



**Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien
der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein**

**Communauté de Travail des Chefs des Polices de la
Circulation de la Suisse et de la Principauté du
Liechtenstein**

**Comunità di Lavoro dei Capi di Polizia della Circolazione
della Svizzera e del Principato del Liechtenstein**

Präsident
c/o Kantonspolizei Bern
Thomas Baumgartner
Chef Verkehr, Umwelt und Prävention
Schermenweg 5
3001 Bern
031/638 60 75
pbtb@police.be.ch

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

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Bern, 12. Mai 2021

Vernehmlassung des Bundes: Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

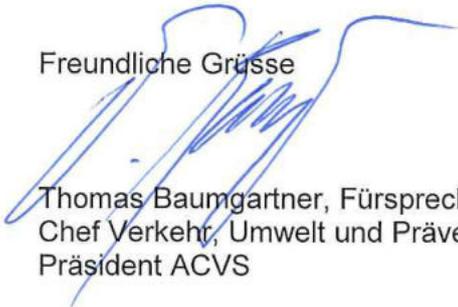
Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Einführung von Mobility-Pricing ist überwiegend ein politischer Entscheid, und die ACVS ist übereingekommen, sich der Einreichung einer Stellungnahme zu enthalten.

Die Auswirkungen von Mobility-Pricing auf die Aufgaben und das operative Geschäft der Polizeikorps sind gestützt auf die vorliegende Gesetzesvorlage noch nicht abschätzbar. Gerne wird die ACVS sich äussern, sobald diese Auswirkungen näher umrissen werden sollten.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse


Thomas Baumgartner, Fürsprecher
Chef Verkehr, Umwelt und Prävention
Präsident ACVS



Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia

Per Mail an:

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 12.05.2021

11 910

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) wurde eingeladen, zur oben erwähnten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen dafür bestens.

Gerne teile ich Ihnen mit, dass unsere Konferenz beschlossen hat auf eine Stellungnahme im Namen der KKJPD zu verzichten, und es den einzelnen Kantonen zu überlassen sich zur Vorlage zu äussern.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Roger Schneeberger
Generalsekretär



KONFERENZ DER KANTONALEN **POLIZEIKOMMANDANTEN**

Der Präsident

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

per E-Mail an:

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 17. Februar 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing; Stellungnahme der KKPKS

Sehr geehrte Damen und Herren

Die KKPKS bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und äussert sich gerne wie folgt:

In Ziffer 5.1.1 der Botschaft wird ausgeführt, dass «die Einführung von Gebühren für die Benutzung von öffentlichen Strassen (...) durch den Verfassungstext von Artikel 82 Absatz 3 nicht gedeckt ist». In Ziffer 5.1.2 wird demgegenüber festgehalten, dass «ein solches Gesetz zur demokratischen Legitimation einer zeitlich befristeten Abgabenerhöhung auf öffentlichen Strassen (...) bei trägt». Die Aussage zur demokratischen Legitimation ist nicht nachvollziehbar, werden die demokratisch vorgesehenen Mittel, welche für eine Verfassungsänderung vorgesehen sind, durch die zeitliche Befristung faktisch ausser Kraft gesetzt. Um das Anliegen des Mobility Pricing von Beginn weg tragfähig für die Zukunft zu machen, erscheint es der KKPKS zielführender, von Beginn weg den verfassungsrechtlich korrekten Weg einzuschlagen.

Im Weiteren kann festgehalten werden, dass die Polizeiorgane bei Fragen des Mobility-Pricing nicht unmittelbar betroffen sind. Je nach Ausgestaltung des Mobility-Pricings können auf Seiten der Polizeiorgane allerdings neue Aufgaben, insbesondere im Zusammenhang mit Kontrolltätigkeiten und zusätzliche Aufwendungen, anfallen. Für deren frühzeitige Berücksichtigung danken wir Ihnen.

Die Polizeibehörden verfügen bereits heute über Möglichkeiten zur automatischen Kontrolle von Nummernschildern inkl. dem Abgleich mit verschiedenen Datenbanken. Es wird dann im Rahmen der Einführung solcher Modelle für die Polizeikörper sehr wichtig sein, von Kamerabildern oder anderen Verkehrsüberwachungsanlagen automatisiert und elektronisch Abgleiche mit Bezahl-Datenbanken vorzunehmen. Ziel muss es letztlich sein, Bussen ohne zusätzlichen Aufwand weitgehend automatisch – wie dies heute bei Geschwindigkeitsbussen bereits der Fall ist – verarbeiten zu können.

Damit die Polizeiorgane solchen Aufgaben nachkommen können, müssen somit zwingend die erforderlichen rechtlichen Grundlagen geschaffen und die nötige Infrastruktur aufgebaut werden. Hier erscheint es sinnvoll, auf bestehende und sich bereits im Einsatz stehende Systeme abzustellen bzw. von Beginn weg der Frage nach den nötigen Schnittstellen die entsprechende Aufmerksamkeit zu schenken.

CONFERENCE DES **COMMANDANTS DES POLICES** CANTONALES (CCPCS)

CONFERENZA DEI **COMANDANTI DELLE POLIZIE** CANTONALI (CCPCS)



KONFERENZ DER KANTONALEN **POLIZEIKOMMANDANTEN**

Der Präsident

Für Ihre Kenntnisnahme danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

Burkhard

Mark Burkhard
Präsident

Kopie an:

- Mitglieder KKPKS (via GS)
- GS KKJPD

Bundesamt für Strassen ASTRA
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Versand per E-Mail an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 14. Juni 2021

Vernehmlassung Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing: Stellungnahme BPUK und KöV

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie die Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) wurden mit Schreiben vom 3. Februar 2021 eingeladen, an der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing teilzunehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit und kommen der Aufforderung gerne nach. Die beiden Konferenzen haben sich entschieden, eine gemeinsame Stellungnahme einzureichen.

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Die 2019 veröffentlichte Wirkungsanalyse hat am Beispiel der Region Zug gezeigt, dass Mobility-Pricing über das Potenzial verfügt, den Verkehr besser zu steuern und kostspielige Verkehrsspitzen zu brechen. Zudem kann es dazu beitragen, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig sicherzustellen. Die BPUK und KöV unterstützten deshalb die Absicht des Bundes, die theoretischen Grundlagen in einem nächsten Schritt in der Praxis zu überprüfen. Die hierfür vorgesehenen Pilotprojekte können wichtige Erkenntnisse zur Wirkung, der konkreten Umsetzung und der Akzeptanz von Mobility-Pricing liefern. Beide Konferenzen haben deshalb bereits im Jahr 2015 anlässlich der Anhörung zum Entwurf des Konzeptberichts Mobility-Pricing gefordert, dass der Bund die rechtliche Grundlage für die Durchführung von Pilotprojekten schafft und sich finanziell an den Versuchen beteiligt. Daher begrüssen wir das nun vorliegende Bundesgesetz und unterstützen die grundsätzliche Stossrichtung des Erlasses.

2. Regelung und Bewilligung der Pilotprojekte

Das neue Gesetz sieht vor, nur die Rahmenbedingungen festzulegen. Die konkreten Regeln für Pilotprojekte sollen durch die Kantone bestimmt werden. Dies betrifft insbesondere die Verpflichtung der Verkehrsteilnehmenden an einem Pilotprojekt mit Abgabepflicht teilzunehmen (Art. 3 Abs. 3) sowie die Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe (Art. 8 Abs. 1 und Art. 10 Abs. 1). Auch das Bewilligungsverfahren soll

sich auf kantonales Recht abstützen (Art. 18 Ab. 3). Wie die interne Konsultation der BPUK und KÖV gezeigt hat, sind sich die Kantone uneinig, ob diese Kompetenzaufteilung zielführend ist. Rund die Hälfte der Kantone stellt sich hinter den Vorschlag des Gesetzesentwurfs. In ihren Augen ist eine Regelung nach kantonalem Recht wichtig für die Legitimation und den Rückhalt der Pilotprojekte in der Bevölkerung. Die übrigen Kantone sind hingegen der Ansicht, dass sich die Regelung und Bewilligung nach Bundesrecht richten sollten, um eine möglichst einheitliche Behandlung der Pilotprojekte sicherzustellen. Ausserdem würden unterschiedliche kantonale Vorschriften und Verfahren dem Ziel widersprechen, auf Basis der Erfahrungen aus den Pilotprojekten dereinst eine nationale gesetzliche Grundlage für Mobility-Pricing zu entwickeln.

3. Bundesbeteiligung

Die Ergebnisse der Pilotprojekte liegen nicht nur im Interesse der betroffenen Gemeinden und Kantone, sondern liefern auch dem Bund wertvolle Erkenntnisse zur Wirkung, Umsetzung und Akzeptanz von Mobility-Pricing. Ausserdem dienen sie als wesentliche Grundlage für eine künftige schweizweite Einführung des Instruments. Darüber hinaus ist die erstmalige Entwicklung von technischen Lösungen für die Erhebung und Abrechnung von Mobility-Pricing-Gebühren mit erheblichen Kosten verbunden. Die Kantone sind deshalb der Ansicht, dass der Bund sich finanziell stärker an den Pilotprojekten beteiligen sollte. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil aus heutiger Sicht nicht mit Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass die Gebühreneinnahmen aus dem auf vier Jahre beschränkten Pilotbetrieb zur Deckung sämtlicher Kosten ausreichen.

Der Beitragssatz des Bundes soll auf 80% erhöht werden. Ausserdem soll auf die Beschränkung von maximal 2 Millionen Franken pro Projekt verzichtet werden. Der Bund sollte sich den nötigen Spielraum offenhalten, um Projekte bei Bedarf auch mit höheren Beiträgen zu unterstützen.

4. Verlängerungsmöglichkeit

Die Vorbereitung der Pilotprojekte wird viel Zeit in Anspruch nehmen. Die genaue Dauer ist aufgrund des Pilotcharakters aktuell nicht verlässlich abzuschätzen. Verzögerungen sind aufgrund von Einsprache- und Beschwerdemöglichkeiten wahrscheinlich. Es besteht die Gefahr, dass die maximale Frist des Bundesgesetzes von 10 Jahren nicht ausreicht, um genügend Pilotprojekte durchzuführen.

Im vorliegenden Erlass sollte eine Regelung für eine allfällige Verlängerung des befristeten Bundesgesetzes aufgenommen werden.

5. Machbarkeitsstudie

Artikel 15 des Bundesgesetzes legt fest, dass die Machbarkeit eines Pilotprojekts vor Einreichung des Gesuchs um Genehmigung anhand einer Studie zu prüfen ist. Der entsprechende Abschnitt bezieht sich jedoch nur auf Versuche mit einer Abgabepflicht. Unserer Ansicht nach sollte die Regelung auch für Projekte mit freiwilliger Teilnahme gelten.

Kapitel 3 «Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme» ist anlog Artikel 15 mit dem Nachweis einer Machbarkeitsstudie zu ergänzen.

Wir danken Ihnen für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Bau-, Planungs- und
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Stephan Attiger

**Konferenz der kantonalen Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin BPUK und KÖV



Mirjam Bütler

Kopie an:

- Mitglieder der BPUK und KÖV
- M. Ramsauer, Generalsekretär UVEK
- S. Schürer, persönlicher Mitarbeiter von Bundesrätin S. Sommaruga
- J. Röthlisberger, Direktor ASTRA
- M. Lezzi, Direktorin ARE
- P. Füglistaler, Direktor BAV



Frau
Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen Departements
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

per Email vernehmlassungen@astra.admin.ch

Zürich, 20. Mai 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zur Mobility-Pricing; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Im Namen der Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren KSSD danken wir Ihnen für die Einladung zur Teilnahme an der eingangs erwähnten Vernehmlassung.

Wir begrüssen, dass der Bundesrat Möglichkeiten schaffen will, Mobility Pricing in Schweizer Städten zu erproben.

Die KSSD teilt die Haltung und die Anträge des Schweizerischen Städteverbands. Wir verweisen auf dessen beiliegende Vernehmlassungsantwort.

Insbesondere teilen wir die Auffassung, wonach von der Verkehrsnachfrage oder dem Ressourcenverbrauch (Energie, Fläche) abhängige Gebühren nicht nur Instrumente sein sollen, um punktuelle Überlastungen von Strassen und Schienen abzuwenden, sondern auch um das Verkehrssystem umweltfreundlicher zu gestalten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren

Co-Präsidentin

Sonja Lüthi

Direktion Soziales und Sicherheit St. Gallen

Co-Präsident

Martin Merki

Sozial- und Sicherheitsdirektion Luzern



Beilage: erwähnt

- Kopie:
- Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Basel-Stadt
 - Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie der Stadt Bern
 - Direction de la sécurité et de l'économie Lausanne
 - Dicastero Sicurezza e Spazi urbani della Città di Lugano
 - Sozial- und Sicherheitsdirektion der Stadt Luzern
 - Direktion Soziales und Sicherheit der Stadt St. Gallen
 - Departement Sicherheit und Umwelt der Stadt Winterthur
 - Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich
 - Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs SVSP
 - Städtevereinigung der Schutz- und Rettungsorganisationen
 - Schweizerischer Städteverband
 - Städtekonferenz Mobilität