



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronische Eingabe: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 12. Mai 2021 / FP

Vernehmlassung «Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing»

Stellungnahme des Automobil Club der Schweiz ACS

Kontaktperson für Rückfragen:
Fabien Produit, Generalsekretär Automobil Club der Schweiz ACS,
fabien.produit@acs.ch Tel. 031 328 31 17

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung «Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing» und die Möglichkeit einer Stellungnahme.

Als Mitglied von strasseschweiz unterstützt der ACS dessen Ansicht zu diesem Bundesgesetz-entwurf. Die folgenden Punkte sind im Interesse unserer Mitglieder von besonderer Bedeutung, weshalb wir sie hier kurz hervorheben möchten:

Generelle Feststellungen:

Mobilität ist ein Grundrecht, das nicht in Frage gestellt werden darf. Zudem ist Mobilität eines der Grundbedürfnisse des Menschen und ist ein Schlüsselfaktor unseres Wohlstandes. Sie verbindet Menschen, ermöglicht den Austausch und stellt die Versorgung mit Gütern des alltäglichen Bedarfs sowie die Entsorgung von Abfällen sicher.

Stellungnahme zum vorliegenden Bundesgesetzentwurf:

Der Automobil Club der Schweiz ACS lehnt die das Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing in der vorliegenden Form ab.

Wir könnten solche Pilotprojekte nur gutheissen, wenn unter anderem alle folgenden Rahmenbedingungen erfüllt würden:

Wenn ausschliesslich Pilotprojekte zugelassen würden, welche ein verkehrsträgerübergreifendes Mobility Pricing beinhalten, d.h. dass die Projekte sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr mit einbeziehen. Pilotprojekte, die nur den motorisierten Individualverkehr miteinbeziehen, lehnt der ACS strikt ab, da es sich dabei nicht um ein Mobility Pricing, sondern um ein reines Roadpricing handelt.



Wenn das Mobility Pricing die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bezweckt (was im vorliegenden Bundesgesetzentwurf nicht erwähnt wird) und die bisherigen Abgaben aufgehoben werden. D.h. die mit Mobility Pricing entstehenden Kosten dürfen nicht zu bestehenden Abgaben dazukommen.

Wenn die freie Wahl der Art der Fortbewegung (Zeit und Transportmittel) garantiert und gleichzeitig dafür gesorgt wird, dass eine Benachteiligung der Personen in den Randgebieten, die auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen sind, ausgeschlossen werden kann.

Wenn das Mobility Pricing nicht zum Brechen der Verkehrsspitzen eingesetzt würde, da es nicht allen Verkehrsteilnehmern möglich ist, die Zeiten, in denen sie unterwegs sind selber zu wählen.

Wenn sichergestellt würde, dass die Pilotprojekte zeitlich auf maximal sechs Monate befristet wären und dass sie auf der Basis von gesetzlich klar formulierten und messbaren Zielen, auch tatsächlich die entsprechenden Erkenntnisse liefern.

Wenn ausschliesslich, verkehrsträgerübergreifende Pilotprojekte auf der nationalen Verkehrsinfrastruktur zugelassen würden.

Wenn die Bereitschaft vorhanden ist, dass sämtliche Verkehrsträger ihre vollen Kosten aufzeigen und ihren Beitrag zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur leisten.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Automobil Club der Schweiz

Fabien Prodi
Generalsekretär

Der ACS

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) wurde am 6. Dezember 1898 in Genf gegründet und ist ein Zusammenschluss von rund 95 000 Schweizer Automobilistinnen und Automobilisten zur Wahrung der verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, touristischen, sportlichen und weiterer mit dem motorisierten Privatverkehr zusammenhängenden Interessen. Er widmet der Strassenverkehrsgesetzgebung und ihrer Anwendung besondere Aufmerksamkeit und setzt sich für die Verkehrssicherheit auf der Strasse ein.



Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Energie
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Elektronische Einreichung: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 12. Mai 2021 // os

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Zusammenfassung

Der AGVS lehnt diese Vorlage kategorisch ab. Wir sind sowohl mit der Art und Weise als auch von den ideologisch orientierten Inhalten zur Bekämpfung der Mobilität, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, nicht einverstanden. Dieses Projekt weicht erheblich von den Entwicklungen ab, die seit mehr als zehn Jahren auf diesem Gebiet durchgeführt werden.

Der AGVS ist bereit, über Mobility Pricing für den Strassenverkehr im Rahmen der Entwicklung des Fonds für Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) zu diskutieren, sofern

- die demokratische Legitimation gewährleistet und respektiert wird;
- vom Bund bundesweit ein einheitliches und klares System etabliert wird;
- die Steuerneutralität gewährleistet ist und respektiert wird;
- alle Verkehrsträger in das Gebührensystem einbezogen werden;
- die Strasseneinnahmen verfassungsgemäss dem NAF zugunsten der Finanzierung der Strasseninfrastruktur zugewiesen werden;
- das Gebührensystem das Kausalitätsprinzip respektiert und den Kostendeckungsgrad berücksichtigt;
- der Datenschutz gewährleistet ist und sich die Verwendung der Daten auf steuerliche Zwecke beschränkt;

- ein ev. Pilotversuch auf das in Bezug auf Dauer und Umfang unbedingt erforderliche Mass beschränkt ist und die oben genannten Grundsätze beachtet;
- Alternativen in Betracht gezogen und untersucht werden (z.B. Besteuerung neuer Energieformen, um den Rückgang der Einnahmen aus Mineralölsteuer zu kompensieren).

Allgemeine Bemerkungen

Mit diesem Gesetzesentwurf möchte der Bundesrat die rechtlichen Grundlagen schaffen, die erforderlich sind, um die Kantone und Gemeinden generell zu ermächtigen, Strassenbenutzungsgebühren jeglicher Art, Höhe und für eine lange Dauer als Ausnahme vom verfassungsrechtlichen Grundsatz der gebührenfreien Benutzung öffentlicher Strassen einzuführen.

Die Verfassung garantiert, dass die Benutzung öffentlicher Strassen in der Schweiz gebührenfrei ist, aber die Bundesversammlung kann Ausnahmen von diesem allgemeinen Grundsatz genehmigen (Art. 82, Abs. 3 BV: «*Die Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen.* »).

Das Prinzip des gebührenfreien Zugangs zu öffentlichen Strassen ist eine politische Errungenschaft, die durch die Bundesverfassung garantiert wird. Sie wurde 1958, nach der Annahme des Gegenvorschlags zur Volksinitiative für die "Verbesserung des Strassennetzes"¹, explizit in die Bundesverfassung aufgenommen. Dieses Prinzip ist ein Grundelement unseres Bundesstaates.

Das in die Vernehmlassung gegebene Gesetz sieht vor, dass die Pilotprojekte einen direkten oder indirekten Einfluss auf die Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten im motorisierten Individualverkehr und/oder im öffentlichen Verkehr haben sollen. Allerdings fehlen überraschenderweise viele der bisher als wesentlich angesehenen Prinzipien, wie z.B. «Pay as you use», die Steuerneutralität oder die Integration aller Verkehrsträger. Der Bundesrat prüft seit 2005 die Möglichkeit der Einführung von Mobility Pricing. Seit dem ersten Studienbericht aus dem Jahr 2007² bis hin zur letzten Effizienzanalyse am Beispiel der Region Zug³ 2019 wird Mobility Pricing als verkehrsmittelübergreifendes Gebührensystem definiert, das die bestehenden Gebühren nicht ergänzt, sondern ersetzt. Der Bundesrat hat in seinem Bericht 2016⁴ zum Mobility Pricing sieben Rahmenprinzipien für die Einführung eines Mobility Pricing-Systems definiert. Der AGVS stellt mit grossem Bedauern und Erstaunen fest, dass keines dieser sieben von ihm selbst definierten Rahmenprinzipien vollständig in die vom Bundesrat in die Vernehmlassung gegebene Vorlage integriert ist:

- **«Pay as you use»** („*Wer Mobilität konsumiert, soll einen Anreiz haben, sich kostenbewusst zu verhalten.*“) Nirgendwo im Gesetzesentwurf wird dieses Prinzip manifestiert.
- **Kompensation** ("Mit Mobility Pricing soll insgesamt nicht mehr, sondern anders bezahlt werden. Die mit Mobility Pricing entstehenden Kosten dürfen nicht zu bestehenden Abgaben dazukommen.") Die Steuerneutralität wird nicht beachtet, da das Projekt vorsieht, dass die Abgaben zu den bestehenden Steuern hinzugefügt werden, anstatt diese zu ersetzen. Dieses System würde daher die Lebenshaltungskosten in den von den Mautstrassenprojekten betroffenen Städten deutlich erhöhen. Darüber hinaus gibt

¹ BB 1958 I 649

² Kurzfassung Synthesebericht (Rapp Trans AG), Oktober 2007 (auf Internet Verfügbar: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>)

³ Mobility Pricing – Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug, Schlussbericht, 18. April 2019 (auf Internet verfügbar: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>)

⁴ Konzeptbericht Mobility Pricing - Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz, 2016 (auf Internet verfügbar: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>)

es keine verfassungsrechtliche Grundlage für die Einführung zusätzlicher Steuern auf den motorisierten Individualverkehr im Allgemeinen, wie z. B. Strassenbenutzungsgebühren.

- **Verteilungswirkung / Sozialpolitische Ausgestaltung** ("*Mobility Pricing hat tariflich so ausgestaltet zu sein, dass Mobilität weiterhin für alle Nutzer erschwinglich bleibt. Dies bedeutet auch, dass den Mobilitätsnutzern genügend Zeit eingeräumt werden muss, sich auf ein neues Mobilitätskonzept einzustellen*") Der Gesetzesentwurf setzt weder Preisgrenzen, um ungleiche Auswirkungen zu vermeiden, noch gibt er Anwohnern, Pendlern, Unternehmen und Gewerbetreibenden Zeit, sich auf die Einführung von Strassenbenutzungsgebühren in Städten einzustellen.
- **Intermodalität** ("*Mobility Pricing verfolgt einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz und umfasst Strasse und Schiene. [...] MIV und öV sollen nach vergleichbaren Grundsätzen bepreist und die Perimeter aufeinander abgestimmt werden.*") Der Gesetzesentwurf sieht die Möglichkeit vor, nur auf einen Verkehrsträger abzielen, insbesondere eröffnet er die Möglichkeit, in allen Schweizer Städten, die beim UVEK eine Anfrage machen werden, eine Strassengebühr einzuführen, ohne die anderen Verkehrsträger zu integrieren.
- **Modularer Aufbau** ("*Ein schrittweiser Aufbau von Massnahmen und deren Erweiterung sowie ein Nebeneinander von Alt und Neu sollen möglich sein. [...] Beim modularen Aufbau ist jedoch sicherzustellen, dass Teillösungen nicht zu Ungleichheiten zwischen den Verkehrsträgern oder den Regionen führen.*") Der Gesetzesentwurf sieht keine Gleichstellung von Regionen und Verkehrsträgern vor.
- **Datenschutz** ("*Datenerhebung, -verwendung, -aufbewahrung sowie Datenlöschung müssen in einer gesetzlichen Grundlage klar definiert werden.*") Der Gesetzesentwurf enthält keine Bestimmungen zum Datenschutz für Nutzer des motorisierten Individualverkehrs. Schlimmer noch, es sieht sogar die automatische Übertragung von Daten an das UVEK ohne Zustimmung der Benutzer vor.
- **Transparenz** ("*Transparenz und Nachvollziehbarkeit durchwirken das Mobility Pricing-System in seiner Gesamtheit: Finanzierung, Funktionsweise, Zielerreichung, Preisbildung, Verwendung der eingenommenen Gelder, Enforcement.*") Das Prinzip der Transparenz wird nirgends im Gesetzesentwurf festgehalten und es gibt keine Verpflichtung zur Veröffentlichung. Ausserdem ist es schwierig, sich ein vollständiges System vorzustellen, da jeder Kanton/jede Kantonsgruppe oder jede Gemeinde/Gemeindegruppe ein eigenes System einrichten könnte, ohne Einheitlichkeit oder Kompatibilität mit anderen Systemen in der Schweiz.

Der in die Vernehmlassung gegebene Gesetzesentwurf ist damit eine deutliche Abkehr vom Konzept des Mobility Pricing, dass der Bundesrat seit 2016 entwickelt hat. Da diese Abweichung von früheren Entwicklungen weder erklärt noch begründet wird und auf keiner objektiven Studie oder Analyse beruht, wirft sie Fragen und Unsicherheiten hinsichtlich des Grundsatzes der Kontinuität der staatlichen Verpflichtungen auf.

Der AGVS bedauert, dass der Bundesrat ein Vernehmlassungsverfahren§ einleitet, welches klar mit der bisherigen Arbeit bricht, ohne diese in Bezug auf die Grundprinzipien seines Konzepts für Mobility Pricing zu erläutern oder dann mindestens aufzuzeigen. Bei solchen Richtungswechseln scheinen uns explizite, objektiv begründete Erklärungen und mehr Transparenz über die Absichten des Bundesrates unerlässlich.

Es ist auch bedauerlich, dass der Bundesrat die Möglichkeit nicht in Betracht zieht, Mobility Pricing zur Finanzierung der Infrastruktur einzusetzen. Eine Studie⁵ zur Londoner Maut hat gezeigt, dass die Strassenmaut kein effektives Instrument zur Anreizsetzung ist. Tatsächlich war nach nur fünf Jahren seit der Einführung der Maut das Stauaufkommen wieder auf das ursprüngliche Niveau gesunken. Aber auch diese Verzögerung von einigen Jahren ist nicht das Ergebnis der Maut, sondern das Ergebnis der durch die Maut finanzierten Massnahmen (Buslinien, Strassenausbau etc.). Die Studie zeigt, dass der Preis einer Stadtmaut dreimal schneller steigen müsste als das reale Pro-Kopf-Einkommen, multipliziert mit dem Bevölkerungswachstum, um eine konstante Anreizwirkung auf den Verkehr zu haben. Das bedeutet, dass eine solche Steuer politisch und gesellschaftlich inakzeptabel wäre. Das zeigen die Erfahrungen Londons, wo die Maut erstmals 2003 eingeführt wurde, um Staus zu reduzieren (daher der Name "Congestion Charge"). Das Ziel wurde dann einmal im Jahr 2008 (Verringerung der Umweltverschmutzung) und ein zweites Mal im Jahr 2019 (Erzielung von Einnahmen) geändert. Laut derselben Studie ist Mobility Pricing kein effektives Instrument, um Anreize zu setzen, aber es ist effektiv, um Einnahmen zu generieren.

Detaillierte Bemerkungen

Artikel 1 - Gegenstand

Das zur Vernehmlassung vorgelegte Gesetz sieht vor, das "Mobilitätsverhalten" mittels einer Gebühr zu beeinflussen. Der Anwendungsbereich geht daher weit über die gezielte Reduzierung von Verkehrsspitzen hinaus und erlaubt Pilotprojekte aller Art.

- Es bedarf einer genaueren Definition des Gegenstands hinsichtlich des Ausnahmecharakters der Gebühr, ihres Ziels, ihrer vorübergehenden Dauer und ihres begrenzten Anwendungsbereichs.

Artikel 2 - Zweck der Pilotprojekte

Die Formulierung von vier verschiedenen Zwecken, einschliesslich der Reduzierung der Mobilität, lässt zu viel Spielraum und erlaubt es nicht, alle konkreten Möglichkeiten zu definieren. Dieser Mangel an Klarheit lässt Raum für Interpretationen, um das Gesetz zu umgehen und letztlich jede Art von einseitiger Mobilitätsbesteuerung zu ermöglichen.

- Die Formulierung eines gemeinsamen, einheitlichen, klaren und verständlichen Zwecks ist unerlässlich, um genau festzulegen, was erlaubt ist und was nicht. Zudem muss die Abrechnung an die Deckung der anfallenden Kosten gekoppelt sein, gemäss dem vom Bundesrat im Jahr 2017 definierten Prinzip «pay as you use». Darüber hinaus müssen die Einnahmen von Mobility Pricing dem NAF zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur ausschliesslich zugewiesen werden.

Artikel 3 - Arten von Pilotprojekten

Die Kantone und Gemeinden könnten frei entscheiden, für welchen Verkehrsträger sie ihr Pilotprojekt durchführen wollen. Insbesondere könnte eine Mautgebühr für den motorisierten Individualverkehr, ein Preissystem für den öffentlichen Verkehr oder ein System für beide Verkehrsträger gleichzeitig eingeführt werden. Diese Strassenbenützungsgebühren würden durch kantonales Recht geregelt werden. Der Text schlägt auch zwei Optionen für die Gebührenerhebung vor, nämlich freiwillige Teilnahme oder Abgabepflicht. Daher würde der Gesetzesentwurf über sogenannte Pilotversuche de facto die Möglichkeit eröffnen, in den Städten der Schweiz flächendeckend Strassenbenützungsgebühren einzuführen, ohne dass die Komptabilität der von den einzelnen Kantonen gewählten Mautgebühren und -systeme gewährleistet

⁵ VAN REEVEN, Peran, « On the Effectiveness of Pricing Urban Car Usage », Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 45, No. 3 (Sept. 2011), pp. 367-381.

ist. Ein solch chaotisches Gebührensystem wäre für die Schweizer Bevölkerung absolut unverständlich. Es ist zu bedenken, dass die Einführung von Mautgebühren ausschliesslich in die Zuständigkeit des Bundes fällt und eine generelle Einführung ohne Volksabstimmung nicht möglich ist. Darüber hinaus haben die Kantone und Gemeinden weitere Kompetenzen im Bereich der Mobilität, wie z.B. die Parkraumbewirtschaftung und die Preisgestaltung im öffentlichen Verkehr.

- Pilotprojekte sind nur auf freiwilliger Basis zulässig. Eine Zwangsmaut, möglicherweise in der gesamten Schweiz, ist ohne Volksabstimmung und Verfassungsänderung nicht vorstellbar. Wenn der Bundesrat Mobilitätsgebühren testen will, muss er die Grundlagen für das Gebührensystem so definieren, dass sie schweizweit identisch und leicht verständlich sind.

Artikel 4: Trägerschaften

Die Trägerschaft für ein Pilotprojekt kann auf der Grundlage des kantonalen Rechts einem oder mehreren Kantonen oder einer oder mehreren Gemeinden zugewiesen werden (Art. 4). Da eine Strassenbenützungsgebühr Auswirkungen über die Grenzen des Kantons oder der Gemeinde hinaus hat, ist es nicht akzeptabel, dass ein Kanton oder eine Gemeinde eine Gebühr für die Einwohner benachbarter Kantone oder Gemeinden einführen kann. Jede Stadt könnte ein System nach ihren eigenen Vorstellungen machen, ohne dass sie mit dem Rest des Landes kompatibel und koordiniert wären oder verstanden würden. Ohne einen gemeinsamen föderalen Rahmen droht der Schweiz ein Flickenteppich von Pilotprojekten von verschiedenen Gemeinden. Darüber hinaus können Pilotprojekte durchaus missbraucht und instrumentalisiert werden, um zusätzliche Steuereinnahmen zu generieren.

- Das Bundesgesetz muss für alle Pilotprojekte ein identisches Tarifsystem klar definieren. Die Genehmigung durch die Bundesversammlung und alle kantonalen Regierungen ist unerlässlich, auch wenn es sich nur um einen Test handelt.

Artikel 5: Perimeter und Dauer der Pilotprojekte

Der Perimeter eines Pilotprojekts muss lokal definiert werden und die maximale Dauer beträgt vier Jahre. Das bedeutet, dass das in der Vernehmlassung befindliche Bundesgesetz zu einer Übertragung von Kompetenzen an die Kantone und Gemeinden im Bereich des Mobility Pricing führt.

- Die maximale Dauer sollte sechs Monate nicht überschreiten und nur einen kleinen Teil des Strassennetzes oder des Gebiets abdecken. Ein Test auf einem grossen Teil des Territoriums über mehrere Jahre hinweg ist kein Test mehr, sondern eine faktische Einführung der Strassenbenützungsgebühr.

Artikel 6: Geltungsbereich (motorisierten Individualverkehrs)

Die Autobahnvignette sowie andere Steuern und Gebühren (Parkgebühren, Motorfahrzeugsteuern, Mineralölsteuer usw.) müssen weiterhin bezahlt werden. Die Steuerneutralität ist daher nicht gewährleistet und dieses Projekt würde zu einer Erhöhung der Kosten für den motorisierten Individualverkehr führen.

- Die Steuerneutralität ist ein wesentliches Element der Position des Bundesrates, wie sie im Jahr 2017 kommuniziert wurde und in der Zuger Analyse enthalten ist. Sie muss im Gesetz garantiert werden.

Artikel 8: Kreis der Abgabepflichtigen und Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe (individuelle Mobilität)

Die Höhe, die konkrete Ausgestaltung und der Kreis der Abgabepflichtigen werden im kantonalen Recht festgelegt. Ausserdem ist vorgesehen, dass die Abgabe so festgelegt werden muss, dass die angestrebte Wirkung erzielt wird. Diese Formulierung ignoriert jedoch die vom Bundesrat im Jahr 2017 definierten Grundprinzipien, nämlich die Notwendigkeit, die Gleichbehandlung von Regionen und Verkehrsträgern zu gewährleisten sowie unsoziale Effekte, die durch Mobility Pricing induziert werden, abzumildern. Darüber hinaus gibt es dem Bund die Möglichkeit, in die auf kantonaler Ebene beschlossenen Beträge einzugreifen, ohne einen gemeinsamen klaren Rahmen vorzugeben.

- Ein einheitliches System und einheitliche Beträge in der ganzen Schweiz müssen auf Bundesebene festgelegt werden, um eine chaotische Verbreitung verschiedener Systeme innerhalb der Schweiz zu vermeiden. Ausserdem muss im Bundesgesetz ein Höchstbetrag festgelegt werden.

Artikel 10: Verbot von Fahrpreismässigungen (öffentlicher Verkehr)

Für Fahrkarten mit vergünstigten Tarifen kann eine höhere Mobility-Pricing-Abgabe erhoben werden als für Fahrkarten ohne vergünstigten Tarif, wobei zu beachten ist, dass pauschale Abonnements (Generalabonnement und Streckenabonnement) im Gesetz nicht explizit erwähnt sind. Es ist also nicht gewährleistet, dass Pendler, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, tatsächlich die gleiche Steuer zahlen müssen wie Gelegenheitsnutzer mit einem Halbtax-Abo.

- Es macht keinen Sinn, "Mobility Pricing" zur Entflechtung von Verkehrsspitzen zu erproben, wenn Pendler - also die häufigsten Nutzer eines Verkehrsmittels - weiterhin fahren können, ohne die gleiche Gebühr zu bezahlen wie Gelegenheitsnutzer mit z.B. einem Halbtax-Abo.

Artikel 12: Anonyme Entrichtung der Abgabe (öffentlicher Verkehr)

Das Gesetz sieht vor, dass bei Pilotprojekten im Bereich des öffentlichen Verkehrs die Anonymität gewährleistet sein muss. Eine entsprechende Regelung für den motorisierten Individualverkehr gibt es jedoch nicht. Der Datenschutz ist daher für die Mehrheit der mobilen Menschen in der Schweiz nicht gewährleistet.

- Der Datenschutz muss auch für Nutzer des motorisierten Individualverkehrs gewährleistet sein. Erforderlich ist eine bundesgesetzliche Grundlage; diese sollte die Verwendung der Daten auf steuerliche Zwecke beschränken und ihre sofortige Vernichtung nach der Zahlung vorsehen. Eine anderweitige Verwendung und Weitergabe an Dritte muss ausdrücklich ausgeschlossen werden.

Artikel 14: Genehmigung und Zulassung von Pilotprojekten

Die Vernehmlassungsvorlage sieht vor, dass Pilotprojekte vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) genehmigt und vom Kanton bewilligt werden müssen. Die Einführung von Strassenbenützungsgebühren durch eine allgemeine Übertragung von Befugnissen an die Bundesverwaltung scheint uns weder mit der Verfassung noch mit den demokratischen Grundprinzipien unseres Landes vereinbar zu sein.

- Für jedes Pilotprojekt von Mobility Pricing ist die Zustimmung der Bundesversammlung unerlässlich. Darüber hinaus ist für diese Projekte auch die Zustimmung aller Kantonsregierungen erforderlich, da Nutzer aus der ganzen Schweiz betroffen sind.

Artikel 16: Gesuch um Genehmigung

Im Genehmigungsverfahren ist nirgends die Einhaltung des Transparenzprinzips vorgesehen, welches der Bundesrat zuvor als zentrales Element eines jeden Mobility Pricing-Systems definiert hat. Dazu müssen nicht nur alle Dokumente veröffentlicht werden, sondern sie müssen auch in die drei Landessprachen übersetzt werden und für jedes eingereichte Projekt muss ein Vernehmlassungsverfahren vorgesehen werden.

- Für jedes Pilotprojekt müssen alle Dokumente vom Bund veröffentlicht und in die drei Landessprachen übersetzt werden. Es muss eine Anhörung stattfinden, damit die betroffenen Akteure ihre Meinung zu dem von einem Kanton oder einer Gemeinde vorgelegten Projekt äussern können.

Artikel 17: Prüfung und Genehmigung

Der Gesetzesentwurf sieht vor, dass das UVEK die Pilotprojekte auf ihre Zweckmässigkeit, den daraus zu erwartenden Erkenntnisgewinn und ihre Vereinbarkeit mit den Verkehrs- und Umweltstrategien des Bundes prüft. Das bedeutet einerseits, dass das UVEK allein über die Genehmigung von Pilotprojekten entscheiden würde - ob sie nun eine von der Verfassung verbotene und von der Bundesversammlung zustimmungspflichtige Strassengebühr beinhalten oder nicht - und andererseits, dass die zahlreichen demokratisch nicht legitimierten bürokratischen Strategien der Bundesverwaltung (z.B. Sachplan Verkehr) de facto für alle Kantone und Gemeinden verbindlich wären.

- Für jedes Mobility Pricing-Pilotprojekt sind die Zustimmung der Bundesversammlung und aller Kantonsregierungen erforderlich. Zudem können nur vom Parlament beschlossene und dem Referendum unterliegende Strategien des Bundes als Grundlage für die kantonale oder kommunale Politik dienen.

Artikel 18: Bewilligung von Pilotprojekten

Dieser Artikel sieht vor, dass kommunale Projekte vom Kanton autorisiert und überkantonale Projekte vom Kanton mit dem grösseren betroffenen Bevölkerungsanteil genehmigt werden müssen. Ausserdem würde sich das Zulassungsverfahren ausschliesslich nach kantonalem Recht richten.

- Beinhaltet das Projekt eine Strassenbenützungsgebühr, muss das Genehmigungsverfahren nach Bundesrecht geregelt werden, da dies eine ausschliessliche Bundeskompetenz ist. Eine Anpassung der Verfassung ist notwendig, damit jeder Kanton eine Gebühr nach eigenem Gutdünken einführen kann.

Artikel 19: Monitoring und Evaluation

Dieser Artikel sieht einen Evaluierungsbericht spätestens ein Jahr nach Abschluss des Pilotprojekts vor. Eine Veröffentlichung gemäss dem Grundsatz der Transparenz ist jedoch nicht vorgesehen.

- Alle Dokumente, die sich auf die Evaluation und Überwachung beziehen, müssen vom Bund in den drei Sprachen veröffentlicht werden.

Artikel 20: Weiterleitung der Daten an das UVEK

Artikel 20 sieht die Übermittlung von Daten in anonymisierter Form an das UVEK zu Forschungszwecken vor. Diese missbräuchliche Verwendung von Daten ohne die ausdrückliche Zustimmung des Nutzers ist nicht datenschutzkonform. Der Bund steht nicht über dem Gesetz und muss die Regeln, welche er allen auferlegen will, auch selbst einhalten.

Darüber hinaus ist das UVEK nicht für die Verarbeitung von Daten und Statistiken verantwortlich.

Da diese Bundesverwaltung direkt für die Mobilität zuständig ist und eines ihrer Ziele darin besteht, die individuelle Mobilität zu reduzieren und den öffentlichen Verkehr zu stärken⁶, könnte die UVEK-Verwaltung versucht sein, die Daten zu ihrem Vorteil zu nutzen. Nur das Bundesamt für Statistik verfügt über die Kompetenz und bietet die Garantie einer ausreichenden Objektivität, um einen automatischen Zugriff auf diese Daten in Betracht zu ziehen.

- Der Datenschutz muss gewährleistet und die Verwendung der erhobenen Daten muss auf den steuerlichen Zweck beschränkt sein. Nach Begleichung der Gebühr müssen alle Daten vernichtet werden. Jede andere Verwendung der Daten muss der ausdrücklichen Zustimmung jedes betroffenen Nutzers unterliegen.

Artikel 22: Verwendung der Einnahmen

Der Artikel sieht vor, dass Einnahmenüberschüsse aus Pilotprojekten für "Belange des Verkehrs im Verkehrseinzugsgebiet, welches vom Pilotprojekt betroffen ist" verwendet werden können. Es besteht also ein Anreiz, den Transitverkehr als solchen zu besteuern oder die Abgabe so zu gestalten, dass die Einnahmen optimiert werden, um zusätzliche Mittel zu generieren, zumal diese mit einem grossen Ermessensspielraum eingesetzt werden können.

Die Einnahmen sollten zur Deckung der Erhebungskosten verwendet werden, und zwar getrennt für jeden Projekttyp (individuelle Mobilität oder öffentlicher Verkehr). Die durch die Pilotprojekte erzielten Überschusseinnahmen sollten dem NAF zugewiesen werden, welcher sowohl die individuelle Mobilität (Auto, Fahrrad) als auch den öffentlichen Verkehr in den Ballungsräumen finanziert. Diese Investitionen kommen dem ganzen Land zugute.

Artikel 30: Referendum und Inkrafttreten

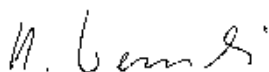
Das Projekt sieht ein fakultatives Referendum und eine Gültigkeit von mehr als 10 Jahren vor. Einerseits scheint eine Volksabstimmung notwendig, um die Einführung einer allgemeinen Strassenbenützungsgebühr in den Städten der Schweiz zu genehmigen. Andererseits ist die Dauer für ein Prozessrecht extrem lang. Zum Vergleich: Die Autobahnvignette wurde 1985 für eine ähnliche Dauer eingeführt; dies war kein Test, sondern wurde in der Verfassung verankert und unterlag einem Referendum.

- Ein Gesetz für die Dauer von zehn Jahren ist kein Test; das ist dauerhaft. Daher sind eine verfassungsrechtliche Verankerung und eine Zustimmung durch die doppelte Mehrheit erforderlich.

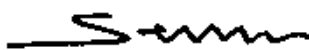
Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Urs Wernli
Zentralpräsident



Pierre Daniel Senn
Vizepräsident

⁶ Siehe zum Beispiel siehe die Vorlage «Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm», die 2020 vom UVEK in die Vernehmlassung geschickt wurde.

Elektronisch verschickt an:

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bundesamt für Strassen
3003 Bern

Altdorf, 17. Mai 2021

Stellungnahme der Alpen-Initiative zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung zu nehmen. **Die Alpen-Initiative begrüsst die Vorlage.** In der Schweiz nimmt der Verkehr insgesamt seit Jahrzehnten zu, im Personen- und Güterverkehr auf der Strasse und auf der Schiene. Der Anteil der verschiedenen Verkehrsträger bleibt dabei eher konstant (abgesehen vom enormen Wachstum der Lieferwagenverkehre) oder entwickelt sich (mit Ausnahme des Transitgüterverkehrs) aber in die falsche Richtung. So nimm bspw. der Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split im Binnenverkehr im Import und im Export ab. Um die Klimaziele zu erreichen, müssen wir den Verkehr reduzieren und auf die energieeffizientesten und klimaverträglichsten Verkehrsträger verlagern, werden, sprich zum Fuss- und (Cargo-) Veloverkehr, dem öV und der Güterbahn. Nebst der Verlagerungspolitik zur Reduktion der alpenquerenden Schwerverkehrsfahrten kennt die Schweiz zurzeit keine Massnahmen, um diese beiden Ziele zu erreichen. Mobility-Pricing – richtig ausgestaltet – kann ein wichtiges Mittel sein, um die externen Kosten des Verkehrs möglichst gut zu internalisieren und die nötige Verkehrswende in Gang zu bringen.

Zum jetzigen Zeitpunkt der Diskussion werden viele – teilweise diametral unterschiedliche – Erwartungen mit Mobility-Pricing verknüpft. Für die konkrete Ausgestaltung eines grundlegend neuen Preissystems im Verkehr fehlen allerdings die verwertbaren Erfahrungswerte. Jegliche Annahmen bezüglich Chancen, Risiken und Auswirkungen basieren ausschliesslich auf theoretischen Tests oder stammen aus Ländern und Städten, die mit der Schweiz nicht direkt vergleichbar sind. **Die Ermöglichung von lokal und zeitlich begrenzten Feldversuchen ist darum nun der richtige Schritt. Wir begrüssen diesen Vorschlag des Bundesrats.** Die Feldversuche sind eine Voraussetzung, um basierend auf den Erkenntnissen, die sie liefern werden, grundsätzlich zu diesen Instrumenten bzw. zu einem allfälligen Systemwechsel bei den Verkehrsabgaben Stellung zu nehmen. Erkenntnisse aus Feldversuchen sind zudem an diesem Zeitpunkt wichtig, damit sich die Bevölkerung eine Meinung zu Mobility-Pricing bilden kann und insgesamt die Akzeptanz eines Systemwechsels steigt.

Voraussetzung für eine spätere, dauerhafte und schweizweite Einführung von Mobility-Pricing ist aus unserer Sicht eine umfassende Evaluation aller möglichen Effekte. **Insofern sollten Gebühren, die**

von der Verkehrsnachfrage, den Emissionsentwicklungen (CO₂-Emissionen, Luftschadstoffe, Lärm, etc.) oder dem Ressourcenverbrauch (Energie, Fläche, ökologischer Fussabdruck der Fahrzeuge, etc.) abhängig sind, nicht nur Instrumente sein, um punktuelle Überlastungen von Strassen und Schienen abzuwenden, sondern um mittelfristig das Verkehrssystem umweltfreundlicher und verursachergerechter zu gestalten. Bei der Ausgestaltung des Mobility-Pricing sollte man zudem auch Aufschläge in besonders sensiblen Gebieten, wie in Alpentälern (wegen Alpenfaktor bei Schadstoffen und Lärm) oder auf Strecken mit vielen durch Verkehr belasteten Anwohnern, ermöglicht werden. Unser zentrales Anliegen ist deshalb, im Rahmen der Pilotprojekte Erkenntnisse zu gewinnen über die Verkehrsentwicklung, die Verlagerungswirkungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und den Anreizen zum Kauf möglichst umweltfreundlicher Fahrzeuge.

Langfristig muss ein neues Preismodell für den Verkehr das Ziel verfolgen, diesen nachhaltiger zu gestalten. Mobilität soll nach wie vor möglich sein, doch der motorisierte Individualverkehr muss reduziert werden. **Es müssen starke Anreize gesetzt werden, den Verkehr auf die umweltschonendsten, effizientesten Verkehrsträger zu verlagern. 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 Umwelt und Gesellschaft verursacht. **Mobility-Pricing würde erstmals die Chance bieten, die externen Kosten des Verkehrs zu internalisieren.** Jedoch soll auch mit einem neuen Preismodell darauf geachtet werden, dass Anreize bestehen, um möglichst verbrauchsarme, umwelt- und klimaschonende Fahrzeuge zu kaufen. Dafür sollen die Preise für die Nutzung der Strasse abgestuft werden nach der Antriebsart, dem Verbrauch und dem Gewicht der Fahrzeuge sowie deren Auslastung. Wichtig ist, dass der öV seine Qualität als umweltfreundlicher Service Public behält. Er soll nicht auf Grund der Einführung von Mobility-Pricing gesamthaft signifikant verteuert werden.

Die Alpen-Initiative begrüsst, dass davon abgesehen wird, schwere Nutzfahrzeuge, welche LSVA-pflichtig sind, in die Mobility-Pricing-Modelle miteinzubeziehen. Mit der LSVA gibt es für den Schwerverkehr auf der Strasse (und hoffentlich bald auch für Lieferwagen vgl. Motion Wicki 20.4509 "Gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr", welche vom Ständerat angenommen wurde) ein Instrument, welches ein relativ wirksames System, der Internalisierung externer Kosten als Ziel hat. Dieses ist aus Sicht der Umwelt, dem Klima und der Verlagerung wohl deutlich besser als ein Mobility-Pricing, welches raum- und zeitabhängig Abgeltungen vorsieht. Bei der LSVA wird das eigentlich Schädliche direkt bemautet: die Fahrten, konkreter die Verkehrsleistung pro Emissionsklasse. Bei anderen Instrumenten, wie Mobility-Pricing kann es Anreize für räumliche und zeitliche Verschiebungen geben (d.h. Umwege, die zu mehr Emissionen führen, Verkehre auf nicht-geeigneten Strassen (schadet der Verkehrssicherheit), längere Auslastung der gesetzlich möglichen Fahrzeiten (erhöht Lärmbelastung, etc.). Das wären jedoch keine guten Entwicklungen. Auch wenn die Strasseninfrastruktur mit einem Mobility-Pricing für Güterverkehre besser ausgastet würde, bringt dies der Umwelt und dem Klima nur indirekt etwas, nämlich ein weniger grosser Bedarf für den Strassenausbau. Zudem gehen wir nicht davon aus, dass Schwerverkehre stark auf diese Anreize (im Rahmen des LSVA-Tarifs von 0-380 CHF, gemäss maximalem Betrag im Landverkehrsabkommen (LVA) mit der EU) für eine Fahrt durch die Schweiz) reagieren würden. Insbesondere vor dem Hintergrund der maximalen LSVA-Ge-

bühren gemäss Landverkehrsabkommen (LVA), wäre es für die Umwelt wohl am besten, wenn aufgrund des Umwelt-Impacts (Schadstoffe (Stickoxide, Feinstaub), CO₂, Ressourcen-, Energie- und Flächenbelastung, Lärm, etc.) und nicht aufgrund der räumlich-zeitlich differenzierten Auslastung der Infrastruktur bemausst wird.

Wir sind überzeugt: um langfristig ein Mobility-Pricing auszuarbeiten, welches dieser Vision näher kommt, ist es am jetzigen Zeitpunkt unerlässlich, fundierte Erkenntnisse mittels Feldversuche zu gewinnen. Es ist darum richtig, ein möglichst breites Spektrum an diversen Testanlagen zu ermöglichen.

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

- Erstens 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 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.
- Zweitens **erachten wir es als sehr wichtig, dass Lieferwagen unter 3,5 Tonnen im Mobility-Pricing nicht ausgeklammert bleiben, zumindest, sofern diese nicht in die LSVA integriert bzw. mit einer ähnlichen Abgabe verursachergerecht belastet werden (wie dies die Motion Wicki 20.4509 fordert).** Lieferwagen sollten schnellstmöglich mit einer Abgabe, wie der LSVA, belastet werden. Nur für den Fall, dass eine solche Abgabe für Lieferwagen (unter 3.5 t) nicht eingeführt würde oder als Ergänzung dazu, wäre Mobility Pricing für Lieferwagen eine wünschenswerte Option, jedoch nicht als Ersatz für eine solche Abgabe analog zur LSVA. Diese Frage zu den Lieferwagen ist von zentraler Bedeutung, denn Lieferwagen (unter 3.5 Tonnen) wären (in Fall der Nicht-Einführung einer LSVA für Lieferwagen) sonst der einzige Verkehrsträger, welcher keinem Internalisierung- bzw. Steuerungsmechanismus unterliegt, da es weder von Abgaben in Zusammenhang mit Mobility-Pricing, noch von der LSVA oder ähnlichem betroffen wäre. Beim Geschäfts- und Güterverkehr ist es aber wichtig, Anreize für eine stärkere Bündelung und Effizienz zu schaffen. Gerade für die Auslieferung von Kleinwaren, z.B. für die Paketzustellung oder für die Heimlieferung von Einkäufen, liegt ein grosses Potential für die Verlagerung auf Cargo Bikes und auch auf eine smarte City-Logistik mit einer Bündelung und klaren Verteilung der Zuständigkeiten für die Verkehre nach Strassen und Gebieten (so dass nicht alle Zusteller, alle Strassen beliefern müssen). Zudem sollen auch für Transportunternehmen Anreize geschaffen werden, damit diese Stosszeiten vermeiden. In diesem Zusammenhang sehen wir aber eine Differenz zwischen Art. 3, der vom „motorisierten Individualverkehr“, und Art. 7, der von „Motorfahrzeugen bis 3,5 Tonnen“ spricht. Lieferwagen im Güter- und Arbeitseinsatz sind teilweise unter 3,5 Tonnen, zählen

aber streng genommen nicht zum MIV. Wir fordern deshalb eine entsprechende Präzisierung des Art. 3.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Jon Pult
Präsident der Alpen-Initiative



Fabio Gassmann
Koordinator Bundespolitik

Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Energie
Energie, Verkehr und
Kommunikation UVEK
3003 Bern

per E-Mail:

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 17. Mai 2021 / AK

1 | 10

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Vernehmlassung betreffend «Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing» wird ein Projekt angestossen, das die bisherige Verkehrsfinanzierung in der Schweiz grundlegend verändern würde. Aktuell leistet das Strassentransportgewerbe klar den grössten Beitrag an die Verkehrs- bzw. die Bahninfrastruktur. Nebst Motorfahrzeugsteuern und anderen Abgaben und Gebühren beträgt die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA inzwischen rund 1,6 Mia. Franken pro Jahr (2020). Jeder zurückgelegte Tonnenkilometer ist mit fast 1 Franken belastet – noch bevor ein Deckungsbeitrag an die Selbstkosten eines Transportunternehmens resultiert. Zugleich verfügt der Schwerverkehr über den höchsten Kostendeckungsgrad aller Verkehrsmittel. Die Kostenwahrheit, d.h. die Übernahme aller Kosten inklusive externe Kosten durch die Verursacher selbst, ist damit gewährleistet. Zudem besteht ein wirkungsvoller Anreiz, zugunsten von Gesellschaft, Umwelt und Klima mit einer optimalen Tourenplanung möglichst viele Kundenaufträge auf dem kürzesten Weg mit möglichst wenigen Fahrzeugen abzuwickeln.

Völlig anders präsentiert sich die Situation im öffentlichen Verkehr (ÖV). Hier sind es nicht die Verursacher, d.h. die Benützer, die ihre Kosten zum grössten Teil selber tragen. Vielmehr wird über die Hälfte vom Staat übernommen (Subventionen). Beim motorisierten Individualverkehr (MIV) wiederum fallen erhebliche externe Kosten an, die nicht gänzlich von den Verursachern gedeckt sind. Betreffend Kosten und Finanzierung der Leistungen bestehen somit insgesamt sehr grosse Unterschiede zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln – was zu Verzerrungen im Wettbewerb führt, unfair ist und den Strassentransport höchst einseitig belastet.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG mit rund 4'000 Mitgliedern und Partnern im Güter- und Personentransport auf der Strasse beteiligt sich vor diesem Hintergrund gerne an der erwähnten Vernehmlassung. Für die Einladung zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

1. Grundsätzliches

Mobility Pricing könnte durchaus eine Möglichkeit zur Angleichung der Kostendeckungsgrade aller Verkehrsmittel darstellen. Wer mehr fährt, bezahlt mehr und deckt damit einen möglichst hohen Anteil aller Kosten, die durch die entsprechende Verkehrsleistung entstehen. Das beste Beispiel ist das Generalabonnement (GA) im öV. Ausgestaltet als «Flat Rate», weist das GA heute keinerlei Bezug zu den tatsächlichen Kosten aus. Es fehlt jeglicher Anreiz, sich möglichst umwelt- und klimaverträglich zu verhalten, konkret: Mobilität auf das notwendige Minimum zu beschränken. Stattdessen resultiert genau der gegenteilige Effekt: Mit einem GA lohnt es sich, möglichst viele Kilometer zurückzulegen und so die persönlichen Kosten pro Leistungseinheit zu reduzieren.

Die ASTAG ist gerne bereit, eine konstruktive, ergebnisoffene Diskussion über Sinn und Zweck, über Chancen und Gefahren von Mobility Pricing zu führen. Entscheidend ist der Aspekt der Verkehrsfinanzierung. Damit könnte – vor allem im öV – die schon längst fällige Kostenwahrheit realisiert werden.

Der vorliegende Gesetzesentwurf für Pilotprojekte geht jedoch in eine ganz andere Richtung. Statt um Verkehrsfinanzierung geht es sehr einseitig nur um Verkehrslenkung. Im Vordergrund steht offensichtlich die Zielsetzung, die Marktanteile (Modal Split) von Schiene und Strasse zu beeinflussen sowie vorab den MIV einzudämmen. Die Ankündigungen von mehreren Städten zur Durchführung nur von Road Pricing, d.h. von Mobility Pricing lediglich im Strassenverkehr, zeigen jedenfalls sehr deutlich auf, dass die geplanten Pilotprojekte in erster Linie oder sogar ausschliesslich auf den motorisierten Privatverkehr und damit auch auf das Transportgewerbe abzielen. Der Zugang zu öffentlichen Strassen soll mit Strassenzöllen erschwert oder sogar verhindert werden, ungeachtet der enormen Bedeutung des Personen- und Güterverkehrs auf der Strasse für Wirtschaft, Gewerbe und Bevölkerung und damit für den Wirtschaftsstandort und den Wohlstand der Schweiz.

Die ASTAG nimmt deshalb den vorliegenden Entwurf mit grosser Skepsis zur Kenntnis. Verkehrslenkung und -beschränkung können und dürfen nicht die primäre Zielsetzung von Mobility Pricing sein. Wichtiger sind Verkehrsfinanzierung und Kostenwahrheit.

Für tragfähige Erkenntnisse zur Funktionsweise und Wirksamkeit von Mobility Pricing genügen jedoch Untersuchungen in der Theorie nicht. Erst mit Versuchen in der Praxis zeigen sich die verschiedenen Aspekte einer zeitlich und örtlich differenzierten Verkehrsfinanzierung. Insofern ist die ASTAG gegenüber Pilotprojekten nicht grundsätzlich abgeneigt. Andererseits kommt eine positivere Haltung nur in Frage, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Integration von Schiene und Strasse in jeden Pilotversuch (kein isoliertes Road Pricing)
- Gewährleistung einer fiskalquotenneutralen Umsetzung
- Berücksichtigung von neuen Mobilitätsformen (autonomes Fahren)
- keine Benachteiligung von Randregionen
- Einhaltung der bestehenden Finanzierungsmechanismen gemäss Verfassung
- Zuweisung der Strasseneinnahmen an den NAF

Vor allem braucht es eine ausdrückliche Ausnahmeregelung für den Gütertransport auf der Strasse. Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen dürfen nicht in allfällige Pilotversuche einbezogen werden.

Ein Hauptgrund, weshalb Mobility Pricing für den Schwerverkehr nicht gelten soll, ist die LSVA. Als einzige Verkehrsteilnehmer müssen Transportunternehmen schon heute für die Benützung der Strassen nicht nur eine pauschale (Motorfahrzeug-) Steuer, sondern zusätzlich eine nach

mehreren Kriterien differenzierte Abgabe entrichten. Von besonderer Bedeutung ist dabei die zurückgelegte Strecke. Je mehr gefahren wird, desto mehr kostet die LSVA – was exakt dem einen Grundprinzip von Mobility Pricing entspricht, nämlich: die Preismechanismen im Verkehr distanzabhängig zu gestalten. Insofern wäre es eine Doppelbesteuerung des Gütertransports auf der Strasse, wenn zusätzlich zur LSVA auch noch Mobility Pricing zur Anwendung käme.

Zudem kann die zweite Komponente von Mobility Pricing, d.h. der Zeitpunkt der Fahrleistung, im Transportgewerbe prinzipiell nicht umgesetzt werden. Zu gross sind die Restriktionen, die aufgrund staatlicher Vorgaben oder von Kundenwünschen nicht beeinflussbar sind, als dass die Transportunternehmen überhaupt eine freie Wahl hätten, wann genau sie ihre Aufträge ausführen:

- Mit dem Nachtfahrverbot (das für die ASTAG und die Branche ausser Diskussion steht) ist der Strassentransport mit wenigen Ausnahmen auf das Zeitfenster von 05 Uhr bis 22 Uhr begrenzt.
- Die zeitliche Flexibilität, wie sie für Mobility Pricing notwendig wäre, wird zudem durch die Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen für Berufsfahrerinnen und -fahrer stark eingeschränkt. Aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Lenkpausen besteht oft gar keine Möglichkeit, das «beste» Zeitfenster zu nutzen.
- Dazu kommen die vom Auftraggeber vorgegebenen Liefer- und Abholzeiten, die wiederum von verkehrsunabhängigen Faktoren (z.B. Ladenöffnungszeiten, gesellschaftliche Abläufe und Gewohnheiten) fremdbestimmt sind. Auch sie zwingen das Transportgewerbe in einen zeitlichen Rhythmus.
- Ein weiterer Punkt ist die Leerfahrtenreduktion. Zugunsten von Umwelt und Klima ist jeder Transportunternehmer bestrebt, seine Kapazitäten bestmöglich auszulasten, d.h. das enge Zeitfenster bestmöglich auszunutzen. Jede Auftragsdisposition, die im Sinne von Mobility Pricing vorab «Randzeiten» berücksichtigt, führt somit entweder zu teuren Wartezeiten oder zu unnötigen Leerfahrten.
- Zusätzlich erschwert wird die Problematik durch den Umstand, dass die Anlieferungs- bzw. Abholzeiten und die Stosszeiten des Pendlerverkehrs nahezu identisch sind.

Im vorliegenden Gesetzesentwurf ist eine Ausnahmeregelung erfreulicherweise bereits enthalten. Gemäss Art. 7 sollen Fahrzeuge, die LSVA-pflichtig sind bzw. eine Pauschale Schwerverkehrsabgabe (Reisebusse) bezahlen, nicht Gegenstand von Mobility Pricing sein dürfen.

Hingegen fehlt eine explizite Absicherung gegen ein isoliertes Road Pricing, auch sind die übrigen Rahmenbedingungen nicht erfüllt. Die ASTAG lehnt die vorliegende Version deshalb ab, behält sich jedoch vor, Pilotprojekte zu unterstützen, wenn alle erwähnten Voraussetzungen stimmen. Zentral ist insbesondere, dass die geplante und durchaus berechnete Ausnahmeregelung für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen im Verlauf des politischen Prozesses nicht wieder gestrichen wird.

2. Leitlinien für Mobility Pricing

Art. 82 Abs. 3 der Bundesverfassung garantiert, dass die Benutzung öffentlicher Strassen in der Schweiz grundsätzlich gebührenfrei ist. Die Bundesversammlung kann zwar Ausnahmen bewilligen. Bisher wurde jedoch nur ein einziges Mal davon Gebrauch gemacht, nämlich beim

Tunnel am Grossen Sankt Bernhard, der von der Schweiz und Italien gemeinsam gebaut, betrieben und unterhalten wird.

Mit ein Grund für die enorme Zurückhaltung des Parlaments betreffend Ausnahmeregelungen ist die weit zurückreichende Tradition des Grundprinzips des gebührenfreien Zugangs. Bereits in der Verfassung von 1848 (Art. 24) wurde die Abschaffung von Strassen- und Brückenzöllen festgelegt.¹ Schon damals war klar, dass Ausnahmen im absoluten Einzelfall einzig für private Bauwerke und Alpentunnel möglich sein sollten.² Das Prinzip der gebührenfreien öffentlichen Strassen kann deshalb auch heute nicht pauschal in Frage gestellt werden – zumindest nicht ohne eine Volksabstimmung.

Mit dem in Frage stehenden Gesetzesentwurf sollen Kantone und Gemeinden jedoch generell ermächtigt werden, Strassenbenutzungsgebühren jeglicher Art, Höhe und für eine lange Dauer einzuführen. Das Ziel ist offenbar, einen direkten oder mindestens indirekten Einfluss auf die Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten im motorisierten Individualverkehr und / oder im öffentlichen Verkehr auszuüben. Allerdings fehlen überraschenderweise viele der bisher als wesentlich angesehenen Prinzipien, wie z.B. «Pay as you use», die Steuerneutralität oder die Integration aller Verkehrsträger. Der Bundesrat prüft seit 2005 die Möglichkeit der Einführung von Mobility Pricing. Seit dem ersten Studienbericht aus dem Jahr 2007³ bis hin zur letzten Effizienzanalyse am Beispiel der Region Zug⁴ von 2019 wird Mobility Pricing als verkehrsmittelübergreifendes Gebührensystem definiert, das die bestehenden Gebühren nicht ergänzt, sondern ersetzt. Der Bundesrat hat in seinem Bericht 2016⁵ zum Mobility Pricing sieben Rahmenprinzipien für die Einführung eines Mobility Pricing-Systems definiert. Die ASTAG stellt mit grossem Bedauern und Erstaunen fest, dass keines dieser sieben definierten Grundprinzipien in die Vorlage integriert wurde:

- **Pay as you use** («*Wer Mobilität konsumiert, soll einen Anreiz haben, sich kostenbewusst zu verhalten.*»): Nirgendwo im Gesetzesentwurf steht, dass die Benutzer dazu angehalten werden sollen, die von ihnen verursachten Kosten zu berücksichtigen.
- **Kompensation** («*Mit Mobility Pricing soll insgesamt nicht mehr, sondern anders bezahlt werden. Die mit Mobility Pricing entstehenden Kosten dürfen nicht zu bestehenden Abgaben dazukommen.*»): Die Steuerneutralität wird nicht beachtet, da das Projekt vorsieht, dass die Abgaben zu den bestehenden Steuern hinzugefügt werden, anstatt sie zu ersetzen. Dieses System würde daher die Lebenshaltungskosten klar erhöhen. Darüber hinaus gibt es keine verfassungsrechtliche Grundlage für die Einführung zusätzlicher Steuern auf den motorisierten Individualverkehr wie z. B. Strassenbenutzungsgebühren.
- **Verteilungswirkung / Sozialpolitische Ausgestaltung** («*Mobility Pricing hat tariflich so ausgestaltet zu sein, dass Mobilität weiterhin für alle Nutzer erschwinglich bleibt. Dies bedeutet auch, dass den Mobilitätsnutzern genügend Zeit eingeräumt werden muss, sich auf ein neues Mobilitätskonzept einzustellen.*»): Der Gesetzesentwurf setzt weder Preisgrenzen, um unsoziale Auswirkungen zu vermeiden, noch gibt er Anwohnern,

¹ Bundesverfassung vom 12. September 1848, Art. 24, S. 9.

² Bericht des Bundesrates vom 22. Oktober 1957 an die Bundesversammlung über das Volksbegehren für die Verbesserung des Strassennetzes (BB 1957 II 817).

³ Rapp Trans AG, Synthesebericht, Oktober 2007 (www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html).

⁴ Mobility Pricing – Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug, Schlussbericht, 18. April 2019 (www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html).

⁵ Konzeptbericht Mobility Pricing – Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz, 2016 (www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html).

Pendlern, Unternehmen und Gewerbetreibenden Zeit, sich auf die Einführung von Strassenbenutzungsgebühren in Städten einzustellen.

- **Intermodalität** («*Mobility Pricing verfolgt einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz und umfasst Strasse und Schiene. [...] MIV und öV sollen nach vergleichbaren Grundsätzen bepreist und die Perimeter aufeinander abgestimmt werden.*»): Der Gesetzesentwurf sieht die Möglichkeit vor, nur auf einen Verkehrsträger abzielen, insbesondere eröffnet er die Möglichkeit, in allen Schweizer Städten, die beim UVEK eine Anfrage machen werden, eine Strassengebühr einzuführen, ohne die anderen Verkehrsträger zu integrieren.
- **Modularer Aufbau** («*Ein schrittweiser Aufbau von Massnahmen und deren Erweiterung sowie ein Nebeneinander von Alt und Neu sollen möglich sein. [...] Beim modularen Aufbau ist jedoch sicherzustellen, dass Teillösungen nicht zu Ungleichheiten zwischen den Verkehrsträgern oder den Regionen führen.*»): Der Gesetzesentwurf sieht keine Gleichstellung von Regionen und Verkehrsträgern vor.
- **Datenschutz** («*Datenerhebung, -verwendung, -aufbewahrung sowie Datenlöschung müssen in einer gesetzlichen Grundlage klar definiert werden.*»): Der Gesetzesentwurf enthält keine Bestimmungen zum Datenschutz für Nutzer des motorisierten Individualverkehrs. Im Gegenteil, es sieht sogar die automatische Übertragung von Daten an das UVEK ohne Zustimmung der Benutzer vor.
- **Transparenz** («*Transparenz und Nachvollziehbarkeit durchwirken das Mobility Pricing-System in seiner Gesamtheit: Finanzierung, Funktionsweise, Zielerreichung, Preisbildung, Verwendung der eingenommenen Gelder, Enforcement.*»): Das Prinzip der Transparenz steht nirgends im Gesetzesentwurf, und es gibt keine Verpflichtung zur Veröffentlichung. Ausserdem ist es schwierig, sich ein vollständiges System vorzustellen, da jeder Kanton und jede Kantonsgruppe oder jede Gemeinde und Gemeindegruppe ein eigenes System einrichten könnten, ohne Einheitlichkeit mit anderen Systemen in der Schweiz.

Der in die Vernehmlassung gegebene Gesetzesentwurf ist damit eine deutliche Abkehr vom Konzept zu Mobility Pricing, das der Bundesrat seit 2016 entwickelt hat. Da diese Abweichung von früheren Entwicklungen weder erklärt noch begründet wird und auf keiner objektiven Studie oder Analyse beruht, ergeben sich enorme Fragen und Unsicherheiten hinsichtlich der sachlichen Kontinuität und Konsequenz des Vorgehens. Erstaunlich ist vor allem, dass es an jeglichen Erklärungen und Erläuterungen zum erfolgten Paradigmenwechsel fehlt. Damit sind die notwendige Transparenz und Nachvollziehbarkeit nicht gegeben – mit der negativen Folge, dass einzelne Städte bereits ein isoliertes Road Pricing angekündigt haben.

Bedauerlich ist auch, dass der Finanzierungsaspekt völlig ausgeblendet wird. Stattdessen geht es nur um Lenkung und Begrenzung von Mobilität. Wie eine Studie zur City-Maut in London klar belegt,⁶ eignet sich Mobility Pricing jedoch nur sehr beschränkt als Anreiz zur Vermeidung von Fahrkilometern. Konkret müsste die Bepreisung von Strassen dreimal schneller steigen als das reale Pro-Kopf-Einkommen, um eine konstante Anreizwirkung zu entfalten. Hier zeigt sich deutlich das Phänomen, dass Mobilität kaum auf Preisänderungen reagiert bzw. der Preis so hoch sein müsste, dass die gesellschaftliche und politische Sprengkraft ganz enorm wäre. Hier zeigt sich die Preisunelastizität von Verkehr – genau deshalb ist Mobility Pricing für die ASTAG so lange ein untaugliches Instrument, als es um Lenkung statt um Finanzierung geht.

⁶ VAN REEVEN, Peran, « On the Effectiveness of Pricing Urban Car Usage », Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 45, No. 3 (Sept. 2011), S. 367-381.

3. Detaillierte Bemerkungen

Artikel 1 – Gegenstand

Der Entwurf sieht vor, das «Mobilitätsverhalten» mittels Gebühren zu beeinflussen. Das Ziel und der Anwendungsbereich gehen daher weit über die Reduktion von Verkehrsspitzen hinaus und erlauben «Pilotprojekte» aller Art.

Forderungen ASTAG:

Die Zieldefinition von «Mobility Pricing» muss klar auf die Finanzierung und nicht die Lenkung von Mobilität ausgerichtet werden. Auch müssen der verkehrsträgerübergreifende Ansatz, der zeitlich begrenzte Charakter und die örtliche Beschränkung von «Pilotprojekten» sehr klar und unmissverständlich – im Sinne von obligatorischen Vorgaben – zum Ausdruck kommen.

Artikel 2 – Zweck der Pilotprojekte

Mit Verhaltenssteuerung, Erhöhung der Akzeptanz und Mobilitätslenkung sind Ziel und Zweck zu einseitig auf eine Reduktion von Verkehr ausgerichtet. Wenn schon Pilotprojekte lanciert werden sollen, dann geht es auch und insbesondere darum, Erkenntnisse zu den finanziellen Folgewirkungen zu gewinnen.

Forderungen ASTAG:

Die Zweckbestimmung der Pilotprojekt ist zwingend um den finanziellen Aspekt zu erweitern. Zudem muss die Gewichtung der Mobilitätslenkung (jetzt: Bst. a-c) zusammengefasst und auf einen klaren, einheitlichen und verständlichen Zweck eingegrenzt werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass es zu willkürlichen Ausweitungen kommt: Jede Stadt oder Gemeinde, die ein Pilotprojekt durchführt, könnte mit Bezug auf diese sehr weit gefasste Zweckbestimmung fast beliebig Massnahmen ergreifen – das ist unhaltbar. Im weiteren gilt es, die Prinzipien der Kostenwahrheit bzw. Kostendeckung («Pay as you use») und die Verwendung der Einnahmen zugunsten des NAF klar festzuhalten.

Artikel 3 – Arten von Pilotprojekten

Mit der Formulierung in Abs. 1 könnten Kantone und Gemeinden frei entscheiden, für welche Verkehrsträger sie Pilotprojekte durchführen wollen. Vor allem könnte eine Mautgebühr nur für den motorisierten Individualverkehr, sprich: ein einseitiges Road Pricing, vorgesehen werden. Höchst problematisch ist zudem, dass Pilotprojekte sowohl mit freiwilliger Teilnahme als auch mit einer Abgabepflicht möglich sein sollen. Dadurch eröffnet sich de facto die Möglichkeit, in Schweizer Städten flächendeckend Strassenbenützungsgebühren einzuführen, ohne dass die Kompatibilität der von den einzelnen Kantonen gewählten Mautsysteme gewährleistet wäre. Die Folge wäre ein Wirrwarr unterschiedlicher Vorgehensweisen und Tarife – was Wirtschaft, Gewerbe und Bevölkerung vor unabsehbare Probleme stellen würde. Insbesondere hier ist zu bedenken, dass die Einführung von Mautgebühren eindeutig in die Zuständigkeit des Bundes fällt und eine generelle Einführung ohne Volksabstimmung nicht möglich ist.

Forderungen ASTAG:

Pilotprojekte dürfen nur auf freiwilliger Basis durchgeführt werden. Eine Zwangsmaut ist ohne Verfassungsänderung und demzufolge Volksabstimmung schlichtweg nicht zulässig und somit inakzeptabel. Voraussetzung für gewinnbringende Erkenntnisse ist zudem, dass schweizweit einheitliche Systeme vorgegeben und auch angewendet werden. Es kann nicht sein, dass jede Stadt und jede Gemeinde anders vorgeht und dadurch nur isolierte Teileinsichten resultieren.

Artikel 4: Trägerschaften

Gemäss Vorlage sollen einzelne Kantone / Gemeinden oder mehrere Kantone / Gemeinden als Trägerschaft von Pilotprojekten auftreten dürfen. Aufgrund der Kleinräumigkeit der Schweiz

und der Vernetzung durch Verkehrsanbindungen hat jedes Mobility Pricing jedoch automatisch Auswirkungen über die Grenzen eines Kantons oder einer Gemeinde hinaus. Von daher kann es nicht sein, dass ein Kanton oder eine Gemeinde selbständig über Mautgebühren auf Kosten von Verkehrsteilnehmenden aus anderen Kantonen und Gemeinden entscheiden kann. Vorab hier zeigt sich, wie rasch Mobility Pricing zu einer «Rückkehr ins Mittelalter» mit Brücken- und Strassenzöllen entarten kann. Denn jedes Pilotprojekt könnte wie damals als Möglichkeit der Steueroptimierung missbraucht werden.

Forderungen ASTAG:

Jedes Pilotprojekt muss vom Parlament und allen betroffenen Kantonen bewilligt werden.

Artikel 5: Perimeter und Dauer der Pilotprojekte

Die vorgeschlagene Beschränkung der Pilotprojekte auf einen «lokalen» Perimeter oder auf «bestimmte Streckenabschnitte» ist zu pauschal formuliert. Zudem ist die maximale Dauer von vier Jahren zu lang. Immerhin geht es hier um eine Delegation von klaren Kompetenzen des Bundes an Kantone und Gemeinden.

Forderungen ASTAG:

Ein Pilotversuch auf einem grossen Teil des Verkehrsnetzes von Städten und Gemeinden über mehrere Jahre hinweg ist kein Test, sondern die faktische Einführung von Mobility bzw. Road Pricing. Die maximale Dauer darf deshalb sechs Monate nicht überschreiten. Auch muss der Perimeter klar, d.h. unter Angabe einer Verhältniszahl (z.B. km in Prozent des Verkehrsnetzes) begrenzt werden.

Artikel 6: Geltungsbereich (motorisierten Individualverkehrs)

Die Autobahnvignette sowie andere Steuern und Gebühren (LSVA, Motorfahrzeugsteuern, Mineralölsteuer, Parkgebühren usw.) müssen auch für Strassenabschnitte mit Mobility bzw. Road Pricing weiterhin bezahlt werden. Die Steuerneutralität ist daher nicht gewährleistet, und die Pilotprojekte würden zu einer Erhöhung der Fiskallast im Verkehr führen.

Forderungen ASTAG:

Die Steuerneutralität ist ein wesentliches Element der Position des Bundesrates, wie sie im Jahr 2017 kommuniziert wurde. Sie müsste auch in einem allfälligen Gesetz garantiert werden.

Artikel 8: Kreis der Abgabepflichtigen und Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe

Die Höhe, die konkrete Ausgestaltung der Abgaben und der Kreis der Abgabepflichtigen sollen im kantonalen Recht festgelegt werden. Zudem ist vorgesehen, dass die Abgabe so festgelegt werden muss, dass die angestrebte Wirkung erzielt wird. Diese Formulierung ignoriert jedoch die vom Bundesrat im Jahr 2017 definierten Grundprinzipien, dass die Gleichbehandlung von Regionen und Verkehrsträgern zu gewährleisten ist sowie unsoziale Effekte, die durch Mobility Pricing induziert werden, abgemildert werden müssen. Darüber hinaus können die Beträge pro Pilotversuch individuell festgelegt werden, ohne dass gemeinsamer Rahmen besteht.

Forderungen ASTAG:

Bereits für allfällige Pilotversuche müssen auf Gesetzesesebene ein einheitliches System sowie einheitliche Abgaben für die gesamte Schweiz festgelegt werden. Nur so kann ein willkürlicher Flickenteppich von Kanton zu Kanton oder sogar von Stadt zu Stadt vermieden werden. Auch sind entsprechend Höchstbeträge für Tarife vorzugeben.

Artikel 10: Verbot von Fahrpreismässigungen (öffentlicher Verkehr)

Für Fahrausweise mit vergünstigten Tarifen soll eine höhere Mobility-Pricing-Abgabe erhoben werden können als für Fahrausweise ohne vergünstigten Tarif. Zu beachten ist allerdings, dass

pauschale Abonnements (GA, Streckenabos) als bekannteste Formen von preisunabhängiger «Flat Rate Mobilität» im Gesetzesentwurf gerade nicht erwähnt sind. Von daher ist keineswegs gewährleistet, dass sich Mobility Pricing im öffentlichen Verkehr tatsächlich auf alle Benutzer inklusive Pendlerinnen und Pendler und nicht nur auf «Gelegenheitsfahrer» bezieht.

Forderungen ASTAG:

Es macht absolut keinen Sinn, Mobility Pricing zu erproben, wenn Pendler als die häufigsten Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln weiterhin zu Pauschalansätzen unterwegs und von strecken- bzw. zeitabhängigen Abgaben ausgenommen sind. Deshalb muss der Einbezug von GA und Streckenabonnements in die Pilotversuche ausdrücklich erwähnt werden.

Artikel 12: Anonyme Entrichtung der Abgabe (öffentlicher Verkehr)

Für Pilotversuche im öffentlichen Verkehr wird strikte Anonymität eingefordert. Hingegen gibt es keine entsprechende Regelung für den motorisierten Individualverkehr. Der Datenschutz ist daher für die grosse Mehrheit der Verkehrsbenuzter nicht gewährleistet.

Forderungen ASTAG:

Der Datenschutz muss auch für die Nutzer des motorisierten Individualverkehrs ausdrücklich garantiert werden. Zwingend ist eine Bestimmung, wonach die Verwendung der Daten auf die Zwecke des Pilotversuchs begrenzt wird. Eine anderweitige Verwendung und Weitergabe an Dritte muss ausgeschlossen werden.

Artikel 14: Genehmigung und Zulassung von Pilotprojekten

Die Vorlage sieht vor, dass Pilotprojekte vom Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK genehmigt und vom betreffenden Kanton bewilligt werden müssen. Wie erwähnt sind Strassenbenützungsgebühren gemäss Bundesverfassung jedoch generell nicht zulässig bzw. müssen im Ausnahmefall vom Parlament beschlossen werden. Es ist daher unter keinem Titel zulässig, die Genehmigung und Bewilligung von Pilotversuchen zu Mobility bzw. Road Pricing an das UVEK und die Kantone zu delegieren.

Forderungen ASTAG:

Für jedes Pilotprojekt von Mobility Pricing ist die Zustimmung der Bundesversammlung absolut unerlässlich. Darüber hinaus braucht es die Zustimmung durch die Regierungsräte sämtlicher angrenzenden Kantone, da immer Nutzer über den eigenen Perimeter hinaus betroffen sind.

Artikel 16: Gesuch um Genehmigung

Im vorgeschlagenen Genehmigungsverfahren ist nirgends explizit die Rede von der Einhaltung des Transparenzprinzips, das der Bundesrat bisher als zentrales Element eines jeden Mobility Pricing definiert hat. Zentral sind die Veröffentlichung aller Dokumente sowie die Durchführung einer Anhörung.

Forderungen ASTAG:

Das Genehmigungsverfahren ist um die Pflicht zu ergänzen, dass alle Dokumente publiziert werden und eine Anhörung der interessierten Kreise stattfinden muss.

Artikel 17: Prüfung und Genehmigung

Der Gesetzesentwurf sieht vor, dass das UVEK die Pilotprojekte auf ihre Zweckmässigkeit, den daraus zu erwartenden Erkenntnisgewinn und ihre Vereinbarkeit mit den Strategien des Bundes im Verkehrs- und Umweltbereich prüft. Das bedeutet einerseits, dass das UVEK allein über die Genehmigung von Pilotprojekten – ob sie nun gemäss Bundesverfassung verbotene Strassenbenützungsgebühren enthalten oder nicht – entscheiden würde, und andererseits, dass

die zahlreichen demokratisch nicht legitimierten Strategien der Bundesverwaltung (z.B. Sachplan Verkehr) de facto für alle Kantone und Gemeinden verbindlich wären.

Forderungen ASTAG:

Für jedes Mobility Pricing-Pilotprojekt sind die Zustimmung der Bundesversammlung und die Zustimmung durch die Regierungsräte sämtlicher angrenzenden Kantone erforderlich. Zudem dürfen nur vom Parlament beschlossene und dem Referendum unterliegende Strategien des Bundes als Grundlage dienen.

Artikel 18: Bewilligung von Pilotprojekten

Dieser Artikel sieht vor, dass kommunale Projekte vom Kanton autorisiert und überkantonale Projekte vom Kanton mit dem grösseren betroffenen Bevölkerungsanteil genehmigt werden müssen. Ausserdem würde sich das Zulassungsverfahren ausschliesslich nach kantonalem Recht richten.

Forderungen ASTAG:

Beinhaltet das Projekt eine Strassenbenützungsgebühr, muss das Genehmigungsverfahren nach Bundesrecht geregelt werden, da dies eine ausschliessliche Bundeskompetenz ist.

Artikel 19: Monitoring und Evaluation

Ein Evaluierungsbericht soll spätestens ein Jahr nach Abschluss des Pilotprojekts vorliegen. Jedoch ist keine Veröffentlichung vorgesehen.

Forderungen ASTAG:

Alle Dokumente, die sich auf die Evaluation und Überwachung von Pilotprojekten beziehen, müssen vom Bund veröffentlicht werden.

Artikel 22: Verwendung der Einnahmen

Einnahmen, die über die Deckung der Kosten hinausgehen, sollen für «Belange des Verkehrs im Verkehrseinzugsgebiet, welches vom Pilotprojekt betroffen ist» verwendet werden können. Somit besteht ein Anreiz, den Transitverkehr als solchen zu besteuern oder die Abgabe so zu gestalten, dass die Einnahmen optimiert werden.

Forderungen ASTAG:

Die Einnahmen dürfen ausschliesslich zur Deckung der Erhebungskosten verwendet werden, und zwar getrennt für jeden Projekttyp (individuelle Mobilität oder öffentlicher Verkehr). Die durch die Pilotprojekte erzielten Einnahmenüberschüsse sind dem NAF zuzuweisen, der die individuelle Mobilität (Auto, Fahrrad) sowie den öffentlichen Verkehr in den Ballungsräumen finanziert.

Artikel 30: Referendum und Inkrafttreten

Gemäss Entwurf soll das Gesetz lediglich dem fakultativen Referendum unterstellt werden und eine Gültigkeit von mindestens 10 Jahren haben. Aufgrund der gegenläufigen Bestimmungen in der Verfassung – es sei erneut erwähnt – muss eine Volkabstimmung jedoch obligatorisch erfolgen. Zudem ist die «Pilotphase» extrem lang. Zum Vergleich: Die Autobahnvignette wurde 1985 für eine ähnliche Dauer eingeführt; dies war jedoch kein «Test», sondern wurde in der Verfassung verankert und unterlag einem Referendum.

Forderungen ASTAG:

Ein Gesetz für die Dauer von 10 Jahren ist kein «Test»; das ist dauerhaft. Daher sind eine verfassungsrechtliche Verankerung sowie eine Zustimmung durch die doppelte Mehrheit von Volk und Ständen zwingend erforderlich.

Für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, bestens. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart
Zentralpräsident



André Kirchhofer
Vizedirektor

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Energie
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Elektronische Einreichung:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 17. Mai 2021 / FL, BNA

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing
Stellungnahme von auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Zusammenfassung

auto-schweiz lehnt diese Vorlage kategorisch ab. Wir sind sowohl von der Art und Weise als auch von den ideologisch orientierten Inhalten zur Bekämpfung der Mobilität, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, schockiert. Dieses Projekt weicht erheblich von den Entwicklungen ab, die seit mehr als 10 Jahren auf diesem Gebiet durchgeführt werden, und in Bezug auf den Zugang zu öffentlichen Strassen führt es zu einer Rückkehr ins Mittelalter, dies ohne Erklärung oder objektive Grundlage. Wenn dieser Gesetzesentwurf in der vorgeschlagenen Richtung weiterverfolgt wird, werden wir alle verfügbaren demokratischen und rechtlichen Mittel nutzen, um diesen zu bekämpfen.

auto-schweiz ist bereit, über Mobility Pricing für den Strassenverkehr im Rahmen der Entwicklung des Fonds für Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) zu diskutieren, sofern

- die demokratische Legitimation gewährleistet und respektiert wird;
- vom Bund bundesweit ein einheitliches und klares System etabliert wird;
- die Steuerneutralität gewährleistet ist und respektiert wird;
- alle Verkehrsträger in das Gebührensystem einbezogen werden;
- die Strasseneinnahmen verfassungsgemäss dem NAF zugunsten der Finanzierung der Strasseninfrastruktur zugewiesen werden;
- das Gebührensystem das Kausalitätsprinzip respektiert und den Kostendeckungsgrad berücksichtigt;
- der Datenschutz gewährleistet ist und sich die Verwendung der Daten auf steuerliche Zwecke beschränkt;
- ein ev. Pilotversuch auf das in Bezug auf Dauer und Umfang unbedingt erforderliche Mass beschränkt ist und die oben genannten Grundsätze beachtet;
- Alternativen in Betracht gezogen und untersucht werden (z.B. Besteuerung neuer Energieformen, um den Rückgang der Einnahmen aus der Mineralölsteuer zu kompensieren).

Allgemeine Bemerkungen

Mit diesem Gesetzesentwurf möchte der Bundesrat die rechtlichen Grundlagen schaffen, die erforderlich sind, um die Kantone und Gemeinden generell zu ermächtigen, Strassenbenutzungsgebühren jeglicher Art, Höhe und für eine lange Dauer als Ausnahme vom verfassungsrechtlichen Grundsatz der gebührenfreien Benutzung öffentlicher Strassen einzuführen.

Die Verfassung garantiert, dass die Benutzung öffentlicher Strassen in der Schweiz gebührenfrei ist, aber die Bundesversammlung kann Ausnahmen von diesem allgemeinen Grundsatz genehmigen (Art. 82, Abs. 3 BV: «Die Benutzung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen.»). Derzeit gibt es nur eine Ausnahme, den Grosse-St. Bernhard-Tunnel, der von der Schweiz und Italien gemeinsam gebaut, betrieben und unterhalten wird.

Das Prinzip des gebührenfreien Zugangs zu öffentlichen Strassen ist eine politische Errungenschaft, die durch die Bundesverfassung garantiert wird. Sie wurde 1958, nach der Annahme des Gegenvorschlags zur Volksinitiative für die «Verbesserung des Strassennetzes»¹, explizit in die Bundesverfassung aufgenommen. Dieses Prinzip ist ein Grundelement unseres Bundesstaates. Tatsächlich wurde bereits in der Verfassung von 1848 (Art. 24)² das Prinzip der Abschaffung von Strassen- und Brückengebühren festgelegt. Diese Rechte wurden vom Bund schrittweise zurückgekauft, d.h. der Bund zahlte den Kantonen eine Entschädigung für ihre Abschaffung³. Mit der Verfassungsrevision von 1874 verschwand die Entschädigung für die Abschaffung der Strassenbenutzungsgebühren vollständig⁴. Den Kantonen Uri, Graubünden, Tessin und Wallis wurde für ihre internationalen Alpenstrassen nur ein Fixbetrag ausbezahlt (Art. 30 BV von 1874). Was die von der Bundesversammlung genehmigten Ausnahmen betreffen, so waren diese immer «spezifischer» und «besonderer» Natur; verallgemeinerte Ausnahmen waren nie ohne Aufnahme in die Verfassung erlaubt (z.B. Autobahnvignette). Das ursprüngliche Ziel dieser Bestimmung bestand darin, die Erhebung von Mautgebühren auf private Bauwerke und Alpentunnel zu ermöglichen und die Möglichkeit der Erhebung einer Parkgebühr für die Kantone nicht auszuschliessen⁵. Das Prinzip der gebührenfreien öffentlichen Strassen kann ohne Volksabstimmung nicht pauschal in Frage gestellt werden.

Das in die Vernehmlassung gegebene Gesetz sieht vor, dass die Pilotprojekte einen direkten oder indirekten Einfluss auf die Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten im motorisierten Individualverkehr und/oder im öffentlichen Verkehr haben sollen. Allerdings fehlen überraschenderweise viele der bisher als wesentlich angesehenen Prinzipien, wie z.B. «Pay as you use», die Steuerneutralität oder die Integration aller Verkehrsträger. Der Bundesrat prüft seit 2005 die Möglichkeit der Einführung von Mobility Pricing. Seit dem ersten Studienbericht aus dem Jahr 2007⁶ bis hin zur letzten Effizienzanalyse am Beispiel der Region Zug⁷ 2019 wird Mobility Pricing als verkehrsmittelübergreifendes Gebührensystem definiert, das die bestehenden Gebühren nicht ergänzt, sondern ersetzt. Der Bundesrat hat in seinem Bericht 2016⁸ zum Mobility Pricing sieben Rahmenprinzipien für die Einführung eines Mobility Pricing-Systems definiert.

¹ BB 1958 I 649

² Bundesverfassung vom 12. September 1848, Artikel 24, Seite 9

³ Bericht des Bundesrates vom 22. Oktober 1957 an die Bundesversammlung über das Volksbegehren für die Verbesserung des Strassennetzes (BB 1957 II 817)

⁴ Bundesverfassung von 1874

⁵ Bericht des Bundesrates vom 22. Oktober 1957 an die Bundesversammlung über das Volksbegehren für die Verbesserung des Strassennetzes (BB 1957 II 817)

⁶ Kurzfassung Synthesebericht (Rapp Trans AG), Oktober 2007 (auf Internet Verfügbar: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>)

⁷ Mobility Pricing – Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug, Schlussbericht, 18. April 2019 (auf Internet verfügbar: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>)

⁸ Konzeptbericht Mobility Pricing - Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz, 2016 (auf Internet verfügbar: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>)

auto-schweiz stellt mit grossem Bedauern und Erstaunen fest, dass keines dieser sieben von ihm selbst definierten Rahmenprinzipien vollständig in die vom Bundesrat in die Vernehmlassung gegebene Vorlage integriert wurde:

- **«Pay as you use»** (*«Wer Mobilität konsumiert, soll einen Anreiz haben, sich kostenbewusst zu verhalten.»*)
Nirgendwo im Gesetzesentwurf steht, dass die Benutzer dazu angehalten werden sollen, die von ihnen verursachten Kosten zu berücksichtigen.
- **Kompensation** (*«Mit Mobility Pricing soll insgesamt nicht mehr, sondern anders bezahlt werden. Die mit Mobility Pricing entstehenden Kosten dürfen nicht zu bestehenden Abgaben dazukommen.»*)
Die Steuerneutralität wird nicht beachtet, da das Projekt vorsieht, dass die Abgaben zu den bestehenden Steuern hinzugefügt werden, anstatt sie zu ersetzen. Dieses System würde daher die Lebenshaltungskosten in den von den Mautstrassenprojekten betroffenen Städten deutlich erhöhen. Darüber hinaus gibt es keine verfassungsrechtliche Grundlage für die Einführung zusätzlicher Steuern auf den motorisierten Individualverkehr im Allgemeinen, wie z.B. Strassenbenützungsgebühren.
- **Verteilungswirkung / Sozialpolitische Ausgestaltung** (*«Mobility Pricing hat tariflich so ausgestaltet zu sein, dass Mobilität weiterhin für alle Nutzer erschwinglich bleibt. Dies bedeutet auch, dass den Mobilitätsnutzern genügend Zeit eingeräumt werden muss, sich auf ein neues Mobilitätskonzept einzustellen.»*)
Der Gesetzesentwurf 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.
- **Intermodalität** (*«Mobility Pricing verfolgt einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz und umfasst Strasse und Schiene. [...] MIV und öV sollen nach vergleichbaren Grundsätzen bepreist und die Perimeter aufeinander abgestimmt werden.»*)
Der Gesetzesentwurf sieht die Möglichkeit vor, nur auf einen Verkehrsträger abzielen. Insbesondere eröffnet er die Möglichkeit, in allen Schweizer Städten, die beim UVEK eine Anfrage stellen, eine Strassengebühr einzuführen, ohne die anderen Verkehrsträger zu integrieren.
- **Modularer Aufbau** (*«Ein schrittweiser Aufbau von Massnahmen und deren Erweiterung sowie ein Nebeneinander von Alt und Neu sollen möglich sein. [...] Beim modularen Aufbau ist jedoch sicherzustellen, dass Teillösungen nicht zu Ungleichheiten zwischen den Verkehrsträgern oder den Regionen führen.»*)
Der Gesetzesentwurf sieht keine Gleichstellung von Regionen und Verkehrsträgern vor.
- **Datenschutz** (*«Datenerhebung, -verwendung, -aufbewahrung sowie Datenlöschung müssen in einer gesetzlichen Grundlage klar definiert werden.»*)
Der Gesetzesentwurf enthält keine Bestimmungen zum Datenschutz für Nutzer des motorisierten Individualverkehrs. Schlimmer noch, es sieht sogar die automatische Übertragung von Daten an das UVEK ohne Zustimmung der Benutzer vor.
- **Transparenz** (*«Transparenz und Nachvollziehbarkeit durchwirken das Mobility Pricing-System in seiner Gesamtheit: Finanzierung, Funktionsweise, Zielerreichung, Preisbildung, Verwendung der eingenommenen Gelder, Enforcement.»*)
Das Prinzip der Transparenz steht nirgends im Gesetzesentwurf und es gibt keine Verpflichtung zur Veröffentlichung. Ausserdem ist es schwierig, sich ein vollständiges System vorzustellen, da jeder Kanton/jede Kantonsgruppe oder jede Gemeinde/Gemeindegruppe ein eigenes System einrichten könnte, ohne Einheitlichkeit oder Kompatibilität mit anderen Systemen in der Schweiz.

Der in die Vernehmlassung gegebene Gesetzesentwurf ist damit eine deutliche Abkehr vom Konzept des Mobility Pricing, dass der Bundesrat seit 2016 entwickelt hat. Da diese Abweichung von früheren Entwicklungen weder erklärt noch begründet wird und auf keiner objektiven Studie oder Analyse beruht, wirft sie Fragen und Unsicherheiten hinsichtlich des Grundsatzes der Kontinuität der staatlichen Verpflichtungen auf. In der Schweiz sind wir es gewohnt, dass unsere politischen Institutionen einen gewissen Pragmatismus an den Tag legen, ihre Entscheidungen auf sachliche Elemente stützen und vor allem die Kontinuität der Arbeit innerhalb der Institutionen unabhängig von politischen Veränderungen innerhalb ihrer Struktur sicherstellen.

auto-schweiz bedauert, dass der Bundesrat ein Vernehmlassungsverfahren einleitet, das mit der bisherigen Arbeit bricht, ohne die wichtigsten Änderungen in Bezug auf die Grundprinzipien seines Konzepts für Mobility Pricing zu erläutern oder aufzuzeigen, und auch ohne die interessierten Kreise auf diese grundlegenden Änderungen aufmerksam zu machen – zum Beispiel mittels eines Fragebogens. Bei solchen Richtungswechseln scheinen uns explizite, objektiv begründete Erklärungen und mehr Transparenz über die Absichten des Bundesrates unerlässlich.

Es ist auch bedauerlich, dass der Bundesrat nicht einmal die Möglichkeit in Betracht zieht, Mobility Pricing zur Finanzierung der Infrastruktur einzusetzen, wozu ein solches System eigentlich dienen sollte. Eine Studie⁹ zur Londoner Maut hat gezeigt, dass die Strassenmaut kein effektives Instrument zur Anreizsetzung ist. Tatsächlich war nach nur fünf Jahren seit der Einführung der Maut das Stauaufkommen wieder auf das ursprüngliche Niveau zurückgekehrt. Aber auch diese Verzögerung von einigen Jahren ist nicht das Ergebnis der Maut, sondern das Ergebnis der durch die Maut finanzierten Massnahmen (Buslinien, Strassenausbau etc.). Die Studie zeigt, dass der Preis einer Stadtmaut dreimal schneller steigen müsste als das reale Pro-Kopf-Einkommen, multipliziert mit dem Bevölkerungswachstum, um eine konstante Anreizwirkung auf den Verkehr zu haben. Das bedeutet, dass eine solche Steuer politisch und gesellschaftlich inakzeptabel wäre. Das zeigen die Erfahrungen Londons, wo die Maut erstmals 2003 eingeführt wurde, um Staus zu reduzieren (daher der Name «Congestion Charge»). Das Ziel wurde dann einmal im Jahr 2008 (Verringerung der Umweltverschmutzung) und ein zweites Mal im Jahr 2019 (Erzielung von Einnahmen) geändert. Laut derselben Studie ist Mobility Pricing kein effektives Instrument, um Anreize zu setzen, aber es ist effektiv, um Einnahmen zu generieren.

Detaillierte Bemerkungen

Artikel 1 - Gegenstand

Das zur Vernehmlassung vorgelegte Gesetz sieht vor, das «Mobilitätsverhalten» mittels einer Gebühr zu beeinflussen. Der Anwendungsbereich geht daher weit über die gezielte Reduzierung von Verkehrsspitzen hinaus und erlaubt Pilotprojekte aller Art.

- Es bedarf einer genaueren Definition des Gegenstands hinsichtlich des Ausnahmecharakters der Gebühr, ihres Ziels, ihrer vorübergehenden Dauer und ihres begrenzten Anwendungsbereichs.

Artikel 2 - Zweck der Pilotprojekte

Die Formulierung von vier verschiedenen Zwecken, einschliesslich der Reduzierung der Mobilität, lässt zu viel Spielraum und erlaubt es nicht, alle konkreten Möglichkeiten zu definieren. Dieser Mangel an Klarheit lässt Raum für Interpretationen, um das Gesetz zu umgehen und letztlich jede Art von Mobilitätsbesteuerung zu ermöglichen.

- Die Formulierung eines gemeinsamen, einheitlichen, klaren und verständlichen Zwecks ist unerlässlich, um genau festzulegen, was erlaubt ist und was nicht. Zudem muss die Abrechnung an die Deckung der anfallenden Kosten gekoppelt sein, gemäss dem vom Bundesrat im Jahr 2017 definierten Prinzip «pay as you use». Darüber hinaus müssen die Einnahmen von Mobility Pricing dem NAF zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur zugewiesen werden.

⁹ VAN REEVEN, Peran, « On the Effectiveness of Pricing Urban Car Usage », Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 45, No. 3 (Sept. 2011), pp. 367-381.

Artikel 3 - Arten von Pilotprojekten

Die Kantone und Gemeinden könnten frei entscheiden, für welchen Verkehrsträger sie ihr Pilotprojekt durchführen wollen. Insbesondere könnte eine Mautgebühr für den motorisierten Individualverkehr, ein Preissystem für den öffentlichen Verkehr oder ein System für beide Verkehrsträger gleichzeitig eingeführt werden. Diese Strassenbenützungsgebühren würden durch kantonales Recht geregelt werden. Der Text schlägt auch zwei Optionen für die Gebührenerhebung vor, nämlich freiwillige Teilnahme oder Abgabepflicht. Daher würde der Gesetzesentwurf über so genannte Pilotversuche de facto die Möglichkeit eröffnen, in den Städten der Schweiz flächendeckend Strassenbenützungsgebühren einzuführen, ohne dass die Kompatibilität, der von den einzelnen Kantonen gewählten Mautgebühren und -systeme gewährleistet ist. Ein solch chaotisches Gebührensystem wäre für die Schweizer Bevölkerung absolut unverständlich. Es ist zu bedenken, dass die Einführung von Mautgebühren ausschliesslich in die Zuständigkeit des Bundes fällt und eine generelle Einführung ohne Volksabstimmung nicht möglich ist. Darüber hinaus haben die Kantone und Gemeinden weitere Kompetenzen im Bereich der Mobilität, wie z.B. die Parkraumbewirtschaftung und die Preisgestaltung im öffentlichen Verkehr.

- Pilotprojekte sind nur auf freiwilliger Basis zulässig. Eine Zwangsmaut, möglicherweise in der gesamten Schweiz, ist ohne Volksabstimmung und Verfassungsänderung nicht vorstellbar. Wenn der Bundesrat Mobilitätsgebühren testen will, muss er die Grundlagen für das Gebührensystem so definieren, dass sie schweizweit identisch und verständlich sind.

Artikel 4: Trägerschaften

Die Trägerschaft für ein Pilotprojekt kann auf der Grundlage des kantonalen Rechts einem oder mehreren Kantonen oder einer oder mehreren Gemeinden zugewiesen werden (Art. 4). Da eine Strassenbenützungsggebühr Auswirkungen über die Grenzen des Kantons oder der Gemeinde hinaus hat, ist es nicht akzeptabel, dass ein Kanton oder eine Gemeinde eine Gebühr für die Einwohner benachbarter Kantone oder Gemeinden einführen kann. Jede Stadt könnte ein System nach ihren eigenen Vorstellungen machen, ohne dass sie mit dem Rest des Landes kompatibel und koordiniert wären oder verstanden würden. Ohne einen gemeinsamen föderalen Rahmen droht der Schweiz ein Flickenteppich von Pilotprojekten von verschiedenen Gemeinden. Darüber hinaus können Pilotprojekte durchaus missbraucht und instrumentalisiert werden, um zusätzliche Steuereinnahmen zu generieren.

- Das Bundesgesetz muss für alle Pilotprojekte ein identisches Tarifsystem klar definieren. Die Genehmigung durch die Bundesversammlung und alle kantonalen Regierungen ist unerlässlich, um jedes Projekt zu genehmigen, bei dem Strassenbenützungsggebühren eingeführt werden, auch wenn es sich nur um einen Test handelt.

Artikel 5: Perimeter und Dauer der Pilotprojekte

Der Perimeter eines Pilotprojekts muss lokal definiert werden und die maximale Dauer beträgt vier Jahre. Das bedeutet, dass das in der Vernehmlassung befindliche Bundesgesetz zu einer Übertragung von Kompetenzen an die Kantone und Gemeinden im Bereich des Mobility Pricing führt.

- Die maximale Dauer sollte sechs Monate nicht überschreiten und nur einen kleinen Teil des Strassenetzes oder des Gebiets abdecken. Ein Test auf einem grossen Teil des Territoriums über mehrere Jahre hinweg ist kein Test mehr, sondern eine faktische Einführung der Strassenbenützungsggebühr.

Artikel 6: Geltungsbereich (Pilotprojekte im Bereich des motorisierten Individualverkehrs)

Die Autobahnvignette sowie andere Steuern und Gebühren (Parkgebühren, Motorfahrzeugsteuern, Mineralölsteuer usw.) müssen weiterhin bezahlt werden. Die Steuerneutralität ist daher nicht gewährleistet und dieses Projekt würde zu einer Erhöhung der Kosten für den motorisierten Individualverkehr führen.

- Die Steuerneutralität ist ein wesentliches Element der Position des Bundesrates, wie sie im Jahr 2017 kommuniziert wurde und in der Zuger Analyse enthalten ist. Sie muss im Gesetz garantiert werden.

Artikel 8: Kreis der Abgabepflichtigen und Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe (individuelle Mobilität)

Die Höhe, die konkrete Ausgestaltung und der Kreis der Abgabepflichtigen werden im kantonalen Recht festgelegt. Ausserdem ist vorgesehen, dass die Abgabe so festgelegt werden muss, dass die angestrebte Wirkung erzielt wird. Diese Formulierung ignoriert jedoch die vom Bundesrat im Jahr 2017 definierten Grundprinzipien, nämlich die Notwendigkeit, die Gleichbehandlung von Regionen und Verkehrsträgern zu gewährleisten sowie unsoziale Effekte, die durch Mobility Pricing induziert werden, abzumildern. Darüber hinaus gibt es dem Bund die Möglichkeit, in die auf kantonaler Ebene beschlossenen Beträge einzugreifen, ohne einen gemeinsamen klaren Rahmen vorzugeben.

- Ein einheitliches System und einheitliche Beträge in der ganzen Schweiz müssen auf Bundesebene festgelegt werden, um eine chaotische Verbreitung verschiedener Systeme innerhalb der Schweiz zu vermeiden. Ausserdem muss im Bundesgesetz ein Höchstbetrag festgelegt werden.

Artikel 10: Verbot von Fahrpreismässigungen (öffentlicher Verkehr)

Für Fahrkarten mit vergünstigten Tarifen kann eine höhere Mobility-Pricing-Abgabe erhoben werden als für Fahrkarten ohne vergünstigten Tarif, wobei zu beachten ist, dass pauschale Abonnements (Generalabonnement und Streckenabonnement) im Gesetz nicht explizit erwähnt sind. Es ist also nicht gewährleistet, dass Pendler, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, tatsächlich die gleiche Steuer zahlen müssen wie Gelegenheitsnutzer mit einem Halbtax-Abo.

- Es macht keinen Sinn, "Mobility Pricing" zur Entflechtung von Verkehrsspitzen zu erproben, wenn Pendler - also die häufigsten Nutzer eines Verkehrsmittels - weiterhin fahren können, ohne die gleiche Gebühr zu bezahlen wie Gelegenheitsnutzer mit z.B. einem Halbtax-Abo.

Artikel 12: Anonyme Entrichtung der Abgabe (öffentlicher Verkehr)

Das Gesetz sieht vor, dass bei Pilotprojekten im Bereich des öffentlichen Verkehrs die Anonymität gewährleistet sein muss. Eine entsprechende Regelung für den motorisierten Individualverkehr gibt es jedoch nicht. Der Datenschutz ist daher für die Mehrheit der mobilen Menschen in der Schweiz nicht gewährleistet.

- Der Datenschutz muss auch für Nutzer des motorisierten Individualverkehrs gewährleistet sein. Erforderlich ist eine bundesgesetzliche Grundlage; diese sollte die Verwendung der Daten auf steuerliche Zwecke beschränken und ihre sofortige Vernichtung nach der Zahlung vorsehen. Eine anderweitige Verwendung und Weitergabe an Dritte muss ausdrücklich ausgeschlossen werden.

Artikel 14: Genehmigung und Zulassung von Pilotprojekten

Die Vernehmlassungsvorlage sieht vor, dass Pilotprojekte vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) genehmigt und vom Kanton bewilligt werden müssen. Die Einführung von Strassenbenützungsgebühren durch eine allgemeine Übertragung von Befugnissen an die Bundesverwaltung scheint uns weder mit der Verfassung noch mit den demokratischen Grundprinzipien unseres Landes vereinbar zu sein.

- Für jedes Pilotprojekt von Mobility Pricing ist die Zustimmung der Bundesversammlung unerlässlich. Darüber hinaus ist für diese Projekte auch die Zustimmung aller Kantonsregierungen erforderlich, da Nutzer aus der ganzen Schweiz betroffen sind.

Artikel 16: Gesuch um Genehmigung

Im Genehmigungsverfahren ist nirgends die Einhaltung des Transparenzprinzips vorgesehen, welches der Bundesrat zuvor als zentrales Element eines jeden Mobility Pricing-Systems definiert hat. Dazu müssen nicht nur alle Dokumente veröffentlicht, sondern sie müssen auch in die drei Landessprachen übersetzt und für jedes eingereichte Projekt muss ein Vernehmlassungsverfahren vorgesehen werden.

- Für jedes Pilotprojekt müssen alle Dokumente vom Bund veröffentlicht und in die drei Landessprachen übersetzt werden. Es muss eine Anhörung stattfinden, damit die betroffenen Akteure ihre Meinung zu dem von einem Kanton oder einer Gemeinde vorgelegten Projekt äussern können.

Artikel 17: Prüfung und Genehmigung

Der Gesetzesentwurf sieht vor, dass das UVEK die Pilotprojekte auf ihre Zweckmässigkeit, den daraus zu erwartenden Erkenntnisgewinn und ihre Vereinbarkeit mit den Verkehrs- und Umweltstrategien des Bundes prüft. Das bedeutet einerseits, dass das UVEK allein über die Genehmigung von Pilotprojekten entscheiden würde – ob sie nun eine von der Verfassung verbotene und von der Bundesversammlung zustimmungspflichtige Strassengebühr beinhalten oder nicht – und andererseits, dass die zahlreichen demokratisch nicht legitimierten bürokratischen Strategien der Bundesverwaltung (z.B. Sachplan Verkehr) de facto für alle Kantone und Gemeinden verbindlich wären.

- Für jedes Mobility Pricing-Pilotprojekt sind die Zustimmung der Bundesversammlung und die Zustimmung aller Kantonsregierungen erforderlich. Zudem können nur vom Parlament beschlossene und dem Referendum unterliegende Strategien des Bundes als Grundlage für die kantonale oder kommunale Politik dienen.

Artikel 18: Bewilligung von Pilotprojekten

Dieser Artikel sieht vor, dass kommunale Projekte vom Kanton autorisiert und überkantonale Projekte vom Kanton mit dem grösseren betroffenen Bevölkerungsanteil genehmigt werden müssen. Ausserdem würde sich das Zulassungsverfahren ausschliesslich nach kantonalem Recht richten.

- Beinhaltet das Projekt eine Strassenbenützungsgebühr, muss das Genehmigungsverfahren nach Bundesrecht geregelt werden, da dies eine ausschliessliche Bundeskompetenz ist. Eine Anpassung der Verfassung ist notwendig, damit jeder Kanton eine Gebühr nach eigenem Gutdünken einführen kann.

Artikel 19: Monitoring und Evaluation

Dieser Artikel sieht einen Evaluierungsbericht spätestens ein Jahr nach Abschluss des Pilotprojekts vor. Eine Veröffentlichung gemäss dem Grundsatz der Transparenz ist jedoch nicht vorgesehen.

- Alle Dokumente, die sich auf die Evaluation und Überwachung beziehen, müssen vom Bund in den drei Sprachen veröffentlicht werden.

Artikel 20: Weiterleitung der Daten an das UVEK

Artikel 20 sieht die Übermittlung von Daten in anonymisierter Form an das UVEK zu Forschungszwecken vor. Diese missbräuchliche Verwendung von Daten ohne die ausdrückliche Zustimmung des Nutzers ist nicht datenschutzkonform. Der Bund steht nicht über dem Gesetz und muss die Regeln, welche er allen auferlegen will, auch selbst einhalten. Darüber hinaus ist das UVEK nicht für die Verarbeitung von Daten und Statistiken verantwortlich. Da diese Bundesverwaltung direkt für die Mobilität zuständig ist und eines ihrer Ziele darin besteht, die individuelle Mobilität zu reduzieren und den öffentlichen Verkehr zu stärken¹⁰, könnte die UVEK-Verwaltung versucht sein, die Daten zu ihrem Vorteil zu nutzen. Nur das Bundesamt für Statistik verfügt über die Kompetenz und bietet die Garantie einer ausreichenden Objektivität, um einen automatischen Zugriff auf diese Daten in Betracht zu ziehen.

- Der Datenschutz muss gewährleistet und die Verwendung der erhobenen Daten muss auf den steuerlichen Zweck beschränkt sein. Nach Begleichung der Gebühr müssen alle Daten vernichtet werden. Jede andere Verwendung der Daten muss der ausdrücklichen Zustimmung jedes betroffenen Nutzers unterliegen.

¹⁰ Siehe zum Beispiel siehe die Vorlage «Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm», die 2020 vom UVEK in die Vernehmlassung geschickt wurde.

Artikel 22: Verwendung der Einnahmen

Der Artikel sieht vor, dass Einnahmenüberschüsse aus Pilotprojekten für «Belange des Verkehrs im Verkehrseinzugsgebiet, welches vom Pilotprojekt betroffen ist» verwendet werden können. Es besteht also ein Anreiz, den Transitverkehr als solchen zu besteuern oder die Abgabe so zu gestalten, dass die Einnahmen optimiert werden, um zusätzliche Mittel zu generieren, zumal diese mit einem grossen Ermessensspielraum eingesetzt werden können.

- Die Einnahmen sollten zur Deckung der Erhebungskosten verwendet werden, und zwar getrennt für jeden Projekttyp (individuelle Mobilität oder öffentlicher Verkehr). Die durch die Pilotprojekte erzielten Überschusseinnahmen sollten dem NAF zugewiesen werden, welcher sowohl die individuelle Mobilität (Auto, Fahrrad) als auch den öffentlichen Verkehr in den Ballungsräumen finanziert. Diese Investitionen kommen dem ganzen Land zugute.

Artikel 30: Referendum und Inkrafttreten

Das Projekt sieht ein fakultatives Referendum und eine Gültigkeit von mehr als 10 Jahren vor. Einerseits scheint eine Volksabstimmung notwendig, um die Einführung einer allgemeinen Strassenbenützergebühr in den Städten der Schweiz zu genehmigen. Andererseits ist die Dauer für ein Prozessrecht extrem lang. Zum Vergleich: Die Autobahnvignette wurde 1985 für eine ähnliche Dauer eingeführt; dies war kein Test, sondern wurde in der Verfassung verankert und unterlag einem Referendum.

- Ein Gesetz für die Dauer von 10 Jahren ist kein Test; das ist dauerhaft. Daher sind eine verfassungsrechtliche Verankerung und eine Zustimmung durch die doppelte Mehrheit erforderlich.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz



François Launaz
Präsident



Andreas Burgener
Direktor

Bern, 4. Mai 2021

Absender	Stefan Siegrist
Telefon	+41 31 390 22 22
E-Mail	s.siegrist@bfu.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau
Simonetta Sommaruga
Bundesrätin
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Vernehmlassung Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu oben erwähnter Vernehmlassung Stellung nehmen zu können.

Generell

Die BFU begrüsst es grundsätzlich, dass Pilotversuche zu Mobility-Pricing durchgeführt, evaluiert und wissenschaftlich begleitet werden.

Ad Art. 2 Gesetzesentwurf

Der Zweck solcher Pilotprojekte ist jedoch klar unzureichend umschrieben. Nebst den im Vordergrund stehenden Überlegungen zu Betrieb (unter anderem Modal Split) und Ökonomie müssen ergänzend auch die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit evaluiert werden. Ohne Einbezug dieses Aspekts ist eine ganzheitliche Beurteilung des Mobility-Pricings nicht möglich.

Im erläuternden Bericht zu Art. 2 des Gesetzesentwurfs wird zwar erwähnt, dass die Pilotprojekte auch Erkenntnisse zu allfälligen (volks-)wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Folgen liefern sollen. Dies ist jedoch zu unbestimmt formuliert. Deshalb sollte der Art. 2 lit. d des Gesetzesentwurfs mit einem Hinweis auf die Verkehrssicherheit ergänzt werden. Dies drängt sich umso mehr auf, weil im Art. 16 lit. b des Gesetzesentwurfs dargelegt wird, dass die Genehmigungsunterlagen unter anderem Aussagen zu den erwarteten Auswirkungen auf den Strassenverkehr enthalten müssen.

Ad Art. 19 Gesetzesentwurf

Es ist wichtig, dass für Pilotprojekte mit Abgabepflicht ein Monitoring und eine Evaluation vorgesehen sind. In Bezug auf die in Art. 19 Abs. 2 lit. b des Gesetzesentwurfs genannten verkehrlichen Auswirkungen ist ein Monitoring zu entwickeln, das insbesondere folgende Aspekte abdeckt:

- Das Unfallgeschehen (unter anderem die Anzahl der schwer und tödlich verletzten Unfallopfer) wird systematisch analysiert. Die Auswertungen sind nach Art der Verkehrsteilnahme aufzuschlüsseln.
- Potenziell tangierte Verhaltensweisen, wie die gefahrenen Geschwindigkeiten (mittlere Geschwindigkeiten/Einhaltequoten u. a. m.) sind wissenschaftlich zu erheben und auszuwerten.

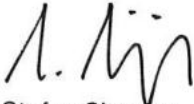
Nur so lassen sich belastbare Erkenntnisse für die Verkehrssicherheit gewinnen.

Ad Art. 26 Gesetzesentwurf

Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme sollen gemäss Art. 26 lit. c des Gesetzesentwurfs mit den Strategien des Bundes im Verkehrs- und Umweltbereich vereinbar sein. In der Ziff. 4.2. des Erläuterungsberichts wird das ganze Vorhaben zu den Strategien des Bundesrates ins Verhältnis gesetzt und erwähnt, dass den wachsenden Ansprüchen an Sicherheit angemessen Rechnung getragen werden muss. Gerade im Verkehrsbereich ist deshalb der Bezug zum nationalen Handlungsprogramm «Via sicura» zu prüfen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme im Interesse der Verkehrssicherheit.

Freundliche Grüsse



Stefan Siegrist
Direktor

Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen
Departements für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
3003 Bern

Datum	Telefon	Unser Zeichen	Betrifft
12.05.2021	052 723 05 56	Walter Wobmann	Stellungnahme FMS

Stellungnahme Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS – Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS setzt sich seit 1914 für das Wohl der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer ein und vertritt deren Interessen. Angeschlossen sind rund 160 Clubs und zwei Kantonalverbände, aber auch Einzelmitglieder. Als Landesverband unterstützen wir ebenfalls die Anliegen des Motorsports sowie des Motorrads im Allgemeinen. Die FMS arbeitet in verschiedenen nationalen Gremien aktiv mit und ist Mitglied der Swiss Olympic, der FIM Europe sowie der Weltorganisation FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme).

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Die FMS 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.

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld
Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

Für die FMS ist unbestritten, dass die Verkehrsinfrastruktur und insbesondere die Strasse an ihre Grenzen stösst und es zunehmend zu Verkehrsüberlastungen kommt. Allerdings sind die Probleme hausgemacht. Die dringend notwendigen 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.

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

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.

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. Da 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!

Wenn man sich dann noch die jährliche Nettozuwanderung bzw. das Bevölkerungswachstum von 50'000 bis 80'000 Personen vor Augen führt, wird das Konzept der Verkehrslenkung vollends ad absurdum geführt.

Verfassungswidriger Rückschritt zurück ins Mittelalter und zu Strassen- und Brückenzöllen durch die Hintertür

Mit dem nun vorliegenden Bundesgesetz beabsichtigt der Bundesrat die Schaffung der rechtlichen Grundlagen die Kantone und Gemeinden zu ermächtigen, Strassenbenutzungsgebühren jeglicher Art einzuführen. 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

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

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 bedurfte.

Des Weiteren sieht die aktuelle Vorlage 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 ist.

Aus Sicht der FMS 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 Pilotprojekten, sondern um die faktische Einführung. Aus diesem Grund wäre die Anpassung der Verfassung und eine damit verbundene Genehmigung durch das doppelte Mehr notwendig.

Etikettenschwindel

Zwar wäre die FMS 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 FMS die Einführung von Road-Pricing, also die einseitige Mehrbelastung des ohnehin schon übermässig geschröpften 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 kommen somit dem ganzen Land zugute.

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

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 würde, 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 Gesetzentwurf 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. 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. 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.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Sportliche Grüsse

FMS Sekretariat

Nationalrat Walter Wobmann
Zentralpräsident FMS

Andrea Läderach
Generalsekretärin FMS

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Bundesrat
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
vernehmlassungen@astr.admin.ch

Zürich, 17.05.2021

Stellungsname im Vernehmlassungsverfahren zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Fussverkehr Schweiz bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bringt sich im Folgenden gerne dazu ein. **Wir begrüssen die Vorlage.** In den letzten Jahrzehnten konnte der Verkehr in der Schweiz nicht reduziert werden, vielmehr er nimmt. Der Anteil der verschiedenen Verkehrsträger bleibt konstant. Um die Klimaziele zu erreichen müsste der Verkehr reduziert werden, und in die effizientesten Verkehrsträger verlagert werden, sprich zum Fuss- und Veloverkehr und dem ÖV. Jedoch nutzt die Schweiz zurzeit keine Massnahmen, um diese beiden Ziele zu erreichen. Mobility-Pricing – richtig ausgestaltet – kann **ein wichtiges Mittel sein, um die nötige nachhaltige und menschengerechte Verkehrswende in Gang zu bringen.**

Zum jetzigen Zeitpunkt der Diskussion werden viele – teilweise diametral unterschiedliche – Erwartungen mit Mobility-Pricing verknüpft. Für die konkrete Ausgestaltung eines grundlegenden neuen Preissystems im Verkehr fehlen allerdings die verwertbaren Erfahrungswerte. Jegliche Annahmen bezüglich Chancen, Risiken und Auswirkungen basieren ausschliesslich auf theoretischen Tests oder stammen aus Ländern und Städten, die mit der Schweiz nicht direkt vergleichbar sind. **Die Ermöglichung von lokal und zeitlich begrenzten realen Feldversuchen ist darum ein richtiger Schritt.** Wir begrüssen diesen Vorschlag des Bundesrats. Die Feldversuche sind eine Voraussetzung, um basierend auf den Erkenntnissen, die sie liefern werden, grundsätzlich zu diesen Instrumenten und allenfalls zu einem allfälligen Systemwechsel bei den Verkehrsabgaben Stellung zu nehmen. Erkenntnisse aus Feldversuchen sind zudem zu diesem Zeitpunkt wichtig, damit sich die Bevölkerung eine Meinung zu Mobility-Pricing bilden kann und insgesamt die Akzeptanz eines Systemwechsels steigt.

Voraussetzung für eine spätere, dauerhafte und schweizweite Einführung von Mobility-Pricing ist aus unserer Sicht **ein transparenter, umfassender Versuch und Evaluation aller möglichen Effekte aller Verkehrsträger.** Insofern können von der Verkehrsnachfrage oder dem Ressourcenverbrauch (Energie, Fläche) und des Sicherheitsrisikos (Grösse und Schwere von Autos) abhängige Gebühren mittelfristig nicht nur Instrumente sein, um punktuelle Überlastungen von Strassen und Schienen abzuwenden, sondern auch um **das Verkehrssystem umwelt- und menschenfreundlicher 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 zum Kauf möglichst umweltfreundlicher Personenwagen. Generell halten wir es für dringend so rasch als möglich Anreize und Leitplanken für einen klima- und menschenfreundlicheren Verkehr zu setzen.

Langfristig muss **ein neues kosten-nutzentransparentes Preismodell in Bezug auf die Gesellschaft, Umwelt und die Privatwirtschaft** für den Verkehr das Ziel verfolgen, **den Verkehr nachhaltiger und auf gesellschaftlichen Fortschritt und nicht privaten Gewinn ausgerichtet** 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, der bestehende restliche motorisierte Individualverkehr (MIV) soll soweit als möglich auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden. **Die jetzt schon häufigsten Verkehrsträger sollen in Bezug auf Platz, Regulative und Finanzen angemessen berücksichtigt werden.** Wir befürworten die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips. Es soll mehr bezahlen, wer mehr verbraucht, und damit mehr

Ressourcen und Platz beansprucht sowie ausserordentlich hohe externe Kosten für die Gesellschaft verursacht. **Mobility-Pricing würde erstmals die Chance bieten, die externen Kosten des Verkehrs zu internalisieren und der externe Nutzen des Fuss- und Veloverkehrs offenzulegen und in einer nachhaltigen, menschengerechten Verkehrspolitik anzuerkennen.** Wichtig ist, dass der ÖV seine Qualität als umweltfreundlicher Service Public gerade für grössere Reichweiten 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 näher kommt, ist es am jetzigen Zeitpunkt unerlässlich, fundierte Erkenntnisse mittels Feldversuchen zu gewinnen. **Es ist darum richtig, ein möglichst breites Spektrum an diversen Testanlagen zu ermöglichen und sie auch mit laufenden kantonalen und lokalen Diskussionen um eine Verkehrswende zu verbinden.**

In zwei Punkten sind wir mit dem Vorschlag nicht einverstanden, respektive sehen Bedarf für Präzisierungen: Erstens 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.

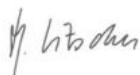
Zweitens erachten wir es als sehr wichtig, dass auch Lieferwagen unter 3,5 Tonnen in Mobility-Pricing einbezogen sind. Sie wären sonst das einzige Verkehrsmittel, dass keinem Steuerungsmechanismus unterliegt, da es weder von Abgaben in Zusammenhang mit Mobility-Pricing noch von der LSWA betroffen wäre. **Beim Geschäfts- und Güterverkehr wäre es wichtig, Anreize für eine stärkere Bündelung und Effizienz zu setzen. Gerade für die Auslieferung von Kleinwaren, z.B. für die Paketzustellung oder für die Heimlieferung von Einkäufen liegt ein grosses Potential für die Verlagerung auf Cargo Bikes. Genau dieser wachsende Verkehr bringt auch neue Emissionen und erhöhten Platzbedarf und damit zusätzliche Herausforderung und Steuerungsbedarf u.a. in Bezug auf Organisation, Priorisierung und Sicherstellung vor allem des städtischen Raums für den Fussverkehr.**

Und, es sollen auch Transportunternehmen Anreize haben, Stosszeiten zu vermeiden und sich alternativ zu organisieren. In diesem Zusammenhang sehen wir eine Differenz zwischen Art. 3, der vom „motorisierten Individualverkehr“, und Art. 7, der von „Motorfahrzeugen bis 3,5 Tonnen“ spricht. Lieferwagen im Güter- und Arbeitseinsatz sind teilweise unter 3,5 Tonnen, zählen aber streng genommen nicht zum MIV. Wir fordern deshalb eine entsprechende Präzisierung des Art. 3.

Wir bedanken uns die Berücksichtigung unserer Anliegen. Falls Fragen bestehen sollten, können Sie uns gerne kontaktieren.

Mit freundlichen Grüssen
Fussverkehr Schweiz

Monika Litscher



Geschäftsleiterin

CI Motards Suisse

Le lobby des motards

Madame la Conseillère fédérale

Simonetta Sommaruga

DETEC

Palais fédéral Nord

3003 Berne

Par voie électronique : vernehmlassungen@astra.admin.ch

Zurich, le 17 mai 2021

Consultation : loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité

Madame la Conseillère fédérale,

Par courrier du 3 février 2021, vous avez invité notre association, CI Motards Suisse, à se prononcer sur le projet de loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité. Nous vous remercions d'avoir sollicité notre association et avons l'avantage de vous faire part par la présente de notre position sur le projet en consultation.

1. Synthèse

CI Motards Suisse se prononce résolument contre le projet en consultation, dans son intégralité, et invite le Conseil fédéral à y renoncer. En 2015, à l'occasion de la précédente procédure de consultation ouverte par le Conseil fédéral sur un concept de tarification de la mobilité, CI Motards Suisse avait déjà fait part de son opposition ferme à tout projet de ce type. Les observations contenues dans notre précédente prise de position gardent à ce titre toute leur pertinence.

En tant qu'association de défense des intérêts des motards, nous aborderons le projet principalement sous l'angle des transports individuels motorisés, tout en soulignant que nombre de considérations, liées notamment à l'impact social de la tarification de la mobilité et à l'atteinte grave au respect de la sphère privée qu'elle implique, concernent le principe même de la tarification de la mobilité telle qu'envisagée par le Conseil fédéral et sont donc également valables pour un dispositif applicable aux transports collectifs.

Notre opposition au présent projet repose sur les éléments principaux suivants :

- **En droit** : le projet, en cela qu'il implique une participation obligatoire des usagers de la route ou des transports collectifs, est contraire à la Constitution fédérale. Prétendre que sa nature « à l'essai » (pendant quatre ans... !) permet de respecter la Constitution ne repose sur aucun argument juridique valable et relève d'une tentative intellectuellement malhonnête, institutionnellement et démocratiquement inacceptable, de contourner la Constitution et les droits fondamentaux qui y sont inscrits.

- **Atteinte à la sphère privée** : les outils de la tarification de la mobilité supposent une surveillance et un suivi par l'Etat de l'individu dans ses comportements quotidiens, consacrant une intrusion massive de l'Etat dans la sphère privée.
- **Conception liberticide et rôle illégitime de l'Etat** : la tarification de la mobilité telle qu'envisagée ici consacre le rôle de l'Etat comme « manager » de la mobilité individuelle, à même d'influencer (voir de décider) les comportements de mobilité des individus. Cette conception du rôle de l'Etat est choquante. Dans une société démocratique et libérale, l'individu doit demeurer maître de ses choix, y compris en termes de mobilité, et il n'appartient pas à l'Etat de se substituer à son libre arbitre.
- **Conséquences sociales** : la tarification de la mobilité telle qu'envisagée ici ne consisterait ni plus ni moins qu'en un renchérissement artificiel des déplacements et en une taxe sur la pendularité qui ne dirait pas son nom. Les travailleurs et les ménages les moins fortunés en feront directement les frais.
- **Une conception « one size fits all » qui ne tient pas compte de la diversité des modes de transport** : s'agissant des modes de transport individuels, le projet du Conseil fédéral ne fait aucune distinction entre types de véhicules, notamment entre quatre et deux-roues motorisés. Or, si l'objectif est de lutter contre la congestion des axes routiers, l'usage de deux-roues (motorisés ou non) est clairement avantageux, également sous l'angle environnemental (émissions polluantes et immissions de poussières fines nettement moindres). Cela est reconnu par exemple dans de nombreux dispositifs de péage urbain à l'étranger (Scandinavie notamment), qui prévoient l'exemption des véhicules deux-roues (motos, scooters, cyclomoteurs et vélos à assistance électrique avec plaque d'immatriculation).

CI Motards Suisse se prononce donc :

- **Pour l'abandon de tout projet de tarification de la mobilité visant à influencer les comportements et choix de déplacements ;**
- **Subsidiairement : pour l'exemption des véhicules deux-roues de tout dispositif éventuel futur de tarification de la mobilité.**

La tarification de la mobilité comporte d'autres éléments négatifs, notamment économiques (hausse du coût du travail, renchérissement des prestations de transport de biens et des services impliquant un déplacement, baisses des échanges, etc.) ou en termes de mobilité et d'aménagement du territoire (par exemple : report des charges de trafic sur des axes adjacents dans le cas d'un péage urbain de type cordon). De par son rôle premier, la défense des intérêts des motards, CI Motards Suisse n'abordera pas ces enjeux ici car cela dépasserait son rôle. Il s'agit néanmoins d'éléments qui doivent être mis dans la balance au moment d'une appréciation globale de la tarification de la mobilité.

De même, le projet du Conseil fédéral ne concernant ici que la tarification de la mobilité à but d'orientation des comportements, il ne sera pas traité ici d'une tarification de la mobilité à but fiscal.

Notre prise de position est développée plus en détail ci-dessous.

2. En droit

La Constitution fédérale pose clairement le principe que l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe, l'Assemblée fédérale pouvant autoriser des exceptions. Ces exceptions, par exemple pour des redevances d'ouvrage, doivent rester de l'ordre de l'exception et répondent à des caractéristiques bien précises. Le cadre légal ne permet aujourd'hui pas d'introduire une taxe sur un périmètre plus étendu.

Le Conseil fédéral estime pouvoir contourner cette garantie constitutionnelle en prévoyant des dispositifs de tarification de la mobilité « à l'essai ». Cette position, défendue dans plusieurs rapports publiés ces dernières années¹, est à rejeter à plusieurs titres. Premièrement, la position du Conseil fédéral repose sur une analyse très liminaire et purement interne à ses propres services. Ensuite, cette position fait clairement fi du principe légal de proportionnalité. Le projet du Conseil fédéral ouvre la porte à des dispositifs de tarification de la mobilité :

1. À la participation obligatoire et non pas sur base volontaire ;
2. D'une durée de plusieurs années ;
3. Sans compensation financière et donc sans neutralité fiscale aucune.

Ensuite, l'argument de nécessité de l'essai, invoqué par le Conseil fédéral, n'est pas recevable. La tarification de la mobilité sous toutes ses formes fait l'objet d'une littérature abondante et les cas pratiques existant à l'étranger ont tous entraîné les mêmes conséquences. Contrairement à ce que le Conseil fédéral avance, la Suisse ne présente pas un « cas particulier » en la matière. Les effets à attendre d'un dispositif mis en place en Suisse sont donc largement prévisibles et un essai n'a aucune raison d'être à ce titre. Nous relevons aussi plusieurs éléments importants :

- Les projets « à l'essai » conçus à l'étranger se font **sur base volontaire** et non pas obligatoire (système OReGO aux USA, par exemple) ;
- Ces projets impliquent tous une contrepartie liée au besoin de **neutralité fiscale**, notamment via le non-assujettissement à l'impôt sur les carburants.

La mise en place d'un système d'une durée de quatre ans et à la participation obligatoire aurait des conséquences massives et définitives pour la population concernée, en termes à la fois financiers et sociaux. Il ne serait donc en rien indolore et ses conséquences ne seront pas réversibles.

Un « essai » de plusieurs années relève en tout sauf en nom d'une mesure définitive et il s'agit là sans doute de l'objectif réel (bien qu'inavoué) du Conseil fédéral : permettre la mise en place de la tarification de la mobilité sur la durée, en s'épargnant une votation fédérale sur une modification de la Constitution. Nous ne pouvons que regretter une certaine malhonnêteté intellectuelle à ce sujet.

De plus, de par l'absence de contrepartie financière liée à l'assujettissement à une redevance, le projet ne fait qu'aboutir à une hausse de la taxation individuelle, ignorant ainsi le besoin de neutralité fiscale de la tarification de la mobilité pourtant mentionné dans tous les rapports fédéraux publiés à ce sujet ces dernières années.

En synthèse, un dispositif de tarification de la mobilité, prévoyant une participation obligatoire et de longue durée, peut être considéré comme quasi-définitif. De plus, le principe de neutralité fiscale n'est pas considéré. Enfin, les conséquences d'un tel dispositif ne sont nullement proportionnelles à un quelconque état de nécessité. CI Motards Suisse conclue donc sans réserve au caractère contraire à la Constitution du présent projet.

3. Atteinte à la sphère privée, conception liberticide et rôle illégitime de l'Etat

La tarification de la mobilité telle qu'envisagée ici consacre le rôle de l'Etat comme « manager » de la mobilité individuelle, à même d'influencer (voire de décider) les comportements de mobilité des individus à travers une tarification variable des

¹ Conseil fédéral (2007) : *Rapport du Conseil fédéral sur la possibilité d'introduire un péage routier en Suisse, donnant suite au postulat 04.3619 déposé le 16.11.2004 par la CTT – Conseil national* ; OFROU (2017) : *Tarification de la mobilité - Rapport relatif à l'évaluation de la possibilité de réaliser des projets pilotes*

déplacements suivant l'heure et le lieu. En synthèse, l'Etat serait à même de décider où et quand l'on se déplace.

Cette conception du rôle de l'Etat est profondément choquante. Dans une société démocratique et libérale, l'individu doit demeurer maître de ses choix, y compris en termes de mobilité, et il n'appartient pas à l'Etat de se substituer à son libre arbitre. Si un usager de la route ou des transports publics souhaite se déplacer à certaines heures ou à certains endroits, il fera son choix en connaissance de cause.

Ensuite, les outils de la tarification de la mobilité supposent une surveillance et un suivi par l'Etat de l'individu dans ses comportements quotidiens (dispositifs GPS, traçage numérique, etc.), ce qui consacre une intrusion importante de l'Etat dans la sphère privée. Le dispositif ne comporte aucune possibilité « d'opt-out », contrairement par exemple au traçage et à l'utilisation des données individuelles par les opérateurs de téléphonie mobile (sans compter que les outils de ce type (téléphonie mobile, GPS, etc.) peuvent être mis hors service et que les utilisateurs ne sont nullement obligés légalement d'y avoir recours au demeurant...).

La différence entre une redevance affectant les déplacements (avec prix variable et individualisation du suivi) d'une part, une redevance forfaitaire (vignette autoroutière) ou la tarification de la mobilité sur base d'impôt sur un bien de consommation (fiscalité sur les carburants) d'autre part, est ainsi importante du point de vue du respect de la sphère privée. Le Conseil fédéral estime que des garde-fous légaux en matière de protection des données pourraient être mis en place (anonymisation des données, etc.). Nous doutons fortement de la portée réelle de cette déclaration d'intention, tant la traçabilité des données individuelles revêtira un caractère de nécessité, ne serait-ce que pour de simples raisons de facturation et de suivi légal des transactions financières qu'implique la tarification de la mobilité.

Nonobstant les possibilités de ce faire, le constat de base demeure identique : l'Etat s'arrogerait le droit d'orienter les choix de déplacements des individus, de suivre ces derniers dans leurs comportements individuels de mobilité sans que ces derniers ne puissent s'y soustraire.

CI Motards Suisse s'élève contre cette vision du rôle et des droits de l'Etat, qui ne correspond pas aux fondements d'une société libérale.

4. Conséquences sociales

La tarification de la mobilité telle qu'envisagée prévoit :

- Un renchérissement artificiel et politiquement motivé des déplacements ;
- Une forme de « taxe sur la pendularité », les déplacements aux heures de pointe étant appelés à être pénalisés.

Les ménages les moins fortunés seraient les plus désavantagés par un tel système, de même que les emplois ne pouvant s'exercer ailleurs que sur le lieu de travail et aux horaires de bureau. Ceci est d'ailleurs confirmé dans le rapport final issu de l'étude théorique *Mobility Pricing – Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug*², on ne peut plus clair à ce sujet.

Relevons que, pour déployer les effets recherchés par le Conseil fédéral en termes de baisse des déplacements, notamment aux heures de pointe, le « prix du déplacement » à certaines heures ou en certains lieux devrait être massivement plus élevé tant pour la mobilité individuelle que pour les transports collectifs. Ceci est confirmé dans le rapport final mentionné ci-dessus, ainsi que dans nombre de cas pratiques en vigueur (péage urbain de Londres notamment).

² INFRAS AG, TransSol GmbH, TransOptima GmbH, Ecoplan AG (2019) : *Mobility Pricing – Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug*

Or, les déplacements aux heures de pointe sont, dans leur immense majorité, liés à l'activité professionnelle et dès lors contraints. Imaginer qu'une grande partie des travailleurs concernés peut s'adapter en décalant leurs heures de travail ou en effectuant du travail à domicile relève au mieux d'une grande ignorance des réalités du monde du travail, au pire d'un « ethnocentrisme » focalisé sur certains emplois dans le secteur tertiaire ou le secteur public.

Enfin, CI Motards Suisse craint les dérives ultérieures qui pourraient découler de la mise en place d'une tarification de la mobilité à but d'orientation des choix de déplacement. Si aujourd'hui l'on se « contente » de viser une baisse des déplacements aux heures de pointe notamment, rien n'empêche qu'à l'avenir, la tarification de la mobilité vise d'autres objectifs et serve à restreindre encore plus la mobilité au nom de choix politiques. Une fois que l'infrastructure nécessaire serait en place, il serait en effet très facile de la mettre à profit pour nombre d'autres buts.

Pour CI Motards Suisse, les conséquences sociales importantes de la tarification de la mobilité telle qu'envisagée par le Conseil fédéral, et les dérives importantes qu'un dispositif de ce type pourrait entraîner à l'avenir, sont une raison centrale de s'opposer au projet en consultation.

5. Une conception aux effets pervers potentiellement importants

Le projet en consultation n'est qu'une loi cadre et l'élaboration concrète des dispositifs de tarification de la mobilité reviendrait aux collectivités concernées (cantons, communes). A ce stade, on peut néanmoins relever un certain nombre de défauts de conception dans la logique du projet du Conseil fédéral.

« **One size fits all** » : s'agissant de la mobilité individuelle, le projet ne fait aucune distinction entre modes de transport, ceci alors que l'impact en termes d'utilisation de la voirie et donc de congestion des axes routiers diffère grandement d'un mode à l'autre. Un véhicule deux-roues (moto, scooter, cyclomoteur, vélo, etc.) occupe une place nettement moindre qu'un véhicule quatre-roues. Ces véhicules participent bien plus à la lutte contre la congestion des axes routiers qu'à la survenance du problème. On relèvera que de nombreux systèmes de péages urbains actuels, notamment en Scandinavie, prévoient justement une exemption des véhicules deux-roues. Du point de vue environnemental également, ces véhicules sont à la base d'émissions polluantes et d'immissions de poussières fines nettement moindres.

A titre illustratif, on mentionnera que le Parlement européen a adopté une résolution reconnaissant l'utilité en zones urbaines des véhicules deux-roues motorisés et électriques³ :

« 31. Le Parlement européen souligne que les deux-roues à moteur (motos, scooters et cyclomoteurs) et, de plus en plus, les deux- et trois-roues électriques jouent un rôle significatif dans la mobilité durable, surtout dans les zones urbaines où ils contribuent à lutter contre les encombrements et les problèmes de stationnement tout en offrant une solution à la petite logistique; insiste par conséquent sur le fait que la conception spécifique et les avantages liés de ces véhicules devraient être suffisamment pris en considération et repris dans la législation et les orientations européennes en matière de transports »

Multiplication « anarchique » de dispositifs différents : le projet du Conseil fédéral ouvre la possibilité à toutes les collectivités publiques du pays de mettre en place des systèmes de tarification de la mobilité, qui plus est différents les uns des autres. Ainsi, toutes les villes d'une certaine taille pourraient potentiellement être intéressées par une telle possibilité. Or,

³ Résolution du Parlement européen du 9 septembre 2015 sur la mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable (2015/2005(INI))

dans un pays de taille réduite comme la Suisse, ceci n'aura pour effet que de multiplier les systèmes parallèles et différents, rendant les déplacements d'autant plus difficiles et la situation légale d'une ville à l'autre illisible.

D'autres effets pervers possibles, dans le domaine des transports collectifs notamment (fin des communautés tarifaires, suppression des abonnements pendulaires forfaitaires, etc.), ne seront pas traités ici car ne concernant pas directement les utilisateurs de véhicules deux-roues motorisés.

Pour CI Motards Suisse, les deux éléments ci-dessus ne sont que deux raisons de plus de s'opposer au projet en consultation.

6. Des alternatives sont possibles... et souhaitables !

CI Motards Suisse partage le constat du Conseil fédéral sur l'importance de la lutte contre l'engorgement des réseaux de transport. Il importe cependant de considérer des mesures pour ce faire qui ne soient pas porteuses des effets négatifs énumérés dans la présente prise de position. En particulier, CI Motards Suisse insiste sur la nécessité de garantir le respect de la sphère privée des usagers et de renoncer à toute mesure visant à orienter leurs choix via la tarification différenciée des déplacements.

CI Motards Suisse invite le Conseil fédéral à miser notamment sur les alternatives suivantes :

- Promotion de l'usage de véhicules deux-roues (motorisés ou non) à la place de véhicules quatre-roues ;
- Renforcement de l'offre en transports collectifs ;
- Encouragement concret du recours au télétravail et à la flexibilisation des horaires de travail pour les emplois le permettant.

En définitive, CI Motards Suisse n'est pas opposée à des politiques publiques visant une amélioration des conditions de circulation et une baisse de la congestion des infrastructures de transport, bien au contraire. CI Motards Suisse souhaite simplement que, au nom de ces objectifs, l'on ne mette pas en place des mesures de contrôle social qui peuvent rappeler, si l'on force un peu le trait, l'omniscience et l'omnipotence de la figure de « Big Brother » dans le roman *1984* de George Orwell...

Tout en vous renouvelant nos remerciements pour l'opportunité qui nous est donnée de nous prononcer à l'occasion de cette procédure de consultation, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de nos salutations distinguées.

CI Motards Suisse

Bernard Niquille
Président

La Communauté d'Intérêt des Motards Suisse (CI Motards Suisse) s'est constituée en 2002. Politiquement et économiquement indépendants, nous représentons les intérêts des conducteurs et conductrices de véhicules deux-roues motorisés auprès des autorités politiques. CI Motards Suisse compte quelque 4'000 membres, dont des élus aux Chambres fédérales.

CI Motards Suisse est membre depuis 2003 de la Federation of European Motorcyclists Associations (FEMA - www.fema-online.eu), qui défend les intérêts des conducteurs de motos au niveau européen.

Informations complètes : www.ci-motards.ch

LITRA | Spitalgasse 32 | 3011 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

E-Mail: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 12. Mai 2021

Stellungnahme der LITRA zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur oben erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu dürfen. Gemeinsam mit ihren über 200 Mitgliedern steht die LITRA ein für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für ein leistungsfähiges und integriertes Schweizer Verkehrssystem und für eine innovative Verkehrswirtschaft.

Grundsätzliche Einschätzung

Aus Sicht der LITRA muss es in der Verkehrspolitik in nächster Zeit prioritär darum gehen, dass sich die Nachfrage im öffentlichen Verkehr nach der Corona-Pandemie möglichst rasch stabilisiert und der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr in den nächsten Jahren kontinuierlich gesteigert wird. Das vorliegende, zeitlich befristete Bundesgesetz verfolgt mit dem Brechen der Verkehrsspitzen zwar ebenfalls ein berechtigtes Ziel, zu welchem neben preislichen Signalen aber ein ganzes Bündel von Massnahmen beitragen kann (z.B. Homeoffice, Unterrichtszeiten, gleitende Arbeitszeiten). Demgemäss steht die LITRA diesem Bundesgesetz und damit der Durchführung von befristeten, räumlich begrenzten Pilotprojekten zu Mobility Pricing im Grundsatz offen gegenüber. Die LITRA sieht jedoch insbesondere bei den verkehrsträgerübergreifenden Pilotprojekten, unter Einbezug des öV, zahlreiche praktische Herausforderungen bei der Umsetzung, durch die die bestehenden Erfolgsfaktoren des öV langfristig in Mitleidenschaft gezogen werden könnten. Dies gilt es gerade in der aktuellen Lage zwingend zu verhindern. Aus Sicht der LITRA sollten sich die Pilotprojekte zu Mobility Pricing mit dem öV deshalb auf solche mit freiwilliger Teilnahme ohne Abgabepflicht beschränken. Darüber hinaus muss in allen Pilotprojekten dezidiert das Ziel verfolgt werden, dass durch Mobility Pricing der öV gestärkt wird.

Pilotprojekte Mobility Pricing: Ja zu praktischen Erkenntnissen mit klaren Zielen zugunsten des öV

Die Einführung von strecken- und zeitabhängigen Tarifstrukturen in der Mobilität kann wie im Ausland beobachtet dazu beitragen, die Nutzung der bestehenden Infrastrukturen zu verbessern und das Mobilitätssystem als Ganzes effizienter zu gestalten. Die Durchführung von Pilotprojekten würde es in der Schweiz erstmals erlauben, Erkenntnisse zur Wirkung von Preisen und praktische Aussagen zur Steuerung der Mobilitätsnachfrage über Preissignale zu gewinnen. Mit Mobility Pricing könnte also beispielsweise ein Instrument getestet werden, dank dem mit gezielten Tarifmassnahmen der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöht wird. Dieses für die LITRA zentrale verkehrspolitische Ziel sollte bei den verkehrsträgerübergreifenden Pilotprojekten denn auch zwingend als Vorgabe an die Trägerschaften aufgenommen werden. Zu beachten gilt es dabei, dass dieses Ziel nicht primär auf die Verkehrsspitzen

fokussiert, sondern dass über den ganzen Tag eine höhere Auslastung im öV angestrebt wird. Entsprechend sollten neben Abgaben besonders finanzielle Anreize wie Rabatte in den Pilotprojekten vorgesehen werden. Dank den SBB-Sparbillets konnte beispielsweise eine spürbare Verschiebung der Auslastung in schwächer frequentierte Züge beobachtet werden. Zur Glättung der Verkehrsspitzen trägt neben den finanziellen Aspekten ausserdem ein ganzes Bündel weiterer Massnahmen bei, welches in den Pilotprojekten ebenfalls berücksichtigt werden müsste (z.B. Homeoffice, Unterrichtszeiten, gleitenden Arbeitszeiten).

Road Pricing: ein mögliches Modell für die zukünftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur

Grundsätzlich sieht die LITRA im Mobility Pricing einen möglichen Lösungsansatz zur zukünftigen Finanzierung der Strasseninfrastruktur (Road Pricing). Mit der zunehmenden Elektrifizierung des Strassenverkehrs werden die Erträge aus der Mineralölsteuer nach und nach abnehmen. Eine neue, nachhaltige und möglichst verursachergerechte Grundlage für die Finanzierung der Strassenausgaben, welche alle Antriebstechnologien miteinbezieht, wird deshalb in Zukunft (wohl) unumgänglich sein. Vor diesem Hintergrund unterstützt es die LITRA, in ausgewählten Pilotregionen die Rahmenbedingungen und Ausgestaltung eines Road Pricing-Systems zeitlich befristet zu testen und die konkreten Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Beteiligten zu messen. Die möglichen Grundlagen für ein nationales Road Pricing-System könnten somit umrissen und deren Akzeptanz in der Bevölkerung während einer befristeten Periode genauer überprüft werden.

Erfolgsfaktoren des öV sichern: nur freiwillige Pilotprojekte ohne Abgabepflicht beim öV

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs erfolgt bekanntlich einerseits über die Abgeltungen der Besteller - also durch Bund, Kantone und Gemeinden - und andererseits über die Kundenerträge, welche im Durchschnitt rund die Hälfte der öV-Aufwände decken. Rund zwei Drittel der Kundenerträge im öV von insgesamt rund CHF 5'700 Millionen stammt seinerseits aus nationalen und regionalen Abonnements. Diese bilden das Rückgrat der öV-Kundenfinanzierung. Die verschiedenen Formen von öV-Abonnements machen das öV-System einfach, zugänglich und preislich attraktiv und tragen massgeblich dazu bei, dass sich Personen für die regelmässige Nutzung des öV entscheiden. So ist das GA beispielsweise auch ein Statussymbol, mit dem die Vielfahrer im öffentlichen Verkehr gewollt honoriert werden. Entsprechend zentral und herausfordernd wird es aus Sicht der LITRA in den Pilotprojekten sein, alternative oder komplementäre Lösungen zu den Abonnements zu entwickeln und für diese Hypothesen bezüglich Kundenakzeptanz und Wirkung empirisch zu testen. Und dies unter der Prämisse, dass das System gleich einfach und der Beitrag zur öV-Kundenfinanzierung vergleichbar bleibt wie mit den Abonnements.

Ein zweiter wichtiger Erfolgsfaktor des öV-Tarifsystems in der Schweiz ist der Grundsatz "eine Reise - ein Ticket". Gemäss diesem können öV-Kundinnen und -Kunden über jeden offiziellen Verkaufskanal ein einziges Ticket kaufen, mit dem sie in allen 250 Transportunternehmen auf unterschiedlichen Verkehrsmitteln wie Bahn, Bus, Schiff und Seilbahnen mitfahren können. Wie diese landesweit geltenden, einheitlichen Tarifbestimmungen im öV in zeitlich und räumlich befristeten Pilotprojekten gehandhabt werden sollen, wie die Kundinnen und Kunden informiert werden müssten und welche regionalen Wechselwirkungen daraus resultieren würden, stellen weitere, in allfälligen Pilotprojekten nicht zu unterschätzende Herausforderungen dar. Der enge Einbezug der Branchenorganisation Alliance SwissPass in die Trägerschaften sowie die vollständige Abgeltung der aus den Pilotprojekten entstehenden Aufwände für alle öV-Organisationen erachtet die LITRA als unerlässlich. Und damit gewährleistet werden kann, dass diese beiden Erfolgsfaktoren des öV durch die in den Pilotprojekten (gewünschten) kurzfristigen Verhaltensänderungen nicht nachhaltig beeinträchtigt werden, muss die Teilnahme an allfälligen Pilotprojekten für den öV zwingend freiwillig und ohne Abgabepflicht durchgeführt werden.

Multimodale Mobilität: Zukünftige Entwicklungen berücksichtigen

Die LITRA ist überzeugt, dass die multimodale Mobilität in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen wird. Der Entscheid zur Wahl eines Verkehrsträgers wird in vielen Fällen schon heute utilitaristisch gefällt: das für ein bestimmtes Ziel praktischste und preislich passendste Verkehrsmittel wird gewählt. Mit einer steigenden Anzahl an Verkehrsmitteln und der zunehmenden Digitalisierung der Mobilitätsangebote dürfte sich dieser Trend weiter verstärken. Wie heute im öV in der ganzen Schweiz bereits eine Reise mit einem Ticket gebucht werden kann, würde sich dieses Prinzip in Pilotprojekten zu Mobility Pricing idealerweise über alle Verkehrsträger hinweg anbieten. Dank einem intelligenten, dynamischen Preissystem könnten zudem Anreize geschaffen und getestet werden, um ein bestimmtes Mobilitätsverhalten zu fördern. Der Ausrichtung auf die multimodale Mobilität trägt der Gesetzesentwurf aus Sicht der LITRA in der aktuellen Fassung ebenfalls zu wenig Rechnung.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen. Der Geschäftsführer steht Ihnen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident



Michael Bützer
Geschäftsführer

Frau
Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Energie
Verkehr und Kommunikation UVEK
3003 Bern

17. Mai 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrter Frau Bundesrätin

motosuisse vertritt die Interessen der schweizerischen Motorrad- und Rollerimporteure. Unsere Mitglieder sind an einem möglichst freien Individualverkehr interessiert. Dieser soll durch das zur Debatte stehende Bundesgesetz beschränkt werden. motosuisse und ihre Mitglieder wenden sich in aller Deutlichkeit **gegen** dieses Gesetz. Mit anderen Worten: **Wir lehnen es kategorisch ab.**

motosuisse ist Mitglied des Verbandes des Strassenverkehrs, strasseschweiz FRS. Dieser Verband hat in der vorliegenden Sache ein Positionspapier erarbeitet, das er heute einreichen wird, wenn es nicht schon eingereicht worden ist. Mit diesem Positionspapier ist motosuisse einverstanden. Wir unterstützen die darin vorgebrachten Positionen uneingeschränkt und erklären das Positionspapier zum integrierenden Bestandteil dieser Eingabe.

Abschliessend bedanken wir uns dafür, dass wir eingeladen worden sind, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Freundliche Grüsse

motosuisse



Dr. Andreas Gubler
Geschäftsführer

Nationaler Verband für die
Interessen der Velofahrenden
Birkenweg 61 | CH-3013 Bern

Tel 031 318 54 11
info@pro-velo.ch | www.pro-velo.ch

Bundesamt für Strassen
3003 Bern

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 23. Mai 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung zu nehmen. Wir begrüssen die Vorlage. Seit Jahrzehnten nimmt der Verkehr in der Schweiz laufend zu. Der Anteil der verschiedenen Verkehrsträger bleibt aber konstant. Um die Klimaziele zu erreichen, müsste der Verkehr einerseits reduziert und andererseits auf die effizientesten Verkehrsträger, sprich zum Fuss- und Veloverkehr sowie dem öV, verlagert werden. Jedoch kennt die Schweiz zurzeit keine Massnahmen, um diese beiden Ziele zu erreichen. Mobility-Pricing – richtig ausgestaltet – kann ein wirksames Mittel sein, um die nötige Verkehrswende in Gang zu bringen.

Zum jetzigen Zeitpunkt der Diskussion werden viele – teilweise sich diametral widersprechende – Erwartungen mit Mobility-Pricing verknüpft. Für die konkrete Ausgestaltung eines grundlegenden neuen Preissystems im Verkehr fehlen allerdings die verwertbaren Erfahrungswerte. Jegliche Annahmen bezüglich Chancen, Risiken und Auswirkungen basieren ausschliesslich auf theoretischen Tests oder stammen aus Ländern und Städten, die mit der Schweiz nicht direkt vergleichbar sind. Die Ermöglichung von lokal und zeitlich begrenzten Feldversuchen ist darum nun der richtige Schritt. Wir begrüssen diesen Vorschlag des Bundesrates. Feldversuche sind eine Voraussetzung, um zu diesen Instrumenten bzw. zu einem allfälligen Systemwechsel bei den Verkehrsabgaben grundsätzlich Stellung nehmen zu können. Erkenntnisse aus Feldversuchen sind zudem zum jetzigen Zeitpunkt wichtig, damit sich die Bevölkerung eine Meinung zu Mobility-Pricing bilden kann und ihre Akzeptanz bezüglich eines Systemwechsels steigt.

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 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 zum Kauf möglichst umweltfreundlicher Personenwagen.

Langfristig muss ein neues Preismodell für den Verkehr zum Ziel haben, 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, um den Verkehr auf die umweltschonendsten und energieeffizientesten Verkehrsträger zu verlagern. Das heisst, der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll soweit als möglich auf den öV und den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden. Wir befürworten die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips. Grundsätzlich soll mehr bezahlen, wer mehr verbraucht, damit mehr Ressourcen und Platz beansprucht und somit 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 und mit dem Veloverkehr in idealer Weise kombinierbarer Service Public behält. Er soll auf Grund der Einführung von Mobility-Pricing nicht gesamthaft verteuert werden.

Wir sind überzeugt: Um langfristig ein Mobility-Pricing auszuarbeiten, welches dieser Vision näher kommt, 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 zwei Punkten jedoch sind wir mit dem Vorschlag nicht einverstanden, respektive sehen Bedarf für Präzisierungen:

Erstens können wir zwar 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.

Zweitens erachten wir es als sehr wichtig, dass auch Lieferwagen unter 3,5 Tonnen in Mobility-Pricing einbezogen sind. Sie wären sonst das einzige Verkehrsmittel, dass keinem Steuerungsmechanismus unterliegt, da es weder von Abgaben in Zusammenhang mit Mobility-Pricing noch von der LSVA betroffen wäre. Beim Geschäfts- und Güterverkehr wäre es aber wichtig, Anreize für eine stärkere Bündelung und Effizienz zu setzen. Gerade für die Auslieferung von Kleinwaren, z.B. für die Paketzustellung oder für die Heimlieferung von Einkäufen, liegt ein grosses Potential für die Verlagerung auf Cargo Bikes. Zudem sollen auch Transportunternehmen Anreize haben, Stosszeiten zu

vermeiden. In diesem Zusammenhang sehen wir aber eine Differenz zwischen Art. 3, der vom „motorisierten Individualverkehr“, und Art. 7, der von „Motorfahrzeugen bis 3,5 Tonnen“ spricht. Lieferwagen im Güter- und Arbeitseinsatz sind teilweise unter 3,5 Tonnen, zählen aber streng genommen nicht zum MIV. Wir fordern deshalb eine entsprechende Präzisierung des Art. 3.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Pro Velo Schweiz

Christoph Merkli
Leiter Infrastruktur & Politik

23.05.2021
11:48:00/cmm/C:\Users\U80741035\AppData\Local\Microsoft\Windows\INetCache\Content.Outlook\HBS6PU24\20210428_
Stn_mobility_pricing.docx

Eidgenössisches Departement für Umwelt
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronische Eingabe an: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Sarmenstorf, 15. Mai 2021

„Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing“

Antwort auf die Vernehmlassung

Rückfragen an: Bernhard Taeschler, Präsident SHVF, bernhard.taeschler@shvf, 079 667 52 55

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga, sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für die Einladung zur dieser Vernehmlassung und die Möglichkeit einer Stellungnahme.

Als Dachverband von 150 Clubs vertreten wir die Interessen von rund 25'000 Mitgliedern. Die Besitzerinnen und Besitzer von Veteranenfahrzeugen, die naturgemäss zum MIV (motorisierter Individualverkehr) gehören, sind üblicherweise an schönen Wochenenden in der wärmeren Jahreszeit auf Kantons- und Gemeindestrassen unterwegs. Durchschnittlich fahren Veteranenfahrzeuge jährlich 790 km, bezahlen aber in den meisten Kantonen volle Verkehrssteuern. Der Aufwand für den Betrieb und den Erhalt der mobilen Kulturgüter wird mit CHF 836 Millionen jährlich beziffert und gänzlich von den Eigentümern bezahlt.

Die SHVF lehnt das BG über Pilotprojekte zu Mobility Pricing in vorliegender Form ab.

Begründung:

- a) Wir befürchten, dass das angedachte Mobility Pricing ein Lippenbekenntnis ist und es sich um ein **reines Road Pricing** handelt. Die bisher angemeldeten Pilot-Projekte zielen nur auf den MIV.
- b) Wir befürchten, dass die zeitliche Befristung von Pilotprojekten auf 6 Monate nicht eingehalten werden kann und es deshalb zu „**Providurien**“ kommen wird.



Seite 2

- c) Wir bezweifeln, dass nur Pilotprojekte auf der **nationalen Verkehrsinfrastruktur** zugelassen würden. Die Begehrlichkeiten stammen aus lokalen oder regionalen Interessen.
- d) Wir bezweifeln, dass **alle Verkehrsträger** (Schiene, Strasse, Langsamverkehr) ihre vollen Kosten aufzeigen und ihren Beitrag an die Verkehrsinfrastruktur leisten.
- e) Wir befürchten eine **erneute Belastung des MIV**, die unsolidarisch und einseitig ausfällt.

Wir danken Ihnen zum Voraus bestens für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

SWISS HISTORIC VEHICLE FEDERATION – SHVF



Bernhard Taeschler, Präsident

Beilage: Unsere Studie „Veteranenfahrzeuge in der Schweiz“, 2020



Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Energie
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Elektronische Einreichung: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 17. Mai 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Positionspapier von strasseschweiz - Schweizerischer Strassenverband (FRS)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Zusammenfassung

strasseschweiz lehnt diese Vorlage kategorisch ab. Wir sind von den ideologisch orientierten Inhalten zur Bekämpfung der Mobilität, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, schockiert. Dieses Projekt weicht erheblich von den Entwicklungen ab, die seit mehr als 10 Jahren auf diesem Gebiet durchgeführt werden, und in Bezug auf den Zugang zu öffentlichen Strassen führt es zu einer Rückkehr ins Mittelalter, dies ohne Erklärung oder objektive Grundlage. Wenn dieser Gesetzesentwurf in der vorgeschlagenen Richtung weiterverfolgt wird, werden wir alle verfügbaren demokratischen und rechtlichen Mittel nutzen, um diesen zu bekämpfen.

strasseschweiz ist bereit, über Mobility Pricing für den Strassenverkehr im Rahmen der Entwicklung des Fonds für Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) zu diskutieren, sofern

- die demokratische Legitimation gewährleistet und respektiert wird;
- vom Bund bundesweit ein einheitliches und klares System etabliert wird;
- die Steuerneutralität gewährleistet ist und respektiert wird;
- alle Verkehrsträger in das Gebührensystem einbezogen werden;
- die Strasseneinnahmen verfassungsgemäss dem NAF zugunsten der Finanzierung der Strasseninfrastruktur zugewiesen werden;
- das Gebührensystem das Kausalitätsprinzip respektiert und den Kostendeckungsgrad berücksichtigt;
- der Datenschutz gewährleistet ist und sich die Verwendung der Daten auf steuerliche Zwecke beschränkt;
- ein ev. Pilotversuch auf das in Bezug auf Dauer und Umfang unbedingt erforderliche Mass beschränkt ist und die oben genannten Grundsätze beachtet;
- Alternativen in Betracht gezogen und untersucht werden (z.B. Besteuerung neuer Energieformen, um den Rückgang der Einnahmen aus Mineralölsteuer zu kompensieren).

Allgemeine Bemerkungen

Mit diesem Gesetzesentwurf möchte der Bundesrat die rechtlichen Grundlagen schaffen, die erforderlich sind, um die Kantone und Gemeinden generell zu ermächtigen, Strassenbenutzungsgebühren jeglicher Art, deren Höhe und für eine lange Dauer als Ausnahme vom verfassungsrechtlichen Grundsatz der gebührenfreien Benutzung öffentlicher Strassen einzuführen.

Die Verfassung garantiert, dass die Benutzung öffentlicher Strassen in der Schweiz gebührenfrei ist, aber die Bundesversammlung kann Ausnahmen von diesem allgemeinen Grundsatz genehmigen (Art. 82, Abs. 3 BV: «*Die Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen.*»). Derzeit gibt es nur eine Ausnahme, den Grossen-St. Bernhard-Tunnel, der von der Schweiz und Italien gemeinsam gebaut, betrieben und unterhalten wird.

Das Prinzip des gebührenfreien Zugangs zu öffentlichen Strassen ist eine politische Errungenschaft, die durch die Bundesverfassung garantiert wird. Sie wurde 1958, nach der Annahme des Gegenvorschlags zur Volksinitiative für die "Verbesserung des Strassennetzes"¹, explizit in die Bundesverfassung aufgenommen. Dieses Prinzip ist ein Grundelement unseres Bundesstaates. Tatsächlich wurde bereits in der Verfassung von 1848 (Art. 24)² das Prinzip der Abschaffung von Strassen- und Brückengebühren festgelegt. Diese Rechte wurden vom Bund schrittweise zurückgekauft, d.h. der Bund zahlte den Kantonen eine Entschädigung für ihre Abschaffung³. Mit der Verfassungsrevision von 1874 verschwand die Entschädigung für die Abschaffung der Strassenbenutzungsgebühren vollständig⁴. Den Kantonen Uri, Graubünden, Tessin und Wallis wurde für ihre internationalen Alpenstrassen nur ein Fixbetrag ausbezahlt (Art. 30 BV von 1874). Was die von der Bundesversammlung genehmigten Ausnahmen betreffen, so waren diese immer "spezifischer" und "besonderer" Natur; verallgemeinerte Ausnahmen waren nie ohne Aufnahme in die Verfassung erlaubt (z.B. Autobahnvignette). Das ursprüngliche Ziel dieser Bestimmung bestand darin, die Erhebung von Mautgebühren auf private Bauwerke und Alpentunnel zu ermöglichen und die Möglichkeit der Erhebung einer Parkgebühr für die Kantone nicht auszuschliessen⁵. Das Prinzip der gebührenfreien öffentlichen Strassen kann ohne Volksabstimmung nicht pauschal in Frage gestellt werden.

Das in die Vernehmlassung gegebene Gesetz sieht vor, dass die Pilotprojekte einen direkten oder indirekten Einfluss auf die Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten im motorisierten Individualverkehr und/oder im öffentlichen Verkehr haben sollen. Allerdings fehlen überraschenderweise viele der bisher als wesentlich angesehenen Prinzipien, wie z.B. «Pay as you use», die Steuerneutralität oder die Integration aller Verkehrsträger. Der Bundesrat prüft seit 2005 die Möglichkeit der Einführung von Mobility Pricing. Seit dem ersten Studienbericht aus dem Jahr 2007⁶ bis hin zur letzten Effizienzanalyse am Beispiel der Region Zug⁷ 2019 wird Mobility Pricing als verkehrsmittelübergreifendes Gebührensystem definiert, das die bestehenden Gebühren nicht ergänzt, sondern ersetzt.

¹ BB 1958 I 649

² Bundesverfassung vom 12. September 1848, Artikel 24, Seite 9

³ Bericht des Bundesrates vom 22. Oktober 1957 an die Bundesversammlung über das Volksbegehren für die Verbesserung des Strassennetzes (BB 1957 II 817)

⁴ Bundesverfassung von 1874

⁵ Bericht des Bundesrates vom 22. Oktober 1957 an die Bundesversammlung über das Volksbegehren für die Verbesserung des Strassennetzes (BB 1957 II 817)

⁶ Kurzfassung Synthesebericht (Rapp Trans AG), Oktober 2007 (auf Internet Verfügbar: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>)

⁷ Mobility Pricing – Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug, Schlussbericht, 18. April 2019 (auf Internet verfügbar: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>)

Der Bundesrat hat in seinem Bericht 2016⁸ zum Mobility Pricing sieben Rahmenprinzipien für die Einführung eines Mobility Pricing-Systems definiert. strasseschweiz stellt mit grossem Bedauern und Erstaunen fest, dass keines dieser sieben von ihm selbst definierten Rahmenprinzipien vollständig in die vom Bundesrat in die Vernehmlassung gegebene Vorlage integriert ist:

- **«Pay as you use»** („Wer Mobilität konsumiert, soll einen Anreiz haben, sich kostenbewusst zu verhalten.“)
Nirgendwo im Gesetzesentwurf steht, dass die Benutzer dazu angehalten werden sollen, die von ihnen verursachten Kosten zu berücksichtigen.
- **Kompensation** ("Mit Mobility Pricing soll insgesamt nicht mehr, sondern anders bezahlt werden. Die mit Mobility Pricing entstehenden Kosten dürfen nicht zu bestehenden Abgaben dazukommen.")
Die Steuerneutralität wird nicht beachtet, da das Projekt vorsieht, dass die Abgaben zu den bestehenden Steuern hinzugefügt werden, anstatt sie zu ersetzen. Dieses System würde daher die Lebenshaltungskosten in den von den Mautstrassenprojekten betroffenen Städten deutlich erhöhen. Darüber hinaus gibt es keine verfassungsrechtliche Grundlage für die Einführung zusätzlicher Steuern auf den motorisierten Individualverkehr im Allgemeinen, wie z. B. Strassenbenutzungsgebühren.
- **Verteilungswirkung / Sozialpolitische Ausgestaltung** ("Mobility Pricing hat tariflich so ausgestaltet zu sein, dass Mobilität weiterhin für alle Nutzer erschwinglich bleibt. Dies bedeutet auch, dass den Mobilitätsnutzern genügend Zeit eingeräumt werden muss, sich auf ein neues Mobilitätskonzept einzustellen")
Der Gesetzesentwurf setzt weder Preisgrenzen, um unsoziale Auswirkungen zu vermeiden, noch gibt er Anwohnern, Pendlern, Unternehmen und Gewerbetreibenden Zeit, sich auf die Einführung von Strassenbenutzungsgebühren in Städten einzustellen.
- **Intermodalität** ("Mobility Pricing verfolgt einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz und umfasst Strasse und Schiene. [...] MIV und öV sollen nach vergleichbaren Grundsätzen bepreist und die Perimeter aufeinander abgestimmt werden.")
Der Gesetzesentwurf sieht die Möglichkeit vor, nur auf einen Verkehrsträger abzielen, insbesondere eröffnet er die Möglichkeit, in allen Schweizer Städten, die beim UVEK eine Anfrage machen werden, eine Strassengebühr einzuführen, ohne die anderen Verkehrsträger zu integrieren.
- **Modularer Aufbau** ("Ein schrittweiser Aufbau von Massnahmen und deren Erweiterung sowie ein Nebeneinander von Alt und Neu sollen möglich sein. [...] Beim modularen Aufbau ist jedoch sicherzustellen, dass Teillösungen nicht zu Ungleichheiten zwischen den Verkehrsträgern oder den Regionen führen.")
Der Gesetzesentwurf sieht keine Gleichstellung von Regionen und Verkehrsträgern vor.
- **Datenschutz** ("Datenerhebung, -verwendung, -aufbewahrung sowie Datenlöschung müssen in einer gesetzlichen Grundlage klar definiert werden.")
Der Gesetzesentwurf enthält keine Bestimmungen zum Datenschutz für Nutzer des motorisierten Individualverkehrs. Schlimmer noch, es sieht sogar die automatische Übertragung von Daten an das UVEK ohne Zustimmung der Benutzer vor.
- **Transparenz** ("Transparenz und Nachvollziehbarkeit durchwirken das Mobility Pricing-System in seiner Gesamtheit: Finanzierung, Funktionsweise, Zielerreichung, Preisbildung, Verwendung der eingenommenen Gelder, Enforcement.")
Das Prinzip der Transparenz steht nirgends im Gesetzesentwurf und es gibt keine Verpflichtung zur Veröffentlichung. Ausserdem ist es schwierig, sich ein vollständiges System vorzustellen, da jeder Kanton/jede Kantonsgruppe oder jede Gemeinde/Gemeindegruppe ein eigenes System einrichten könnte, ohne Einheitlichkeit oder Kompatibilität mit anderen Systemen in der Schweiz.

⁸ Konzeptbericht Mobility Pricing - Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz, 2016 (auf Internet verfügbar: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>)

Der in die Vernehmlassung gegebene Gesetzesentwurf ist damit eine deutliche Abkehr vom Konzept des Mobility Pricing, dass der Bundesrat seit 2016 entwickelt hat. Da diese Abweichung von früheren Entwicklungen weder erklärt noch begründet wird und auf keiner objektiven Studie oder Analyse beruht, wirft sie Fragen und Unsicherheiten. Bei solchen Richtungswechseln scheinen uns explizite, objektiv begründete Erklärungen und mehr Transparenz über die Absichten des Bundesrates unerlässlich.

Es ist auch bedauerlich, dass der Bundesrat nicht einmal die Möglichkeit in Betracht zieht, Mobility Pricing zur Finanzierung der Infrastruktur einzusetzen, wozu ein solches System eigentlich dienen sollte. Eine Studie⁹ zur Londoner Maut hat gezeigt, dass die Strassenmaut kein effektives Instrument zur Anreizsetzung ist. Tatsächlich war nach nur fünf Jahren seit der Einführung der Maut das Stauaufkommen wieder auf das ursprüngliche Niveau gestiegen. Aber auch diese Verzögerung von einigen Jahren ist nicht das Ergebnis der Maut, sondern das Ergebnis der durch die Maut finanzierten Massnahmen (Buslinien, Strassenausbau etc.). Die Studie zeigt, dass der Preis einer Stadtmaut dreimal schneller steigen müsste als das reale Pro-Kopf-Einkommen, multipliziert mit dem Bevölkerungswachstum, um eine konstante Anreizwirkung auf den Verkehr zu haben. Das bedeutet, dass eine solche Steuer politisch und gesellschaftlich inakzeptabel wäre. Das zeigen die Erfahrungen Londons, wo die Maut erstmals 2003 eingeführt wurde, um Staus zu reduzieren (daher der Name "Congestion Charge"). Das Ziel wurde dann einmal im Jahr 2008 (Verringerung der Umweltverschmutzung) und ein zweites Mal im Jahr 2019 (Erzielung von Einnahmen) geändert. Laut derselben Studie ist Mobility Pricing kein effektives Instrument, um Anreize zu setzen, aber es ist effektiv, um Einnahmen zu generieren.

Detaillierte Bemerkungen

Artikel 1 - Gegenstand

Das zur Vernehmlassung vorgelegte Gesetz sieht vor, das "Mobilitätsverhalten" mittels einer Gebühr zu beeinflussen. Der Anwendungsbereich geht daher weit über die gezielte Reduzierung von Verkehrsspitzen hinaus und erlaubt Pilotprojekte aller Art.

- Es bedarf einer genaueren Definition des Gegenstands hinsichtlich des Ausnahmecharakters der Gebühr, ihres Ziels, ihrer vorübergehenden Dauer und ihres begrenzten Anwendungsbereichs.

Artikel 2 - Zweck der Pilotprojekte

Die Formulierung von vier verschiedenen Zwecken, einschliesslich der Reduzierung der Mobilität, lässt zu viel Spielraum und erlaubt es nicht, alle konkreten Möglichkeiten zu definieren. Dieser Mangel an Klarheit lässt Raum für Interpretationen, um das Gesetz zu umgehen und letztlich jede Art von Mobilitätsbesteuerung zu ermöglichen.

- Die Formulierung eines gemeinsamen, einheitlichen, klaren und verständlichen Zwecks ist unerlässlich, um genau festzulegen, was erlaubt ist und was nicht. Zudem muss die Abrechnung an die Deckung der anfallenden Kosten gekoppelt sein, gemäss dem vom Bundesrat im Jahr 2017 definierten Prinzip «pay as you use». Darüber hinaus müssen die Einnahmen von Mobility Pricing dem NAF zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur zugewiesen werden.

Artikel 3 - Arten von Pilotprojekten

Die Kantone und Gemeinden könnten frei entscheiden, für welchen Verkehrsträger sie ihr Pilotprojekt durchführen wollen. Insbesondere könnte eine Mautgebühr für den motorisierten Individualverkehr, ein Preissystem für den öffentlichen Verkehr oder ein System für beide Verkehrsträger gleichzeitig eingeführt werden. Diese Strassenbenützungsgebühren würden durch kantonales Recht geregelt werden.

⁹ VAN REEVEN, Peran, « On the Effectiveness of Pricing Urban Car Usage », Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 45, No. 3 (Sept. 2011), pp. 367-381.

Der Text schlägt auch zwei Optionen für die Gebührenerhebung vor, nämlich freiwillige Teilnahme oder Abgabepflicht. Daher würde der Gesetzesentwurf über so genannte Pilotversuche de facto die Möglichkeit eröffnen, in den Städten der Schweiz flächendeckend Strassenbenützungsgebühren einzuführen, ohne dass die Komptabilität, der von den einzelnen Kantonen gewählten Mautgebühren und -systeme gewährleistet ist. Ein solch chaotisches Gebührensystem wäre für die Schweizer Bevölkerung absolut unverständlich. Es ist zu bedenken, dass die Einführung von Mautgebühren ausschliesslich in die Zuständigkeit des Bundes fällt und eine generelle Einführung ohne Volksabstimmung nicht möglich ist. Darüber hinaus haben die Kantone und Gemeinden weitere Kompetenzen im Bereich der Mobilität, wie z.B. die Parkraumbewirtschaftung und die Preisgestaltung im öffentlichen Verkehr.

- Pilotprojekte sind nur auf freiwilliger Basis zulässig. Eine Zwangsmaut, möglicherweise in der gesamten Schweiz, ist ohne Volksabstimmung und Verfassungsänderung nicht vorstellbar. Wenn der Bundesrat Mobilitätsgebühren testen will, muss er die Grundlagen für das Gebührensystem so definieren, dass sie schweizweit identisch und verständlich sind.

Artikel 4: Trägerschaften

Die Trägerschaft für ein Pilotprojekt kann auf der Grundlage des kantonalen Rechts einem oder mehreren Kantonen oder einer oder mehreren Gemeinden zugewiesen werden (Art. 4). Da eine Strassenbenützungsgebühr Auswirkungen über die Grenzen des Kantons oder der Gemeinde hinaus hat, ist es nicht akzeptabel, dass ein Kanton oder eine Gemeinde eine Gebühr für die Einwohner benachbarter Kantone oder Gemeinden einführen kann. Jede Stadt könnte ein System nach ihren eigenen Vorstellungen machen, ohne dass sie mit dem Rest des Landes kompatibel und koordiniert wären oder verstanden würden. Ohne einen gemeinsamen föderalen Rahmen droht der Schweiz ein Flickenteppich von Pilotprojekten von verschiedenen Gemeinden. Darüber hinaus können Pilotprojekte durchaus missbraucht und instrumentalisiert werden, um zusätzliche Steuereinnahmen zu generieren.

- Das Bundesgesetz muss für alle Pilotprojekte ein identisches Tarifsystem klar definieren. Die Genehmigung durch die Bundesversammlung und alle kantonalen Regierungen ist unerlässlich, um jedes Projekt zu genehmigen, bei dem Strassenbenützungsgebühren eingeführt werden, auch wenn es sich nur um einen Test handelt.

Artikel 5: Perimeter und Dauer der Pilotprojekte

Der Perimeter eines Pilotprojekts muss lokal definiert werden und die maximale Dauer beträgt vier Jahre. Das bedeutet, dass das in der Vernehmlassung befindliche Bundesgesetz zu einer Übertragung von Kompetenzen an die Kantone und Gemeinden im Bereich des Mobility Pricing führt.

- Die maximale Dauer sollte sechs Monate nicht überschreiten und nur einen kleinen Teil des Strassennetzes oder des Gebiets abdecken. Ein Test auf einem grossen Teil des Territoriums über mehrere Jahre hinweg ist kein Test mehr, sondern eine faktische Einführung der Strassenbenützungsgebühr.

Artikel 6: Geltungsbereich (motorisierten Individualverkehrs)

Die Autobahnvignette sowie andere Steuern und Gebühren (Parkgebühren, Motorfahrzeugsteuern, Mineralölsteuer usw.) müssen weiterhin bezahlt werden. Die Steuerneutralität ist daher nicht gewährleistet und dieses Projekt würde zu einer Erhöhung der Kosten für den motorisierten Individualverkehr führen.

- Die Steuerneutralität ist ein wesentliches Element der Position des Bundesrates, wie sie im Jahr 2017 kommuniziert wurde und in der Zuger Analyse enthalten ist. Sie muss im Gesetz garantiert werden.

Artikel 8: Kreis der Abgabepflichtigen und Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe (individuelle Mobilität)

Die Höhe, die konkrete Ausgestaltung und der Kreis der Abgabepflichtigen werden im kantonalen Recht festgelegt. Ausserdem ist vorgesehen, dass die Abgabe so festgelegt werden muss, dass die angestrebte Wirkung erzielt wird. Diese Formulierung ignoriert jedoch die vom Bundesrat im Jahr 2017 definierten Grundprinzipien, nämlich die Notwendigkeit, die Gleichbehandlung von Regionen und Verkehrsträgern zu gewährleisten sowie unsoziale Effekte, die durch Mobility Pricing induziert werden,

abzumildern. Darüber hinaus gibt es dem Bund die Möglichkeit, in die auf kantonaler Ebene beschlossenen Beträge einzugreifen, ohne einen gemeinsamen klaren Rahmen vorzugeben.

- Ein einheitliches System und einheitliche Beträge in der ganzen Schweiz müssen auf Bundesebene festgelegt werden, um eine chaotische Verbreitung verschiedener Systeme innerhalb der Schweiz zu vermeiden. Ausserdem muss im Bundesgesetz ein Höchstbetrag festgelegt werden.

Artikel 10: Verbot von Fahrpreismässigungen (öffentlicher Verkehr)

Für Fahrkarten mit vergünstigten Tarifen kann eine höhere Mobility-Pricing-Abgabe erhoben werden als für Fahrkarten ohne vergünstigten Tarif, wobei zu beachten ist, dass pauschale Abonnements (Generalabonnement und Streckenabonnement) im Gesetz nicht explizit erwähnt sind. Es ist also nicht gewährleistet, dass Pendler, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, tatsächlich die gleiche Steuer zahlen müssen wie Gelegenheitsnutzer mit einem Halbtax-Abo.

- Es macht keinen Sinn, "Mobility Pricing" zur Entflechtung von Verkehrsspitzen zu erproben, wenn Pendler - also die häufigsten Nutzer eines Verkehrsmittels - weiterhin fahren können, ohne die gleiche Gebühr zu bezahlen wie Gelegenheitsnutzer mit z.B. einem Halbtax-Abo.

Artikel 12: Anonyme Entrichtung der Abgabe (öffentlicher Verkehr)

Das Gesetz sieht vor, dass bei Pilotprojekten im Bereich des öffentlichen Verkehrs die Anonymität gewährleistet sein muss. Eine entsprechende Regelung für den motorisierten Individualverkehr gibt es jedoch nicht. Der Datenschutz ist daher für die Mehrheit der mobilen Menschen in der Schweiz nicht gewährleistet.

- Der Datenschutz muss auch für Nutzer des motorisierten Individualverkehrs gewährleistet sein. Erforderlich ist eine bundesgesetzliche Grundlage; diese sollte die Verwendung der Daten auf steuerliche Zwecke beschränken und ihre sofortige Vernichtung nach der Zahlung vorsehen. Eine anderweitige Verwendung und Weitergabe an Dritte muss ausdrücklich ausgeschlossen werden.

Artikel 14: Genehmigung und Zulassung von Pilotprojekten

Die Vernehmlassungsvorlage sieht vor, dass Pilotprojekte vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) genehmigt und vom Kanton bewilligt werden müssen. Die Einführung von Strassenbenützungsgebühren durch eine allgemeine Übertragung von Befugnissen an die Bundesverwaltung scheint uns weder mit der Verfassung noch mit den demokratischen Grundprinzipien unseres Landes vereinbar zu sein.

- Für jedes Pilotprojekt von Mobility Pricing ist die Zustimmung der Bundesversammlung unerlässlich. Darüber hinaus ist für diese Projekte auch die Zustimmung aller Kantonsregierungen erforderlich, da Nutzer aus der ganzen Schweiz betroffen sind.

Artikel 16: Gesuch um Genehmigung

Im Genehmigungsverfahren ist nirgends die Einhaltung des Transparenzprinzips vorgesehen, welches der Bundesrat zuvor als zentrales Element eines jeden Mobility Pricing-Systems definiert hat. Dazu müssen nicht nur alle Dokumente veröffentlicht werden, sondern sie müssen auch in die drei Landessprachen übersetzt werden und für jedes eingereichte Projekt muss ein Vernehmlassungsverfahren vorgesehen werden.

- Für jedes Pilotprojekt müssen alle Dokumente vom Bund veröffentlicht und in die drei Landessprachen übersetzt werden. Es muss eine Anhörung stattfinden, damit die betroffenen Akteure ihre Meinung zu dem von einem Kanton oder einer Gemeinde vorgelegten Projekt äussern können.

Artikel 17: Prüfung und Genehmigung

Der Gesetzesentwurf sieht vor, dass das UVEK die Pilotprojekte auf ihre Zweckmässigkeit, den daraus zu erwartenden Erkenntnisgewinn und ihre Vereinbarkeit mit den Verkehrs- und Umweltstrategien

des Bundes prüft. Das bedeutet einerseits, dass das UVEK allein über die Genehmigung von Pilotprojekten entscheiden würde - ob sie nun eine von der Verfassung verbotene und von der Bundesversammlung zustimmungspflichtige Strassengebühr beinhalten oder nicht - und andererseits, dass die zahlreichen demokratisch nicht legitimierten bürokratischen Strategien der Bundesverwaltung (z.B. Sachplan Verkehr) de facto für alle Kantone und Gemeinden verbindlich wären.

- Für jedes Mobility Pricing-Pilotprojekt sind die Zustimmung der Bundesversammlung und die Zustimmung aller Kantonsregierungen erforderlich. Zudem können nur vom Parlament beschlossene und dem Referendum unterliegende Strategien des Bundes als Grundlage für die kantonale oder kommunale Politik dienen.

Artikel 18: Bewilligung von Pilotprojekten

Dieser Artikel sieht vor, dass kommunale Projekte vom Kanton autorisiert und überkantonale Projekte vom Kanton mit dem grösseren betroffenen Bevölkerungsanteil genehmigt werden müssen. Ausserdem würde sich das Zulassungsverfahren ausschliesslich nach kantonalem Recht richten.

- Beinhaltet das Projekt eine Strassenbenützungsgebühr, muss das Genehmigungsverfahren nach Bundesrecht geregelt werden, da dies eine ausschliessliche Bundeskompetenz ist. Eine Anpassung der Verfassung ist notwendig, damit jeder Kanton eine Gebühr nach eigenem Gutdünken einführen kann.

Artikel 19: Monitoring und Evaluation

Dieser Artikel sieht einen Evaluierungsbericht spätestens ein Jahr nach Abschluss des Pilotprojekts vor. Eine Veröffentlichung gemäss dem Grundsatz der Transparenz ist jedoch nicht vorgesehen.

- Alle Dokumente, die sich auf die Evaluation und Überwachung beziehen, müssen vom Bund in den drei Sprachen veröffentlicht werden.

Artikel 20: Weiterleitung der Daten an das UVEK

Artikel 20 sieht die Übermittlung von Daten in anonymisierter Form an das UVEK zu Forschungszwecken vor. Diese missbräuchliche Verwendung von Daten ohne die ausdrückliche Zustimmung des Nutzers ist nicht datenschutzkonform. Der Bund steht nicht über dem Gesetz und muss die Regeln, welche er allen auferlegen will, auch selbst einhalten. Darüber hinaus ist das UVEK nicht für die Verarbeitung von Daten und Statistiken verantwortlich. Da diese Bundesverwaltung direkt für die Mobilität zuständig ist und eines ihrer Ziele darin besteht, die individuelle Mobilität zu reduzieren und den öffentlichen Verkehr zu stärken¹⁰, könnte die UVEK-Verwaltung versucht sein, die Daten zu ihrem Vorteil zu nutzen. Nur das Bundesamt für Statistik verfügt über die Kompetenz und bietet die Garantie einer ausreichenden Objektivität, um einen automatischen Zugriff auf diese Daten in Betracht zu ziehen.

- Der Datenschutz muss gewährleistet und die Verwendung der erhobenen Daten muss auf den steuerlichen Zweck beschränkt sein. Nach Begleichung der Gebühr müssen alle Daten vernichtet werden. Jede andere Verwendung der Daten muss der ausdrücklichen Zustimmung jedes betroffenen Nutzers unterliegen.

Artikel 22: Verwendung der Einnahmen

Der Artikel sieht vor, dass Einnahmenüberschüsse aus Pilotprojekten für "Belange des Verkehrs im Verkehrseinzugsgebiet, welches vom Pilotprojekt betroffen ist" verwendet werden können. Es besteht also ein Anreiz, den Transitverkehr als solchen zu besteuern oder die Abgabe so zu gestalten, dass die Einnahmen optimiert werden, um zusätzliche Mittel zu generieren, zumal diese mit einem grossen Ermessensspielraum eingesetzt werden können.

- Die Einnahmen sollten zur Deckung der Erhebungskosten verwendet werden, und zwar getrennt für jeden Projekttyp (individuelle Mobilität oder öffentlicher Verkehr). Die durch die Pilot-

¹⁰ Siehe zum Beispiel siehe die Vorlage «Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm», die 2020 vom UVEK in die Vernehmlassung geschickt wurde.

projekte erzielten Überschusseinnahmen sollten dem NAF zugewiesen werden, welcher sowohl die individuelle Mobilität (Auto, Fahrrad) als auch den öffentlichen Verkehr in den Ballungsräumen finanziert. Diese Investitionen kommen dem ganzen Land zugute.

Artikel 30: Referendum und Inkrafttreten

Das Projekt sieht ein fakultatives Referendum und eine Gültigkeit von mehr als 10 Jahren vor. Einerseits scheint eine Volksabstimmung notwendig, um die Einführung einer allgemeinen Strassenbenützergebühr in den Städten der Schweiz zu genehmigen. Andererseits ist die Dauer für ein Prozessrecht extrem lang. Zum Vergleich: Die Autobahnvignette wurde 1985 für eine ähnliche Dauer eingeführt; dies war kein Test, sondern wurde in der Verfassung verankert und unterlag einem Referendum.

- Ein Gesetz für die Dauer von 10 Jahren ist kein Test; das ist dauerhaft. Daher sind eine verfassungsrechtliche Verankerung und eine Zustimmung durch die Mehrheit von Volk und Ständen erforderlich.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS



Daniel Hofer
Präsident



Olivier Fantino
Geschäftsführer

Kontaktperson

Olivier Fantino

+41 79 524 14 46

o.fantino@strasseschweiz.ch

**SVLT**

Schweizerischer Verband für Landtechnik

ASETA

Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

3003 Bern

Elektronischer Versand
vernehmlassungen@astra.admin.ch

5223 Riniken, 6. Mai 2021

Vernehmlassung «Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing»

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Gerne benutzen wir die Möglichkeit, zu der in der Betreffzeile erwähnten Thematik Stellung beziehen zu können.

Grundsätzliches

Der Schweizerische Verband für Landtechnik (SVLT) ist die Dachorganisation von 23 Sektionen und zählt rund 20000 Mitglieder. Der Verband vertritt die Interessen der Schweizer Landwirte und Lohnunternehmer in allen Fragen der Landtechnik, auch in Sachen landwirtschaftlicher Verkehr auf öffentlichen Strassen.

Ausgangslage

Der Bundesrat hat einen Gesetzesentwurf zur Durchführung von Pilotprojekten rund um das «Mobility-Pricing» in die Vernehmlassung gegeben. Solche Pilotprojekte sollten verpflichtend sein, um die folgenden Ziele zu erreichen:

- Herausfinden von Erkenntnissen über die Auswirkungen von Mobilitätspreisen auf das Nutzerverhalten;
- Bewerten der Akzeptanz neuer Gebühren;
- Beeinflussung der Mobilität durch Gebühren;
- Analyse von wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen.

Kantone und Gemeinden können frei entscheiden, ob sie Massnahmen, die nur die individuelle Mobilität betreffen, Massnahmen, die nur den öffentlichen Verkehr betreffen, oder beides testen möchten. Schliesslich wird das kantonale Recht die Höhe und Form der Gebühr festlegen müssen.

Stellungnahme des SVLT

Der Schweizerische Verband für Landtechnik (SVLT) lehnt diesen Gesetzesentwurf ab, zeigt aber Bereitschaft, für ein national einheitliches und klares System, das steuer- oder gebühren-neutral ist,

das die verfassungsrechtlich dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) zustehenden Gelder auch zugunsten der Finanzierung der Strasseninfrastruktur zuweist und insbesondere die aufkommende E-Mobilität besonders einbezieht, die bekanntlich einen massiven Rückgang der Einnahmen aus Mineralölsteuer zur Folge hat.

Allgemeine Kritik

Die Durchführung solcher Pilotversuche ohne ein klares Finanzierungsziel und ohne eine gemeinsame Basis wird zweifellos mehr Probleme als Lösungen aufwerfen. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass jede Agglomeration zu einem Labor für die Erprobung neuer Mobilitätsgebühren werden könnte, die auf eine Verkehrsverlagerung, auf eine Verringerung des Verkehrsaufkommens oder ein Klimaziel ausgerichtet sind.

Die öffentliche Hand kann damit die individuelle Mobilität besteuern, ohne auf die Bedürfnisse der Nutzer und der Wirtschaft Rücksicht zu nehmen und ohne die individuelle Freiheit in Sachen Mobilität zu berücksichtigen. Städte und Kantone könnten Gebühren auf individuelle motorisierte Mobilität mit eigenen Sätzen und Regeln haben – fast wie im Mittelalter, als man in jeder Stadt, durch die man auf Reisen kam, eine Abgabe entrichten musste.

Dieses Vorgehen ist fragwürdig. Da solche Gebühren gemäss Verfassung verboten sind, ist es nicht akzeptabel, dass der Bundesrat erwägt, sie über kantonale und kommunale Pilotprojekte schweizweit zuzulassen.

Das Projekt geht zudem an der eigentlichen Herausforderung vorbei: Als Rückgrat der Mobilitätsfinanzierung in der Schweiz trägt der NAF zur Finanzierung der Infrastruktur bei, die fast 85% der Personenmobilität und mehr als zwei Drittel des Güterverkehrs ausmacht. Mit dem allmählichen Rückgang des Treibstoffverbrauchs (E-Autos!) droht diesem Fonds bis 2035 eine Finanzierungslücke. In der Tat sinken die Einnahmen, während der Bedarf aufgrund des Bevölkerungswachstums ständig steigt. Daher ist es unerlässlich, den NAF, der im Jahr 2017 von fast zwei Dritteln der Bevölkerung angenommen wurde, weiterzuentwickeln, um die nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen.

Argumente aus Sicht Landwirtschaft

Da im Gesetzesentwurf eine Abgabe nur bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht vorgesehen ist, ist die Landwirtschaft mit ihren Fahrzeugen zwar auch betroffen, aber nicht schwergewichtig.

Gemäss Art. 7, Abs. 3 könnte man Ausnahmen erwirken, ob das für landwirtschaftliche Fahrzeuge dann aber auch bewilligt wird, bleibt fraglich. Für Landwirte, die aus Gründen der Bewirtschaftung von (eigenen) Flächen gezwungen sind, mit Fahrzeugen durch allfällige «Mobility-Pricing»-Gebiete zu fahren, müsste eine Befreiung von Gebühren zwingend sein.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit dieser Stellungnahme und hoffen, dass unsere Eingaben gebührende Beachtung finden.

Mit freundlichen Grüssen

Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT
Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA



SR Werner Salzmann
Präsident
werner.salzmann@gmx.ch



Dr. Roman Engeler
Direktor
roman.engeler@agrartechnik.ch

Z.K. - Schweizerischer Bauernverband (SBV)
- Lohnunternehmer Schweiz



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel.: +41 58 827 34 07
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Elektronischer Versand: vernehmlassungen@astr.admin.ch

Vernier/Genf, 17. Mai 2021

Vernehmlassungsverfahren - Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), mit seinen rund 1.5 Millionen Mitgliedern die grösste im Bereich der Mobilität tätige Konsumentenorganisation, dankt für die Gelegenheit, Ihnen seine Überlegungen zum Entwurf eines Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility Pricing zu unterbreiten.

1. Einleitung

Mobility Pricing ist seit einigen Jahren ein viel verwendeter Begriff: wenn die Rede davon ist, Probleme im Zusammenhang mit der Mobilität zu lösen (seien es Engpässe, Stau, überfüllte Züge, generelle Verteuerung des Autoverkehrs oder Infrastrukturfinanzierungen), so wird immer wieder der Begriff Mobility Pricing strapaziert. Die einen wollen damit Lenken (oder gar Verhindern), die anderen Finanzieren, wieder andere wollen beides zusammen. Schliesslich gibt es auch noch die Gruppen, die unter dem Deckmantel eines Mobility Pricings nichts anderes als ein ausschliessliches Road Pricing (Weggebühren mit dem Ziel der Einschränkung des Autoverkehrs) einführen wollen.

Effektiv durchgeführt wurden Ausgestaltungen von Mobility Pricing bis anhin erst im Ausland (u.a. London, Mailand, Stockholm). Dabei kommen hauptsächlich Preissysteme zum Einsatz, die eine Beeinflussung der Verkehrsnachfrage sowie des Mobilitätsverhaltens und damit eine Bewirtschaftung der vorhandenen Verkehrskapazitäten verfolgen. Verschiedentlich wurde ein einmal eingeführtes System später auch angepasst. So galt in London zuerst das Ziel der Stauvermeidung (2003), später dem Kampf der Umweltverschmutzung (2008) und neuerdings der Einnahmengenerierung (2019).

Da aufgrund des Verkehrswachstums die Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturen nicht immer und überall ausreichen, um die Nachfrage zu befriedigen und Massnahmen wie das Verkehrsmanagement oder der Ausbau an ihre Grenzen stossen, hat auch der Bundesrat das Thema aufgenommen. Nach einem im Jahre 2016 präsentierten Konzeptbericht und einer nachfolgenden theoretischen Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug will er heute einen Schritt weitergehen und mit Pilotversuchen die Möglichkeiten von Mobility Pricing austesten. Da in der Schweiz die Benützung öffentlicher Strassen heute gebührenfrei (Bundesverfassung Art. 82) ist, braucht es für die Durchführung solcher Pilotprojekte eine gesetzliche Grundlage. Diese will der Bundesrat mit der in Vernehmlassung geschickten Vorlage schaffen.

Für eine definitive Einführung von Mobility Pricing müsste alsdann die Bundesverfassung angepasst werden.

2. Inhalt des Gesetzesentwurfes

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf soll die notwendige Rechtsgrundlage geschaffen werden, um die Kantone und Gemeinden zu ermächtigen, abweichend vom verfassungsmässigen Grundsatz der freien Benützung der öffentlichen Strassen für einen relativ langen Zeitraum Gebührensysteme einzuführen. Das zur Vernehmlassung eingereichte Gesetz sieht vor, dass Pilotprojekte direkt oder indirekt die Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten im motorisierten Individualverkehr und/oder im öffentlichen Verkehr beeinflussen sollen.

Im Besonderen sieht die Gesetzesvorlage die folgenden zentralen Bestimmungen vor:

- *Das Gesetz sieht die „Steuerung des Mobilitätsverhaltens“ mittels einer Abgabe vor (Art. 1).*
Der Wirkungsbereich geht somit weit über das gezielte Brechen von Verkehrsspitzen hinaus und lässt Pilotprojekte jeglicher Art zu.
- *Pilotprojekte können für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr oder für beide Verkehrsträger zusammen geführt werden (Art. 3).*
Der Gesetzesentwurf entfernt sich damit klar vom Mobility Pricing, das definitionsgemäss verkehrsträgerübergreifend sein muss, und würde so z.B. auch Tür und Tor für ein reines Road Pricing öffnen.
- *Pilotprojekte müssen sich auf kantonales Recht stützen (Art. 3).*
Damit reicht das Bundesgesetz nicht aus, Debatten in den Kantonen werden folgen und eine Weiterdelegation der Zuständigkeiten an Gemeinden ist nicht ausgeschlossen.
- *Die Trägerschaft eines Pilotprojektes kann auch nur eine einzelne Gemeinde sein (Art. 4).*
Die Trägerschaft darf eine einzelne Gemeinde umfassen, obschon sich das Verkehrseinzugsgebiet nie auf eine Gemeinde beschränkt. Gegebenenfalls könnte in einem Pilotprojekt die Agglomeration und damit die Pendler aussen vor gelassen werden. Ohne Deckungsgleichheit von Trägerschaft und Verkehrseinzugsgebiet umfasst ein Pilotprojekt nicht alle Aspekte, werden die Mobilitätsströme nicht in ihrer Gesamtheit erfasst und es können keine aussagekräftigen Schlüsse gezogen. Zudem droht der Schweiz mit Pilotprojekten von verschiedenen Gemeinden ein Flickenteppich.
- *Ein Perimeter eines Pilotprojektes ist örtlich zu begrenzen (Art. 5).*
Es fehlt eine zeitliche Begrenzung (z.B. auf Stunden der Überlastung) wie auch eine Begrenzung hinsichtlich der Abgabehöhe (frei wählbar).
- *Die Autobahnvignette (Art. 6) wie auch übrige Steuern und Abgaben sind weiterhin zu entrichten.*
Damit würden die zu ermöglichenden Pilotprojekte den Verkehr generell verteuern.
- *Abgabeobjekt sind auch Motorräder (Art. 7).*
Motorräder sind ohne viel Raumbedarf unterwegs und deren Einbezug taugt nicht zum Spitzenbrechen.
- *Die Anonymität muss bei Pilotprojekten im öffentlichen Verkehr gewährleistet sein (Art. 12).*
Beim motorisierten Individualverkehr fehlt eine entsprechende Bestimmung.
- *Einnahmenüberschüsse aus Pilotprojekten dürfen für „die Belange des Verkehrs im Verkehrseinzugsgebiet“ eingesetzt werden (Art. 22).*
Somit besteht der Anreiz, den Durchgangsverkehr als solchen zu besteuern oder die Abgabe einnahmeoptimiert zu gestalten, um zusätzliche Mittel zu generieren, umso mehr als diese mit grossem Ermessensspielraum eingesetzt werden können.

3. Positionierung des TCS

Der TCS stellt einleitend mit Erstaunen fest, dass auf die bisher vom Bund in seinen Berichten immer wieder bekräftigten Rahmenprinzipien für die Einführung eines Mobility Pricing (Pay as you use, Kompensation, Umverteilungseffekt, Intermodalität, Modularer Aufbau, Datenschutz, Transparenz) in der vorgeschlagenen Gesetzesvorlage nur wenig Rücksicht genommen wird.

Damit stellt sich die grundsätzliche Frage nach der Aussagekraft der aus den anstehenden Pilotversuchen zu ziehenden Lehren im Hinblick auf ein zukünftiges nationales Mobility-Pricing-System (Kilometerabgabe), umso mehr, als diese Versuche keine Rückschlüsse auf den zentralen Aspekt der Nachhaltigkeit des Verkehrsfinanzierungssystems zulassen werden.

Als dann ist die Gesetzesvorlage für den TCS aus den folgenden Gründen nicht zielführend:

3.1. Die Mobilität ist eine Errungenschaft und darf nicht gefährdet werden.

Die Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen des Menschen und ist für den Wohlstand zentral. Sie ist die Pulsader des Landes, ermöglicht Austausch, verbindet Menschen und hält die Gemeinschaft zusammen. Sie garantiert die Versorgung und Entsorgung. Wir profitieren von der Mobilität und schätzen sie. Die Mobilität gehört entsprechend gefördert und nicht eingedämmt.

Die Benützung öffentlicher Strassen in der Schweiz ist heute gebührenfrei (Bundesverfassung Art. 82), was die 1) homogene und 2) freie Fahrt im ganzen Land gewährleistet. Das ist eine politische Errungenschaft, die bewahrt werden muss.

3.2. Ein Mobility Pricing zu Lenkungszwecken ist unfair und unsozial.

Das Lenken des Verkehrs wie das Brechen von Verkehrsspitzen über höhere Stundensätze zu Stosszeiten wäre unfair und unsozial. Die Mobilität würde von der Kaufkraft der Menschen abhängig gemacht. Die Massnahme würde vor allem Menschen mit festen Arbeitszeiten treffen und sie auf dem Weg zur Arbeit belasten. Das Erreichen des Arbeitsplatzes müsste mittels einer Abgabe – einer eigentlichen Pendler-Steuer – bezahlt werden!

3.3. Es gibt Alternativen zum Umgang mit Verkehrsspitzen

Erfahrungen während der Coronavirus-Pandemie haben gezeigt, dass andere Massnahmen Wirkung zeigen. Bereits durch eine Flexibilisierung der Büro- und Schulzeiten und durch den Ausbau der Telearbeit können die Spitzen der Verkehrsnutzung erheblich reduziert werden. Trotz langjährigen Debatten hat die öffentliche Hand hierzu nie wirklich konkrete Initiativen gestartet und auch die Vernehmlassungsunterlagen schweigen sich hierzu aus. Dabei ist hier mit Priorität anzusetzen: mittels Anreizen und nicht-pekuniären Massnahmen zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur. Dafür ist keine Bundeslösung notwendig, besteht doch die Problematik der Verkehrsspitzen nicht flächendeckend, sondern fast ausschliesslich in den grossen Städten und Agglomerationen sowie auf den Hauptverkehrsachsen. Regionale Lösungen können und müssen nur für diese Orte gefunden werden.

3.4. Die Durchführung von Pilot-Projekten ist weder notwendig noch zielführend

Es gibt bereits Projekte im Ausland, aus denen Lehren gezogen werden können. Diese sind nicht erfolgsversprechend und müssen nicht noch wiederholt werden.

Des Weiteren würde die Durchführung von Pilotprojekten aus der Schweiz einen Flickenteppich machen und Reisende in der Schweiz quasi ins Mittelalter mit Strassen- und Brückenzöllen zurückversetzen.

3.5. Die Gesetzesvorlage enthält Ungereimtheiten und lässt viele Fragen offen

- Die im erläuternden Bericht zitierten Verkehrsprognosen stimmen nicht mit denjenigen aus anderen Berichten überein.
- In Bezug auf die Zuständigkeiten, Beschreibung des Perimeters, Abgabenhöhe und -objekt, Anonymität, Kosten und Erlösverwendung bestehen Ungereimtheiten, die Tür und Tor öffnen für Zielkonflikte.
- Unter dem Deckmantel des Ziels des Spitzenbrechens wird jegliche denkbare Verkehrssteuerung zugelassen.
- Aufgrund der fehlenden Kompensation führt die neue Abgabe zu einer Mehrbelastung der Mobilität.
- Obwohl im Gesetzesentwurf von Pilotversuchen zu Mobility Pricing – d.h. von einer verkehrsträgerübergreifenden Besteuerung der Mobilität – die Rede ist, sollen Pilotprojekte auch für nur einzelne Verkehrsträger möglich sein. Damit sind wir aber nicht mehr im Mobility Pricing.
- Verschiedene Aspekte werden nicht umfassend behandelt, so z.B. die Konsequenzen der Befreiung der Fahrzeuge über 3.5 Tonnen, die steuerrechtliche Behandlung der zusätzlichen Kosten („Pendlersteuer“), die Auswirkungen auf den Standortwettbewerb und allgemein die soziale Gerechtigkeit.

Aus diesen Gründen lehnt der TCS den Gesetzesentwurf entschieden ab.

4. Diskussionsbereitschaft in Bezug auf ein Mobility Pricing für die langfristige Sicherung der Infrastrukturfinanzierung

Langfristig besteht Handlungsbedarf bei der Finanzierung des Strassenverkehrs. Der stetige Rückgang des Treibstoffverbrauchs und die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte werden mittelfristig zu einem Finanzierungsproblem für den Betrieb, die Instandhaltung und den Ausbau des Strassennetzes führen. Hier ist eine Nachfolgelösung vorzubereiten und in Form eines Mobility Pricing denkbar. Letzteres ist aber ohne Rückgriff auf eine Verkehrslenkung über den Preis aufzugleisen. Einzig die Machbarkeit und die Akzeptanz eines teilweisen oder vollständigen Ersatzes bestehender Gebühren durch nutzungsabhängige Gebühren sind von Interesse.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen,

Touring Club Suisse

Peter Götschi
Zentralpräsident

Elektronisch an:

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 10. Mai 2021

Stellungnahme zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung zu nehmen. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz begrüsst die Vorlage. Seit Jahrzehnten nimmt der Verkehr in der Schweiz jährlich zu. Der Anteil der verschiedenen Verkehrsträger bleibt aber konstant. Um die Klimaziele zu erreichen müsste der Verkehr reduziert werden, und in die effizientesten Verkehrsträger verlagert werden, sprich zum Fuss- und Veloverkehr und 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.

Zum jetzigen Zeitpunkt der Diskussion werden viele – teilweise diametral unterschiedliche – Erwartungen mit Mobility-Pricing verknüpft. Für die konkrete Ausgestaltung eines grundlegend neuen Preissystems im Verkehr fehlen allerdings die verwertbaren Erfahrungswerte. Jegliche Annahmen bezüglich Chancen, Risiken und Auswirkungen basieren ausschliesslich auf theoretischen Tests oder stammen aus Ländern und Städten, die mit der Schweiz nicht direkt vergleichbar sind. Die Ermöglichung von lokal und zeitlich begrenzten Feldversuchen ist darum nun der richtige Schritt. Der VCS begrüsst diesen Vorschlag des Bundesrats. Die Feldversuche sind eine Voraussetzung, um basierend auf den Erkenntnissen, die sie liefern werden, grundsätzlich zu diesen Instrumenten bzw. zu einem allfälligen Systemwechsel bei den Verkehrsabgaben Stellung zu nehmen. Erkenntnisse aus Feldversuchen sind zudem an diesem Zeitpunkt wichtig, damit sich die Bevölkerung eine Meinung zu Mobility-Pricing bilden kann und insgesamt die Akzeptanz eines Systemwechsels steigt.

Voraussetzung für eine spätere, dauerhafte und schweizweite Einführung von Mobility-Pricing ist für den VCS 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 umweltfreundlicher zu gestalten. Das zentrale

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

Anliegen des VCS ist deshalb, im Rahmen der Pilotprojekte Erkenntnisse zu gewinnen über die Verkehrsentwicklung, die Verlagerungswirkungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und den Anreizen zum Kauf möglichst umweltfreundlicher Personenwagen.

Langfristig muss ein neues Preismodell für den Verkehr 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, der bestehende restliche motorisierte Individualverkehr (MIV) soll soweit als möglich auf den öV und den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden. 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. Jedoch soll auch mit einem neuen Preismodell darauf geachtet werden, dass Anreize bestehen, um möglichst verbrauchsarme Personenwagen zu kaufen. Dafür sollen die Preise für die Nutzung der Strasse abgestuft werden nach der Antriebsart, dem Verbrauch und dem Gewicht der Fahrzeuge sowie deren Auslastung. 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.

Der VCS ist überzeugt: um langfristig ein Mobility-Pricing auszuarbeiten, welches dieser Vision näher kommt, ist es am jetzigen Zeitpunkt unerlässlich, fundierte Erkenntnisse mittels Feldversuchen zu gewinnen. Es ist darum richtig, ein möglichst breites Spektrum an diversen Testanlagen zu ermöglichen.

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

Erstens 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 dem VCS 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.

Zweitens erachten wir es als sehr wichtig, dass auch Lieferwagen unter 3,5 Tonnen in Mobility-Pricing einbezogen sind. Sie wären sonst das einzige Verkehrsmittel, dass keinem Steuerungsmechanismus unterliegt, da es weder von Abgaben in Zusammenhang mit Mobility-Pricing noch von der LSVa betroffen wäre. Beim Geschäfts- und Güterverkehr wäre es aber wichtig, Anreize für eine stärkere Bündelung und Effizienz zu setzen. Gerade für die Auslieferung von Kleinwaren, z.B. für die Paketzustellung oder für die Heimlieferung von Einkäufen liegt ein grosses

Potential für die Verlagerung auf Cargo Bikes. Zudem sollen auch Transportunternehmen Anreize haben, Stosszeiten zu vermeiden. In diesem Zusammenhang sehen wir aber eine Differenz zwischen Art. 3, der vom „motorisierten Individualverkehr“, und Art. 7, der von „Motorfahrzeugen bis 3,5 Tonnen“ spricht. Lieferwagen im Güter- und Arbeitseinsatz sind teilweise unter 3,5 Tonnen, zählen aber streng genommen nicht zum MIV. Wir fordern deshalb eine entsprechende Präzisierung des Art. 3.

Freundliche Grüsse



Anders Gautschi

Geschäftsführer

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Bundesamt für Strassen ASTRA

3003 Bern

Eingabe per E-Mail: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Wohlen, 7. Mai 2021

Vernehmlassungsantwort: Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Der VFAS setzt sich für die Interessen des unabhängigen und freien Autohandels in der Schweiz ein und wehrt sich gegen sämtliche Einschränkungen und Behinderungen im freien Autohandel. Der VFAS vertritt KMUs im Schweizer Autohandel, die sowohl mit Occasions- als auch mit Neufahrzeugen handeln und damit vom Geltungsbereich des Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing betroffen sind.

Im Interesse der Schweizer KMU im freien Autohandel setzt sich der VFAS für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ein, zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung zu nehmen. Der VFAS dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Mit der Vorlage soll die rechtliche Grundlage für Kantone, Städte und Gemeinden geschaffen werden, damit örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte zu Mobility-Pricing durchgeführt werden können. Damit sollen Erkenntnisse zu neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr gewonnen werden.

Der VFAS lehnt die Vorlage aus mehreren grundsätzlichen Überlegungen ab.

Eventualiter ist Art. 7 Abs. 2 zu erweitern um den Buchstaben d.

2 Von der Mobility-Pricing-Abgabe ausgenommen sind:

d. alle zu gewerblichen Zwecken verwendeten Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht

Im Einzelnen begründen wir unsere Haltung wie folgt:

1. Grundlegender Konstruktionsfehler der Vorlage

Bereits im Begleitschreiben offenbart sich der Zweck des Gesetzesentwurfs. Mit der Vorlage sollen «Erkenntnisse zu neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr gewonnen werden». Damit zielt die Vorlage ausschliesslich auf die Nachfrage im Mobilitätsverhalten ab und strebt eine reine Lenkungswirkung durch finanzielle Massnahmen an. Art. 3 Abs. 1 ermöglicht Pilotprojekte «für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr oder für beide Verkehrsträger zusammen». Damit werden Lenkungsmassnahmen ausschliesslich für den motorisierten Individualverkehr erlaubt. Gleichzeitig werden in Art. 4 aus «staatspolitischen Gründen» nur Projektträger der öffentlichen Hand zugelassen. Das Projekt ist bereits im Ansatz falsch konzipiert und wird zur Folge haben, dass die mittlerweile ausschliesslich rot-grün dominierten Städte, wo Mobility-Pricing überhaupt sinnvollerweise in Betracht gezogen werden kann, tatsächlich *Road-Pricing* ausschliesslich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) einführen werden. Faktisch werden Begriffe wie Mobility-Pricing und *RoadPricing* vermischt, was sachlich falsch ist. Im Rahmen der Präsentation seiner Erkenntnisse über einen Versuch in Zug kam der Bundesrat am 13. Dezember 2019 zum Schluss, dass «die Analyse gezeigt hat, dass Mobility-Pricing einen wesentlichen Beitrag zum Glätten von Verkehrsspitzen in stark belasteten Agglomerationen leisten kann». Damit nimmt er ausdrücklich auch auf den ÖV Bezug. Die Vorlage sollte damit im Minimum ÖV und MIV betreffen und nicht die Möglichkeit öffnen, allein den MIV zu besteuern und damit *Road-Pricing* einzuführen.

Der grundlegende Konstruktionsfehler des vorliegenden Gesetzesentwurfs wird dazu führen, dass in der Praxis kaum Erfahrungen über die Bepreisung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) gemacht werden können, was eine verpasste Chance ist. Überdies wird diese Versuchsanordnung nicht nur keine Erkenntnisse zum öffentlichen Verkehr schaffen, sondern auf einen reinen Verdrängungskampf abzielen. Der MIV soll durch einen Ausbau des ÖV reduziert werden. Eine Lenkungswirkung zu Spitzenzeiten wird nicht erreicht. Im Gegenteil. Der einseitige Ausbau des ÖV wird dazu führen, dass die Forderungen nach einem Gratis ÖV, wie er in einzelnen Städten bereits laut geworden ist, noch verstärkt wird.

Ein weiterer grundlegender Mangel der Vorlage liegt darin, dass Lösungen wie z.B. die tatsächliche Belastung der Strasse durch die Menge der gefahrenen Kilometer und damit die effektive Benützung der Strasse ausser Acht gelassen werden.

2. Kreative Möglichkeiten ignoriert

Durch die einseitige Ausrichtung des Projekts in Art. 3 des Gesetzesentwurfs werden aber auch Chancen vergeben, das Ziel einer punktuellen Entlastung der Verkehrsinfrastrukturen auf kreativen Wegen zu erreichen. Beispiele sind etwa der Dialog mit den Sozialpartnern im Bereich der Arbeitszeitgestaltung (vor allem im Dienstleistungsbereich), in Bezug auf eine längst notwendige Flexibilisierung der Arbeitszeit, im Bereich des Homeoffice, aber auch im Dialog mit den Behörden z.B. im Bereich der Unterrichtszeitgestaltung an Schulen und Hochschulen aller Stufen. Dass die Vernehmlassung, die nach 11 Monaten Erfahrungen in der Corona-Krise am 3. Februar 2021 verabschiedet worden ist, mit keinem Wort auf diese Bezug nimmt und zumindest den Versuch unternimmt, entsprechende Erkenntnisse auszuwerten, ist ein Armutszeugnis. Die Pandemie hat deutlich gezeigt, dass durch die Flexibilisierung von Büro- und Schulzeiten und durch die Ausweitung der Telearbeit die Spitzenbelastung im öffentlichen und privaten Verkehr deutlich reduziert wird.

3. Unsoziale Ausrichtung

Die Vernehmlassung ist mit dem Ziel eröffnet worden, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens zu erproben. Systeme, die Verkehrsspitzen durch höhere Stundenpreise brechen, sind unsozial und treffen vor allem diejenigen, die z.B., bei den Arbeitszeiten keinen oder nur geringen Spielraum haben. Erkenntnisse aus internationalen Projekten (Stockholm, London etc.) machen das deutlich. Zudem sind die Lenkungseffekte nach einiger Zeit wieder verpufft.

4. KMU zahlen die Zeche

Das Gewerbe im Allgemeinen und Handwerksbetriebe im Besonderen haben keine wirtschaftlich tragbare Alternative zum Individualverkehr, um mit den Geräten, Werkzeugen und Produkten zu ihren Kundinnen und Kunden zu gelangen. Mobility- oder eben tatsächlich Road-Pricing-Projekte dürften daher erhebliche Nachteile für die genannten Betriebe zur Folge haben, zumal der Zugang zu gewissen Perimetern neu mit signifikanten Kosten verbunden wäre. Gewerbetreibende werden damit finanziell zusätzlich belastet und sich gezwungen sehen, die Kosten abzuwälzen, wenn sie das überhaupt können. In einigen Branchen sind die Margen heute knapp bemessen und lassen gar keine finanziellen Spielräume mehr zu.

Mobility-Pricing ist eine administrativ aufwändige und umfassende Verkehrslenkung, die sich für das Gewerbe als unbeeinflussbarer Kostentreiber entpuppt. Die Forderung nach „gleichmässiger“ Auslastung der Verkehrsträger Strasse und Schiene ist nicht geeignet, die täglichen Herausforderungen des Gewerbes in der Verteilung der Güter zu erleichtern. 85 Prozent der Güterverteilung und insbesondere die Güterfeinverteilung finden auf der Strasse statt. Daran wird sich auch künftig nichts ändern. Für die KMU führt Mobility-Pricing zwangsläufig zu einem Kostenschub. Dazu kommt die bereits von National- und Ständerat beschlossene Benzinpreiserhöhung als Folge des CO₂-Gesetzes. Der Bundesrat hat zwar in früheren Be-

richten versprochen, keine zusätzlichen Abgaben erheben zu wollen. Die Folgen der Umverteilungsaktion durch Mobility-Pricing wird Gewerbetreibende aber deshalb in höheren Kosten zu spüren bekommen, weil sie in der Regel weder Zeit noch Ort der Fahrten selbst wählen können. Die Kundschaft bestimmt, wann der Gewerbetreibende zu welchem Zeitpunkt und wo eine Strasse benutzen muss. Im Minimum müssten in allen Mobility-Pricing-Projekten alle gewerblichen Fahrten ausgenommen werden.

Der VFAS fordert die Senkung der Regulierungskosten. Sie entsprechen um die 10% des BIP, was über 60 Milliarden Franken pro Jahr sind. Dieses Verhältnis wird vom Bundesrat bestätigt. Mobility-Pricing wird zu einem zusätzlichen Schub von Regulierungskosten führen.

5. Regionaler Flickenteppich

Mit regionalen Mobility-Pricing, wie es im Gesetzesentwurf vorgeschlagen wird, droht ein Flickenteppich unterschiedlicher und unübersichtlicher Abgaben. Dies wird während den Versuchsphasen für zusätzliche Unsicherheit sorgen.

6. Herausforderungen für die Zukunft

Aus Sicht des VFAS besteht mit Blick auf die Zukunft der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur tatsächlich Handlungsbedarf. Mit dem Rückgang des Treibstoffverbrauchs und Substitutionseffekten durch elektrisch betriebene Fahrzeuge sinken in den nächsten Jahren die finanziellen Zuflüsse in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr NAF. Unter Berücksichtigung des sinkenden Benzin- und Dieserverbrauchs (Rückgang des Treibstoffabsatzes von 18 bis 30% (Referenzjahr 2018) bis 2030 infolge Substitutions- und Effizienzeffekte) werden dem NAF jährlich mehrere Hundert Millionen fehlen. In der Konsequenz dieser Entwicklung wird die Substanz des NAF abnehmen. Umsetzungsreife Strassenprojekte könnten auf die lange Bank geschoben werden. Die Umsetzung neuer Projekte ist gefährdet.

Damit stellt sich die Frage, wie die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig sichergestellt werden kann. Darin liegt die langfristige Hauptherausforderung. Damit die künftige Finanzierung der Mobilität nicht nur zu einer Frage des MIV wird, ist ein Finanzierungssystem zu erarbeiten, in welches alle Verkehrsträger miteingeschlossen werden, inklusive der Veloverkehr. Eine solche Reform muss einnahmeneutral ausgestaltet werden und für alle den Zugang zur Mobilität gewährleisten. Zudem muss in der Umsetzung und im Betrieb ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis herrschen.

Wir danken für die Möglichkeit einer Stellungnahme und stehen für Rückfragen oder Ergänzungen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz



Stephan Jäggi, Geschäftsleiter

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

3003 Bern

Per E-Mail an: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 5. Mai 2021

Tel. +41 31 359 23 50, daniela.walker@voev.ch

Stellungnahme VÖV zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

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

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

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

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

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

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

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

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

Freundliche Grüsse



Ueli Stüchelberger
Direktor Verband öffentlicher Verkehr