

Sitzung vom 10. April 2019

### **322. Anfrage (Mobility Pricing)**

Die Kantonsräte Hans-Jakob Boesch, Zürich, Thomas Vogel, Illnau-Effretikon, und Beat Habegger, Zürich, haben am 21. Januar 2019 folgende Anfrage eingereicht:

Die zunehmende Mobilität und der erwartete Rückgang bei den Einnahmen aus der Erdölsteuer stellen die heutige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur infrage und machen eine bessere Steuerung des Verkehrs vordringlich. Mit Mobility Pricing besteht ein Konzept, wie – für alle Verkehrsträger, insbesondere Strasse und Schiene – die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur unabhängig vom Antriebssystem/Fortbewegungsmittel und in Abhängigkeit der individuellen Nutzung der Verkehrsinfrastruktur sichergestellt werden kann. Gleichzeitig ermöglicht Mobility Pricing eine Preis- und damit Anreizsetzung, die zu einer volkswirtschaftlich optimalen Nutzung der Verkehrsinfrastruktur führt.

In verschiedenen europäischen Ländern ist Mobility Pricing schon länger ein Thema und auch das UVEK prüft die Grenzen und Möglichkeiten von Mobility Pricing in der Schweiz. Derzeit führt das UVEK zusammen mit dem Kanton Zug anhand von Modellrechnungen eine theoretische Wirkungsanalyse durch und prüft diverse Fragen zu Technologie und Datenschutz. Die Resultate werden für Sommer 2019 erwartet. Anschliessend ist ein erster realer Versuch mit Mobility Pricing vorgesehen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass aus den genannten Gründen langfristig die Preissetzung bei der Verkehrsnutzung (insbesondere Strasse und Schiene) angepasst werden muss und dass Mobility Pricing hierfür grundsätzlich ein geeignetes Instrument wäre? Falls nein, warum nicht?
2. Welche Weiterentwicklungen bei der Preissetzung bei der Verkehrsnutzung (insbesondere Strasse und Schiene) hat der Regierungsrat bisher angedacht bzw. geplant?
3. Wäre die Regierung grundsätzlich bereit, zusammen mit dem UVEK zu Versuchszwecken einen ersten realen Versuch mit einem an Mobility Pricing angelehnten Preissetzungssystem z. B. auf einer Teilstrecke des S-Bahnnetzes und des Strassennetzes durchzuführen? Falls nein, warum nicht?
4. Was für Voraussetzungen müssten gegeben sein, damit die Regierung bereit wäre, einen solchen Versuch durchzuführen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hans-Jakob Boesch, Zürich, Thomas Vogel, Illnau-Effretikon, und Beat Habegger, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Mobilitätsnachfrage wird aufgrund der aktuellen demografischen, wirtschaftlichen, technologischen und räumlichen Entwicklung weiter wachsen. Durch die Glättung der Nachfrage im motorisierten Individual- und im öffentlichen Verkehr (öV) zu den Hauptverkehrszeiten können die sehr hohe Auslastung gemildert sowie vorhandene Verkehrsinfrastrukturen und -angebote effizienter genutzt werden. Teure Investitionen können zudem vermieden oder erst später getätigt werden. Mit Beschluss Nr. 854/2015 hat der Regierungsrat festgehalten, dass neben Mobility Pricing weitere Massnahmen zur Nachfragebeeinflussung prüfenswert sind. Im kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK, RRB Nr. 25/2018) ist Mobility Pricing als eine der langfristigen Massnahmen enthalten, um das Verkehrsverhalten zu beeinflussen.

Mobility Pricing ist nur als Teil eines schweizweiten Verkehrslenkungs- und -finanzierungssystems denkbar. Solange ein Grossteil der Pendlerinnen und Pendler den Zeitpunkt der Reise nicht selber wählen kann, bleiben preisliche Anreize wenig wirksam. Daher benötigt es entsprechend zusätzliche bzw. alternative Massnahmen, um die Verkehrsnachfrage lenken zu können. Infrage kommen etwa die Verschiebung der Unterrichtszeiten an Schulen, angepasste Ladenöffnungszeiten, flexible Arbeitszeitmodelle, die Verkleinerung des Pendlerabzugs bei Kantons- und Gemeindesteuern oder Anreize für Fahrgemeinschaften. Die damit verbundenen Zielkonflikte und Grundsatzfragen sind unter Abwägung aller betroffenen Interessen weiter zu prüfen und zu entwickeln. Zudem muss das Potenzial alternativer Ansätze zur Verkehrslenkung ausgeschöpft werden. Dies entspricht auch den im GVK enthaltenen Handlungsschwerpunkten.

Zu Frage 2:

Mit den heutigen Instrumenten zur Preissetzung ist es kaum möglich, eine Lenkungswirkung zu erzielen. Im Strassenverkehr hat der Kanton Zürich zuletzt die Motorfahrzeugsteuer angepasst und ein Anreizsystem für umweltfreundlichere Fahrzeuge eingeführt. Eine leistungsabhängige Steuerung wurde damit aber nicht angestrebt und ist auch nicht erreichbar. Im öV hat der Kantonsrat in den Stossrichtungen zu den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr für die Jahre 2020–2023 (Vorlage 5370a)

festgehalten, dass teuerungsbedingte Mehrkosten sowie Anpassungen der Leistungen und die angestrebte Verbesserung des Kostendeckungsgrades in Abhängigkeit von den finanziellen Entwicklungen und der Marktsituation sowie den Angebotsausbauten durch Preisanpassungen finanziert werden.

Der Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich verfügt heute über ein vorbildliches Mobilitätsangebot, das optimal aufeinander abgestimmte und verkehrsmittelübergreifende Reiseketten anbietet. Einer Erweiterung des Systems steht der Regierungsrat offen gegenüber. Sie muss jedoch zu einer Verbesserung des Gesamtsystems führen und die unbestrittenen Stärken des bestehenden Systems bewahren. Eine Erweiterung in Richtung multimodale Mobilität müsste ganzheitlich und verkehrsträgerübergreifend angelegt sein, sich an der Verkehrspolitik orientieren und sämtliche Mobilitätsanbieter wie auch Mobilitätsvermittler in die Pflicht nehmen.

Zu Fragen 3 und 4:

Die Frage der Wirkung von Mobility Pricing unter Berücksichtigung der verschiedenen Bepreisungssysteme wurde im In- und Ausland bereits eingehend studiert, mancherorts wurden bereits Pilotversuche durchgeführt oder es stehen solche an. Der Regierungsrat verfolgt aufmerksam die Pilotstudie des Bundes und sieht diesen bei der Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen, der übergeordneten Koordination und Unterstützung wie auch bei der Übernahme der Systemführerschaft als zuständig. Sobald die Grundlagen für die Pilotstudie vorliegen und vertieft geprüft wurden, sind aus Sicht des Regierungsrates Pilotprojekte im Kanton Zürich denkbar, um einerseits verkehrsplanerische, technologische und ökonomische Erkenntnisse zu gewinnen und andererseits die Akzeptanz für ein Mobility Pricing zu testen. In jedem Fall müsste ein solches Pilotprojekt alle Aspekte der Mobilität umfassen. Ebenso müsste das Pilotprojekt so ausgestaltet sein, dass Einnahmeausfälle und unerwünschte Verlagerungen vermieden werden können. Eine Einführung nur auf Teilstrecken des Schienen- wie auch des Strassennetzes lehnt der Regierungsrat mangels Aussagekraft ab. Mobility Pricing kann auch nicht ausschliesslich bei den Preisen auf Kundenseite ansetzen, sondern es muss das gesamte Finanzierungssystem berücksichtigen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**