



---

**Regierungsrat**

Luzern, 03. Juni 2014

**STELLUNGNAHME ZU MOTION****M 454**

Nummer: M 454  
Eröffnet: 09.12.2013 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement  
Antrag Regierungsrat: 03.06.2014 / Ablehnung  
Protokoll-Nr.: 636

**Motion Graber Michèle und Mit. über eine Kantonsinitiative für eine Anpassung der Rechtsgrundlage zur Realisierung von Mobility-Pricing****A. Wortlaut der Motion**

Gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung reicht der Kanton Luzern folgende Kantonsinitiative ein: «Der Bund wird ersucht, die gesetzlichen Grundlagen für die Einführung eines Mobility-Pricing zu schaffen.»

**Begründung:**

Mobilität ist für die Menschen und die Volkswirtschaft unabdingbar. Das grosse Verkehrsvolumen im Kanton Luzern führt dazu, dass das Verkehrssystem heute auf den Luzerner Hauptverkehrsachsen und in den städtischen Agglomerationen in Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen stösst.

Die Realität zeigt: Die Züge in der Rushhour sind überfüllt, und die Strassenverkehrsknotenpunkte in der Stosszeit permanent überlastet. Dies führt zu substanziellen wirtschaftlichen Verlusten. Gleichzeitig ist die Kapazitätsauslastung der im Grunde genommen gut ausgebauten Infrastruktur zu anderen Zeiten gering.

Um der zusätzlichen Nachfrage nach Verkehrskapazitäten während der verkehrsreichen Zeiten auf Strasse und Schiene nachzukommen, müssten riesige Investitionen getätigt werden. Dazu fehlen einerseits die finanziellen Mittel, andererseits ist der dafür nötige Raum in den Städten und Agglomerationen nicht vorhanden. Auch eine zusätzliche Überbauung von Kultur- und Grünflächen wäre erforderlich.

Gemäss der Definition des Bundesamts für Strassen (Astra) ist Mobility-Pricing eine «benützungsbezogene Abgabe für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr.»<sup>1</sup> Die Anwendung von marktwirtschaftlichen Preismechanismen im Verkehr könnte einige Verkehrsprobleme lösen. Durch eine Preisdifferenzierung nach Zeit und Strecken kann das Verkehrsaufkommen reduziert oder gesteuert werden. Es gibt Beispiele von heute bereits erfolgreich umgesetzten Mobility-Pricing-Projekten in London, Stockholm oder Oslo.

Den dem Mobility-Pricing zugrunde liegenden marktwirtschaftlichen Grundgedanken kennen wir bereits in verschiedenen anderen Bereichen, wo eine zeitliche Preisdifferenzierung möglich ist. So werden zum Beispiel in der Hochsaison höhere Preise für Hotelübernachtungen und Flugreisen verlangt. Solche Preisdifferenzierungen sind erfahrungsgemäss wirtschaftlich, reduzieren Kapazitätsengpässe und führen zu einer regelmässigeren Auslastung der vorhandenen Infrastruktur.

Projekte für Mobility-Pricing in verschiedenen Gemeinden sind bisher daran gescheitert,

---

<sup>1</sup> [www.astra.admin.ch/themen/00901/](http://www.astra.admin.ch/themen/00901/)

dass die gesetzlichen Voraussetzungen auf Bundesebene immer noch nicht vorhanden sind. Im Sinn der Subsidiarität bietet Mobility-Pricing den Städten und Gemeinden die Möglichkeit, die Verkehrsströme selbst zu regulieren.

Graber Michèle  
Odermatt Samuel  
Hess Ralph  
Brücker Urs  
Baumann Markus  
Staubli David

Hofer Andreas  
Meile Katharina  
Töngi Michael  
Froelicher Nino  
Meyer Jörg  
Fanaj Ylfete

## **B. Begründung Antrag Regierungsrat**

Die prognostizierte Verkehrszunahme erfordert einen Ausbau der Infrastrukturen von Schiene und Strasse. Die Zunahme des Freizeitverkehrs, der schon heute für rund die Hälfte der Verkehrsleistung verantwortlich ist, wird überproportional stark sein. Die grösseren Netze und das verdichtete Angebot führen zu steigenden Unterhaltsaufwendungen bei allen Verkehrsträgern. Es ist abzusehen, dass die Einnahmen weniger stark steigen werden, bzw. wegen effizienteren Antrieben stagnieren oder sinken werden. Als Folge davon vergrössern sich die Deckungslücken vor allem im Bereich der Schiene und des öffentlichen Verkehrs. Ein Mittel um zu erwirken, dass mit dem Gut Mobilität haushälterischer umgegangen wird, ist die Kosten verursachergerecht auf die Verkehrsteilnehmer zu überwälzen.

Das Thema Mobility-Pricing wird momentan durch zwei Stellen bearbeitet. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und die Metropolitankonferenz Zürich haben je ausführliche Berichte zu den Themen Mobility-Pricing und Nutzerfinanzierung ausgearbeitet.

Dem Synthesebericht Mobility-Pricing vom Oktober 2007 des ASTRA sind folgende Aussagen und Empfehlungen zu entnehmen:

- Die Kosten der Mobilität sollen in der Zukunft vermehrt von den Mobilitätskonsumenten und weniger von der Allgemeinheit getragen werden.
- Der hohe Anteil des öV und des Langsamverkehrs am Pendlerverkehr in die Stadtzentren ist weitgehend bedingt durch das Fehlen von (Gratis-)Pendlerparkplätzen.
- Der Strassenverkehr deckt in der Schweiz seine internen Kosten.
- Die quantitative Wirkung von Strassengebühren ist beschränkt. Bei einer City-Maut kann eine Verkehrsabnahme von 10 – 20 % erwartet werden.
- Road Pricing soll in ein System integriert werden und mit der Raumplanung abgestimmt sein. In diesem Zusammenhang sollen auch Parkplatzgebühren wieder gesenkt werden.
- Mobility-Pricing muss als wesentlicher Lösungsbeitrag eines ernsthaften Problems wahrgenommen werden.
- Mobility-Pricing sollte bei den variablen Kostenkomponenten ansetzen.
- Ein stärkeres Kostenbewusstsein bei den öV Kunden wird durch fahrleistungsabhängige Tarife und eine stärkere örtliche und zeitliche Differenzierung der Fahrpreise erreicht.
- Strassenbenützungsgebühren sind Treibstoffabgaben vorzuziehen.
- Die Umsetzung der Mobility-Pricing-Strategie soll nach der Politik der kleinen Schritte erfolgen. Ein erster Schritt könnte eine elektronische Autobahnvignette sein.
- Neue Finanzierungssysteme sollen das Verkehrsmanagement (z.B. Stauabbau) verbessern und zu optimalen Infrastrukturbauentscheiden beitragen. Zudem soll dort bezahlt werden, wo gefahren wird.
- Die Preissensitivität von öV Tarifen ist kleiner als von Strassenbenützungsgebühren. Aus diesem Grund hat das Road-Pricing einen grösseren Modalsplitteffekt als Preiserhöhungen im öV von gleicher Höhe.

Weiter hat das ASTRA vom Bundesrat den Auftrag, einen Konzeptbericht Mobility-Pricing bis 2015 zu Handen des Bundesrats, des Parlaments und der Kantone zu erstellen. Im Rahmen

dieses Berichts wird geklärt, wie die konkrete Ausgestaltung von Mobility-Pricing in der Schweiz aussehen könnte. Basierend auf den Ergebnissen des Konzeptberichts und der Vernehmlassung sollen nach 2015 die politischen Entscheide zum weiteren Vorgehen gefällt werden.

Auch die Metropolitankonferenz Zürich beschäftigt sich mit dem Projekt Nutzerfinanzierung Verkehr. Von fünf ausgearbeiteten Ansätzen sollen die zwei Ansätze, Bund: Bestehende Ansätze erhöhen" und "Mobility-Pricing" weiter verfolgt und bei der Konferenz im November 2014 diskutiert werden

Die untersuchten Ansätze sehen wie folgt aus:

- Erhöhung der Zweckbindung bei der Mineralölsteuer von 50 % auf 74 % der Einnahmen und Erhöhung der Zweckbindung bei der Automobilsteuer von 0 % auf 50 % der Einnahmen.
- Erhöhen des Mineralölsteuerzuschlags von 30 Rappen um 13 Rappen auf 43 Rappen pro Liter und Erhöhung der Trassenpreise (**bestehende Ansätze Bund erhöhen**).
- Gebühr von 50 Franken pro Immobilie bei dezentraler Lage und 100 Franken an zentraler Lage, Plafonierung des Fahrkostenabzugs für Pendler auf 3000 Franken pro Jahr, Erhöhung der Tarifeinnahmen des öV um 8 %, Anrechnung von 1,25 % des Kaufpreises pro privat genutztes Geschäftsauto.
- Einführung einer Unternehmensabgabe von 70 Franken pro Beschäftigten bei dezentraler und von 140 Franken pro Beschäftigten bei zentraler Lage, sowie einer Haushaltabgabe von 100 Franken pro Haushalt bei zentraler und 200 Franken bei dezentraler Lage.
- Beim **Mobility-Pricing** wird eine Gebühr in der Höhe von 1,7 Rappen pro Personenkilometer im privaten und öffentlichen Verkehr erhoben.

Unser Rat verfolgt die Entwicklungen im Bereich des Mobility-Pricings aktiv. Der Kanton Luzern ist durch das Engagement von Frau Regierungsrätin Yvonne Schärli im Metropolitanrat und die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur durch ihre Mitarbeit in der Arbeitsgruppe Verkehr direkt an der Erarbeitung der Grundlagen in der Metropolitankonferenz Zürich beteiligt.

In der Beurteilung des Regierungsrats werden die Themen Mobility-Pricing und Nutzerfinanzierung in der Schweiz bereits diskutiert. Es werden bald Grundlagen für Weichenstellungen vorliegen. Bei einer gesamthaft positiven Gesamtbeurteilung werden die notwendigen Schritte auf Bundesebene erfolgen müssen.

Die Arbeiten für ein Mobility-Pricing sind also bereits eingeleitet. Dazu bedürfte es einer gesetzlichen Grundlage auf Bundesebene, wie aus der Motion zu Recht hervorgeht. Damit ist auch verbunden, dass dies nicht regional erfolgen kann, was rechtlich richtig und auch sachlich sinnvoll ist, nachdem das ganze Verkehrssystem in einem übergeordneten Zusammenhang zu beurteilen ist. Auch wenn es richtig ist, dass Entscheidungsgrundlagen bereitgestellt werden, was wie erwähnt in Vorbereitung ist, ist eine Kantonsinitiative in dem Fall nicht sinnvoll, weil die Vorbereitung und Umsetzung einer solchen Kantonsinitiative im Kanton und auf Bundesebene langwierig ist und mehrere Monate dauert. Auch wenn das Bundesparlament der Initiative Folge leisten würde, hätte dies keine direkten rechtlichen Auswirkungen, weil damit erst der Auftrag an die Bundesverwaltung zur Ausarbeitung einer Vorlage beinhalten würde. Nicht zuletzt brauchen die damit verbundenen Arbeiten in unserer Verwaltung erhebliche personelle Ressourcen, die ohnehin zu knapp sind.

Das Instrument der Kantonsinitiative ist aus diesen Gründen für das angestrebte Ziel nicht zweckmässig. Die Motion ist aus diesen Gründen im Sinne der Ausführungen abzulehnen.