



Frau Simonetta Sommaruga, Bundesrätin  
Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation

Per Email an:  
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 10. Mai 2021

## **Vernehmlassungsantwort zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die EVP Schweiz dankt für die Möglichkeit sich zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing zu äussern. Die Mobilität und insbesondere der motorisierte Individualverkehr (MIV) bergen grosse Herausforderungen für die Schweiz, die Kantone, Agglomerationen sowie Städte und Gemeinden. Die EVP steht Pilotprojekten für ein Mobility-Pricing äusserst positiv gegenüber und befürwortet die Einführung eines Bundesgesetzes.

### **Kritische Würdigung der Vorlage**

Seit Jahrzehnten nimmt der Verkehr in der Schweiz jährlich zu. Der Anteil der verschiedenen Verkehrsträger bleibt aber konstant. Um die Klimaziele zu erreichen, Lärmemission zu senken und Staustunden zu vermeiden, muss vor allem der motorisierte Individualverkehr reduziert werden und in die effizientesten Verkehrsträger verlagert werden, sprich zum Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV. Jedoch kennt die Schweiz zurzeit keine Massnahmen, um diese beiden Ziele zu erreichen. Mobility-Pricing – richtig ausgestaltet – kann ein wichtiges Mittel sein, um die nötige Verkehrswende in Gang zu bringen.

Mobility-Pricing-Systeme können wichtige Verbesserungen zur Glättung der Verkehrsspitzen sowie allgemein der Reduktion von negativen externen Effekten des MIV bewirken. Um die besten Systeme zu identifizieren, die Wirksamkeit zu belegen sowie die Akzeptanz in der Bevölkerung zu testen, bieten sich Pilotprojekte zu Mobility-Pricing an. Die EVP unterstützt daher vorbehaltlos die Einführung einer gesetzlichen Grundlage für solche Pilotprojekte.

### **Anreize für umweltfreundliche Mobilität schaffen**

Voraussetzung für eine spätere, dauerhafte und schweizweite Einführung von Mobility-Pricing ist aus unserer Sicht eine umfassende Evaluation aller möglichen Effekte. Insofern können von der Verkehrsnachfrage oder dem Ressourcenverbrauch (Energie, Fläche) abhängige Gebühren mittelfristig nicht nur Instrumente sein, um punktuelle Überlastungen von Strassen und Schienen abzuwenden, sondern auch um das Verkehrssystem insgesamt umweltfreundlicher zu gestalten. Unser zentrales Anliegen ist deshalb, im Rahmen

der Pilotprojekte Erkenntnisse zu gewinnen über die Verkehrsentwicklung, die Verlagerungswirkungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und den Anreizen hin zu möglichst umweltfreundlicher Mobilität.

Langfristig muss ein neues Preismodell für die Mobilität das Ziel verfolgen, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Mobilität soll nach wie vor möglich sein. Doch der motorisierte Verkehr muss reduziert werden. Es müssen starke Anreize gesetzt werden, den Verkehr auf die umweltschonendsten, effizientesten Verkehrsträger zu verlagern. Das heisst jegliche Mobilitätszunahme (z.B. infolge Bevölkerungswachstum) sowie auch der motorisierte Individualverkehr sollen so weit als möglich auf den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden.

### **Kostenwahrheit und Verursacherprinzip**

Wir befürworten die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips. Grundsätzlich soll mehr bezahlen, wer mehr verbraucht, und damit mehr Ressourcen und Platz beansprucht sowie hohe externe Kosten für die Gesellschaft verursacht. Mobility-Pricing würde erstmals die Chance bieten, die externen Kosten des Verkehrs zu internalisieren. Wichtig ist, dass der ÖV seine Qualität als umweltfreundlicher Service Public behält. Er soll nicht auf Grund der Einführung von Mobility-Pricing gesamthaft verteuert werden. Wir sind überzeugt: um langfristig ein Mobility-Pricing auszuarbeiten, welches dieser Vision näherkommt, ist es zum jetzigen Zeitpunkt unerlässlich, fundierte Erkenntnisse mittels Feldversuchen zu gewinnen. Es ist darum richtig, ein möglichst breites Spektrum an diversen Testanlagen zu ermöglichen.

In einem Punkt jedoch sind wir mit dem Vorschlag nicht einverstanden, respektive sehen Bedarf für Präzisierungen:

Zwar können wir die Absicht des Bundes nachvollziehen, möglichst unterschiedliche Versuchsanlagen oder Zielsetzungen praktisch zu testen und sich bei den Genehmigungen dafür an diesen Kriterien zu orientieren. Gleichzeitig ist es uns ein Anliegen, dass sich im Zuge der Versuche ermitteln lässt, welche Wirkungen Versuche mit ähnlichen oder gleichen Zielsetzungen in Städten und Agglomerationen unterschiedlicher Grösse entfalten. Es ist deshalb sicherzustellen, dass das UVEK Genehmigungen nicht mit der Begründung verweigern kann, deren Wirkung werde in bereits genehmigten Versuchen getestet, wenn es sich dabei um Räume unterschiedlicher Grösse oder Charakteristik handelt.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Marianne Streiff  
Präsidentin EVP Schweiz



Roman Rutz  
Generalsekretär EVP Schweiz

3001 Bern, Die Mitte, Postfach

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

Bern, 17. Mai 2021

### **Vernehmlassung: Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassungsvorlage Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

#### **Ausgangslage**

Das auf zehn Jahre befristete Bundesgesetz soll den Kantonen, Städten und Gemeinden der Schweiz erlauben, freiwillig und lokal begrenzt, neuartige Preissysteme zur gezielten Verkehrslenkung im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr zu erproben. Damit sollen neu auch Pilotprojekte mit verpflichtender Abgabe ermöglicht werden. Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme sind bereits mit der heutigen Gesetzesgrundlage möglich. Beide Projektarten können in begrenztem Umfang vom Bund finanziell unterstützt werden, sofern sie von gesamtschweizerischem Nutzen sind. Das Ziel der Pilotversuche besteht darin, Erfahrungen zur gesellschaftlichen Akzeptanz und zu den wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Auswirkungen von Mobility-Pricing zu sammeln.

#### **Die Mitte unterstützt Bestrebungen zur Glättung von Verkehrsspitzen**

Gemäss Statistiken des Bundesamts für Raumplanung wird die Mobilität der Bevölkerung weiter zunehmen und insbesondere zu Spitzenzeiten die bestehende Verkehrsinfrastruktur vor grosse Herausforderungen stellen. Es ist nach Ansicht der Mitte richtig und wichtig, dass gerade in urbanen Zentren und Agglomerationen neue Wege zur intelligenten und differenzierten Mobilität erprobt und Erfahrungen gesammelt werden können. Die Mitte ist jedoch überzeugt, dass die gewünschte Verhaltensänderung - wenn überhaupt - durch Mobility-Pricing dann nur im Zusammenspiel mit weiteren Entwicklungen, wie z.B. flexibleren und veränderten Arbeitszeiten erreicht werden kann. Die Mitte ist grundsätzlich der Ansicht, dass sich das Mobilitätsverhalten vielmehr mit positiven Anreizen als mittels Abgabesystem steuern lässt.

#### **Die Mitte unterstützt die Durchführung von Pilotprojekten mit freiwilliger Teilnahme. Den Pilotprojekten mit Abgabepflicht steht Die Mitte jedoch kritisch gegenüber.**

Die Mitte begrüsst, dass interessierte Kantone und Gemeinden die Möglichkeit erhalten, Pilotprojekte zu initiieren, um Lösungen für die Kapazitätsüberlastungen zu erproben. Für Die Mitte ist es wesentlich, dass ein Projekt auf freiwilliger Basis entsteht, dass der Bund dabei nur subsidiär in Erscheinung tritt und dass dabei für die Verkehrsteilnehmer möglichst keine oder sozial vertretbare Mehrkosten anfallen. Ebenfalls müssen die Projekte zwingend lokal gesteuert sowie regional koordiniert werden und möglichst spartenübergreifend ausgestaltet sein. Wir stehen einer subsidiären finanziellen

Unterstützung durch den Bund nicht entgegen, sofern die Pilotprojekte zudem einen gesamtschweizerischen Nutzen vorweisen können.

Für Die Mitte ist ein starker Service public von grosser Bedeutung. Es ist wichtig, dass Mobilität für alle erschwinglich und zugänglich bleibt und nicht zum Luxusgut wird – weder im öffentlichen Verkehr noch im motorisierten Individualverkehr. Die Mitte befürchtet insbesondere, dass ein womöglich flächendeckendes Mobility-Pricing die Berg- und Randregionen, wo das ÖV-Angebot zudem nicht gleichermassen ausgebaut ist wie in den Agglomerationen, stark benachteiligt würde. Reines Road-Pricing lehnt Die Mitte darum klar ab. Aber auch ausdifferenzierte Preissysteme, welche die bewährten Pauschalangebote im ÖV gefährden oder gar ablösen, lehnt die Mitte aus sozialer Verantwortung ab. Umso wichtiger scheint uns dafür eine demokratische Legitimation der Pilotprojekte.

Es ist zudem von zentraler Bedeutung, dass die vorgesehenen Evaluierungen der Pilotprojekte sämtliche Dimensionen - also nicht nur die Verkehrs- oder die Umweltbelastung, sondern auch die wirtschaftlichen und sozialen Folgen - einbeziehen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme, für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

Für Die Mitte Schweiz

Sig. Gerhard Pfister

Präsident Die Mitte Schweiz

Sig. Gianna Luzio

Generalsekretärin Die Mitte Schweiz

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication  
DETEC  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne

Berne, 27 avril 2021 / nb  
VL Mobility pricing

Par e-mail : [vernehmlassungen@astra.admin.ch](mailto:vernehmlassungen@astra.admin.ch)

## Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité Prise de position du PLR.Les Libéraux-Radicaux

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

PLR.Les Libéraux-Radicaux est favorable à une étude approfondie du concept de tarification de la mobilité. Il ne pourra toutefois accepter cette proposition de loi fédérale que si des modifications substantielles y seront apportées.

Dans son papier de position « [Politique environnementale et climatique libérale-radical](#) », le PLR se déclare ouvert au principe de tarification de la mobilité. Comme l'écrit le Conseil fédéral dans son rapport, le transport de voyageurs pourrait augmenter de 25% et celui de marchandises de 37% d'ici 2040. En parallèle, la décarbonisation de la mobilité, qui est nécessaire et souhaitable, conduira à un tarissement des sources de financement de nos infrastructures (taxe sur les huiles minérales). Il est donc indispensable d'explorer de nouvelles pistes. La tarification de la mobilité constitue une option qui pourrait permettre, à long terme, de répondre à ce défi.

### Potentiel de la tarification de la mobilité

Le PLR salue le procédé retenu par le Conseil fédéral. Une introduction directe et à grande échelle de la tarification de la mobilité ébranlerait notre système de transport. Il est donc judicieux de mener dans un premier temps des tests dans les cantons ayant manifesté un intérêt pour cet outil. Sur la base des connaissances acquises dans ce cadre-là, la législation fédérale pourrait ensuite être adaptée. Il est également opportun de laisser une certaine marge de manœuvre aux cantons et communes. Ces tests ne doivent toutefois en aucun cas conduire à des situations irréversibles. Les montants prévus, un maximum de 20 millions sur 10 ans, sont raisonnables. Le fait que la contribution de la Confédération soit limitée à 60% des frais de conception et d'évaluation d'un projet l'est également.

### Corrections à apporter à l'avant-projet

Comme déjà mentionné, la tarification de la mobilité peut constituer à long terme une source de **financement de nos infrastructures**. Dans cette optique, l'objectif premier des projets pilotes doit être l'étude de cet instrument comme une alternative au mode de financement actuel de nos infrastructures – en remplacement de toutes les sources de financement actuelles - et non uniquement comme un outil d'orientation des habitudes de déplacement des usagers, tel que le prévoit l'avant-projet. Les **art. 1 et 2** devront donc être corrigés en ce sens. Une réorientation des flux de passagers devrait de surcroît impérativement être accompagnée d'une flexibilisation tant des horaires de travail que de ceux d'ouverture des commerces. Ce n'est qu'ainsi que la demande en mobilité pourra être lissée. Pour que le PLR puisse soutenir une tarification de la mobilité, il est donc essentiel que des dispositions soient prises aussi dans ces domaines connexes.

Par ailleurs il est indispensable que les projets pilotes couvrent tant le transport individuel motorisé (TIM) que les transports publics (TP), faute de quoi les connaissances acquises ne sauraient être pertinentes. En effet, seule une **tarification de la mobilité intermodale** fonctionnerait dans la pratique. Dans le cas contraire, le risque est élevé de voir les utilisateurs de TP soumis à une tarification de la mobilité se rabattre sur un TIM qui ne le serait pas, ou vis-versa. Le mode de transport non-soumis à la tarification – dans ce cas le TIM - se verrait alors surchargé. Les usagers ne comprendraient pas une telle démarche. Par ailleurs, le Conseil fédéral doit tirer les enseignements de l'analyse d'efficacité théorique menée dans le Canton de Zoug et dont les résultats ont été rendus publics en juillet 2017 ([communiqué](#)) : l'analyse conclut que la tarification de la mobilité « peut contribuer dans une large mesure à la réduction des pics d'affluence dans les agglomérations très encombrées », ceci tant pour le TIM que pour les TP. L'**art. 3 al. 1** de l'avant-projet devra donc impérativement être précisé de la manière suivante : « Des projets pilotes peuvent être réalisés pour le trafic individuel motorisé et les transports publics ».

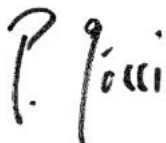
En outre le Conseil fédéral ne doit pas s'écarter des facteurs d'acceptabilité de la tarification de la mobilité qu'il a lui-même définis en 2016. Ceci est tout particulièrement valable pour le quatrième facteur retenu (v. page 49 du [rapport](#)), la « Compensation » : « *la tarification de la mobilité ne fera pas payer l'utilisateur plus, mais différemment* ». L'**art. 6** devra donc être corrigé de sorte que la redevance perçue au titre de la tarification de la mobilité ne vienne pas s'ajouter aux redevances déjà existantes, mais qu'une compensation soit effectivement prévue.

Enfin, à l'**art. 5 al. 1**, le Conseil fédéral devra fixer un périmètre suffisamment grand pour que les connaissances acquises dans le cadre de ces projets pilotes soient pertinentes : la « zone » ou « certains tronçons », qui serviraient de bases de référence selon cet avant-projet, ne permettraient pas d'obtenir des résultats suffisamment représentatifs pour l'ensemble du pays.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

PLR.Les Libéraux-Radicaux  
La Présidente

La Secrétaire générale



Petra Gössi  
Conseillère nationale

Fanny Noghero



Grünliberale Partei Schweiz  
Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundesamt für Strassen  
3003 Bern

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

13. Mai 2021

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: [schweiz@grunliberale.ch](mailto:schweiz@grunliberale.ch)

## **Stellungnahme der Grünliberalen zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den erläuternden Bericht zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing und nehmen dazu wie folgt Stellung:

### **Allgemeine Beurteilung der Vorlage**

Die Grünliberalen wollen ein Mobility-Pricing im Sinne einer verursachergerechten Bepreisung von distanz-, zeit- und ggf. leistungs- und streckenabhängigen Mobilitätsdienstleistungen. Ein solches Mobility Pricing ist baldmöglichst einzuführen.

Der Gesetzesentwurf, wie er nun vorliegt, erscheint aber vor allem als Bremsklotz, der:

- während 10 Jahren das Thema Mobility-Pricing an Kantone, Regionen und Gemeinden delegiert,
- von den Kantonen zusätzlich eine kantonale Gesetzgebung verlangt, deren Erlass entsprechende Zeit in Anspruch nehmen wird, und
- zu wenig zielführende und innovative Versuchsanordnungen erlaubt.

**Aus diesen Gründen fordern die Grünliberalen, dass das Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing deutlich verbessert wird.** Sie erwarten insbesondere, dass:

- der Bund eine aktive Rolle übernimmt und auch schweizweite Pilotprojekte ermöglicht werden resp. Pilotprojekte allein auf Basis von Bundesrecht möglich sind,
- der Bund prüft, welche Erkenntnisse aus bestehenden Mobility-Pricing-Systemen (insb. LSVA und SBB-Sparbillette) für andere Anwendungsfälle übernommen werden können und ob er selbst Ergänzungen/Erweiterungen dieser Systeme als Pilotprojekte durchführen kann,
- das Gesetz so angepasst wird, dass Rückerstattungsmechanismen oder Abgabenbefreiungen ermöglicht werden (Bonus-Malus-System)

Parallel zu diesen Arbeiten soll der Bund eine Verfassungsänderung angehen, die mittel- und langfristig ein umfassendes Mobility-Pricing ermöglicht. Zusätzlich zu den bereits vorgesehenen Pilotprojekten sollen konkrete fahrleistungsabhängige Abgabesysteme im gesamten Verkehr getestet werden können, welche die Basis für die Verfassungsänderung bieten sollen.

### **Detaillierte Ausführungen**

Für die Grünliberalen ist ein Mobility-Pricing elementar, damit im Verkehr Kostenwahrheit und Lenkungsziele erreicht werden können. Die fehlende Berücksichtigung der externen Kosten vergünstigt und begünstigt die individuelle Mobilität auf Kosten der Allgemeinheit. Ausserdem muss das Ziel der Lenkungsabgabe sein, Massentransportmittel (Flächeneffizienz) und ökologische Gesichtspunkte in die Kostenberechnung einfließen zu lassen. Dieser Aspekt wird im vorliegenden Gesetzesvorschlag ausgeblendet und muss angegangen werden. Für die Grünliberalen ist es unerklärlich, wieso der Bund während zehn Jahren Pilotprojekte finanzieren will, welche bereits in anderen Ländern erprobt wurden. Es braucht stattdessen eine gesamtheitliche Betrachtungsweise mit einem klaren **Ziel: ein zielgerichtetes, verursachergerechtes Mobility-Pricing mit Lenkungswirkung zur Entlastung der Infrastruktur und Deckung der externen Kosten** (spätere Umweltschäden, Ressourcenverschleiss etc.).

Die Grünliberalen sind sich bewusst, dass Mobility-Pricing in Teilen der Bevölkerung auf Skepsis stossen könnte. Pilotprojekte und Feldversuche können sicher helfen, vorhandene Ängste und Vorbehalte aufzunehmen und Erfahrungen zu sammeln, welche Regelungen sich besonders eignen. Der vorliegende Gesetzesentwurf ist dafür allerdings nicht geeignet. Die Bedingungen für Versuche sind so restriktiv ausgestaltet, dass de facto ausschliesslich eine City-Maut möglich ist. Gerade dieses Instrument ist aber bereits im Ausland vielfach erprobt und im Einsatz. Pilotprojekte in der Schweiz bringen hier keinen Mehrwert. Im Gegenteil: Sie zementieren das öffentliche Vorurteil «Mobility-Pricing = City Maut und Zusatzsteuern für den MIV». Das wird noch verstärkt durch das Fehlen eines Rückerstattungsmechanismus (Verbot von Tarifsenkungen in Art. 11, Vorgaben zur Verwendung der Einnahmen in Art. 22).

Der Entwurf enthält zahlreiche Versuchsrestriktionen. So wird es kaum möglich sein, rasch eine innovative, effiziente, kostengünstige und umweltfreundliche Verkehrsabgabe einzuführen. Es würden zehn Jahre für aufwendige Tests verschwendet, auf welche kostenintensive Studien folgen würden. Am Schluss wäre man immer noch so weit wie heute. Das wäre eine verpasste Chance.

In der Praxis verfügt die Schweiz bereits seit Jahren über verschiedene funktionierende Instrumente des Mobility-Pricings. Das wichtigste und umfassendste Instrument ist die LSVA. Daneben gibt es im öffentlichen Verkehr beispielsweise das erfolgreiche Instrument der Sparbillette, mit welchen den Bahnreisenden gezielt ein Anreiz geboten wird, weniger ausgelastete Verbindungen zu nutzen oder nur zu gewissen Zeiten zu reisen. Beide Instrumente könnten weiter ausgebaut werden – möglicherweise auch im Rahmen einer 10-jährigen Pilotphase. Es wäre allerdings gemäss dem vorliegenden Entwurf nicht möglich, auf diesen beiden Instrumenten aufzubauen, da:

- Lastwagen ab 3.5 t explizit ausgenommen sind und
- der Bund oder bundesweite Betriebe wie die SBB nicht Träger eines Pilotprojekts sein können.

Die Grünliberalen sehen verschiedene Ansätze für Pilotprojekte, die leider durch den vorliegenden Gesetzesentwurf nicht ermöglicht würden. Sie fordern daher, dass das Gesetz so angepasst wird, dass beispielsweise folgende Ansätze für Pilotversuche ermöglicht werden:

#### Distanz- und tageszeitabhängige Bepreisung von MIV-Fahrten schweizweit

Ein solcher Versuch mit Freiwilligen müsste zwingend ein Bonus-Malus-System umfassen, damit eine möglichst breite Testgruppe zustande kommt (Teilnehmende, welche geringe Distanzen zurücklegen, wie auch Personen, welche grosse Distanzen mit unterschiedlich effizienten Fahrzeugen zurücklegen). So könnten die Mineralölsteuer und andere Abgaben den Versuchsteilnehmenden zurückerstattet werden, wenn sie sich im Gegenzug bereit erklären, distanz- und zeitabhängige Mobilitätsabgaben zu zahlen. Ein solches Pilotprojekt ist aber fast nicht durchführbar, wenn es nur auf eine Region beschränkt ist, da die meisten Abgaben auf Bundesebene erhoben werden. Das Gebiet, innerhalb dessen die Mobilität bepreist wird, muss identisch sein mit jenem Gebiet, in dem die Abgaben erlassen werden.



### LSVA differenzierter ausgestalten

Mit einer Erweiterung der bestehenden LSVA könnte untersucht werden, wie sich eine Differenzierung der Abgabe nach Strassentypen (Autobahn oder Ortsdurchfahrt) auf die Routenwahl des Schwerverkehrs auswirkt. Eine solche Steuerungsmöglichkeit könnte eine merkbare Entlastung vom Schwerverkehr durch Dörfer und Ortsdurchfahrten bewirken und wichtige Rückschlüsse auf den Effekt beim gesamten MIV erlauben.

### Effizienz und Nachhaltigkeit

Die vorliegende Entwurf ist praktisch ausschliesslich auf Mobility-Pricing in Städten ausgerichtet. Soll im Rahmen der Pilotversuche ein umfassendes und zukunftsgerichtetes Modell entwickelt und verifiziert werden, müssen Elemente wie Effizienz, Fahrzeuggewicht, externe Kosten und Nachhaltigkeit der Fahrzeuge Teil des Pilotprojekts sein. Ähnlich wie heute beim Schwerverkehr sollen diese Elemente künftig zu einem funktionierenden Mobility-Pricing aller Verkehrsträger und insbesondere beim MIV zu einer entsprechenden Lenkungswirkung führen. Das würde es ermöglichen, positive oder negative Preissignale zu setzen und sich nicht ausschliesslich auf Negativanreize zu stützen, wie dies bei den «City-Mauts» der Fall ist.

### Einnahmen für Ausbau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur sichern

Ein weiteres wichtiges Thema ist der in den letzten Monaten stark angestiegene Verkauf und die Neuzulassungen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Hält dieser Trend an, was politisch und ökologisch wünschenswert wäre, ist mit einem erheblichen Rückgang der Einnahmen aus der Mineralölsteuer zu rechnen. Die sinkenden Einnahmen betreffen sowohl den allgemeinen Staatshaushalt als auch die Einlagen in den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF). Diese Einnahmen werden künftig fehlen.

Die Grünliberalen werden sich dezidiert gegen eine pauschale Verkehrsabgabe bei Elektrofahrzeugen wehren. Bei einer solchen pauschalen Abgabe besteht die grosse Gefahr, dass sie zu einem «Providurium» wird und ein echtes Mobility-Pricing für alle Antriebsarten langfristig verhindert.

### **Zusammenfassung**

Für die Grünliberalen ist Mobility-Pricing ein Kernthema in der Verkehrspolitik. Sie setzen sich für ein umfassendes Mobility-Pricing mit Lenkungswirkung im gesamten Verkehrssystem ein. Es ist zentral, dass die Pilotprojekte, die mit dem vorgeschlagenen Bundesgesetz aufgegleist werden, die Schweiz diesem Ziel näherbringen. Leider ist das mit dem vorliegenden Entwurf nicht möglich. Die Grünliberalen ersuchen deshalb um eine Überarbeitung gemäss den vorstehenden Ausführungen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge.

Bei Fragen dazu stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unsere zuständigen Fraktionsmitglieder, Nationalrätin Barbara Schaffner und Nationalrätin Katja Christ und, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Jürg Grossen  
Parteipräsident



Ahmet Kut  
Geschäftsführer der Bundeshausfraktion



T +41 31 326 66 04  
E urs.scheuss@gruene.ch

Bundesamt für Strassen

3003 Bern

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

20. Mai 2021

## **Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage zu äussern.

Die GRÜNEN haben Pilotprojekte zu Mobility Pricing immer unterstützt. Grundsätzlich begrüssen sie daher, dass der Bund die Rahmenbedingungen dazu schafft.

### **Grundsätzliches**

Aus Sicht der GRÜNEN soll Mobility Pricing die nachhaltige Mobilität stärken, d.h. insgesamt den Verkehr reduzieren, den Verkehr auf umwelt- und klimaschonendere Verkehrsträger verlagern und die negativen Auswirkungen des Verkehrs mindern. Dabei sehen sie v.a. Handlungsbedarf beim motorisierten Individualverkehr und verlangen, dass Mobility Pricing den öffentlichen Verkehr nicht schwächen darf, sondern ihn vielmehr attraktiver machen soll.

Die GRÜNEN unterstützen die Absicht, die bestehenden Verkehrskapazitäten besser auszulasten und damit landfressende Ausbauten zu vermeiden. Allerdings kritisieren sie, dass das Konzept des Bundesrats den breiten Fächer von Zielsetzungen und Umsetzungen weitgehend ausklammert. Dazu gehören vor allem die Verkehrsreduktion und die Internalisierung externer Kosten. Deshalb müssen neben der Verkehrsleistung auch der Energie- und Ressourcenverbrauch berücksichtigt werden. Zudem muss eine Rückverlagerung vom öV zum MIV verhindert und der öV weiterhin für alle erschwinglich sein.

Weiter blendet das Konzept des Bundesrats die Tatsache aus, dass die realen Kosten für den öV steigen, während sie für den MIV sinken. Mobility Pricing muss dazu beitragen, diese Preisschere zu schliessen. In diesem Zusammenhang beantwortet das Konzept des Bundesrats auch nicht die Frage, wie Mobility Pricing sozial ausgestaltet werden soll. Es ist zudem nicht klar, wie sich die Finanzströme zwischen den föderalen Ebenen mit der Einführung von Mobility Pricing verändern. Es fehlen generell Überlegungen zur Verwendung der Einnahmen aus dem Mobility Pricing.

Konkret sollte der Bundesrat sein Konzept für Mobility Pricing wie folgt schärfen und erweitern:

### **1. Zielsetzung – was soll und was kann Mobility Pricing leisten?**

Das Konzept des Bundesrats besteht vereinfacht gesagt darin, die aufgrund der Dekarbonisierung wegfallenden Einnahmen aus dem Verkehrsbereich mit einer neuen leistungsabhängigen und verursachergerechten Abgabe zu ersetzen. Dazu kommt die Absicht, die Verkehrsspitzen mit finanziellen Anreizen zu glätten, um den Bedarf nach Kapazitätsausbauten einzudämmen. Es geht somit grundsätzlich um den Erhalt und die Optimierung des bestehenden Systems: Verkehr wird nicht reduziert, er wird lediglich anders, v.a. zeitlich, verteilt.

Zum einen fehlen weitere Zielsetzungen im Sinne von Verkehr reduzieren, auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagern und die negativen Auswirkungen des Verkehrs minimieren. Dazu gehört v.a. der Einbezug der externen Umwelt-, Unfall- und Gesundheitskosten. Diese belaufen sich beim privaten motorisierten Strassenverkehr (inkl. Güterverkehr) auf gegen 10 Milliarden Franken pro Jahr und machen über 70% der gesamten externen Kosten des Verkehrs aus.<sup>1</sup>

Zum anderen dürfte Mobility Pricing auch nicht die alleinige Lösung für die Verkehrsprobleme sein und lediglich ein Instrument neben anderen darstellen. Die Mobilität wird von zahlreichen Faktoren bestimmt und eine Abgabe mit Lenkungswirkung allein löst weder die Umweltprobleme noch schafft sie mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr sowie den öV. Zudem hat Mobility Pricing kaum Einfluss auf die starken verkehrstreibenden Kräfte wie Raumplanung oder Wohnmobilität. Und nicht zuletzt verschärft es die sozialen Ungleichheiten beim Zugang zur Mobilität, wenn es ohne Ausgleichsmaßnahmen eingeführt wird.

Somit dürfen die Erwartungen in Mobility Pricing nicht zu hoch angesetzt werden. Wird Mobility Pricing aber eingeführt, muss es einen Beitrag zur Erreichung der Ziele einer nachhaltigen Mobilität leisten und darf nicht im Widerspruch dazu stehen, etwa aufgrund weiterer Verteuerung des öV.

### **2. Verkehrsträgerspezifisches Mobility Pricing**

Der Bedarf für Mobility Pricing besteht vor allem für den privaten motorisierten Strassenverkehr. Auf Bundesebene werden in diesem Bereich in naher Zukunft die Einnahmen aus den Mineralölsteuern auf Treibstoffen wegfallen. Eine rasche Dekarbonisierung des Verkehrs ist für den Klimaschutz zwingend nötig, ist doch der Verkehr inzwischen die anteilmässig grösste Quelle für Treibhausgasemissionen.

Auf Ebene der Kantone bietet Mobility Pricing die Möglichkeit, die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen leistungsabhängiger und verursachergerechter zu gestalten, als dies heute mit den Motorfahrzeugsteuern der Fall ist. Zudem kann damit der Anteil der Verkehrsfinanzierung aus der allgemeinen Staatskasse reduziert oder ganz ersetzt werden. Letzteres gilt auch für die Gemeinden und v.a. die Städte, die praktisch über keine verursachergerechte Verkehrsfinanzierung verfügen. Gerade in den Städten und Agglomerationen könnte damit zudem der Verkehr gelenkt, die Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten reduziert und platzfressende Ausbauten vermieden werden. Kantone und Gemeinden müssen somit die rechtlichen Kompetenzen erhalten, eigenständig Mobility Pricing einzuführen.

Beim privaten motorisierten Strassenverkehr ist zudem die technische Umsetzung zu klären. Sie darf nicht viel kosten (kostenminimale Gebührenerhebung), den Datenschutz gewährleisten sowie leicht verständlich und transparent sein. Dazu gehört auch, dass die Systeme gleich oder sehr ähnlich ausgestaltet sind.

Beim öV findet bereits eine Entwicklung hin zu einer leistungsabhängigeren Tarifierung etwa mit

---

<sup>1</sup> [www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/kosten-und-nutzen-des-verkehrs.html](http://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/kosten-und-nutzen-des-verkehrs.html)

Sparbilletten oder automatisches Ticketing<sup>2</sup> statt. Dies entspricht dem Konzept der GRÜNEN zur Sortimentsentwicklung im öV aus dem Jahr 2013.<sup>3</sup> Den Möglichkeiten für Mobility Pricing im öV sind aber Grenzen gesetzt, einerseits durch die Abonnement-Angebote, die die Nutzung des öV besonders attraktiv machen, sowie die Tarifhoheit der Transportunternehmen.

### **3. Sozialer Ausgleich**

Die Lenkung des Verkehrs mit Abgaben belastet tiefe Einkommen stärker als hohe. Zudem ist es bereits heute so, dass es einen starken Zusammenhang zwischen Einkommen und Verkehrsleistung gibt. Mobility Pricing dürfte diesen Zusammenhang weiter verstärken. Oder anders gesagt: Die Lenkung erfolgt durch Verdrängung der tiefen Einkommen und die höheren Einkommen können sich ein Vorrecht auf freie Fahrt leisten. Mobility Pricing darf aus Sicht der GRÜNEN soziale Ungleichheiten nicht noch verschärfen. Daher verlangen sie Massnahmen zum sozialen Ausgleich.

Für den sozialen Ausgleich fordern die GRÜNEN entweder eine gleichmässige Rückverteilung der Einnahmen aus dem Mobility Pricing oder die Bereitstellung von Alternativen oder eine Kombination aus beidem. Mit der Rückverteilung erhalten Haushalte mit tiefen Einkommen mehr zurück als sie bezahlen, weil sie kürzere Distanzen zurücklegen. Bei der Bereitstellung von Alternativen geht es v.a. darum, den öV auszubauen und zu vergünstigen.

Ähnlich ist die Situation bei den regionalen Disparitäten. Die zurückgelegten Distanzen sind auf dem Land grösser als in den Agglomerationen. Leistungsabhängige Abgaben belasten somit die Peripherie stärker als die Zentren. Die beschriebenen Ausgleichsmassnahmen lassen sich auch hier anwenden, wobei die Verkehrsleistung auf dem Land sich nicht derart stark von jener in den Agglomerationen unterscheidet wie zwischen den Einkommensklassen. Zudem gibt es auf dem Land weniger Kapazitätsengpässe, weshalb der Bedarf für ein Mobility Pricing zum Glätten der Verkehrsspitzen geringer ist.

### **4. Ausgestaltung von Mobility Pricing**

Mobility Pricing ist gemäss der Definition des Bundesrats eine Gebühr für die Benutzung der Verkehrsinfrastruktur. Offen ist, auf welcher Art der Nutzung die Gebühr erhoben wird. In diesem Sinn sind Parkgebühren oder die Autobahnvignette bereits bestehende Formen des Mobility Pricing. Indirekt sind auch die Mineralölsteuern auf Treibstoffen ein Mobility Pricing insofern die Infrastrukturnutzung mit der Fahrleistung und somit dem Treibstoffverbrauch zusammenhängt. Letztlich hängt somit die Ausgestaltung von Mobility Pricing von den damit angestrebten Zielen ab.

Aufgrund der oben aufgezählten Ziele muss Mobility Pricing aus Sicht der GRÜNEN so ausgestaltet sein, dass es

- die Auslastung der Kapazitäten verbessert, d.h. die Verkehrsspitzen glättet und den Verkehr auf die verkehrsarmen Zeiten verlagert,
- die externen Kosten internalisiert und so den Verkehr reduziert,
- die Verlagerung vom privaten Strassenverkehr auf den öV und den Schienengüterverkehr fördert,
- Massnahmen zum sozialen Ausgleich und zum Ausgleich regionaler Disparitäten enthält
- und dabei verständlich und nachvollziehbar ist und den Datenschutz garantiert.

---

<sup>2</sup> [www.allianceswisspass.ch/de/asp/News/Newsmeldung?newsid=171](http://www.allianceswisspass.ch/de/asp/News/Newsmeldung?newsid=171)

<sup>3</sup> [gruene.ch/medienmitteilungen/medienkonferenz-fuer-eine-verlagerungsstrategie-im-personenverkehr](http://gruene.ch/medienmitteilungen/medienkonferenz-fuer-eine-verlagerungsstrategie-im-personenverkehr)

## **Zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing**

Wie einleitend erwähnt unterstützen die GRÜNEN grundsätzlich, dass der Bund Rahmenbedingungen für Pilotprojekte schafft. Allerdings bringt das vorgelegte Gesetzesvorhaben auch eine gewisse Verzögerung mit sich und schafft hohe Hürden für die Einführung von Mobility Pricing: Gesetzgebungsprozess auf Bundesebene mit möglichem Referendum gefolgt von kantonalen Rechtssetzungsprozessen und der Entwicklung und Umsetzung von einigen Pilotprojekten, die ausgewertet werden und deren Ergebnisse lediglich die Grundlage für die definitive Einführung von Mobility Pricing sind, welche wiederum weitere Gesetzgebungsprozesse beim Bund und den Kantonen mit vermutlich obligatorischen Volksabstimmungen mit sich bringen. Mit einem schweizweiten Mobility Pricing dürfte damit erst im Laufe des nächsten Jahrzehnts zu rechnen sein. Bis dann müssten aber aus Sicht der GRÜNEN bereits längst fossil betriebene Fahrzeuge von den Strassen verschwunden sein. Für den Ersatz der Mineralölsteuereinnahmen aus Treibstoffen ist das zu spät.

Der Bedarf für ein Bundesgesetz ergibt sich im Wesentlichen aus der Tatsache, dass die Erhebung von Strassenbenutzungsgebühren heute verfassungsrechtlich nicht zulässig ist, wobei gesetzliche Ausnahmen möglich sind. Zudem verunmöglicht es die Tarifhoheit der Transportunternehmen der öffentlichen Hand, direkt Einfluss auf die Tarife zu nehmen. Auch dazu braucht es gesetzliche Ausnahmebestimmungen.

Beim Gesetz für Pilotprojekte wird somit davon ausgegangen, dass Mobility Pricing allein durch Strassenbenutzungsgebühren und Eingriffe der öffentlichen Hand in die Tarifhoheit der Transportunternehmen umgesetzt werden kann. Zudem wird nicht berücksichtigt, dass nebst der Lenkung über den Preis der Verkehr auch durch die Gestaltung der Infrastrukturen und von Mobilitätsdienstleistungen organisiert werden kann.

Die Zentren können etwa auch mittels Parkplatzangebot und -gebühren (Parkplatzpolitik) verbunden mit Mobilitätshubs an den Rändern, Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und Sharing-Angeboten entlastet werden. Mobility Pricing kann mit diesen Massnahmen verknüpft werden und sie ergänzen.

Aus Sicht der GRÜNEN soll deshalb Mobility Pricing im weiteren Sinn verstanden werden als gezielte Schaffung von finanziellen Anreizen zur Lenkung des Verkehrsverhaltens. Somit umfasst es auch die Anpassung bestehender Gebühren und Abgaben (z.B. Parkgebühren) sowie Vergünstigungen (öV-Gutscheine, Carsharing-Angebote etc.). Solche Pilotprojekte sind aber im Gesetzesentwurf nicht vorgesehen. Pilotprojekte, sofern sie nicht experimenteller Natur mit freiwilliger Teilnahme sind, müssen eine neue Abgabe oder Eingriffe in die Tarifhoheit der Transportunternehmen oder beides umfassen. Ansonsten gelten sie nicht als Pilotprojekte, obwohl auch solche Projekte für die Weiterentwicklung von Mobility Pricing wertvolle Erkenntnisse liefern können.

*Es braucht daher eine weitere Kategorie von Pilotprojekten mit Einbezug bestehender Gebühren und Abgaben und die auch mit Vergünstigungen Anreize schaffen. Zudem sollen Pilotprojekte stets in weitere bestehende verkehrspolitische Massnahmen integriert werden. Den Erkenntnisgewinn allein durch zeitlich und räumlich abgestufte Gebühren und Tarife erachten die GRÜNEN als zu gering, um Pilotprojekte zu begründen.*

Pilotprojekte sollen zudem aufzeigen, wie externe Kosten internalisiert werden und Mobility Pricing einen Beitrag zum klimafreundlichen, ressourcensparenden und umweltfreundlichen Verkehr leistet. Dazu gehört vor allem die Reduktion der Verkehrsleistung insgesamt und die Verlagerung des MIV auf den öV und den Fuss- und Veloverkehr. Zudem sollen Pilotprojekte die Mittelverwendung etwa für die Verkehrsfinanzierung und den sozialen Ausgleich durch Schaffen von Alternativen oder Rückverteilung thematisieren und Vorschläge entwickeln.

Schliesslich bemängeln die GRÜNEN, dass die Durchsetzung des Datenschutzes im erläuternden Bericht zwar als heikel bezeichnet wird, gleichzeitig jedoch auf dessen Regulierung durch den Bund verzichtet und stattdessen in den Artikeln 8 und 10 das Zepter leichtfertig den Gesuchstellenden und den Kantonen übergeben wird. Die grösste datenschutzrechtliche Schwierigkeit besteht beim motorisierten Individualverkehr, wo der im öV vorgesehene Artikel 12 bezüglich anonymer Entrichtung der Abgabe gänzlich fehlt. Dies hätte zur Folge, dass die anonyme Benutzung des Strassenverkehrs in Orten mit abgabepflichtigen Projekten nicht gewährleistet ist. Dies muss aus Sicht der GRÜNEN korrigiert werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und die Anpassung der Vorlage. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Balthasar Glättli  
Präsident



Urs Scheuss  
stv. Generalsekretär

**grüne / les vert-e-s / i verdi**  
waisenhausplatz 21 . 3011 bern . schweiz



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

Bern, 17. Mai 2021

## **Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing: Stellungnahme SP Schweiz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

*Mit dem Bundesgesetz soll die rechtliche Grundlage geschaffen werden, damit Kantone oder Städte/Gemeinden örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte zu Mobility-Pricing durchführen können. Mit solchen Projekten sollen Erkenntnisse zu neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie im öffentlichen Verkehr (öV) gewonnen werden.*

*Der vorliegende Vorschlag unterscheidet zwei Arten von Pilotprojekten:*

- **Pilotprojekte mit einer Abgabepflicht für die betroffenen Verkehrsteilnehmer\*innen:** *Es handelt sich dabei um Pilotprojekte der öffentlichen Hand bzw. der Transportunternehmen im öV, bei denen die Verkehrsteilnehmer\*innen nicht frei entscheiden können, ob sie am Projekt teilnehmen wollen oder nicht. Eine solche verbindliche Teilnahme der Verkehrsteilnehmer\*innen einem Pilotprojekt bedingt ein (befristetes) Bundesgesetz, weil insb. im MIV gemäss Bundesverfassung die Benützung öffentlicher Strassen heute gebührenfrei ist. Zusätzlich ist vorgesehen, dass solche Projekte vom Bund finanziell unterstützt werden können, da die gewonnenen Erkenntnisse auch von gesamtschweizerischem Interesse sind.*
- **Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme:** *Bei diesen Projekten können die Verkehrsteilnehmer\*innen frei darüber entscheiden, ob sie am Projekt teilnehmen wollen oder nicht. Solche Pilotprojekte wären bereits heute möglich und bedingen keine neue Rechtsgrundlage. Hiermit soll jedoch ermöglicht werden, dass eine begrenzte Anzahl solcher Projekte vom Bund finanziell unterstützt werden kann.*

**Die SP Schweiz begrüsst diese Vorlage im Wesentlichen.** Denn um die Klimaziele zu erreichen, braucht es dringend eine Reduktion des Verkehrs bzw. eine Verlagerung des Verkehrs in effizientere Verkehrsträger wie der Fuss- und Veloverkehr und der öV. Die Schweiz kennt zur Zeit allerdings keine konkreten Massnahmen, um diese beiden Ziele zu erreichen. Seit Jahrzehnten nimmt der Verkehr in der Schweiz sogar zu. Ein «Mobility-Pricing» (richtig ausgestaltet!) kann daher ein wichtiges Mittel sein, um die nötige Verkehrswende in Gang zu bringen.

Aktuell werden jeweils viele verschiedene Erwartungen mit Mobility-Pricing verknüpft. Dabei basieren die Annahmen bezüglich Chancen, Risiken und Auswirkungen ausschliesslich auf theoretischen Tests oder stammen aus Ländern und Städten, die mit der Schweiz nicht direkt vergleichbar sind. Für die konkrete Ausgestaltung eines grundlegenden neuen Preissystems im Verkehr fehlen verwertbaren Erfahrungswerte. **Deshalb erachten wir die Ermöglichung von lokal und zeitlich begrenzten Feldversuchen für ein Mobility-Pricing-System als ein richtiger Schritt und begrüßen daher den vorliegenden Bundesrats-Vorschlag.**

Wir erachten es aber als wichtige Voraussetzung für eine spätere, dauerhafte und schweizweite Einführung von Mobility-Pricing-Systemen, **dass in diesem Rahmen eine umfassende Evaluation aller möglichen Effekte vorgenommen wird.** Denn so könnten Gebühren, die von der Verkehrsnachfrage oder vom Ressourcenverbrauch (Energie, Fläche) abhängen, mittelfristig nicht nur Instrumente sein, um punktuelle Überlastungen von Strassen und Schienen abzuwenden, sondern auch, um den Verkehr generell zu reduzieren und das Verkehrssystem umweltfreundlicher zu gestalten.

Es ist uns also ein zentrales Anliegen, **dass mit diesen Pilotprojekten auch Erkenntnisse über die Verkehrsentwicklung, die Verlagerungswirkungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und den Anreizen zum Kauf möglichst umweltfreundlicher Personenwagen gewonnen werden.**

Denn langfristig muss ein solches neues Preismodell für den Verkehr das Ziel verfolgen, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Dafür muss der motorisierte Verkehr reduziert werden; indem starke Anreize gesetzt werden, den Verkehr auf umweltschonende und effiziente Verkehrsträger zu verlagern. Der bestehende restliche MIV soll soweit als möglich auf den öV und den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden.

Der Verkehr muss den Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips folgen. Deshalb soll grundsätzlich mehr bezahlen, wer mehr verbraucht, mehr Ressourcen und Platz beansprucht und hohe externe Kosten für die Gesellschaft verursacht. Mit dem Mobility-Pricing können die externen Kosten des Verkehrs internalisiert werden. **Dabei soll aber auch mitberücksichtigt werden, dass nicht dass nicht jede Mobilität frei gewählt ist und jederzeit frei gewählt werden kann.** Denn das würde an der Realität vorbeizielen. Wir denken dabei vor allem an Frauen und Männer im Gesundheitswesen, in der Logistik und im öV, die im Schichtdienst arbeiten. **Zudem muss auch drauf geachtet werden, dass der öV seine Qualität als umweltfreundlicher Service Public behält. Er soll nicht auf Grund der Einführung von Mobility-Pricing gesamthaft verteuert werden.** Mobility Pricing ist tariflich so zu gestalten, dass die **finanzielle Belastung von Personen mit tiefen Einkommen gleich bleibt** oder das höhere Mobilitätskosten anderweitig kompensiert werden können. Dies ist auch im Zusammenhang der Entwicklungen der letzten Jahrzehnten sehr wichtig: Denn in den letzten Jahrzehnten ist der öV immer teurer geworden, während das Autofahren real betrachtet günstiger wurde. Das heutige Ungleichgewicht «teurer öV, billiger Individualverkehr» muss deutlich korrigiert werden. Mit richtigen Mobility-Pricing-Lösungen könnten nun Anreize gesetzt werden, um 1. generell weniger zu fahren und 2. den Verkehr auf den öV und den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern. Zur Deckung der Kosten des öV schlagen wir zudem vor, dass **Unternehmen einen generellen Beitrag an das Verkehrssystem bezahlen sollen.** Denn die Wirtschaft profitiert von einem guten Verkehrssystem: Standortvorteile und erweiterte Rekrutierungsmöglichkeiten sind nur zwei der Gründe. Eine Möglichkeit dafür könnte z.B. die Erhöhung der Gewinnsteuer sein.

**In folgenden zwei Punkten sehen wir Bedarf für Präzisierungen im jetzigen Vorschlag:**

- Es ist zwar nachvollziehbar, dass der Bund möglichst unterschiedliche Versuchsanlagen oder Zielsetzungen praktisch testen will und sich bei den Genehmigungen dafür an diesen Kriterien orientieren möchte. Gleichzeitig wäre es wichtig, dass sich im Zuge der Versuche ermitteln lässt, welche Wirkungen Versuche mit ähnlichen oder gleichen Zielsetzungen in Städten und Agglomerationen unterschiedlicher Grösse entfalten. **Es erscheint uns also wichtig, dass das UVEK Genehmigungen nicht mit der Begründung verweigern kann, dass deren Wirkung in bereits genehmigten Versuchen getestet werde, wenn es sich dabei um Räume unterschiedlicher Grösse oder Charakteristik handelt.**



- **Wir erachten es als sehr wichtig, dass bei Pilotprojekten im Bereich des motorisierten Individualverkehrs auch Lieferwagen (unter 3,5 Tonnen) einbezogen sind.** Denn ansonsten wären sie das einzige Verkehrsmittel, das keinem Steuerungsmechanismus unterliegt (weder Mobility-Pricing-Abgaben noch LSVA). Aber auch Transportunternehmen sollten unseres Erachtens Anreize haben, Stosszeiten zu vermeiden und hin zu einer stärkeren Bündelung und Effizienz zu arbeiten. Insbesondere für die Auslieferung von Kleinwaren (z.B. Paketzustellung oder Heimlieferung von Einkäufen) liegt ein grosses Potential für die Verlagerung auf Cargo Bikes. Diesbezüglich sehen wir aber eine Differenz zwischen Art. 3 Abs. 1, indem von «motorisierten Individualverkehr» geschrieben wird, und Art. 7, der von «Motorfahrzeugen bis 3,5 Tonnen» spricht. Denn Lieferwagen sind teilweise unter 3,5 Tonnen, zählen aber streng genommen nicht zum MIV. **Der Art. 3 sollte deshalb entsprechend präzisiert werden.**

Wir möchten zum Schluss noch einmal betonen, dass bei Mobility-Pricing-Projekten stets davon ausgegangen werden sollte, **dass das Ziel von Mobility-Pricing nicht nur eine besseren Verteilung der Verkehrsströme im Tagesverlauf sein sollte (bzw. das massiv zunehmende Verkehrsvolumen zeitlich besser aufzufangen und zu verteilen), sondern in erster Priorität eine Verlagerung vom MIV zum öV, Fuss- und Veloverkehr anstrebt werden sollte. Die Verkehrsnachfrage als solches soll generell in Frage gestellt und bestenfalls reduziert werden. Das Mobility-Pricing ist diesem Ziel unterzuordnen.** Denn angesichts der Tatsache, dass der Verkehr einen der grössten Anteile am gesamten Energieverbrauch aufweist, wird deutlich, dass die Energiewende nur dann erfolgreich sein kann, wenn gleichzeitig auch eine «Verkehrswende» umgesetzt wird. Die Konzipierung eines Mobility-Pricing-Modells muss also zwingend auch die Vorgaben der Nachhaltigkeit zum Kernelement und damit eine entsprechende Verkehrslenkung zum entsprechenden Steuerungshebel machen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer  
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth  
Co-Präsident



Claudia Alpiger  
Politische Fachsekretärin



Elektronisch an:

[vernehmlassungen@astra.admin.ch](mailto:vernehmlassungen@astra.admin.ch)

Bern, 7. Mai 2021

## **Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing**

### **Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage.  
Wir äussern uns dazu wie folgt:

**Die SVP als Partei des Mittelstandes lehnt das vorliegende Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing, ebenso wie dessen mittelfristiges Ziel - die flächendeckende Einführung von Mobility-Pricing - in dieser Form ab. Der vorliegende Entwurf lässt zudem zu viele Punkte ungeklärt und bietet einzelnen Gemeinden und Kantonen ein verfassungswidriges Schlupfloch zur Einführung von einseitigen, allgemeinen Strassengebühren. Möchte man tatsächlich Mobility-Pricing mit Hilfe von Pilotprojekten testen, so ist das Schlupfloch zur Einführung von Road-Pricing zu schliessen, sämtliche Verkehrsträger und damit sämtliche Pendlergruppen (z.B. Benutzer von Verbundabonnements) gleichermassen miteinzubeziehen. Anstatt solch unausgereifte und ideologisch motivierte Pilotprojekte zu starten, sollte der Bund endlich seiner Pflicht nachkommen und den jahrelang versäumten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, wobei insbesondere bei der Strasse grossen Nachholbedarf besteht, nachkommen.**

#### Verfassungswidriger Rückschritt

Mit dem nun vorliegenden Bundesgesetz beabsichtigt der Bundesrat die Schaffung der rechtlichen Grundlagen die Kantone und Gemeinden zu ermächtigen, Strassenbenutzungsgebühren jeglicher Art, Höhe und für eine längere Zeit als Ausnahme vom verfassungsrechtlichen Grundsatz der gebührenfreien Benutzung öffentlicher Strassen einzuführen. Dies obwohl die Verfassung die gebührenfreie Nutzung öffentlicher Strassen garantiert. So hält der Bundesrat diese Tatsache denn auch selbst im erläuternden Bericht fest: «Nach heutigem Recht sind Pilotprojekte zu Mobility-Pricing, die mit einer Abgabepflicht verbunden sind, nicht möglich.» (S. 7, erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens). Die Verfassung garantiert explizit, dass die Benutzung öffentlicher Strassen in der Schweiz gebührenfrei ist, auch wenn die Bundesversammlung Ausnahmen von diesem Grundsatz genehmigen kann (Art. 82, Abs. 3 BV: «Die Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen.»). Derzeit gibt es jedoch nur eine spezifische Ausnahme, den Grosse-St. Bernhard-Tunnel, der von der Schweiz und Italien gemeinsam gebaut, betrieben und unterhalten wird. Allerdings waren die Ausnahmen immer "spezifischer" und "besonderer" Natur; verallgemeinerte Ausnahmen waren nie ohne Aufnahme in die Verfassung erlaubt (z.B. Autobahnvignette), was wiederum einer obligatorischen Volksabstimmung bedürfte. Dass sich der Bundesrat nun mit der Subsidia-

ritätsnorm (Art. 173 Abs. 2 BV) als verfassungsrechtliche Grundlage für den Eingriff in das Privateigentum argumentiert, ist weder ausreichend noch gerechtfertigt. Die Aussage des Bundesrates, dass es sich dabei «nicht um einen schweren Grundrechtseingriff» (S. 14, erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens) handelt, ist skandalös.

#### Zunehmend eigenständige Kompetenzerweiterung des Bundes

Überhaupt stellt der vorliegende Entwurf ein weiteres Beispiel dar, wie der Bund seine Tätigkeiten selbstständig zunehmend entfaltet und dabei die verfassungsrechtliche Ordnung ausser Acht lässt oder schlicht seine durch die Verfassung zugewiesenen Kompetenzen neu interpretiert, um sein Tätigkeitsfeld zu erweitern. Dies zeigt sich unter anderem auch beim sich aktuell in der parlamentarischen Beratung befindende Bundesgesetz über die Förderung von Online-Medien (BFOM), womit der Bund künftig auch den Online-Medienbereich regulieren will, ohne eine entsprechende Verfassungsänderung vorzunehmen.

Des Weiteren sieht der vorliegende Entwurf vor, dass entsprechende "Pilotprojekte" lediglich durch das UVEK genehmigt werden (Art. 17), ob sie nun eine von der Verfassung verbotene und von der Bundesversammlung zustimmungspflichtige Strassengebühr beinhalten oder nicht. Aus demokratiepolitischer Sicht ist eine solche Machtverschiebung weg von den demokratischen legitimierten Institutionen hin zur Bundesverwaltung höchst bedenklich. Für jedes Mobility-Pricing-Pilotprojekt wäre stattdessen die Zustimmung der Bundesversammlung sowie jene aller Kantonsregierungen erforderlich. Artikel 18 sieht vor, dass kommunale Projekte vom Kanton autorisiert und überkantonale Projekte vom Kanton mit dem grösseren betroffenen Bevölkerungsanteil genehmigt werden müssen. Beinhaltet das Projekt eine Strassenbenützungsgebühr, muss das Genehmigungsverfahren zwingend nach Bundesrecht geregelt werden, da es sich dabei um eine ausschliessliche Bundeskompetenz handelt.

Aus Sicht der SVP ist zudem das in Artikel 30 vorgesehene fakultative Referendum und eine Gültigkeitsdauer von über 10 Jahren nicht angemessen. Bei einem Bundesgesetz mit einer Gültigkeitsdauer von über 10 Jahren handelt es sich nicht mehr um einen "Test" mittels Pilotprojekte, sondern um die faktische Einführung. Aus diesem Grund wäre die Anpassung der Verfassung und eine damit verbundene Genehmigung durch das doppelte Mehr notwendig. Denn der vorliegende Gesetzesentwurf trägt entgegen der Behauptung des Bundesrates alles andere als zur «demokratischen Legitimation» (S. 15, erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens) bei, sondern versucht die verfassungsrechtliche Ordnung auszuhebeln.

#### Datenschutz

Auch aus datenschutzrechtlicher Sicht steht die Vorlage im Gegensatz zur bisherigen Praxis, sieht diese doch keine klar definierten Richtlinien zum Umgang mit den erhobenen Daten vor, sondern beabsichtigt gar deren automatische Übertragung an das UVEK, ohne dabei eine notwendige Einwilligung der Verkehrsteilnehmenden auch nur zu erwähnen.

#### Etikettenschwindel

Zwar wäre die SVP im Grundsatz bereit, über die Einführung von Mobility-Pricing im Rahmen der Weiterentwicklung der Finanzierung des Fonds für Nationalstrassen

und Agglomerationsverkehr (NAF) zu diskutieren, allerdings lehnt die SVP die Einführung von Road-Pricing, also die einseitige Mehrbelastung des ohnehin schon übermässig geschöpften motorisierten Individualverkehrs unter dem Deckmantel von Mobility-Pricing kategorisch ab. Im Gegensatz zu Road-Pricing sollte Mobility-Pricing Belastungen verursachergerecht verteilen und verkehrsträgerunabhängig erfolgen. Das vorliegende Bundesgesetz würde es einzelnen Gemeinden und Kantonen erlauben, getrieben von ideologischen Motiven, einseitig den motorisierten Individualverkehr stärker zu belasten und weiter zu schikanieren, währenddem die Pendler des öffentlichen Verkehrs unbehelligt blieben. Eine entsprechende Eingrenzung in Artikel 2 Abs. 1 ist deshalb zwingend notwendig.

#### Zweckentfremdung der Einnahmen

Artikel 22 sieht vor, dass Einnahmenüberschüsse aus Pilotprojekten für «Belange des Verkehrs im Verkehrseinzugsgebiet, welches vom Pilotprojekt betroffen ist» verwendet werden können. Damit würde ein (Fehl-)Anreiz geschaffen, den Transitverkehr als solchen zu besteuern, um die gemeinde- respektive kantonseigene Infrastruktur zu sanieren. Stattdessen sollten die Einnahmen in erster Linie zur Deckung der Erhebungskosten verwendet werden. Überschüsse sollten dem NAF zugewiesen werden, welcher sowohl die individuelle Mobilität als auch den öffentlichen Verkehr in den Ballungsräumen finanziert. Diese Investitionen würden dem ganzen Land zugutekommen.

#### Mobility-Pricing als Alibi-Übung, um Versäumnisse der Vergangenheit zu kaschieren

Für die SVP ist unbestritten, dass die Verkehrsinfrastruktur und insbesondere die Strasse an ihre Grenzen stösst und es zunehmend zu Verkehrsüberlastungen kommt. Allerdings sind die Probleme hausgemacht. Einerseits hat die SVP immer wieder davor gewarnt, dass eine über Jahrzehnte andauernde, ungebremste Zuwanderung und die hierdurch stark wachsende Bevölkerungszahl die Schweizer Infrastruktur überlasten wird, dennoch wurde nichts unternommen, um die Zuwanderung auf ein verträgliches Mass zu reduzieren. Andererseits wurden dringend notwendige Investitionen und Ausbauschritte im Bereich der Strasse aus ideologischen Gründen schändlich vernachlässigt. Bei der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs verfiel man ins andere Extrem: Über Jahre hinweg wurden Milliarden in einen massiven Ausbau investiert, der Unterhalt der bestehenden Infrastrukturen sowie die Unterhaltskosten der neu erstellten Infrastruktur und dringend notwendige Substanzerneuerungen wurden hingegen vernachlässigt, weil der Investitionsdruck für den Ausbau derart hoch war.

Das primäre Ziel von Mobility-Pricing soll bei der Verkehrslenkung liegen. Dabei übersieht der Bundesrat hier bewusst, dass mit einem solchen Konzept die grundlegenden Kapazitätsprobleme auf dem Schweizer Verkehrsnetz nicht gelöst werden können, da weder das Potential für entsprechende Verlagerungen noch die Nachfragelastizitäten bei der Nutzung einzelner Verkehrsträger bestehen. Ein Grossteil der Bevölkerung nicht die Möglichkeit hat, ihre Arbeitszeit oder ihren Wohnort frei zu wählen und damit ihre Lebensweise den staatlichen Konzepten anzupassen, wird Mobility Pricing für die meisten Leute zu einer zusätzlichen Steuer führen. Die Lösung liegt einzig in der konsequenten Beseitigung der vorhandenen Engpässe. Der klassische Überlegungsfehler dabei liegt in der Verkehrslenkung, bei welcher es bei genauem Hinschauen um einen Verkehrsverzicht

bzw. einer Verhinderung geht. Dabei übersieht der Bundesrat denn auch das Wesentliche an der ganzen Diskussion: Die äusseren Umstände (Termine, feste Arbeitszeiten, Nachtfahrverbot, Vorschriften im Bereich Arbeit und Lärm wie auch Bestimmungen in allen anderen gesellschaftlichen Bereichen) führen dazu, dass sich eine grosse Lenkungswirkung gar nicht einstellen kann. Besonders betroffen wäre die Bevölkerung in den Rand- und Bergregionen, jenen Regionen also, welche bereits heute mit ihren Strassengeldern den öffentlichen Verkehr der Agglomerationen und Städte subventionieren und welche in Zukunft noch mehr für diese bezahlen sollten – ungerechter geht es nicht mehr!

Anstatt nun die Konsequenz aus dieser verfehlten Politik zu ziehen und bei der Strasse die dringend notwendigen Ausbauschritte rasch voranzutreiben sowie beim öffentlichen Verkehr einen Ausbaustopp zugunsten einer nachhaltigen Substanzerneuerung ins Auge zu fassen, möchte man nun eine neue Baustelle im Bereich der Verkehrsfinanzierung öffnen und die arbeitende Bevölkerung stärker zur Kasse bitten. Eine Mehrbelastung der Bürgerinnen und Bürger lehnt die SVP strikt ab.

Vorlage stellt Kehrtwende von der bisherigen Mobility-Pricing Diskussion dar  
Mobility-Pricing sollte die Kosten verursachergerecht und verkehrsträgerunabhängig auf die Benutzer verteilen. Die aktuelle Vorlage stellt dieses grundlegende Prinzip in Frage, ermöglicht sie doch auch die Belastung einzelner Verkehrsträger, womit es sich nicht mehr um Mobility-Pricing im engeren Sinne handeln, sondern auch die Einführung von Road-Pricing ermöglichen würde. Bisher erschien es weitestgehend unbestritten, dass Mobilitätsabgaben insgesamt nicht zu einer Erhöhung der Abgabenlast führen sollte, sondern vielmehr die bestehenden ersetzen sollte, um so beispielsweise die Finanzierung des NAF zukunftstauglich zu machen. Der vorliegende Entwurf beabsichtigt die Ergänzung der bestehenden Steuern mit zusätzlichen Abgaben, anstatt diese zu ersetzen. Hinzu kommt, dass der Gesetzesentwurf die sozialpolitische Dimension vollkommen ausser Acht lässt, wie dies bei der Diskussion über Mobility-Pricing leider immer wieder der Fall ist. Die Vorlage setzt weder Preisgrenzen, um unsoziale Auswirkungen zu vermeiden, noch gibt er Anwohnern, Pendlern, Unternehmen und Gewerbetreibenden Zeit, sich auf die Einführung von Strassenbenützungsgebühren in Städten einzustellen. Zu guter Letzt setzt die Vorlage einen ungenügenden Rahmen und es droht ein unübersichtlicher Flickenteppich in der ganzen Schweiz mit unterschiedlichen Regelungen der Gemeinden und Kantone, ohne dass sich die unterschiedlichen Funktionsweisen der Regelungen den Benutzern erschliessen würde.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

## **SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI**

Der Parteipräsident



Marco Chiesa  
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller  
Nationalrat