

Wieso braucht es ein Nachfragemanagement beim Verkehr?

Expertinnen und Experten aus Politik, Wissenschaft, Verwaltung und Wirtschaft diskutierten an einer Tagung der Dialogplattform AVENIR MOBILITÉ / ZUKUNFT MOBILITÄT am **29. April** im Hotel Bellevue Palace in Bern über die **Notwendigkeit eines Nachfragemanagements im Verkehr**. Vor 80 Fachleuten aus verschiedenen Branchen zeigten die Referentinnen und Referenten auf, mit welchen Mitteln die Nachfrage im Verkehr beeinflusst werden könnte. Das Thema zeigte sich in vielen Facetten, nicht allein das Mobility Pricing und die damit verbundenen komplexen Randbedingungen führte zu einem angelegten Gedankenaustausch. Während ein **Nachfragemanagement als für die Zukunft unerlässlich** beurteilt wurde, **gingen die Meinungen in den Details der Verwirklichung auseinander**.

Einleitende Worte

Die Verkehrspolitik habe sich bisher vor allem auf Angebotsaspekte konzentriert, sagte Hans Werder, Präsident von AVENIR MOBILITÉ, eingangs. Mit dem **Ausbau der Strassen- und Schienennetze** sei die ständig **steigende Mobilität mit den negativen Folgen** jedoch **nicht in den Griff zu bekommen**. Der Verkehr stosse an **ökologische, ökonomische und finanziell Grenzen**. Damit Nachfrage und Angebot besser aufeinander abgestimmt werden können, müsse die Politik in Zukunft dem Nachfragemanagement ebenso viel Aufmerksamkeit schenken. Dies gelte vor allem für die Spitzenstunden. „In den **Spitzenstunden** haben wir auf Strasse und Schiene die **grossen Probleme**, welche die teuren Ausbauten verursachen“, sagte Hans Werder.

Die Fragen, die an der Tagung behandelt werden sollen, fasste Hans Werder so zusammen:

Mit welchen Strategien können Nachfrage und Angebot besser aufeinander abgestimmt werden? Welche Rolle sollen bei dieser Nachfragesteuerung Preissignale wie etwa Mobility Pricing spielen, und gibt es dazu Alternativen?

Neu denken, statt mehr fordern

Für sein Inputreferat spitzte **Professor Thomas Sauter-Servaes**, Mobilitätsforscher an der ZHAW, den Titel des Tagesthemas zu: Nachfragemanagement – Königsweg oder Freiheitsberaubung? Anhand von statistischen Kurven zeigte er, dass die Nachfrage „leider nicht so schön über die Tage, über die Woche und über das Jahr verteilt ist, wie wir es gerne hätten“. Daraus ergebe sich, dass eine **bestehende oder aber eine prognostizierte Überlastung** entstehe. Wie viel Überlastung zu akzeptieren sei, sei eine politische Entscheidung, sagte Thomas Sauter-Servaes. Der Ausweg sei dann meistens die Forderung „wir brauchen mehr, viel mehr“. Vielleicht gehe es auch ganz anders, „doch **wir denken immer nur an das, was wir schon haben**“. Das passe zur aktuellen gesellschaftlichen Maxime, dass man alles haben will und das sofort: Video-on-Demand oder Same Day Delivery. Das rufe nach **mehr Infrastruktur**. Thomas Sauter-Servaes: „Nun kann man der grösseren Nachfrage hinterherbauen oder an ein grosses Neudesign denken, doch das hat seinen Preis.“

Daran, ob mehr Autobahnen, mehr Tunnel auch mehr Verkehr und mehr Tempo bringen, dachte man lange Zeit nicht. Doch dann hiess es, **wer Infrastruktur säe, werde Verkehr ernten**. „Was ich jetzt sage, wäre vor kurzem reine Häresie gewesen“, sagte Thomas Sauter-Servaes. Doch heute kann man sich

überlegen, ob es nicht vielleicht doch anders geht als bisher. Auch wenn sich das Publikum das vielleicht noch nicht vorstellen kann. Hätte Henry Ford gefragt, was die Leute wollen, hätten sie sich schnellere Pferde gewünscht. „Vielleicht **muss man aus den alten Denkmustern einfach raus.**“

Dabei dürfe man nicht nur an den Verkehr denken. Geänderte Schulzeiten hätten auch Auswirkungen in anderen Bereichen. Wenn man die **Verkehrsspitzen brechen wolle**, sollte man darauf achten, das **nicht nur zeitlich zu sehen, sondern auch räumlich**. Paris etwa soll zur Stadt der kurzen Wege werden, wo alles innert 15 Minuten per Velo oder zu Fuss erreichbar ist. Ein anderes Thema, das mit der Sozialstruktur zu tun hat: Wie könnte man dafür sorgen, dass nicht nur eine Person im Auto sitzt?

Etwas verändere sich jedoch bereits in der Wahrnehmung der Verkehrsproblematik. Bisher hätten die Journalisten jeweils vor Ostern die Fachleute gefragt, mit welchen Mitteln der Stau zu beseitigen wäre. „Dieses Jahr wurde ich gefragt: Warum fahren die Menschen alle in den Stau rein?“ Die Überlegung sei bedenkenswert, doch sei es offenbar schwierig, die Leute davon abzubringen.

Freizeitverkehr schlägt Pendlerströme

„**Woher kommt eigentlich der Stau?**“, fragte sich **Erwin Wieland**, Chef der Abteilung Strassennetze im Bundesamt für Strassen (**Astra**). Die Statistiken geben Auskunft: In den **Morgenspitzen** ist **der Pendlerverkehr** zu etwa **50 Prozent** für die Belastung verantwortlich, in den **Abendspitzen** sind es **nur noch 30 Prozent**, der Freizeitverkehr ist dann der grössere Faktor für die Staustunden. In den Agglomerationen Zürich und Genf sind **Freizeit- und Einkaufsverkehr für 50 Prozent aller Staustunden** verantwortlich. Auf den Autobahnen sind übers Jahr gesehen zwei Drittel der Staustunden auf Freizeit- und Einkaufsverkehr sowie diverse andere Verkehrszwecke zurückzuführen. „**Die Fokussierung auf den Pendlerverkehr ist Schnee von gestern**“, betonte Erwin Wieland. In Zukunft sei mit sehr viel disperseren, unbekannteren und unberechenbaren Verkehren zu rechnen. Treiber seien Freizeit und Wohlstand.

Eine andere Frage: Wie kann man die Mobilität beeinflussen? Nach den **Prognosen** der jüngsten Verkehrsperspektive soll der **Privatverkehr auf der Strasse bis 2050** sogar **leicht sinken**, während beim **öffentlichen Verkehr** ein **weiteres Wachstum** erwartet wird. „Genau das, was man verkehrspolitisch gerne hätte“, wie Erwin Wieland sagte. Bis 2050 soll die Bevölkerungszahl um 20 Prozent, die Zahl der Erwerbstätigen um 10 Prozent wachsen. Das wird Nachfrageschübe geben. Berücksichtigt ist der Ausbau des Nationalstrassennetzes bis 2040, was offensichtlich **nicht zu mehr Verkehr führt**.

Weniger Arbeits- und Einkaufswege erwartet

Wo sind die **Treiber, die das Verkehrs-Wachstum bremsen**? Die Modelle gehen davon aus, sagte Erwin Wieland, dass die Zahl der **Arbeitswege um 20 Prozent sinkt** – „Home-Office ist die Ursache dafür“. **Einkaufswege** würden um **12 Prozent abnehmen**, das Stichwort hier sei Online-Shopping. Im Gegenzug dürfte der **Freizeitverkehr ziemlich stark zunehmen**. Dies laut Modell zu einem erheblichen Teil auf dem Velo oder auf den Fusswegen. Hintergrund ist eine starke Veränderung der Siedlungsstruktur, es wird davon ausgegangen, dass 80 Prozent der zusätzlichen Bevölkerung in städtischen Räumen leben wird. Dank **Verdichtung der Städte** nach innen werden die Wege kürzer sein.

„Der Preis ist bei diesen Betrachtungen gar nicht so relevant“, sagte Erwin Wieland. Beim ÖV wird ein konstanter Preis pro Kilometer und Person von 35 Rappen hinterlegt, bei der Strasse steigt der Preis um 6,3 % auf 28,7 Rappen pro Fahrzeugkilometer. **„Die Entkoppelung von Bevölkerungswachstum und Verkehrswachstum ist mit geeigneten Massnahmen zu schaffen – zumindest im Modell“**, folgert Erwin Wieland. Die zu Grunde gelegte Betrachtung ist mit **keinerlei Lenkungsmassnahmen** wie etwa einem Mobility Pricing hinterlegt.

Preise beeinflussen die Nachfrage, sagen die Ökonomen. **Betriebswirtschaftlich** sei es **verständlich**, wenn der ÖV seine Kapazitäten mit Anreizsystem ausnütze, sagte Erwin Wieland. **Verkehrspolitisch** sei dieser Ansatz allerdings fragwürdig, **weil damit die Nachfrage angeheizt werde**. Klar sei, dass dem ÖV mit den Förderaktionen ganz andere Möglichkeiten als dem privaten Strassenverkehr zur Verfügung stünden, um die insgesamt schlechte Sitzplatzauslastung zu verbessern. Pointiert fragt Erwin Wieland, wie es etwa wäre, wenn es analog zum GA der Bahn auch für den Benzinverbrauch eine Flat Rate oder Benzingutscheine für Familienausflüge gäbe.

Knappe Güter müssten eigentlich teuer sein. „Das ist in der Mobilität gerade nicht der Fall“, stellt Erwin Wieland fest. In einem Versuch in Zug mit **erhöhten, leistungsabhängigen Preisen** für den Personenverkehr auf der Strasse und den ÖV hat sich gezeigt, dass das **Modell wirkt**. Überlastete Strassen und Züge wurden tatsächlich entlastet. Zum Mobility Pricing hat Erwin Wieland eine klare Meinung: „Das Astra unterstützt dieses Konzept vorbehaltlos. **Wir brauchen ein Mobility Pricing – lieber heute als morgen**“.

Es liegt nicht am Geld, sondern an der Umsetzbarkeit

Die Mobilität hat zugenommen und nimmt weiter zu. „Das ist politisch erwünscht, die Infrastruktur wurde entsprechend angepasst“, sagte **Gery Balmer**, Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr (**BAV**). Das **Angebot** sei heute gerade im **öffentlichen Verkehr** im internationalen Vergleich **sehr gut**. **Weniger gut** ist allerdings die **Effizienz**. Gery Balmer: „Wir leisten uns ein gutes, aber teures System.“ Im öffentlichen Verkehr ist die **Auslastung insgesamt bei etwa 30 Prozent**, wir fahren also mit 70 Prozent leeren Sitzen herum. Beim Privatauto ist die Auslastung etwa in der gleichen Grössenordnung. Doch die Mobilität steigt weiter.

Die bisherigen Rezepte für eine Reaktion auf die gesteigerte Nachfrage mit einem **Ausbau des Angebots funktionieren nicht mehr**. „In der Vergangenheit bekamen wir viel Geld von der Politik, heute müssen wir sagen, **es liegt nicht mehr am Geld, sondern an der Umsetzbarkeit**“, sagte Gery Balmer. Wir haben nicht mehr genügend personelle Ressourcen. Bei den Ausbauten arbeiten die Bahnen an einem laufenden System, das aufrechterhalten wird, während man es verbessert. „Da stösst man einfach an physische Grenzen der Machbarkeit.“

Man sehe, dass es zunehmend schwieriger wird, neue Streckenabschnitte, Industriewerke oder Abstellanlagen zu bauen, denn solche Bauten sind nicht sehr beliebt. Die Akzeptanz in der Nachbarschaft nimmt ab. So ist der Flaschenhals bei einer Weiterentwicklung heute nicht das Geld, sondern die Umsetzung. **Vor dem Hintergrund der Klimaproblematik und der Energiepolitik brauchen wir neue**

Lösungsansätze. „Wir kommen nicht darum herum, die **Nachfrage etwas bewusster zu lenken**“, stellte Gery Balmer fest.

Es brauche **neue Ansätze**, die aber gar nicht so neu sind: **Preisliche Anreize**, das **Ermöglichen von neuen Arbeits- und Lebensformen** und das **Nutzen von Informationen und Daten**. Der Preis spielt eine Rolle. Gery Balmer: „Auch beim öffentlichen Verkehr brauchen wir räumlich und zeitlich differenzierte Preissysteme, das heisst Mobility Pricing.“ Das Ziel ist es, die Spitzen zu brechen, damit es keine auf Spitzen ausgerichtete Ausbauten braucht. **Es gehe um eine Verlagerung, aber nicht um die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr, sondern um eine Verlagerung der Nachfrage in Raum und Zeit**. Ganz allgemein sollen kollektiv genutzte Fahrzeuge, auch geteilte Fahrzeuge gefördert werden.

Bei den **Arbeits- und Lebensformen** geht es darum, **Mobilität strukturell möglichst zu vermeiden**, sodass sie gar nicht entstehen müsse. Die Pandemie habe gezeigt, dass mit solchen Arbeitsmodellen mehr möglich sei als gedacht. Auch hinterher seien die Pendler nicht im alten Umfang zurückgekommen. Informationen und Daten schliesslich gelten als eine grosse Möglichkeit, das Verhalten der Reisenden zu beeinflussen, sodass sie bewusste, informierte Entscheide treffen können.

Ausbauten werden auf jeden Fall weiterhin nötig sein. „Wir sollten sie aber **gezielter vornehmen** als bisher“, betonte Gery Balmer. Der ÖV müsse dort ausgebaut werden, wo er gegenüber dem MIV nicht attraktiv ist, auch auf mittleren und längeren Strecken. Der ÖV soll nicht einfach überall ausgebaut werden. Es gehe darum, dass er gut ausgelastet ist, es müsse auch zeitlich ein attraktives Angebot bereitstehen.

800'000 zusätzliche SBB-Fahrten dank Sparticket

Mobilitätsmanagement hat bei den SBB **drei Pfeiler: Infrastrukturplanung, Verkehrsmanagement, Nachfragemanagement**. Die SBB haben seit langem **Massnahmen zur Verbesserung der Nachfrage** durchgeführt. **Véronique Stéphane**, Leiterin Markt Personenverkehr der SBB, erwähnte als erfolgreiche Beispiele **Bahn 2000** oder die breite Einführung des **Halbtaxabonnements**. Die **neueste Erfolgsgeschichte** sind die **Sparbillette**. Im Jahr 2021 wurden 3,1 Millionen Sparbillette verkauft, das waren rund 10 Prozent der verkauften Einzelbillette. „Dank Sparbilletten sind laut der Marktbeobachtung etwa **800'000 zusätzliche Fahrten unternommen worden**“, berichtete Véronique Stéphane.

500'000 Reisen wären ohne **Sparbillett** mit einem anderen Verkehrsmittel unternommen worden, auf 300'000 Reisen hätten die Kundinnen und Kunden ganz verzichtet. Mit diesen 800'000 Fahrten seien schlecht ausgelastete Züge besser genutzt worden, dank Sparbilletten habe man tatsächlich zusätzliche Kundinnen und Kunden erreicht. Diese Preispolitik hatte einen **klaren Einfluss auf das Verhalten der Reisenden**. Es handelt sich bereits **um eine Art Mobility Pricing**. Wie weit damit generell Verkehrsspitzen gebrochen werden können, wird sich zeigen müssen, es gebe dafür noch andere Möglichkeiten.

Dieses Jahr verfolge die SBB eine etwas andere Politik. Die SBB lehnt sich an das Vorbild der SNCF an, wobei natürlich im offenen System der Schweiz anders vorgegangen werden muss. Wenn die

Reisenden im Voraus sagen können, welchen Zug und welches Ziel sie nutzen werden, hat die Bahn ganz andere Möglichkeiten. Mit dem **offenen System ist der ÖV in der Schweiz Opfer seines Erfolges geworden.**

Die Bahn hat durch die **Pandemie** grosse Einbussen an Fahrgästen erlitten. Die Strategie für die jetzige Phase ist anders als zuvor. Die **Pendler sind bisher nicht zurückgekommen**, doch der **Freizeitverkehr hat zugenommen**. „Wir müssen unser Angebot neu ausrichten“, sagte Véronique Stéphane. Man versuche das mit neuen Angeboten, zum Beispiel saisonalen Direktverbindungen in Wintersportorte wie Verbier, die den Touristen von Genf aus das Umsteigen ersparen. „Diesen Weg müssen wir verfolgen, denn das erwarten die Konsumentinnen und Konsumenten“, sagte Véronique Stéphane.

Die Werbekampagnen werden aggressiver und gezielter durchgeführt. Beispielsweise indem der hohe Benzinpreis ausdrücklich als Argument für die Benützung des ÖV unterstrichen wird, sodass neue Kundinnen und Kunden die Benützung der Bahn in Erwägung ziehen. Die Bahn in der Schweiz gilt als teuer, mit besonderen Angeboten müsse man gegensteuern.

Die Bahn hat in der Pandemie sehr viele Kundinnen und Kunden verloren, die Auslastung ist schlecht. Das **Problem heute** ist, wie man **so schnell wie möglich wieder Reisende gewinnt**. Dazu müssen die **Angebote an die neuen Gegebenheiten angepasst werden**. Der ÖV hat einen guten Ruf, die Rahmenbedingungen sind gut. „Kurzfristig stecken wir in einer Lücke, die schnell überwunden werden muss“, sagte Véronique Stéphane.

Schweiz soll in der Verkehrspolitik Vorbild bleiben

Der Titel der Veranstaltung „Wieso braucht es ein Nachfragemanagement beim Verkehr?“ spreche aus, was ohne Frage selbstverständlich sei. Er glaube nicht, dass jemand das bezweifelt. „**Ich glaube auch kaum, dass jemand gegen das Mobility Pricing ist, und ich verstehe nicht, warum das heute noch keine Realität ist**“, sagte **Nils Planzer**, als CEO der Transportunternehmung **Planzer** Vertreter der Logistikbranche. Die technischen Mittel zur Einführung seien längst vorhanden.

Der Güterverkehr habe stark zugenommen, ebenso wie die Lebensqualität. Bei der **Einführung der LSVA 2001** sei die **Branche skeptisch** gewesen, heute zeige sich, dass **dank LSVA tatsächlich mit weniger Camions mehr Transporte durchgeführt werden können**, was die Umwelt schont. Das sollte bei allen Verkehrsträgern möglich sein. Alle Experten sind dieser Meinung. Bei der heutigen Zusammensetzung des Parlaments müsste die Einführung auch politisch durchsetzbar sein.

Die **schweizerische Verkehrspolitik** sei im Vergleich zu den Verhältnissen in Europa **vorbildlich**. Allerdings habe man dem Publikum mit der LSVA falsche Versprechungen gemacht. Der Güterverkehr habe sich nicht wesentlich auf die Schiene verlagert, aber dank LSVA lassen sich bessere Infrastrukturen vor allem im Schienenverkehr finanzieren. **Bei der Diskussion eines Mobility Pricing sollte klar gesagt werden, wer was bezahlt**. Das hervorragende ÖV-Netz müsse unbedingt beibehalten werden, auch wenn es rein finanziell schlecht dasteht. Wichtig sind klare Verhältnisse.

Die Schweiz ist teuer, die Transporteure verlieren jedes Jahr Aufträge an die ausländische Konkurrenz. Das Durchschnittsgewicht der Sendungen sinkt jährlich um 10 Prozent. „Generell bin ich nach wie vor

der Meinung, dass der **Verkehr zu günstig** ist“, sagte Nils Planzer. Für die **Finanzierung der Infrastruktur wäre Mobility Pricing ein geeignetes einfaches Mittel**. Die **Schweiz** könnte da **wie bei der LSVA in Europa ein Beispiel sein**.

Warum geht es nicht schneller?

In der **Panel-Diskussion** stellte Anders Gautschi, Geschäftsführer VCS, fest: „Wenn das Problem in den Abendstunden der Freizeitverkehr ist, muss man dort ansetzen.“ Die SBB sei daran, spezifische Angebote für den Freizeitverkehr zu entwickeln, das Bedürfnis wurde erkannt. Die Verlagerungswirkung der Spartickets sei klar ersichtlich. Beim BAV sei **Mobility Pricing** ein Thema für die Verlagerung des Verkehrs räumlich und zeitlich. Mit Nils Planzer stellte er aber die Frage, warum es Mobility Pricing nicht längst gebe. „Offensichtlich sind viele Kreise anderer Ansicht.“

Lukas Federer, Projektleiter beim Wirtschaftsdachverband Economiesuisse, wies darauf hin, dass hier ein **kompliziertes Optimierungsproblem vorliege**. „Es gibt weder maximale noch minimale Lösungen, wir müssen einen guten Mix finden.“ **Mobilität sei Grundlage, aber auch Folge unseres Wohlstands**. Wenn das so bleiben soll, müsse man sich an die Gestaltung des Nachfragemanagements machen.

Nathanaël Bruchez, Leiter Verkehrspolitik beim Schweizerischen Städteverband, kam zurück auf Thomas Sauter-Servaes, der von **Freiheitsberaubung** gesprochen hatte. „Das ist tatsächlich ein **Kommunikationsproblem**: Beim Nachfragemanagement geht es nicht um weniger Mobilität, sondern um andere Mobilität“, betonte Nathanaël Bruchez. Das **Management der Nachfrage sei unerlässlich**, wie es alle Referenten bereits zum Ausdruck brachten. Das betreffe vor allem die Städte, wo die Bevölkerung in Zukunft stark wachsen wird. Diese Verdichtung erfordert einen klugen Umgang mit dem öffentlichen Raum. Lassen wir den Städten Pilotprojekte durchführen, um mehr Erkenntnisse in Bezug auf Mobility Pricing zu gewinnen.

„Ich halte **Mobility Pricing** für ein ziemlich **trauriges Beispiel, wie bei uns Politik gemacht wird**“, sagte Benedikt Weibel, ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB. 2016 habe der Bundesrat einen Bericht zur Kenntnis genommen, dessen Schlussfolgerung war, dass bei Mobility Pricing der Nutzen grösser ist als die Kosten. Der Bericht hielt fest, dass es Mobility Pricing unbedingt brauche. Bei der **Entkarbonisierung** des Privatverkehrs **fallen** ja die entsprechenden **Finanzierungsgrundlagen** durch die **Mineralölsteuern weg**. Seither seien sechs Jahre vergangen, und was jetzt vorliegt, sei erst ein Gesetzesentwurf für Pilotversuche. „Das ist unglaublich. Dabei wollen wir 2050 klimaneutral sein.“

Tagungsleiter Hans Werder ergänzte dazu, der erste Bericht des Bundesrats, der Mobility Pricing vorgeschlagen hatte, stamme von 2010. Im Jahr 2016 kam dann ein Konzeptbericht. „**Es geht vieles in diesem Land relativ langsam**“, sagte Hans Werder.

Stockholm als Vorbild für die Schweiz?

Auf das Beispiel Stockholm wies Anders Gautschi hin, Geschäftsführer VCS und aus familiären Gründen mit den schwedischen Verhältnissen vertraut. In **Stockholm** wurde **Road Pricing** für ein Jahr eingeführt, und die Leute sahen konkret, was es kostet, was es bringt. „Nach dem Testbetrieb gab es eine Abstimmung, die mit grosser Mehrheit angekommen wurde“, stellte Anders Gautschi fest. Der **Effekt auf die**

Stadtentwicklung sei enorm, ein ganzer Stadtteil wurde wiederbelebt. In der Schweiz sprechen wir von sogenannten Pilotprojekten. Anders Gautschi: „Wir sind weit entfernt von einem Gesetz.“ Erfahrungen der SBB mit ihren Spartickets habe man, fast keine Erfahrung habe man dagegen beim Road Pricing. Es sei schade, dass das **in der Schweiz a priori gar nicht getestet werden dürfe**. Am Schluss, wenn es um das Gesetz gehe, müssten alle Verkehrsträger einbezogen werden, aber um Erfahrungen zu sammeln müsse es möglich sein, auch das Road Pricing zu testen. „Wenn es Städte gibt, die das machen wollen, wie etwa Genf, soll man ihnen doch die Möglichkeit geben.“

Wissenschaftlich seriös wäre es, **ein Verkehrsträger übergreifendes System auch System übergreifend zu testen und nicht isolierte Einzelergebnisse zusammenzuführen**, betonte Lukas Federer. Zur Politik meinte er: Die Blockade zeige einfach, dass hier der **Teufel im Detail steckt**. Alle verstehen unter Mobility Pricing etwas anderes, es sei immer noch **schwierig**, eine **gemeinsame Grundlage zu finden**. „Für Economiesuisse heisst Mobility Pricing, dass wir in der Mobilität Marktpreise haben“, sagte Lukas Federer.

Warten auf ein Bundesgesetz statt Testen in der Praxis

Hans Werder hielt fest: „**Wir wollen ja nur Pilotversuche machen. Da ist niemand dagegen, aber es braucht dafür ein Bundesgesetz.**“ Nathanaël Bruchez sieht Parallelen zur Cannabis-Diskussion. Städte wollten Versuche in der Cannabis- Politik machen, doch fehlten dafür die gesetzlichen Grundlagen auf Bundesebene. Das Parlament hat dies dann korrigiert, und die Städte haben die Möglichkeit erhalten, Pilotprojekte durchführen zu dürfen. Einen ähnlichen Ansatz soll man beim Verkehrsmanagement verfolgen. Wie soll man da Erfahrungen sammeln, bevor ein Entscheid getroffen wird? Aus seiner grossen Erfahrung sagte Hans Werder: „**Der Weg durch die Institutionen dauert mindestens sechs bis acht Jahre. Vielleicht müssten wir einmal unser Verständnis von Institutionen und Rechtsstaat etwas überdenken. Wir haben so viele Probleme, dass wir Lösungen ausprobieren müssen.**“ Als Beispiel für einen anderen Weg erwähnte er die seinerzeitige Diskussion, ob private Radiosender zugelassen werden sollten. Über eine Verordnung habe man das damals ohne Gesetz einfach einmal probiert. Dann hatte man die Informationen.

Die Panelgäste zeigten sich einig, dass die **Nachfrage ein Problem** ist. Ob es an vor allem der Preispolitik liege, war die Frage. Oder liesse sich nicht mit Kommunikation ebenso viel erreichen?

Es brauche **Kommunikationsmassnahmen im Rahmen eines Massnahmenmixes**, sagte Lukas Federer. **Preise** sind ein Hebel, **Information** ist ein Hebel, **Technologie** ist ein **Hebel** und es werde sicher auch **gezielte Ausbauten** brauchen. Preise im Sinn von Marktpreisen seien wichtig und da gebe es die Luftfahrt als Beispiel. „Die **Luftfahrt praktiziert Mobility Pricing** mit einer dynamischen Preisgestaltung und ist **der am besten ausgelastete Verkehrsträger**“, stellte Lukas Federer fest.

Für Benedikt Weibel ist der Begriff Mobility Pricing belastet. „Viel wichtiger wäre jetzt eine **leistungsabhängige Abgabe für die Personenwagen**“, sagte er. Es werden immer mehr elektrische und Hybridfahrzeuge zugelassen. „Da kommt mit einer unglaublichen Geschwindigkeit etwas auf uns zu.“ 3,3 Milliarden Franken gehen heute aus Mineralölzöllen in die Strassenrechnung ein. Das müsse rasch ersetzt werden. Wenn man dafür ein Instrument habe, könne man dieses später auch variabel einsetzen. Ein

grosser Teil der Autofahrten sind wenige Kilometer und liessen sich **durch Velofahrten und Fusswege ersetzen**. Da könnte man mit **Preisreizen einiges erreichen**. Wirklich dringend sei eine neue Finanzierung, „das steht in dem erwähnten Bericht seit sechs Jahren“.

Hans Werder stimmte zu. Die Finanzierungsfrage stelle sich dringend. Sonst gebe es am Ende weder für die Strasse noch für die Schiene Geld. „Die politische Frage ist, ob bei der gleichen Gelegenheit auch das System intelligenter gemacht werden soll.“

Für den Einfluss der Preise auf das Konsumverhalten erwähnte Anders Gautschi die **kleinen Plastiksäcke**. Sobald sie fünf Rappen kosteten, ging der Verbrauch um 80 Prozent zurück. „Das **Potenzial von Preisreizen ist gross**“, folgerte Anders Gautschi. Das Verhalten spiele aber mit. Wenn statt des Autos das Velo benützt werden soll, brauche es zum Beispiel eine gute und sichere Infrastruktur. Home-Office sei vor der Pandemie kaum ein Thema gewesen jetzt sei es durchaus ein Beitrag dazu, weniger Verkehr zu verursachen.

Auf einen Zusammenhang zwischen **Arbeitszeitmodellen** und Verkehrsspitzen wies Nathanaël Bruchez hin: Während der Pandemie habe man flexible Arbeitszeiten ausserhalb der Verkehrsspitzen und Home-Office ausprobiert. Es funktioniert. Dem ÖV hilft das aber bei der Dämpfung der Spitzen nur, wenn die **Home-Office-Tage über die ganze Woche verteilt werden** und nicht – wie heute üblich - alle am Montag und/oder Freitag im Home-Office bleiben. Die Kapazitäten vom ÖV müssen dann trotzdem auf die Dienstagsspitze ausgerichtet werden.

Selbststeuerung kann mithelfen

In der Diskussion wurde erwähnt, die Auslastung sei für den Luftverkehr ein wichtiger Faktor, entsprechend widmen ihm die Fluggesellschaften grosse Aufmerksamkeit. Sie wollen möglichst keine leeren Sitze befördern, auch wenn der Preis nur einen Beitrag zu den Fixkosten liefert. Darin unterscheidet sich die Luftfahrt von anderen Verkehrsträgern. Probleme mit Spitzenzeiten haben vor allem die Flughäfen. Die Verknüpfung des Landverkehrs mit dem Flughafen stellt sie vor die gleichen Probleme wie andere Verkehrsmittel.

Einzelne Tests wurden kritisiert. Alle Landverkehrsträger müssten für einen Pilotversuch des Mobility Pricing miteinander verknüpft werden. Die **Gewohnheiten der Reisenden seien ganz verschieden** und wechseln. Die **Informatik biete** jedoch längst **Lösungen**.

Ein Diskussionsteilnehmer fragte, ob **Stau** nicht ein **Instrument des Nachfragemanagements** sei. Es sei eine einfache und gerechte Lösung, weil alle gleichermassen betroffen sind. Man bezahle quasi mit Minuten für die Wartezeit. Mobility Pricing bestrafe die Leute, die gezwungen sind, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu nehmen, etwa für den Schulweg.

Benedikt Weibel erinnerte an Prognosen von 1990, als in Deutschland ein täglicher kompletter Zusammenbruch des Autoverkehrs vorhergesagt wurde. Eingetreten ist das Szenario nicht, weil die Leute von sich aus Wege gesucht haben, obschon der Verkehr zugenommen hat. Es gibt eben das **Element der Selbststeuerung**. „Ich kann den **Weg und die Zeit, den Wohnort und den Arbeitsort bestimmen**. Die Selbststeuerung spielt eine grosse Rolle“, sagte Benedikt Weibel.

Es wurde immer davon gesprochen, dass ein Stau „sich bildet“. Jetzt heisst es, der Stau „den Sie bilden“. Es finde ein Perspektivenwechsel statt, meinte ein Diskussionsteilnehmer.

Dass der grosse Verkehrsinfarkt nicht stattgefunden hat, sei auch der Technologie zu verdanken, mit der man heute aus der bestehenden Infrastruktur mehr herausholt. Da sei noch mehr möglich, bei der Strasse wie auch bei der Schiene.

Wenn man den **Stau der Selbstregulierung überlässt**, sei auch zu bedenken, dass die schädlichen Auswirkungen zum Beispiel **unbeteiligte Anwohner treffen kann**.

Dass es immer noch **kein Mobility Pricing** gebe, erklärte ein Diskussionsteilnehmer damit, dass der **Leidensdruck noch nicht gross genug** sei. Im ÖV funktioniere die Selbststeuerung gut. Wenn man die Leute informiere, wie stark die Züge ausgelastet sind, wählen sie von selbst einen anderen Zug oder fahren zu einer anderen Zeit. Das gibt automatisch eine bessere Verteilung. Versuche sollte man unbedingt machen, aber nicht nur unter ökonomischen Aspekten.

Als eine Möglichkeit des **Mobilitätsmanagements** wurde die **Bewirtschaftung der Parkplätze** erwähnt. In vielen Städten ist das bereits üblich. Die Leute sollen nicht für die Benützung des Autos ermuntert werden.

Ein ganz anderes Thema: **Mobilität hat auch mit Emotionen zu tun**, ist nicht nur eine rationale technische Angelegenheit. Eine Reise mit drei kleinen Kindern ist nun einmal bequemer im Auto als im ÖV. Und es gibt ja auch Leute, die Spass am Autofahren oder am Motorradfahren haben.

Meinungen aus der Politik

In der Panel-Diskussion einer Runde von Politikerinnen und Politikern lautete die **Fragestellung: Braucht es ein Nachfragemanagement oder was sind die Alternativen?** Zweite Frage: **Wie macht man das?**

Für **Isabelle Pasquier-Eichenberger**, Nationalrätin, Grüne, Genf, ist klar, dass es das Management des Angebots und der Nachfrage braucht. „Für mich gibt es aber auch die Erfordernisse der Klimapolitik“, betonte sie. **Mobilität ist eine der Hauptursachen der Klimagase**. Wobei jede technische Verbesserung schnell durch die verstärkte Nutzung kompensiert wird. Zentral sei, dass unbedingt der Ausstoss der Treibhausgase reduziert werden muss.

Auch **Christoph Neuhaus**, Regierungsrat, SVP, Bern findet, es brauche unbedingt ein Nachfragemanagement. „Ich kenne den Bericht von 2016 und ich bin eigentlich **enttäuscht, dass da noch nichts gegangen ist**.“ Er frage sich, wann auf Bundesebene endlich etwas gemacht werde.

Barbara Schaffner, Nationalrätin, GLP, Zürich ist der Meinung, dass es ein Verkehrsmanagement braucht. Sie stellte fest, es würden dabei viele Themen immer wieder vermischt. „Damit bremst man sich gegenseitig aus.“ Isabelle Pasquier habe das Klima angesprochen, das sei wichtig, müsse aber separat behandelt werden. **Man dürfe nicht zu viele Themen zusammenpacken**.

„Es braucht ein Nachfragemanagement, ganz klar“, sagte **Philipp Kutter**, Nationalrat, Die Mitte, Zürich. Es gehe aus verschiedenen Gründen nicht mehr, die Nachfrage zu befriedigen, indem weiter Strassen und Schienen gebaut werden. Man müsse aber auch den Menschen ermöglichen, etwas flexibel ihren Alltag zu gestalten. Das **Thema Nachfragemanagement gehe viel weiter als es in einem Gesetz definiert werden kann.**

Tagungsleiter Hans Werder stellte fest, man sei sich **einig**, dass es ein **Nachfragemanagement braucht**. Was sind die **wichtigen Instrumente**?

Barbara **Schaffner** sieht **Preissignale** als Treiber von Entwicklungen, die man erreichen möchte. „Wenn das Pendeln teuer wird, werden die Leute vielleicht weniger weit draussen wohnen und sich einen näheren Arbeitsplatz suchen.“

Christoph **Neuhaus** hält einen **Strauss von Massnahmen** für nötig. **Mobility Pricing, nicht Road Pricing**, gehört dazu. „Wir werden in Bern mit der Monbijoubücke Versuche machen, wobei das für mich eher wie ein Brückenzoll wirkt als Mobility Pricing.“ Für den Steuerzahler sei Pendeln heute oft günstiger als ein Wohnortswechsel.

Mobility Pricing sei kein Selbstzweck, betonte Isabelle **Pasquier-Eichenberger**. Die Kanton Genf beispielsweise habe sich zum Ziel gesetzt, die individuelle Mobilität bis zum Jahr 2030 um 40 Prozent zu verringern, um 80 Prozent bis 2050. „Wenn ein Mobility Pricing möglich wäre, würde uns das helfen, andernfalls kämen andere Massnahmen der Verkehrsbegrenzung zum Zug“, sagte sie. Beim Städtebau müsse sich etwas ändern, damit man kurze Wege hat, eine gute Lebensqualität und das Klima schont.

Mobility Pricing und das Portemonnaie

Für Philipp Kutter hat **Mobility Pricing** hat auch eine **soziale Dimension**. Wenn man sage, die Leute sollen halt näher zum Arbeitsort ziehen, müsse man bedenken, dass die **soziale Mobilität nicht überall gleich** ist. Die Flexibilität, einen Arbeitsplatz zu wählen, sei ebenfalls nicht überall gegeben. Gemäss Praxis der Arbeitsämter ist heute ein Arbeitsweg von zwei Stunden pro Weg zumutbar. Steuerliche Abzüge bei den Kosten für den Arbeitsweg gehen in die falsche Richtung. Wichtig für Philipp Kutter ist, dass das **Ziel der Mobilitätspolitik klar gemacht wird**: «Wollen wir uns dazu bekennen, dass Mobilität endlich ist? Oder darf die Mobilität weiter zunehmen, aber nur auf der Schiene und zu andere Zeiten?»

Die geforderte innere Verdichtung der Stadt habe Grenzen in Form von Denkmalpflege, Baumschutz usw. sagte Christoph Neuhaus. Ein **Stadt-Land-Graben** tue sich auch **beim Mobility Pricing** auf. Der Ausbau des ÖV habe zur Zersiedelung beigetragen, indem längere Arbeitswege möglich wurden.

Isabell Pasquier-Eichenberger legte Wert darauf, dass der ÖV durch Mobility Pricing nicht verteuert werden dürfe. Der Freizeitverkehr nimmt stark zu, also müssten die Kundinnen und Kunden auch den Verkehr in ihre Freizeitplanung einbeziehen.

Hans Werder fasste die **Zieldiskussion** zusammen: Ein **erstes Ziel** war bisher, **die Verkehrsspitzen zu brechen**. Ein **zweites Ziel** wäre, die **Preisgestaltung ökologischer zu machen**. Und das **dritte** ist, dass das **Auslaufen der Mineralölsteuer kompensiert werden muss**. Mobility Pricing habe nicht das Ziel,

den Verkehr zu verringern oder zu verteuern, aber „wer mehr fährt, soll mehr bezahlen“. **Offen bleibt, ob arme Leute mehr belastet werden.** „Und wie wirkt sich das auf das **Verhältnis Stadt-Land** aus, was in der Schweiz immer eine zentrale Frage ist?“, fragte Hans Werder. Philipp Kutter vermisst ein grundsätzliches Ziel, ob man die Mobilität vergrössern will.

Der Bund hat Ziele formuliert

Erwin Wieland erinnerte daran, dass der Bundesrat im letzten Herbst den **Mobilitätsrahmen 2050** verabschiedet hat. Darin seien die **Grundsätze** verankert, nach denen der Bund seine **verkehrspolitischen Aktivitäten** ausrichtet. **Mobility Pricing hat demnach nicht das Ziel, den Verkehr zu begrenzen.** Es geht um **Effizienz** und um **Verträglichkeit**. „Die vorhandene Nachfrage soll möglichst verträglich befriedigt werden und der Umwelt gebührend Rechnung getragen werden“, fasste Erwin Wieland die Ziele zusammen.

Zielkonflikte gebe es dabei immer und sie seien sehr schwierig zu lösen. „Es gibt **Mobilitätsziele, soziale Ziele, Umweltziele, Klimaziele**. Ich persönlich habe da etwas die **Orientierung verloren** und wäre froh, wenn die Politik entscheiden würde, was nun wichtiger ist“, beschrieb Erwin Wieland das grosse Dilemma. **Verwaltung und Politik müssten diskutieren, wer eigentlich die Ziele auf welcher Ebene formuliert, wo die Prioritäten gesetzt werden.**

Wie das Mobility Pricing ausgestaltet wird, ist noch unklar, damit sind auch die sozialen Folgen noch nicht bekannt. Beim Test in Zug habe sich der Bund die Vorgabe gestellt, dass man nicht mehr Einnahmen generieren wolle. Die Erfahrung für Erwin Wieland: „Die zeitliche Verlagerung des Verkehrs hat gut funktioniert, ohne dass man an der Preisschraube drehen musste.“

Ich glaube, die **Bürger dieses Landes haben sehr viel mehr Flexibilität als sie tatsächlich nutzen.** Trotz flexiblen Arbeitszeiten sitzen viele Leute jeden Morgen zur gleichen Zeit im Büro. Das sind Gewohnheiten, die schwer zu ändern sind, stellte Erwin Wieland fest. Wie das Mobility Pricing ausgestaltet werden soll und was das Ziel ist von den vielen möglichen Zielen, das müsse letztlich die Politik entscheiden. **Die Verwaltung könne Entscheidungsgrundlagen bereitstellen. Die Pilotversuche seien ein weiteres Element dafür.** Für die Abfederung des sozialen Problems, das vor allem die Randregionen betreffe, könnten im Rahmen der weiteren Konkretisierung sicherlich Lösungen gefunden werden, hielt Erwin Wieland fest.

Pilotversuchen wird skeptisch begegnet

Zu den geplanten **Pilotversuchen** meinte Erwin Wieland: „Wir befassen uns beim Astra nun schon seit Jahren mit dem Mobility Pricing, das **sehr umstritten** ist.“ Die **Idee hinter den Pilotversuchen** sei es, einen grossen Schritt in kleinere Schritte aufzuteilen, etwas Ungewohntes für die breitere Öffentlichkeit «erfahrbar zu machen» und die Ausgestaltung des Mobility Pricing mit ihr und den lokalen Behörden zusammen konkretisieren zu können.

Die **Ergebnisse der Vernehmlassung** zum entsprechenden Rahmengesetz lägen vor und die von den Regionen eingereichten Pilotversuche betrafen **vorwiegend Massnahmen beim privaten Strassenverkehr**. In den vergangenen Monaten habe das UVEK mit den Regionen diverse Gespräche geführt, mit

dem Ziel, vermehrt **auch ÖV-seitige Massnahmen** in die Pilotversuche einzubinden. Der Bundesrat würde voraussichtlich nach den Sommerferien über das weitere Vorgehen entscheiden, stellt Erwin Wieland in Aussicht.

Ein problematischer Gesetzesentwurf

Für Barbara **Schaffner** ist der Gesetzesentwurf unbefriedigend: „Bei den Pilotversuchen ist das Problem, dass der **Gesetzesentwurf genau eine Art Brückenzoll testen will.**“ Das wolle man nicht, es sollte etwas sein, das ähnlich wie die LSVa beim Schwerverkehr funktioniert. Das Gesetz verunmöglicht aber genau das. Wenn man die **Mineralölsteuer durch eine Art LSVa ablösen wollte, müsste die Verfassung geändert werden**, davor schrecke der Bundesrat zurück.

Philipp **Kutter** **vermisst Antworten auf Fragen** nach den **sozialen Auswirkungen** und zu den **übergeordneten Zielen** in Bezug auf die Mobilität. Das seien Fragen, die unbedingt geklärt werden müssen.

Pasquier-Eichenberge setzt sich dafür ein, wenn es schon zu schwierig sei, eine nationale Lösung zu finden, sollten wenigstens die **Agglomerationen**, die ja am meisten betroffen sind, die **Möglichkeit haben, eigene Lösungen zu finden.**

Barbara Schaffner stellte fest, zwischen **Schiene und Strasse** gebe es derzeit einen sehr grossen **Unterschied im Nachfragemanagement.** Die Bahn könne Mobility Pricing betreiben, etwa mit den Sparbilletten. Die Strasse sei für die Benutzer stets kostenlos, da gebe es keine Möglichkeiten für ein Management. **Längerfristig müssten Schiene und Strasse gleichbehandelt werden.** Mit den Pilotversuchen könnte man aber sehr wohl einzelne Teilaspekte prüfen.

Zum Schluss der Diskussionen stellte Hans Werder fest, **in den Grundsätzen herrsche Einigkeit**, tausend Probleme bremsten aber die Verwirklichung. Ein Rezept wurde nicht gefunden, klar sei allerdings, dass es mit dem Ersatz der Mineralölsteuer eile. Handlungsbedarf bestehe auf jeden Fall. „**Viele Aspekte sind nicht umstritten, aber unklar**“, sagte Hans Werder. Es **brauche** noch sehr **intensive Diskussionen unter den Beteiligten.** Die Konsensfindung sei eine grosse Aufgabe, die noch bevorstehe.

Box in eigener Sache

Ein neuer Präsident übernimmt die Führung

Der **bisherige Präsident** von AVENIR MOBILITÉ / ZUKUNFT MOBILITÄT, **Hans Werder**, hat nach sechsjähriger Bautätigkeit das **Amt** als Präsident **abgegeben**. Sein **Nachfolger** ist **Matthias Finger**, emeritierter Professor an der EPFL in Lausanne und bisher schon in der Kerngruppe von AVENIR MOBILITÉ / ZUKUNFT MOBILITÄT aktiv.

Die Übergabe des Präsidiums war für die Verantwortlichen Anlass zu einer Situationsanalyse. Die Themen, welche die Dialogplattform in den letzten Jahren oft in eigentlicher Pionierarbeit bearbeitet hat, werden heute von vielen Gremien und Medien gepflegt. Es stellte sich die Frage, ob AVENIR MOBILITÉ / ZUKUNFT MOBILITÄT noch eine Berechtigung habe oder ob die Plattform ihren Zweck erfüllt habe.

Hans Werder sieht das Erfolgsrezept der Dialogplattform in drei Punkten: Anders als oft in den Medien, werden Themen von langfristiger Bedeutung behandelt. Sodann werden die Anlässe sehr sorgfältig vorbereitet, es wird grosser Wert auf die Qualität der Referate gelegt. Schliesslich gilt als Regel, dass alle Referate kurz sein müssen, sodass Zeit für Vertiefungen und Diskussionen bleibt. Und keine Veranstaltung dauert länger als dreieinhalb Stunden. Damit erreichen wir auch Teilnehmerinnen und Teilnehmer, deren Zeit wertvoll ist. Diese drei Maximen seien die USP der Plattform, ihr Alleinstellungsmerkmal. Sie hätten sich gut bewährt, sodass AVENIR MOBILITÉ / ZUKUNFT MOBILITÄT die Tätigkeit sicher weiterführen könne. Matthias Finger will vermehrt Themen aus der Westschweiz und der grenzüberschreitenden Region am Genfersee aufgreifen.