet es als sinnvoll, via *freiwillige* Pilotprojekte zu testen, um dadurch praxisnahe Erfahrungen sammeln zu können.

Projekte mit einer *verpflichtenden* Teilnahme von öV-Unternehmen beziehungsweise von öV-Kundinnen und -Kunden lehnt der Verband hingegen ab. Der VöV setzt sich dafür ein, dass die Tarifhoheit integral bei den Transportunternehmen bleibt, was bei der Durchführung solcher Projekte nicht der Fall wäre. Zudem werden mit den im Bericht vorgeschlagenen verpflichtenden Projekten zwei wesentliche Erfolgsfaktoren des Schweizer öV-Systems – das einfache und offene öV-System und die attraktiven Abonnemente – beeinträchtigt.

- Einerseits widersprechen zeitliche Preisdifferenzierungen dem Ziel eines einfachen Tarifsystems und dem Motto «Eine Reise, ein Ticket». Die öV-Branche unternimmt aktuell intensive Anstrengungen, um die heutige komplexe Tariflandschaft zu vereinfachen. Mit einem auch für die öV-Kundinnen und -Kunden verpflichtenden Mobility-Pricing würde dies stark erschwert.
- Andererseits verlieren die heute bei den öV-Kundinnen und -Kunden äusserst beliebten Pauschalfahrausweise wie GA, Halbtax oder Verbundabonnemente durch zusätzliche Abgaben infolge des Mobility-Pricings an Attraktivität. Ebenso bemängelt der VöV die fehlende Möglichkeit zur Mitwirkung der Transportunternehmen und von Alliance SwissPass als Branchenverband für das Tarifwesen im öV sowie den Aspekt, dass die mit Mobility-Pricing verbundenen Folgekosten (Programmierungen, Angebotsanpassungen, etc.) für die Transportunternehmen nicht geklärt sind.

Schliesslich gibt es unseres Erachtens zur besseren Verteilung der Spitzen im öV - ein auch für den VöV sehr wichtiges Ziel - effektivere Massnahmen als die vorgesehenen Preiszuschläge. Der VöV sieht in der Schaffung von für die öV-Kundinnen und Kunden freiwilligen Massnahmen ein viel grösseres Erfolgspotenzial als in der Einführung von Abgaben, die von den Kundinnen und Kunden als «Strafe» verstanden werden. Zu erwähnen sind diesbezüglich bereits erfolgreiche Initiativen der öV-Branche zur Lösung von Verkehrsspitzen. Dank Sparbilletten wechselten im Jahr 2019 eineinhalb Millionen Kundinnen und Kunden auf schwach ausgelastete Züge. Neben der Kundenlenkung haben Spartickets zusätzlich auch noch den positiven Effekt der Gewinnung von neuen Kundinnen und Kunden, was eine Zunahme des öV-Anteils bewirken kann. Ein weiteres Beispiel ist das seven25-Abonnement, welches Jugendliche auf Verbindungen ab 19 Uhr lenkt. Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen vertritt der VöV die Haltung, dass die Tarifautonomie weiterhin in der alleinigen Kompetenz der öV-Branche bleiben sollte, die ihrerseits Lenkungswirkungen mit eigenen Massnahmen anstrebt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und stehen Ihnen für Fragen sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Ueli Stückelberger  
Direktor Verband öffentlicher Verkehr