



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

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

Bern, 30. April 2021

### **Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing: Stellungnahme der Alliance SwissPass**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 3. Februar 2021 haben Sie bekanntgegeben, dass der Bundesrat ein Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing in die Vernehmlassung schickt. Die Alliance SwissPass hat diese Mitteilung mit grossem Interesse zur Kenntnis genommen. Wir begrüssen den Schritt des Bundes, auf Gesetzesstufe die Grundlage für zeitlich und räumlich befristete Pilotprojekte zu Mobility-Pricing zu ermöglichen.

Der Einführung von strecken- und zeitabhängigen Tarifstrukturen in der Mobilität steht die öV-Branchenorganisation grundsätzlich offen gegenüber. Die optimale Nutzung bestehender Infrastrukturen kann die Umwelt schonen und die Steuerzahlenden entlasten. In Zusammenhang mit dem konkreten Gesetzesentwurf möchten wir jedoch folgende relevanten Punkte zum Thema Mobility-Pricing festhalten:

- **Multimodales Mobility-Pricing (zu Artikel 3, Absatz 1):** Mobility-Pricing sollte in jedem Fall multimodal gedacht werden. Eine einseitige Einführung bei nur einem Verkehrsträger wäre aus Sicht von Anbietenden und Nutzenden unverständlich. Entsprechend sollte der Bund bereits in der Pilotphase die Anreize so setzen, dass in erster Linie multimodale Mobility-Pricing-Projekte lanciert werden. Einseitige Abgaben könnten auch zu Massenverschiebungen führen, die mit den bestehenden Kapazitäten nicht aufgefangen werden können.
- **Offener Projektrahmen (zu Artikel 3, Absatz 3):** Es gibt verschiedene Formen von Mobility-Pricing. In der Gesetzesvorlage stehen Pilotprojekte mit einer Abgabepflicht im Vordergrund. Dies schränkt den Rahmen aus unserer Sicht zu stark ein und schliesst beispielsweise die Möglichkeit aus, im Sinne eines Bonus-/Malussystems Reisen auf schwach ausgelasteten Strecken attraktiver zu bepreisen. Zudem sollten auch nichtpreisliche Ansätze als Steuerungsinstrument integriert werden können. Im Hinblick auf eine möglichst umfassende Evaluation ist es generell wünschenswert, den Projektrahmen offener zu halten.
- **Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs von Strassenabgaben befreien (zu Artikel 7, Absatz 2):** Um die methodische Trennung der Verkehrsträger öV und MIV sicherzustellen und namentlich Busse nicht mit einer doppelten Mobility-Pricing-Abgabe zu belasten, sollten alle Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs von der Abgabepflicht auf öffentlichen Strassen befreit sein.

- **Einheitliche Tarifbestimmungen gewährleisten** (zu Artikel 9, Absatz 1): Die grösste Errungenschaft des öV Schweiz ist das offene System. Alle Menschen können die öffentlichen Transportmittel jederzeit diskriminierungsfrei nutzen. Die Grundlage dafür ist ein nationales, einheitliches und verständliches Tarifsysteem. Feinjustierungen und Flexibilisierungen müssen auf jeden Fall möglich sein, um beispielsweise eine Kundenlenkung zu erwirken oder spezifischen lokalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen. Mobility-Pricing-Projekte dürfen nicht dazu führen, dass die Tarifbestimmungen komplizierter werden. Dies würde auch dem ambitionierten Grossprojekt «GITA» zuwiderlaufen, welches die Forderung der öffentlichen Hand nach einer Vereinfachung und Harmonisierung der Tariflandschaft aufnimmt.

Gerade mit Blick auf die Rückgewinnung der Reisenden nach der COVID-19-Pandemie ist es uns ein grosses Anliegen, das Vertrauen der Kundinnen und Kunden zurückzugewinnen – statt sie durch intransparente, unverständliche und uneinheitliche Tarifmodelle zu verärgern. Wir beantragen deshalb, dass Tarifanpassungen aufgrund regionaler Pilotprojekte zu Mobility-Pricing national und einheitlich innerhalb der Tarifbestimmungen der Alliance SwissPass umgesetzt werden.

- **Nationale Tarifmassnahmen offenhalten** (zu Artikel 11): Die öV-Branche setzt Tarifmassnahmen national um. Es gibt keine Möglichkeit, bestimmte Regionen auszuschliessen. Deshalb beantragen wir, dass Artikel 11 dahingehend ergänzt wird, dass die Durchführung nationaler Tarifmassnahmen vorbehalten bleibt. Die Branche und die Tarifhoheit der Transportunternehmen dürfen nicht unverhältnismässig eingeschränkt werden. Es braucht weiterhin Handlungsspielraum, um auf sich verändernde Kundenbedürfnisse und Rahmenbedingungen reagieren zu können.
- **Unpersönliche Fahrausweise nur online erhältlich** (zu Artikel 12): Unpersönliche Fahrausweise können heute im öffentlichen Verkehr nur auf Grundlage der Standard-Tarife gekauft werden. Sämtliche zeit- und streckengebundenen Angebote (z.B. Sparbillette, Spartageskarten etc.) werden ausschliesslich über webbasierte Kanäle vertrieben. Innerhalb dieser Kanäle ist ein unpersönlicher Kauf ausgeschlossen. Die technischen Möglichkeiten erlauben es derzeit nicht, Billettautomaten mit Angeboten auszurüsten, die sich flexibel preislich verändern.
- **Garantierte Ausgleichung sämtlicher Aufwände** (zu Artikel 13): Der Aufwand für die Erhebung der Mobility-Pricing-Abgabe bei Inhaberinnen und Inhabern von Pauschalfahrausweisen wird für die öV-Branche zu einem erheblichen Mehraufwand führen. Entsprechend erwarten wir, dass unabhängig der Höhe der Erträge garantiert wird, dass sämtliche betrieblichen und technischen Aufwände gedeckt werden.
- **Tragfähige Lösungen für Vertrieb und Kontrolle** (zu Artikel 16, Punkt f): Die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben beinhalten einige Herausforderungen (siehe vorherige Punkte). Insbesondere der Vertrieb und die Kontrolle von zusätzlichen Fahrausweisen bei Inhaberinnen und Inhabern von Pauschalfahrausweisen sowie von unpersönlichen Billetten mit inbegriffener Mobility-Pricing-Abgabe bedingen eine detaillierte Planung und sind mit nicht zu unterschätzenden Kosten und Aufwänden verbunden. Die öV-Branche erwartet, dass die Trägerschaften der Projekte tragfähige Lösungen selbständig erarbeiten und diese in enger Absprache mit den betroffenen Transportunternehmen testen.



Generell machen wir darauf aufmerksam, dass ein Einbezug der Alliance SwissPass als «nationaler Tarifverbund» in die Konzeption und Durchführung von Pilotprojekten mit Mobility-Pricing im Sinne aller Beteiligten ist. Wir bedanken uns für die Möglichkeit, uns im Rahmen der Vernehmlassung zum geplanten Gesetz zu äussern. Wir sind gespannt auf die konkrete Ausgestaltung des Gesetzes sowie die Lancierung der ersten Pilotprojekte und sind überzeugt, dass damit ein wichtiger Schritt in Richtung Mobilität der Zukunft gemacht werden kann.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ch. Plüss", with a long horizontal stroke extending to the right.

Christian Plüss  
Präsident Strategierat a.i.  
Alliance SwissPass

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke.

Helmut Eichhorn  
Geschäftsführer  
Alliance SwissPass

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

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

Zürich, 17. Mai 2021

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

Stellungnahme von Avenergy Suisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu der im Titel genannten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Avenergy Suisse lehnt diese Vorlage ab. Wir sind irritiert ob der Einseitigkeit des Gesetzes und bedauern dessen intransparenten Entstehungsprozess. Dieses Projekt weicht ohne Erklärung oder objektive Grundlage erheblich von der Vorarbeit ab, die in den vergangenen Jahren auf diesem Gebiet geleistet wurde. Sollte dieser Gesetzesentwurf in der vorgeschlagenen Richtung weiterverfolgt werden, behält sich Avenergy Suisse vor, alle demokratischen und rechtlichen Mittel zu nutzen, um ihn zu bekämpfen.

Avenergy Suisse ist der Verband der Importeure flüssiger Brenn- und Treibstoffe. Die Besteuerung letzterer trägt bekanntlich massgeblich zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur unseres Landes bei. Wir leiten daraus die Legitimation und Verpflichtung ab, uns aktiv an der Diskussion über die zukünftige Finanzierung des Strassenverkehrs und somit auch über Mobility Pricing zu beteiligen. Wie wir anlässlich früherer Stellungnahmen festgehalten haben, erwarten wir, dass

- die demokratische Legitimation des Mobility Pricings gewährleistet 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;
- allfällige Pilotversuche bezüglich Dauer und Umfang auf das unbedingt erforderliche Mass beschränkt und dabei die oben genannten Grundsätze beachtet werden;
- Alternativen in Betracht gezogen und untersucht werden (z.B. Besteuerung neuer Energieformen, um den Rückgang der Einnahmen aus Mineralölsteuer zu kompensieren).

Als Mitglied von strasseschweiz haben wir an der Stellungnahme unserer Dachorganisation zum Gesetzesentwurf mitgewirkt. Für die Begründung unserer ablehnenden Haltung gegenüber der Vorlage verweisen wir auf die detaillierte Stellungnahme von strasseschweiz, der wir uns vollumfänglich anschliessen.

Freundliche Grüsse

Avenergy Suisse

Daniel Hofer  
Präsident

Dr. Roland Bilanz  
Geschäftsführer

**Beat Lehmann**

lic.iur. Fürsprech

Acting Counsel Alcan Holdings Switzerland AG

Kongoweg 9

5034 Suhr (Home Office)

Festnetz +41 (0)62 842 49 52

Mobil-Tf +41 (0)79 500 82 32

e-mail [b.lehmann-aarau@bluewin.ch](mailto:b.lehmann-aarau@bluewin.ch)

Suhr, 17. Mai 2021

Per E-Mail an

[rene.sutter@astra.admin.ch](mailto:rene.sutter@astra.admin.ch)

z.H HH R. Sutter und M Zbinden

**Stellungnahme**  
**zum Entwurf für ein Bundesgesetz über**  
**Pilotprojekte zu Mobility Pricing ("E Pilot-MP")**

**1. Vorbemerkung**

Der Unterzeichnende reicht die nachstehende Stellungnahme aufgrund seiner Tätigkeit als ehemaliger Rechtskonsulent der IBM (Schweiz) und als Mitglied der vom Bundesrat eingesetzten Expertenkommission zur Schaffung des Datenschutzgesetzes von 1992 (DSG-92) ein.

Dabei hat er sich immer wieder mit Fragen der Anwendung der Informatik und deren Auswirkungen auf die Gewährleistung der Privatsphäre und den Schutz der Daten natürlicher Personen gegen Missbrauch befasst hat, u.a. als Gründungs-Mitglied des Vereins Unternehmens-Datenschutz VUD.

Die Stellungnahme beschränkt sich demgemäss auf die Erfassung, Speicherung und Verwendung von Personendaten in Projekten öffentlicher Rechtsträger für das Mobility Pricing im Hinblick auf die Gewährleistung des Datenschutzes.

**2. Umgang mit Personendaten bei Pilotprojekten zu Mobility Pricing**

- 2.1 "Mobility Pricing" setzt nach hier vertretener Meinung die Erfassung, Speicherung, Weiterverarbeitung, Aggregation und (statistische) Auswertung von Bewegungsdaten natürlicher Personen in einem bestimmten geographischen Raum voraus mit dem Ziel der sachgerechten Abgeltung der Nutzung der heutigen sowie geplanter künftiger Verkehrs-Infrastruktur zu definierten Zeiten durch die Verkehrsteilnehmer mit der Möglichkeit der Beeinflussung ihres Reiseverhaltens durch die Erhebung eines Entgeltes zur Förderung der Nachhaltigkeit der Reisetätigkeit.

- 2.2 Zu diesem Zweck werden in den Projekten für das Mobility Pricing u.a. Standort- und Bewegungsdaten von natürlichen Personen als Teilnehmer am Strassen- und/oder Bahnverkehr erhoben. Die Zusammenführung dieser Daten kann in Kombination mit Angaben zur Identifikation der Verkehrsteilnehmer zu "Persönlichkeitsprofilen" führen.
- 2.3 Art. 3 Bst. d) DSG-92 setzt für die Entstehung eines "Persönlichkeitsprofils" eine Zusammenstellung (Kombination, "Aggregation") von Daten voraus, die eine "Beurteilung wesentlicher Aspekte der Persönlichkeit einer natürlichen Person erlaubt." Der Begriff ist somit auslegungsbedürftig.
- Nach hier vertretener Auffassung kann die systematische Erfassung des Mobilitätsverhaltens natürlicher Personen während einer bestimmten Dauer, wie dies bei den Pilotprojekten des Mobility Pricing vorgesehen ist, zur Bildung eines "Persönlichkeitsprofils" im Sinne des Bundesrechts führen (vgl. dazu Yvonne Jöhri, Handkommentar DSG 2008, Art. 33 Bst. d). N. 56 ff, wo das "Reiseverhalten" spezifisch als Anwendungsbeispiel eines "Persönlichkeitsprofils" erwähnt wird.
- 2.4 Im Rahmen der Revision des DSG-1992 wurde der "statische" Begriff des Persönlichkeitsprofils in Anlehnung an die Regelung von Art. 4 Ziff. 4 der Europäischen Datenschutzgrundverordnung DSGVO durch den "dynamischen" Begriff des "profiling" ersetzt, womit die Bewertung bestimmter Merkmale einer Person aufgrund automatisierter Bearbeitung von Personendaten verstanden wird, umfassend u.a. das Mobilitätsverhalten (Botschaft 17.059 zur Totalrevision des DSG, BBl 2017, S. 7021; vgl. den Art. 5 Bst. f DSG 2020 "enthaltenen Umschreibung "automatisierte Analyse von Aufenthaltsort oder Ortswechsel").
- 2.5 Im Ergebnis führt die automatisierte Auswertung der Bewegungsdaten von Verkehrsteilnehmer im Rahmen von Projekten zum Mobility Pricing zweifellos zur Schaffung eines "Persönlichkeitsprofils" gemäss DSG-1992, bzw. zu einem "Profiling" im Sinne des DSG-2020.
- Und dies hat zur Folge, dass die Erhebung, Speicherung, Verarbeitung, Analyse und Auswertung der betreffenden Daten einer **erhöhten Sorgfalt bei der Bearbeitung** unterliegen.

### 3 Gewährleistung des Datenschutzes bei Pilotprojekten zum Mobility Pricing

- 3.1 Gemäss seinem Titel und Art. 1 E Pilot-MP soll das Gesetz "Pilotprojekte" über das Mobilitätsverhalten der am öffentlichen und/oder privaten Verkehr teilnehmenden natürlichen Personen regeln, wobei das Gesetz sich v.a. auf die Erhebung von Abgaben bei den Verkehrsteilnehmern als Nutzer der Verkehrsinfrastruktur und Förderungsbeiträge des Bundes bezieht.
- 3.2 Allerdings sind gemäss dessen Art. 2 Abs. 1 Bst. b) nur "Bundesorgane" dem DSG-92 wie auch dem DSG-2020 unterstellt, während gemäss Art. 4 E Pilot-MP die "Pilotprojekte" durch einen oder mehrere **Kanton/e oder Gemeinde/n als "Rechtsträger"** durchgeführt werden sollen.
- 3.3 Der Schutz der Persönlichkeit und der Privatsphäre vor Missbrauch der im Rahmen eines Projekts zum Mobilitätsverhalten erfassten und ausgewerteten Daten bestimmt sich somit nach den von den

betreffenden kantonalen oder kommunalen Rechtsträgern erlassenen Vorschriften über den Datenschutz (<https://www.edoeb.admin.ch/edoeb/de/home/dokumentation/datenschutz/schweiz.html>) welche allerdings Daten gemäss Art. 13 Abs. 2 iVm Art. 35 der Bundesverfassung den Schutz der betroffenen Personen vor Missbrauch ihrer persönlichen Daten gewährleisten müssen.

- 3.4** Die Bestimmungen über den Datenschutz nach den Datenschutzgesetzen des Bundes von 1992 und 2020 können daher nach hier vertretener Auffassung nur als Grundsätze und Leitlinien für den Erlass, die Anwendung und die Auslegung der von den kantonalen und kommunalen Rechtsträgern erlassenen Bestimmungen zur Gewährleistung des Datenschutzes für die im Rahmen von Projekten für das Mobility Pricing erhobenen und bearbeiteten Personendaten dienen.
- 3.5** Der durch Art. 13 Abs. 2 der Bundesverfassung gewährleistete Schutz der betroffenen Personen vor dem Missbrauch ihrer Daten bei der Bearbeitung ihrer Daten im Rahmen von Pilotprojekten zum Mobility Pricing kann jedoch durch Art. 16 Bst. k) und Art. 17 Abs. 1 E Pilot MP im Rahmen der Prüfung und Genehmigung der Projekte durch den Bund (UVEK) und das Monitoring und die Berichterstattung gemäss Art. 19 E Pilot MP umgesetzt werden.

#### **4. Datenschutzkonformität der Datenbearbeitung**

- 4.1** Die Datenschutzkonformität der Bearbeitung von Personendaten über die Verkehrsteilnehmer im Rahmen von Projekten zum Mobility Pricing kann somit im Rahmen des Genehmigungsverfahrens von Art. 17 E Pilot MP umgesetzt werden, sei es durch eine **Verwaltungsverordnung** für die Tätigkeit des UVEK, sei es durch einen **Anhang zum Gesetz**, welcher die Prüfungskriterien auflistet.
- 4.2** Dabei kann man sich an den Grundsätzen für die **Durchführung von Pilotprojekten** orientieren, welche in Art. 17a DSG-92 bzw. Art. 35 DSG-2020 enthalten sind; darüber hinaus können die zuständigen Behörden **bereichsspezifische Regeln** für den datenschutzkonformen Umgang mit erfassten Mobilitätsdaten entwickeln, welche nachstehend im Sinne von Vorschlägen und in nicht abschliessendem Umfang aufgeführt werden:
- a. Der zuständige Rechtsträger hat den Pilotbetrieb in einer (kantonalen) Verordnung oder einem (kommunalen) Reglement geregelt (vgl. Art. 17a Abs. 3 DSG-92).
  - b. Das betreffende Projekt sollte von der Datenschutz-Fachstelle (Datenschutzbeauftragter) der zuständigen Trägerschaft (Art 4 E Pilot MP) d.h. (Kanton/e oder Gemeinde/n) geprüft und worden sein (vgl. Art. 17a Abs. 1 DSG-92; Art. 35 Abs. 2 DSG-2020).
  - c. Für jedes Projekt sollte eine spezifische Datenschutz-Fachstelle (Datenschutz-Verantwortlicher) bezeichnet eingesetzt werden, welche das Projekt während seiner ganzen Dauer begleitet und dem zuständigen Datenschutzbeauftragten des Rechtsträgers berichtet.

- d. Es müssen ausreichende Massnahmen zum Schutz von Persönlichkeitsverletzungen, bzw. zur Beschränkung der Eingriffe in Grundrechte in Grundrechte der betroffenen Personen getroffen worden sein (Art. 17a Abs.1 Bst. b DSGVO-92; Art. 35 Abs. 1 Bst. b) DSGVO-2020).
- e. Es muss ein Evaluationsbericht über die Durchführung des Projekts erstellt werden, der sich auch mit den Aspekten des Datenschutzes befasst und dem Zuständigen Datenschutz Fachberater des Rechtsträgers vorzulegen ist (Art. 27 VDSG).
- f. Die erhobenen Mobilitätsdaten dürfen ausschliesslich für die Evaluation des Mobilitätsprojekts verwendet und auf keinen Fall für andere Zwecke ausgewertet oder an Dritte (z.B. Autoversicherer!), auch nicht an andere Stellen ausserhalb des betreffenden Mobilitätsprojektes (z.B. Verkehrspolizei!) weitergegeben werden.
- g. Daher sind die Mobilitätsdaten vertraulich zu behandeln und gegen den Zugriff Unberechtigter zu sichern.
- h. Die Mobilitätsdaten sind nach Erhebung so rasch und so weit als dies mit dem Zweck der Erhebung für das Mobilitätsprojekt verträglich ist von jedem Bezug auf betroffene Personen zu befreien, d.h. zu anonymisieren oder zu pseudonymisieren; danach sind die Originaldaten zu vernichten.
- i. Dies bedeutet nach hier vertretener Auffassung, auch dass erhobene Mobilitätsdaten über (ungebührliches) Verhalten von Passagieren im ÖV, auch Schwarzfahren, bzw. von Fahrzeuglenkern im Strassenverkehr (Rechtsfahren; zu nahes Aufschliessen; unvorsichtiges Überholen; Einhalten der Höchstgeschwindigkeit) nicht für die Verfolgung von Verstössen gegen den Bahnverkehr oder die Strassenverkehrsordnung genutzt werden dürfen.
- j. Erfasste Mobilitätsdaten dürfen dagegen ausnahmsweise, jedoch nur unter Voraussetzung der Einhaltung gesetzlichen Vorgaben der Strafprozessordnung zur Verfolgung krimineller Handlungen (z.B. Fahrzeugdiebstahl) verwendet werden.
- k. Das Auskunftsrecht der betroffenen Verkehrsteilnehmer ist zu gewährleisten.
- l. Die Einhaltung dieser Grundsätze und allfällige erkannte Probleme oder Verletzungen ("data breaches") sind im Bericht über das Monitoring festzuhalten.

**4.3** Bei Einhaltung der vorstehenden Grundsätze über den Schutz der im Rahmen von Projekten zum Mobility-Pricing erhobenen Daten von Verkehrsteilnehmern gegen Missbrauch steht nach hier vertretener Auffassung der Datenschutz der Durchführung von Projekten zum Mobility-Pricing nach hier vertretener Auffassung nicht im Wege.



Beat Lehmann

Frau Bundesrätin  
Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK

3003 Bern

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

**Cargo Forum Schweiz**  
c/o VAP  
Ringlikerstrasse 70  
8142 Uitikon  
Tel.: 044 491 15 95  
E-Mail: furrer@cargorail.ch

Uitikon, 17. Mai 2021

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing. Die obersten Prioritäten aus Sicht des CFS sind eine langfristige Finanzierung leistungsfähiger Infrastrukturen und gute Rahmenbedingungen für eine effiziente Logistik im Interesse des Wirtschafts- und Lebensraums Schweiz. Dabei stellen die Digitalisierung der Gesellschaft und die Entwicklung neuer Logistikkonzepte - erwähnt seien nur Drohnen und cargo sous terrain - stets neue Anforderungen an Entwicklung, Finanzierung und Regulierung der Infrastrukturen und ihrer Nutzung durch die Marktteilnehmer.

### **Gesamtkonzept für eine leistungsabhängige Bepreisung der Mobilität nötig**

Das CFS ist sich bewusst, dass die bestehenden Finanzierungsmechanismen keine leistungsabhängige Bepreisung der Mobilität zulassen. Daher sind Kostenwahrheit und Eigenfinanzierungsgrad auf den verschiedenen Verkehrsträgern und bei Güterschwer- und Personenverkehr sehr unterschiedlich ausgeprägt mit den entsprechenden Fehlanreizen für die Mobilität und die Raumentwicklung in der Schweiz. Das CFS wünscht sich ein Gesamtkonzept zur künftigen Ausgestaltung der Mobilitätsabgaben. Dabei sollen die Massnahmen, mit denen die einzelnen Teilziele erreicht werden sollen, unter Vermeidung von Zielkonflikten und unter Berücksichtigung aller technischen Entwicklungen überarbeitet werden.

Das CFS hält an folgenden Prämissen fest:

- Logistik und Güterverkehr, insbesondere der Strassengüterverkehr sind wesentliches Element für einen erfolgreichen international vernetzten Wirtschaftsstandort Schweiz und zur Versorgung der Schweiz. Siedlungs-, Verkehrs- und Infrastrukturpolitik haben weiterhin dafür Sorge zu tragen.
- Der (Güter)verkehr wird möglichst bedürfnisgerecht sowie umwelt- und ressourcenschonend abgewickelt.
- Rahmenbedingungen und Infrastrukturentwicklung tragen mittels Anreize und ausreichender Infrastrukturkapazitäten sowie Förderung von Innovationen zur Erreichung dieser zwei Prämissen bei.
- Infrastruktur- und Verkehrskosten unterstehen dem Verursacherprinzip. Idealerweise decken alle Verkehrsteilnehmer im Personen- und Güterverkehr ihre Betriebs- und Infrastrukturkosten sowie allenfalls extern verursachte Kosten (Saldoprinzip).

### **Ja zu den Grundprinzipien der bisherigen Konzeptarbeiten für Mobility-Pricing**

Das CFS unterstützt die bisher in den Konzeptarbeiten des Bundes formulierten Grundprinzipien, insbesondere pay as you use unter voller Kompensation, d.h. nicht mehr, sondern anders bezahlen, Intermodalität und Verteilungswirkung, so dass Strasse und Schiene gleichsam voll und nach gleichen Kriterien einbezogen werden, Mobilität jedoch gleichwohl erschwinglich bleibt und all dies im Rahmen eines gestaffelten, transparenten und verständlichen Aufbaus der Elemente.

### **Nein zu Lenkung – Förderung multimodaler Logistikketten zur Verkehrsverlagerung**

Das CFS lehnt ein Kapazitätsmanagement auf den bestehenden Infrastrukturen ohne gleichzeitige volle Kompensation ab. Ebenso darf Mobility-Pricing nicht zur Verkehrsvermeidung oder zur Lenkung des Modalsplits eingesetzt werden, da dazu die Verfassung keinen Raum bietet.

Verkehrsverlagerung gelingt, wenn günstige Angebote und Anreize hierzu bestehen. Insbesondere multimodale Logistikkösungen bergen hierfür ein erhebliches Potential. Verkehrsverlagerung ist daher mittels Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastrukturkapazitäten für multimodale Logistikkösungen zu bewerkstelligen. Neben dem reinen Schienengüterverkehr ist besonderes Augenmerk den multimodalen Logistikkösungen Rhein-Schiene, Rhein-Strasse, Strasse-Schiene, Pipeline-Schiene, Pipeline-Strasse und entsprechenden Lösungen im Bereich City-Logistik zu widmen. Hierbei können grosszügige Rückerstattungen von Mobilitätsabgaben für zusätzliche Umschläge von Gütern und Behältern zwischen den Verkehrsträgern zur Vermeidung von externen Effekten und Senkung von Umweltbelastungen beitragen.

### **Methodische Mängel des vorgeschlagenen Bundesgesetzes**

Der Entwurf macht praktisch keine Vorgaben zu den Versuchsanordnungen und den im Detail zu testenden Hypothesen. Der Einfluss des Bundes beschränkt sich bei Pilotprojekten mit Abgabepflicht auf die Prüfung und Genehmigung der Projekte. Hierbei ist sein Einfluss im Hinblick auf einen breit abgestützten Erkenntnisgewinn gemäss Art. 17 des Entwurfs sehr begrenzt. Nicht einmal die Vergleichbarkeit mehrerer Pilotversuche untereinander wird vorausgesetzt, so dass erhärtete Erkenntnisse aus verschiedenen Regionen zu einzelnen Thesen nicht erwartet werden dürfen. Bei Pilotprojekten mit freiwilliger Teilnahme scheint die Durchführung eines Pilotprojekts sogar ohne Prüfung gemäss Art. 26 möglich, sofern auf Bundesbeiträge verzichtet wird. Diese Mängel sind zu beheben.

Das Gesetz unterscheidet zwischen Pilotprojekten im Bereich des motorisierten Individualverkehrs und solchen im Bereich des öffentlichen Verkehrs (Art. 3, Art. 6 und Art. 9). Diese Unterscheidung ist unvereinbar mit den Grundprinzipien von Mobility-Pricing. Pilotprojekte sind so anzuordnen, dass Individualverkehr und öffentlicher Verkehr gleichsam ausgetestet werden können.

Das Gesetz konzipiert die Mobility-Pricing-Abgabe, ob freiwillig oder verpflichtend, als zusätzliche Abgabe zu den heute geltenden Abgaben (vgl. dazu Art. 11 Verbot von Tarifsenkungen). Dies widerspricht dem Gebot der Kompensation.

Das Gesetz sieht in Art. 12 nur für Pilotprojekte im Bereich des öffentlichen Verkehrs eine anonyme Abgabbeerhebung vor. Diese Voraussetzung muss auch für den motorisierten Individualverkehr gelten.

Nicht Gegenstand der Pilotprojekte bildet der Schwerverkehr auf Schiene und Strasse über 3,5t Gesamtgewicht. Entsprechend können für den Güterverkehr nur sehr untergeordnete Erfahrungen gesammelt werden.

### **Zu den Gesetzesbestimmungen im Einzelnen**

**Art. 1 Gegenstand** Der Entwurf definiert Mobility-Pricing in Art 1 entgegen den Grundprinzipien der bisherigen Konzeptarbeiten sehr offen. Die Grundprinzipien sind in Form von Definitionen in einem zusätzlichen Artikel zu ergänzen.

**Art. 2 Zweck** Die Vorgaben zu den Versuchsanordnungen und den im Detail zu testenden Hypothesen sind äusserst vage gehalten. Zumindest in der nachfolgenden Verordnung sind klare wissenschaftlich formulierte Hypothesen vorzusehen.

**Art. 3 Arten von Pilotprojekten** Sämtliche Pilotversuche müssen verkehrsträgerübergreifend angeordnet sein.

**Art. 4 Trägerschaften** Die in lit. b an einzelne Gemeinden eingeräumte Möglichkeit zur Durchführung von Pilotprojekten ist aus Gründen der Repräsentanz der Resultate zu hinterfragen.

Generell sollten Trägerschaften dazu verpflichtet sein, Wirtschafts- und Mobilitätsverbände in die Pilotarbeiten in geeigneter Form einzubeziehen, um den Einbezug der Praxis sicherzustellen und eine möglichst breite Partizipation an den wissenschaftlichen Erkenntnissen zu ermöglichen.

**Art. 5 Perimeter und Dauer der Pilotprojekte** Versuche müssen sämtliche Verkehrsmittel innerhalb eines sinnvollen Perimeters umfassen. Fahrten innerhalb dieses Perimeters unterstehen der Abgabe. Ein streckenbezogener Ansatz wird abgelehnt. Die Dauer sollte max. 2 Jahre betragen.

**2. Kapitel Pilotprojekte mit Abgabepflicht** Auf die Unterscheidung in Projekte des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs ist zu verzichten. Sämtliche Pilotprojekte sind verkehrsträgerübergreifend zu gestalten.

**Art. 8 Kreis der Abgabepflichtigen und Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe** In Abs. 2 ist statt von «angestrebte» Wirkung auf die wissenschaftliche Versuchsanordnung gemäss Art. 2 des Entwurfs hinzuweisen.

**Art 12 Anonyme Entrichtung der Mobility-Pricing-Abgabe** Die anonyme Abgabenerhebung muss auch für den motorisierten Individualverkehr gelten.

**Art. 16 Gesuch um Genehmigung eines Pilotprojekts** Wie eingangs erwähnt, beschränkt sich die Einflussnahme des Bundes auf die Genehmigung von Projekten. Seine Vorgaben sind in Art. 2 bewusst zurückhaltend, u.E. deutlich zu zurückhaltend, formuliert. In **lit. b** wird auf die «erwarteten», wie in Art. 8 auf die «angestrebte» verkehrlichen Auswirkungen hingewiesen wird. Korrekterweise ist auf die wissenschaftliche Versuchsanordnung gemäss Art. 2 des Entwurfs zu referenzieren. In **lit. i** wird auf die vorgesehene Verwendung der Einnahme der Projektträgerschaft hingewiesen. Diese wird im Entwurf in Art. 22 vorgegeben, sollte jedoch den Grundprinzipien der bisherigen Konzeptarbeiten zu Mobility-Pricing entsprechen, d.h. rückerstattet werden.

**Art. 22 Verwendung der Einnahme aus der Abgabenerhebung** Einnahmenüberschüsse sollen gemäss Entwurf für Belange des Verkehrs im Verkehrseinzugsgebiet verwendet werden. Da für Mobility-Pricing das Prinzip der Kompensation gilt, sind Überschüsse grundsätzlich zurückzuerstatten oder für die Infrastrukturfinanzierung des motorisierten Individual- bzw. des öffentlichen Verkehrs einzusetzen.

**Art. 26 Prüfung der Pilotprojekte** Es wird auf unsere Bemerkungen zu Art. 16 und zu unseren einleitenden Bemerkungen zu den methodischen Mängeln des Entwurfs verwiesen.

**Art. 30 Schlussbestimmungen** Die Befristung sollte auf 5 Jahre reduziert werden.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse an den Erfahrungen und Empfehlungen der Logistikbranche und Verlager. Für Ergänzungen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Cargo Forum Schweiz



Fabio Regazzi, Nationalrat  
Präsident CFS



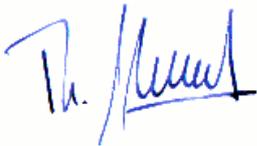
Dr. Frank Furrer, VAP  
Geschäftsführer CFS



Fabio Regazzi, Nationalrat  
Präsident SSC



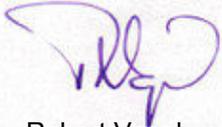
Philipp Muster  
Geschäftsleiter SSC



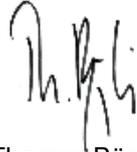
Thomas De Courten, Nationalrat  
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach  
Direktor SPEDLOGSWISS



Robert Vogel  
Präsident GS1



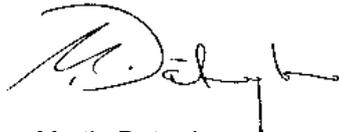
Thomas Bögli  
Geschäftsleitung GS1



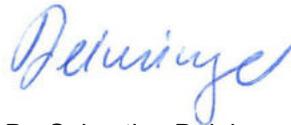
Dr. Ralph Lewin  
Präsident SVS



André Auderset  
Geschäftsführer SVS



Martin Dätwyler  
Direktor HKBB



Dr. Sebastian Deiningner  
Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt HKBB



Thierry Burkart, Ständerat  
Zentralpräsident ASTAG



Dr. André Kirchhofer  
Vizedirektor ASTAG



Josef Dittli, Ständerat  
Präsident VAP



Dr. Frank Furrer  
Generalsekretär VAP

## **CARGO FORUM SCHWEIZ**

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

### **ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband**

ist der Verband des Schweizer Güter- und Personentransports auf der Strasse mit Lastwagen, Cars und Taxis. Die ASTAG hat rund 4'200 Transportunternehmen in 18 Sektionen und 15 Fachgruppen und repräsentiert damit über 80 Prozent des Transportgewerbes in allen Kantonen und Regionen der Schweiz.

### **GS1, Schweiz**

ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5000 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

### **SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer bei der Basel**

Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz. Sie verstehen sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliederfirmen repräsentieren die Struktur der Schweizer Wirtschaft und einen Grossteil der schweizerischen Arbeitsplätze.

### **SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel**

ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 320 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

### **SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne**

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

### **SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft**

Die SVS ist der Zusammenschluss der schweizerischen Schifffahrt sowie der Hafenwirtschaft und vertritt deren Interessen bei Behörden, anderen Verkehrsträgern und einschlägigen Organisationen im In- und Ausland.

### **VAP - Verlager, Anschlussgleise, Privatgüterwagen**

Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der verladenden Wirtschaft und Logistik der Schweiz, Deutschlands, Italiens, Polens, Österreichs und Frankreichs, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen in Anschlussgleise, Terminals, Umschlagseinrichtungen, Lastwagen, Güterwagen und Traktionsmittel tätigen.

Madame Simonetta Sommaruga  
Conseillère fédérale  
Cheffe du Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication (DETEC)  
3003 Berne

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

Genève, le 27 avril 2021

**Concerne : Mise en consultation de la loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité**

Madame la Conseillère fédérale,

Le département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication a mis en consultation son projet de loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité.

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), association de droit privé indépendante de l'Etat, regroupe plus de 2'400 entreprises membres représentant 120'000 emplois dans le canton. La CCIG s'engage pour la représentation des intérêts de ses membres et pour la défense de bonnes conditions cadres pour l'économie genevoise dans son ensemble.

La politique des transports et de la mobilité constitue un domaine d'action prioritaire pour la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG). Des infrastructures de transports performantes aux niveaux tant fédéral que cantonal sont en effet une condition cadre de première importance pour les entreprises et concourent à la bonne marche de l'économie.

Au vu de l'importance que revêt à cet égard la disponibilité et le financement futur des infrastructures de transport, nous avons l'avantage de vous faire parvenir nos observations sur le présent projet.

En 2015, lors de la mise en consultation par le DETEC du *Rapport sur la tarification de la mobilité - Stratégies de résolution des problèmes de trafic routier et ferroviaire en Suisse*, la CCIG avait déjà fait part de ses réserves quant au principe de tarification de la mobilité. La présente prise de position s'inscrit ainsi dans la même lignée et reprend, en sus des commentaires spécifiques liés au présent projet, les éléments d'appréciation relatifs au principe de tarification de la mobilité.

## 1. Synthèse

- La CCIG s'oppose au principe de tarification de la mobilité tel que présenté en raison de la hausse des coûts de la mobilité à prévoir.
- La CCIG s'oppose en particulier à l'utilisation de la tarification de la mobilité en vue d'influencer la demande en mobilité et d'orienter les habitudes de déplacement des usagers.
- Les objectifs des projets pilotes nécessitent la mise en place de tarifs dissuasifs. Il est à prévoir que le bilan de telles mesures sur le plan économique sera négatif.
- La CCIG rappelle que le principe de gratuité de l'utilisation des routes publiques est inscrit dans la Constitution fédérale.
- La tarification de la mobilité ne constitue pas une solution adéquate pour la résolution des problèmes d'engorgement des réseaux routier et ferroviaire.
- Le transport routier est déjà dans une large mesure conforme au principe de l'utilisateur-payeur (*pay as you use*).
- La CCIG regrette l'absence de prise en considération dans ce projet des conséquences économiques de la tarification de la mobilité (diminution de la mobilité et baisse de l'attractivité des centres urbains).
- Si une tarification de la mobilité devait être mise en œuvre, l'objectif poursuivi devrait se limiter au financement des infrastructures.

## 2. Objectifs du projet en consultation

La CCIG constate que les objectifs du projet de loi et des projets pilotes (art. 1 et 2) se limitent à vouloir influencer la demande de transport et mesurer l'acceptation de tels systèmes de tarification de la mobilité. Or, la stratégie du Conseil fédéral sur la tarification de la mobilité de 2016 et le rapport consécutif de 2019 se positionnaient dans une démarche visant la pérennisation des sources de financement des infrastructures de transport.

Le principe de compensation de la diminution progressive des rentrées financières liées à l'utilisation de carburants fossiles par un système de tarification de la mobilité remplaçant les autres taxes sur la mobilité a été totalement évacué du présent projet.

L'objectif unique déclaré, à savoir la volonté de modifier le comportement des usagers et d'influer sur la demande en matière de mobilité, confirme les appréciations précédentes de la CCIG sur ce dossier. En effet, il apparaît désormais clairement que la mise en place de tels systèmes de taxation de la mobilité constituera une charge supplémentaire pour les entreprises et les usagers. De plus, afin d'être en adéquation avec les résultats escomptés, le prix de la mobilité devra nécessairement être fortement renchéri afin d'être suffisamment dissuasif et orienter les comportements des usagers.

### 3. Limitations juridiques

La CCIG souhaite également rappeler que la Constitution fédérale prévoit le principe de la gratuité de l'utilisation des routes publiques (art. 82 al.3). Bien que l'Assemblée fédérale puisse autoriser des exceptions à ce principe, la mise en place de projets pilotes de tarification de la mobilité avec assujettissement sur une durée de quatre ans ne semble pas correspondre aux critères retenus lors des précédents débats parlementaires sur le financement par des redevances des projets de traversée du lac à Genève et du Schanzentunnel à Berne<sup>1</sup>.

La CCIG souhaite également porter à l'attention du Conseil fédéral que dans le cas de Genève, la Constitution du canton garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport (art.190 al.3).

### 4. Considérations générales concernant la tarification de la mobilité

#### 4.1 Le *mobility pricing* comme solution à la congestion des infrastructures de transports

L'utilisation du *mobility pricing* dans le but de décongestionner les infrastructures de transport se heurte à plusieurs difficultés majeures. D'une part, l'hypothèse sous-jacente dépend de l'élasticité de la demande de transport, conditionnée en grande partie par les besoins professionnels des usagers. Ainsi, une évaluation sérieuse de la marge de manœuvre disponible, à savoir de l'élasticité de cette demande, devrait être entreprise avant de mettre en place des projets pilotes aux conséquences potentiellement importantes (durée de quatre ans et assujettissement obligatoire).

D'autre part, les exemples étrangers de péages urbains comme celui de Londres, ont démontré l'importance que revêt le développement parallèle des infrastructures de transport sous peine d'être rapidement « rattrapé » par l'augmentation structurelle de la demande. Se reposer uniquement sur des incitations financières dissuasives afin de réduire les goulets d'étranglement et les pics de fréquentation est irréaliste à l'horizon des prochaines décennies, raison pour laquelle il est indispensable d'investir dans des infrastructures majeures à même d'avoir un impact significatif, telles que le projet de contournement autoroutier Est à Genève dit « Grande Traversée du Lac ».

#### 4.2 Principe de l'utilisateur-payeur (*pay as you use*)

La CCIG relève que le mécanisme de financement des infrastructures est déjà en grande partie conforme à la logique économique du *pay as you use*.

S'agissant du secteur routier, les mécanismes de financement de la RPLP, de l'impôt sur les huiles minérales et de la surtaxe sur les huiles minérales sont conformes à cette logique. La très grande majorité du financement de la « caisse routière » est donc déjà conforme au principe de l'utilisateur-payeur.

#### 4.3 Renchérissement de la mobilité pour les entreprises

La tarification de la mobilité fait courir le risque d'un renchérissement de la mobilité pour les entreprises.

Au-delà des impacts de la tarification variable de la mobilité, le coût très important de mise en œuvre de systèmes de *mobility pricing* impliquera très probablement une hausse de la facture de la mobilité pour les usagers, en particulier si les postes budgétaires actuellement financés

---

<sup>1</sup> DETEC (2014) : Etudes complémentaires sur les redevances pour l'utilisation des tunnels et des routes – Mandat de la CTT-N du 24 mars 2014, p.5

par les recettes routières et ferroviaires devraient continuer à être financés par le nouveau système, ceci en parallèle à ses frais de fonctionnement.

Même si la congestion induite par les pics d'utilisation est source de coûts supplémentaires pour les entreprises, la mise en place d'une tarification variable de la mobilité ne constitue pas une solution adéquate. Le Conseil fédéral relevait par ailleurs à juste titre en 2015<sup>2</sup> qu'il existe déjà « *des incitations financières [...] pour éviter les heures de pointe et circuler plutôt aux heures marginales moins sujettes aux embouteillages. D'une part, la consommation de carburant est bien plus élevée en cas de bouchons que lorsque la circulation est fluide (jusqu'à trois fois plus pour les poids lourds sur les autoroutes) ; d'autre part, la prolongation de la durée des trajets entraîne l'augmentation des charges salariales et donc des coûts de transport globaux. **Les entreprises qui font circuler leurs véhicules aux heures de pointe s'accommodent de ces coûts plus élevés pour des raisons liées à leur exploitation** ».*

La CCIG se prononce donc contre toute mesure dont la finalité serait de contraindre ou d'inciter les entreprises à modifier leurs déplacements.

#### **4.4 Hausse du coût du transport et diminution des échanges**

La volonté affichée de la mise en place de systèmes de tarification de la mobilité, à savoir d'orienter les habitudes de déplacement et de taxer le comportement des usagers, induira une diminution globale de la mobilité. Il est à prévoir que cette diminution aura un impact sur le dynamisme économique des régions impliquées, une corrélation étant établie entre le PIB et la mobilité des individus.

#### **4.5 Baisse de l'attractivité des centres-villes et augmentation du tourisme d'achat**

Dans l'hypothèse de la mise en place d'un système de tarification de la mobilité renchérissant les déplacements au centre-ville, l'impact pour l'activité économique et les commerces urbains sera considérable, d'autant plus dans les agglomérations frontalières telles que Genève. En effet, il est à craindre qu'un tel système pousse les usagers à consommer dans les centres commerciaux périphériques de l'autre côté de la frontière, pénalisant ainsi le tissu économique genevois et provoquant potentiellement des effets contre-productifs en matière de pollution en augmentant la durée des trajets en transport individuel motorisé.

#### **4.6 Risque de dérèglement du marché de la mobilité**

Enfin, la CCIG souhaite mettre en avant le risque encouru en cas de contrôle accru du coût de la mobilité de la part de l'Etat. Dans le cas du transport professionnel, l'augmentation régulière et importante de la RPLP nous fait en effet craindre une évolution similaire dans l'hypothèse de la mise en place d'un système de tarification de la mobilité généralisé. De plus, le remplacement d'une taxation de la consommation au profit d'une taxation du comportement n'apparaît pas comme étant souhaitable du point de vue de la liberté de commerce et d'industrie.

## **5. Alternatives**

Afin de lutter contre la congestion et répondre aux besoins futurs il est indispensable de continuer à développer les infrastructures de transport majeures, notamment via le FORTA et le FAIF. En ce qui concerne l'agglomération genevoise et la métropole lémanique, la CCIG estime que le bouclage autoroutier Est dit « Grande Traversée du Lac » devrait être une priorité.

---

<sup>2</sup> PME et gestion des créneaux horaires - Rapport du Conseil fédéral (2015) faisant suite au postulat 13.4183, déposé le 12 décembre 2013 par le conseiller aux États Urs Schwaller

En ce qui concerne le financement des infrastructures et la diminution des rentrées financières liées à la consommation de carburant fossile il est nécessaire de lancer une réflexion sur les moyens de taxation envisageables et applicables aux véhicules à propulsion alternative. Si la tarification de la mobilité peut effectivement représenter une solution dans une logique de compensation, il faut également envisager d'autres options permettant de maintenir la qualité des infrastructures routières tout en préservant la mobilité des entreprises et des individus, indispensable aux activités économiques.

Tout en vous remerciant de l'opportunité qui nous est donnée de nous prononcer sur cet enjeu, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'assurance de notre haute considération.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève



Vincent Subilia  
Directeur général



Nathalie Hardyn  
Directrice Département Politique

Digitale Gesellschaft, CH-4000 Basel

---

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

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

17. Mai 2021

## **Stellungnahme zum Entwurf für ein neues Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga, sehr geehrte Damen und Herren

Am 3. Februar 2021 eröffnete der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing.

Die Digitale Gesellschaft ist eine gemeinnützige Organisation, die sich für Grund- und Menschenrechte, eine offene Wissenskultur, weitreichende Transparenz sowie Beteiligungsmöglichkeiten an gesellschaftlichen Entscheidungsprozessen einsetzt. Die Tätigkeit orientiert sich an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Konsumenten in der Schweiz und international. Das Ziel ist die Erhaltung und die Förderung einer freien, offenen und nachhaltigen Gesellschaft vor dem Hintergrund der Persönlichkeits- und Menschenrechte.

Gerne nehmen wir zum Vorentwurf wie folgt Stellung:

### **Vorbemerkung**

Obwohl das geplante Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing den Datenschutz offenkundig tangiert, lässt der Entwurf einiges an Ausführungen zum Datenschutz zu wünschen übrig. Die Digitale Gesellschaft befürwortet die generelle Stossrichtung des Gesetzes, jedoch erstaunt der Mangel an Bestimmungen zur konkreten Ausgestaltung und das Fehlen einiger wichtiger Schutzbestimmungen bezüglich personenbezogener Daten. Wir begrüssen zwar die ganzheitlichen Betrachtungsweise des Datenschutzes innerhalb der Konzipierung von Mobility-Pricing Modellen, vermissen jedoch konkrete, gesetzliche Vorgaben und machen deswegen einige wichtige Änderungsvorschläge, bei denen datenschutzrechtliche Schwierigkeiten bei der konkreten Ausgestaltung und Benachteiligung der freiwilligen Projekte unterschieden wurden.

## **Datenschutzrechtliche Schwierigkeiten bei der konkreten Ausgestaltung**

### Anonymität der Abgabe (**Art. 12, 16, 20 und 29**)

Generell kritisieren wir, dass die Durchsetzung des Datenschutzes im Rahmen dieser Vorlage zwar als heikel bezeichnet wird (Erläuternder Bericht, Abschnitt 5.7 Datenschutz, S. 15), gleichzeitig jedoch auf dessen Regulierung durch den Bund verzichtet und stattdessen in den Artikeln 8 und 10 das Zepter leichtfertig den Geschützten und den Kantonen übergeben wird. Die grösste datenschutzrechtliche Schwierigkeit besteht beim motorisierten Individualverkehr (**2. Abschnitt**), wo der im öffentlichen Verkehr vorgesehene Artikel 12 bezüglich anonymer Entrichtung der Abgabe gänzlich fehlt. Hier kann es sich wohl nur um ein Versehen handeln, ansonsten würde die anonyme Benutzung des Strassenverkehrs in Orten mit abgabepflichtigen Projekten komplett verunmöglicht. Wir begrüessen jedoch sehr, dass im entsprechenden Artikel des öffentlichen Verkehrs (**Art. 12**) «Privacy by design» vorgesehen ist, wodurch Anonymität Standard wird. Dem besagten Artikel fehlt jedoch ein Verbot der Erhebung von Daten, die Rückschlüsse auf bestimmbare Personen und Bewegungsprofile erlauben - was der erläuternde Bericht explizit für möglich hält: *"Für die Umsetzung von Pilotprojekten zu Mobility-Pricing werden, je nach Ausgestaltung des Projektes, Daten bearbeitet, die Rückschlüsse auf bestimmte oder bestimmbare Personen ermöglichen. Allenfalls ist es auch möglich, Bewegungsprofile von Fahrzeugen bzw. Personen zu erstellen."*

Unklar ist ausserdem, was unter dem Begriff "anonymisierter" Daten, die dem UVEK zu Forschungszwecken übermittelt werden müssen, gemeint ist (**Art. 20 und 29**). Vollständig anonymisierte Bewegungsdaten sind nämlich *per se* nur unter Zuhilfenahme anspruchsvoller Konzepte wie Differential Privacy o. Ä. wertvoll, von denen im erläuternden Bericht keine Rede ist. Da die Anwendung solcher Vorkehrungen nicht vorgesehen ist, kann hier nur gerade von *pseudonymen* Daten (die eben nicht vollständig anonymisiert sind) gesprochen werden, mit denen über Umwege noch immer Rückschlüsse auf Einzelpersonen gezogen werden können. Da der **Artikel 12** aufgrund der zugegebenermassen heiklen datenschutzrechtlichen Lage eines der Kernstücke der Vorlage bilden sollte, muss dieser drastisch und wie folgt ausgebaut werden:

"Die Abgabepflicht ist derart auszugestalten, dass in keinem Fall personenbezogene Daten erhoben oder auf selbige Rückschlüsse gezogen werden können. Sowohl im motorisierten Individual-, als auch im öffentlichen Verkehr muss zwingend die konkrete Ausgestaltung innerhalb der Kantone so konzipiert werden, dass die Benutzung personenbezogener Daten

verunmöglicht wird (bspw. mit Prepaid-Modellen)."

Dementsprechend ist auch die Übermittlung ans UVEK im Falle von nur gerade pseudonymen Daten als bedenklich einzustufen, zumal ja explizit von der Erhebung und der Bearbeitung von Daten, die Rückschlüsse auf zumindest bestimmbare Personen und die Erstellung von Bewegungsprofilen erlauben, ausgegangen wird (Erläuternder Bericht, Abschnitt 2. Erläuterungen zu **Artikel 16**, S. 10). "Zu Forschungszwecken" müsste in den **Artikeln 20 und 29** konsequenterweise wie folgt spezifiziert werden:

"Als Forschungszwecke gelten insbesondere nicht:

die (un-)entgeltliche Weitergabe selbst anonymisierter Daten an andere Organe und Stellen des Bundes, der Kantone oder Dritte; sowie

die Verwendung der Daten für die Erstellung oder Veränderung von Persönlichkeitsprofilen oder Profiling nach Datenschutzgesetz;"

Entsprechend muss auch das Gesuch um Genehmigung für Pilotprojekte mit Abgabepflicht nicht nur den Nachweis über die Konformität des Projektes mit dem Datenschutz, sondern auch mit der soeben genannten Anforderung hinsichtlich der Verunmöglichung der Erhebung personenbezogener Daten, und der vollständigen Anonymisierung vor Übermittlung ans UVEK erbringen. Zur Überprüfung begrüssen wir die vorgesehene vorgängige Prüfung durch den zuständigen kantonalen Datenschutzbeauftragten (**Art. 16**).

#### Erhebung personenbezogener Daten (**Art. 2 und 10**)

Die inakzeptable Erhebung personenbezogener Daten wird zumindest indirekt sogar gefordert: **Artikel 10 Absatz 3** beispielsweise besagt, dass vergünstigte Billette mit höheren Abgaben belegt werden können. Obschon ein Affront gegenüber all diejenigen, welche auf ein verkehrsgünstiges Billett angewiesen sind, sind hier personenbezogene Daten wie das Alter der Fahrgäste indirekt als Basis für die Höhe der Abgabe genannt. Auch der in **Artikel 2** genannte Zweck der Pilotprojekte, die Wirkung, Akzeptanz und Steuerungsmöglichkeiten des Mobility-Pricings besser abschätzen zu können, wird so verfehlt: Kauft ein Fahrgast beispielsweise bewusst ein Sparbillett, nur um dann bei Kaufabschluss eine erhöhte Abgabe und damit verbundenes Verschwinden seines Sparvorteils zu erfahren, kann Ratlosigkeit und Verwirrung entstehen, entgegen dem Zweck dieser Vorlage.

### Ausgestaltung nach kantonalem Recht (**Art. 2, 8 und 10**)

Es scheint, als sei man sich der Auswirkungen der in der Vorlage vorgesehenen konkreten Ausgestaltung nach kantonalem Recht nicht ganz bewusst (**Art. 8 und 10**): Aus unserer Sicht wird hiermit grosses Potential für Verwirrung bei der Bevölkerung geschaffen, da Kantonsübertretungen sowohl im Auto als auch im ÖV in der Schweiz üblich und daher nicht bewusst wahrgenommen werden. Einem Grossteil der Bevölkerung sind die Unterschiede bei den kantonalen Datenschutzbestimmungen nicht bekannt. Aus rein praktischer Sicht ist es auch sinnlos, für jeweils kleine aber teilweise enorm vernetzte Gebiete stetig ändernde Datenschutzvorschriften beachten zu müssen. Ein Beispiel: Im Zug vom Zürcher Hauptbahnhof auf direktem Weg nach Neuchâtel werden fünf Kantone durchquert, sprich fünf konkrete Ausgestaltungen nach jeweiligem kantonalem Recht und fünf unterschiedlichen Prüfungen dieser Rechtsanwendungen vom jeweiligen Datenschutzbeauftragten erlebt. Falls keine kumulative Rechtsanwendung geschähe, würde sich jedoch die Frage stellen, ob das massgebende kantonale Recht des Abfahrtsortes, des Zielortes, der letzten Haltestelle (obwohl das einiges an Verwirrung bei Stopps auslösen dürfte, deren Halt man verlangen müsste) oder sonstwie determiniert würde. Es ist schlicht realitätsfern, anzunehmen, dass Kunden bei konkreter Ausgestaltung der Projekte nach kantonalem Recht informiert ihre datenschutzrelevanten Rechte einfordern könnten. Da überzeugt der Vorschlag im Entwurf, zur Sicherung der Datenschutzbedürfnisse die zuständige Stelle von Beginn an in die Erarbeitung der Projekte miteinzubinden, ebenso wenig wie das im Bericht vorgebrachte Argument, kantonales Recht sei anzuwenden, weil die Projekte auch von Kantonen und Gemeinden realisiert würden. Schliesslich können die unterschiedlichen kantonalen Bestimmungen nicht nur aufgrund dieser Verwirrung die Wirkung des Mobility-Pricings verfehlen, sondern auch weil unter verschiedenen gesetzlichen Bestimmungen unterstellte Projekte kaum mehr Rückschlüsse auf die bereits erwähnten Zwecke dieses Entwurfs zulassen werden (**Art. 2**).

### **Willkürliche Benachteiligung freiwilliger Projekte (Art. 21, 23 und 28)**

Der Entwurf sieht vor, dass sich der Bund nur auf Gesuch hin an den Kosten für Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme beteiligt (**Art. 21 und 23**). Unverständlich ist dies insbesondere auch in Anbetracht der expliziten Anerkennung des Bundes, dass das Mobility-Pricing weder bewiesenermassen die gewünschten Wirkungen hat noch gesellschaftlich akzeptiert ist und dennoch ohne Wahlmöglichkeit obligatorisch und unter der Verwendung öffentlicher Gelder erzwungen werden

kann (Erläuternder Bericht, Abschnitt 1.1 Ausgangslage, S. 4). Bereits zu Beginn des Entwurfs wird die Möglichkeit von Pilotprojekten mit freiwilliger Teilnahme explizit eingeräumt, wodurch unklar ist, weshalb Freiwilligkeit weder *per se* gewährt, noch finanziell unterstützt wird. Zudem widerspricht sich der Entwurf selbst, aber auch der erläuternde Bericht in folgenden Aussagen:

Beispielsweise wird eingestanden, dass Projekte mit freiwilliger Teilnahme dann sinnvoll sind, wenn die Reaktion der Fahrgäste auf unterschiedliche Preise untersucht werden soll (Erläuternder Bericht, Abschnitt 1.2 Die beantragte Neuregulierung, S. 6). Auch die Annahme, dass eine freiwillige Teilnahme für viele Personen nur dann in Frage käme, wenn sie dafür belohnt würden (Erläuternder Bericht, Abschnitt 1.2 Die beantragte Neuregulierung, S. 6), rechtfertigt eine finanzielle Benachteiligung von freiwilligen Pilotprojekten nicht, denn obwohl dies stimmen mag, können trotzdem wichtige Erkenntnisse aus Projekten mit freiwilliger Teilnahme geschlossen werden: Nimmt ein Kunde nämlich bewusst ein für ihn/sie weniger lohnenswertes sprich teureres Billet in Anspruch, müssen wohl andere (nicht finanzielle, wie bspw. arbeitsrelevante) Faktoren subjektiv wichtiger sein für diesen Kunden. Ein solcher Fahrgast ist also wenig empfänglich für finanzielle Anreize; dessen Nachfrage ist inelastisch und weitere Änderungen im Preis werden ähnlich wenig Reaktionen hervorrufen. Auf die Gesamtheit der Kunden aggregierte Resultate sind also nicht minder aussagekräftig, wodurch dieses Argument kaum mehr stichhaltig scheint. Selbstverständlich wird jegliche Aussagekraft hingegen durch ein fehlendes Monitoring, wie es nämlich nur bei abgabepflichtigen Pilotprojekten vorgegeben ist, hinfällig ohne empirische Aufzeichnung und wissenschaftliche Auswertung der Resultate (Erläuternder Bericht, Abschnitt Erläuterungen zu **Artikel 28**, S. 12).

Der Entwurf rechtfertigt die finanzielle Unterstützung mit dem gesamtschweizerischen Interesse abgabepflichtiger Projekte, welche der Bund jedoch auch den Freiwilligen zugesteht. Es lässt sich also keinerlei Legitimation dieser Ungleichbehandlung zurechtbiegen, weshalb nach dem Gesagten und all diesen Widersprüchen schlicht nicht nachvollziehbar ist, weshalb sich der Bund nur auf Gesuch hin an den Kosten für Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme beteiligt.

### **Schlussbemerkungen**

Nebst Kernthemen wie dem Datenschutz ist aber auch die ökologische Nachhaltigkeit ein wichtiges Anliegen der Digitalen Gesellschaft. Schliesslich können digitale Grund- und Menschenrechte nur eingefordert werden, wenn auch eine Lebensgrundlage für Mensch und Digitalisierung existiert. Daher anerkennt die Digitale Gesellschaft ein dringendes Bedürfnis nach mehr Nachhaltigkeit im

Verkehr und unterstützt auch einen klaren Richtungswechsel hin zur Vermeidung von Treibhausgasen. Mobility-Pricing halten wir für ein sinnvolles Lenkungselement mit grossem Potential, um den gesamtschweizerischen Verkehr in eine ökologisch nachhaltigere Richtung steuern zu können.

Die Digitale Gesellschaft anerkennt auch das Bedürfnis nach einer nachhaltigen Entlastung beziehungsweise Vorbeugung der Überlastung des Strassen- und ÖV-Verkehrs, jedoch darf der Datenschutz nicht unter dem Deckmantel der Zurverfügungstellung von adäquaten Verkehrsmöglichkeiten untergraben werden. Obwohl der erläuternde Bericht verspricht, der Datenschutz werde nicht als «systemfremde und externe» Anforderung betrachtet, sondern vielmehr als eigene und vom System zu erfüllende Kernaufgabe, spiegelt sich dieser Anspruch leider nicht in der Vorlage wider. Wir bedauern ausserdem das Versäumnis detaillierterer datenschutzrechtlicher Bestimmungen auf den Ebenen der personenbezogenen Daten, der "anonymen" Entrichtung der Abgabe sowie der Ausgestaltung nach kantonalem Recht. Die willkürliche Benachteiligung freiwilliger Projekte gilt es unseres Erachtens dringend zu überdenken, da zumindest deren Rechtfertigung un schlüssig ist.

Projekte rund um Mobility-Pricing lassen sich vollständig anonym oder zumindest mit maximaler Datensparsamkeit umsetzen (beispielsweise durch Einsatz von Prepaid-Systemen). Der neu explizit im Datenschutzrecht verankerte Grundsatz «Privacy by design» schreibt denn auch vor, diese Ausrichtung bereits beim Design der Systeme und Prozesse zu berücksichtigen. Es wäre für die Akzeptanz von Mobility-Pricing-Systemen fatal, und man würde sich unnötiger Kritik aussetzen, wenn diesen selbstverständlichen Grundsätzen nicht nachgelebt würde.

**Hinweis:** Wir beschränken uns in dieser Stellungnahme auf unsere Kernanliegen. Bei Verzicht unsererseits auf umfassende allgemeine Anmerkungen oder auf Anmerkungen zu einzelnen Regelungen, ist damit keine Zustimmung durch die Digitale Gesellschaft zu solchen Regelungen verbunden.

Mit freundlichen Grüssen

Erik Schönenberger  
Geschäftsleiter

Jessica Genetelli  
Legal Counsel

Bern, 16. Mai 2021

**per Mail an:**

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
[vernehmlassungen@astra.admin.ch](mailto:vernehmlassungen@astra.admin.ch)  
(als PDF- und Word-Version eingereicht)

**Vernehmlassung zu Mobility-Pricing**

Kontakt: Daniel Buchs  
Tel direkt: +41 79 309 37 59  
[politik@elektromobilclub.ch](mailto:politik@elektromobilclub.ch)

**Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir begrüssen, dass der Bundesrat zum vorliegenden Gesetz ein Vernehmlassungsverfahren durchführt und dabei Kantone, politische Parteien, Dachverbände und interessierte Kreise eingeladen hat. Es hätte uns gefreut, wenn der **Elektromobilclub der Schweiz ECS** als dienstältester Nutzer-Verband der Elektromobilität (1993 entstanden nach der Tour de Sol-Zeit unter anderem aus dem Fahrer- und Konstruktorsverband Solar- und Elektromobile Schweiz) ebenfalls direkt eingeladen worden wäre.

Der Elektromobilclub der Schweiz ECS steht einem fairen verursachergerechten Mobility-Pricing hinsichtlich einer gezielte Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens beim motorisierten Individualverkehr als auch im öffentlichen Verkehr grundsätzlich offen gegenüber und begrüsst entsprechende Pilotprojekte. Solche Erfahrungsprojekte haben jedoch nur eine Umsetzungschance, wenn diese auch durch Bund und Kantone finanziell mitgetragen werden. Gerne nehmen wir zu Ihrer Gesetzesvorlage wie folgt Stellung.

**Fazite zum Bundesgesetz:**

Das Thema einer leistungsbezogenen Berechnung der Mobilitätskosten ist bereits ein Evergreen, jedoch leider bis dato nicht wirksam umgesetzt. Stattdessen nahm die Verkehrsbelastung in den vergangenen zehn Jahren weiter massiv zu. Das vorgesehene Gesetz ermöglicht dem Bund, entsprechende Pilotprojekte zu Mobility-Pricing mitzufinanzieren, obschon die Umsetzung von solchen Projekten den Kantonen vorbehalten sind. Jedoch sollte sich der Bund nebst Projektierungskosten auch an allfälligen Defiziten aus den Betriebsphasen der Pilotprojekte beteiligen sowie klare Ziele für die Pilotprojekte definieren.

Gleichzeitig ist die Pilotdauer von zehn Jahren plus danach die Umsetzung des gesetzlichen Rahmens via Parlament und Kantone, welche nochmals einige Jahren benötigen wird, viel zu spät angesetzt. Denn das Problem sollte längst gelöst sein und ist daher beschleunigt und ambitionierter in Angriff zu nehmen.

Ebenso sollten Mobilitätssysteme insbesondere auch diejenigen Menschen berücksichtigen, welche, aus welchen Gründen auch immer, nicht gut zu Fuss sind. Heute werden bei solchen Denkprozessen grosse Gruppen der Gesellschaft immer wieder einfach aussen vor gelassen oder zu wenig miteinbezogen. Dazu gehört auch der Transport von Waren für mobilitätseingeschränkte Menschen. Wir wollen, dass ältere oder gebrechliche Personen nicht mehr selber mit dem Auto fahren, bieten ihnen aber keine Alternativen an.

Seiten 1 von 2

Gleichzeitig darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass bei zunehmender Elektrifizierung der Fahrzeuge auch wichtige Bundeseinnahmen durch die Abnahme der Mineralölsteuer verloren gehen. Hier erwarten wir eine nationale Festlegung **der Art der Berechnung der Leistung von Elektrofahrzeugen**, zur Festlegung einer Strassenverkehrssteuer, wobei den Kantonen weiterhin die Souveränität der Preisgestaltung durch Rabatte obliegt.

Zu einzelnen Artikel des vorliegenden Bundesgesetzes:

Kritisch stehen wir denjenigen Pilotprojekten gegenüber, welche eine freiwillige Teilnahme gem. Art. 3 Abs. 2 durch die Bevölkerung vorsehen. Denn solche Teilnehmende würden, hinsichtlich Akzeptanz einer später allgemein verbindlichen Gebührenabgabepflicht, die Erkenntnisse dahingehend beeinflussen, da sie sich bereits heute schon für eine umweltbewusste Mobilität interessieren oder diese bereits nutzen. Zum Beispiel könnten bei einer Km-Gebühr sich solche Nutzer an Pilotprojekten beteiligen, welche lediglich eine niedrige tägliche Distanz zurücklegen, wo hingegen gerade im Aussendienst tätige später stärker belastet wären und sich die Akzeptanz einer Km-Gebühr dadurch verfälscht würde.

Pilotprojekte gemäss Art. 3 Abs. 3 sehen wir zurzeit unrealistisch, da in faktisch allen Kantonen die notwendige gesetzliche Grundlage dazu fehlt. Hier sollte die Formulierung anders gewählt werden, da eine Änderung der kantonalen Gesetze für lediglich zehn Jahre kaum umsetzbar sein wird. Ebenso sollten solche Pilotprojekte effizient ein-/umgesetzt werden können, ohne dass sie durch politisches Machtgehabe blockiert würden.

Art. 19 Abs. 2 sieht innerhalb eines Jahres nach Abschluss des Pilotprojektes ein Evaluationsbericht durch die Trägerschaft vor. Dem gegenüber stehend wird in Art. 28 ebenfalls ein Evaluationsbericht vom Beitragsempfänger verlangt. Wir sind der Meinung, dass Trägerschaft und Beitragsempfänger von Pilotprojekten dieselben Organe sind. Zudem sollte ein Evaluationsbericht bereits mit dem Gesuch um Genehmigung eines Pilotprojektes eingereicht werden, um dessen Nutzen und Machbarkeit zu unterstreichen.

In Art 22 Abs. 2 ist die Verwendung der Überschüsse aus den Pilotprojekten zu schwammig formuliert und könnte Anreize schaffen, solche Erträge zweckfremd einzusetzen. Zudem fehlt die definition, wer über die Verwendung solcher Gelder entscheiden darf.

Offen bleibt ebenfalls was während der Pilotphase eines Mobility-Pricing-Projektes mit der jeweiligen kantonalen Motorfahrzeugsteuer passiert. Müssen dann Teilnehmende zwei Mal für die Nutzung der Strassen bezahlen?

Ebenso fehlt eine klare Definition, wer und wann ein missglücktes Pilotprojekt beendet darf/muss und wie bzw. aufgrund welcher Erkenntnisse / Resultate ein solches Vorgehen durchgeführt werden soll. Dies könnte gerade bei Pilotprojekten von Kantonsregierungen elementar sein. Aus unserer Sicht sollte das vorliegende Gesetz entsprechend bereinigt und ergänzt werden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit einer Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.



Buchs Daniel  
Geschäftsstelle, Bereich Kommunikation & Politik



Fédération des  
Entreprises  
Romandes

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

Madame Simonetta SOMMARUGA,  
Conseillère fédérale

Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
DETEC

Genève, le 20 mai 2021  
3248/RR- FER N° 12-2021

## Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité

Madame la Conseillère fédérale,

Notre Fédération a pris connaissance avec intérêt de la proposition susmentionnée.  
En préambule, notre Fédération entend rappeler ce qu'elle relevait en 2015 déjà, à l'occasion de la consultation sur la tarification de la mobilité :

*« **Tarifer la mobilité au niveau des métropoles** pour écrêter les pointes de trafic n'a donc **qu'un intérêt marginal** aux yeux de notre Fédération. Cette tarification aura de plus **un effet profondément antisocial**, puisqu'elle permettra aux «bobos» de se déplacer plus rapidement en payant plus, alors que les classes moins aisées très souvent liées par des horaires beaucoup moins souples verront leur pouvoir d'achat diminuer avec un poste budgétaire mobilité de plus en plus onéreux.  
Sur le principe, **notre Fédération rejette en bloc ce rapport de tarification de la mobilité** qui présente l'inconvénient majeur de « brouiller encore plus les cartes » sur l'échiquier politique et auprès de la population, alors que le Gouvernement fédéral n'arrive déjà plus à faire passer ses projets: augmentation de la vignette balayée, FORTA au point mort ou à l'avenir incertain, etc. Nous n'avons donc pas jugé bon de répondre à votre questionnaire. »*

Vous constaterez à la lecture des quelques lignes qui suivent que son appréciation n'a pas vraiment changé.

## Commentaire général

La présente proposition a pour objectif d'analyser l'impact qu'une tarification de la mobilité pourrait avoir sur les comportements notamment. Elle prévoit des expérimentations locales, d'une durée limitée à 4 ans. Ces considérations liminaires amènent quelques réflexions préalables de notre part. Nous doutons tout d'abord de la pérennité de telles mesures, puisque celles-ci n'ont pas pour but de proposer un nouveau modèle permettant de garantir à terme le financement des infrastructures, mais d'éviter les pics de mouvements. Par définition, si la mesure est efficace, elle doit conduire à une diminution de la mobilité, et donc à une diminution des recettes qui lui sont liées.

En outre, il ne semble fait aucun mystère des effets bénéfiques de la proposition, puisque le commentaire relève en page 5 que *«les projets pilotes permettront en outre.... de démontrer qu'un tel système fonctionne bien et permet d'atteindre les objectifs visés»*. La messe semble donc déjà dite. Dans ce contexte, l'OFROU aurait pu directement proposer une modification de la Constitution fédérale, laquelle interdit pour l'heure une tarification de la mobilité. Cette façon de faire serait démocratiquement plus respectueuse de la démocratie, en permettant aux citoyens de se prononcer directement sur la proposition.

Nous relevons que ce même commentaire relève que ces projets temporaires ne peuvent avoir de continuation possible. Notre Fédération sera particulièrement attentive à cet élément. Elle souligne par ailleurs avec une certaine ironie que les coûts doivent rester inférieurs aux recettes. Cela nous semblait évident, et il n'est pas particulièrement rassurant de devoir rappeler cette évidence.

La proposition se veut enfin originale et prétend se distancier des modèles déjà expérimentés par le fait qu'elle concerne également le transport collectif, et ne se limite pas au road pricing. Cela est sans doute vrai en théorie. Mais le projet permet de choisir le type de transport que l'on entend soumettre à cette tarification. Gageons qu'il n'y aura que peu, voire pas, de projets concernant les transports en commun. Les expériences menées en Suisse, mais surtout dans d'autres villes pourraient nous être utiles. Elles ont démontré d'une manière générale que la mesure était antisociale et qu'elle n'apportait qu'une réponse passagère à l'engorgement des villes concernées.

Nous peinons par conséquent à comprendre l'entêtement de l'OFROU à mener ces projets pilote. Notre Fédération les rejette. Si ceux-ci devaient toutefois être validés, notre Fédération estime qu'il serait utile de compléter la question des pics d'affluence avec une adaptation de notre loi sur le travail.

## Commentaire des articles

### Article 2

Le but de la proposition est de modifier les habitudes de mobilité, en fonction des heures de la journée. Dans la mesure où le projet entend que celles-ci sont modulables, ne serait-il pas judicieux d'initier également une réflexion sur une adaptation de la loi sur le travail, pour permettre par exemple plus de flexibilité de la journée de travail?

### Article 3

Le projet prévoit plusieurs axes: démarche contraignante ou volontaire, transport individuel motorisé (TIM), transports collectifs ou les deux. Ainsi que déjà relevé, l'option démarche contraignante pour le seul TIM, qui de toute évidence sera privilégiée s'apparenterait à du road pricing, aujourd'hui interdit par la Constitution fédérale. On s'interroge à nouveau sur la pertinence de ces projets pilote, qui ne pourront être pérennisés sans une modification constitutionnelle.

### Article 4

Pour une cohérence des projets, il serait utile de préciser que si un canton propose un projet, cela exclut d'office les communes issues de ce canton d'en faire de même.

### Article 5

Compte tenu de la durée maximale de quatre ans, qui pourrait de facto être celle retenue dans la majorité des cas, il convient de prévoir un rapport intermédiaire obligatoire, avec les effets de la mesure sur les comportements et les reports de trafic sur d'autres axes.

### Article 7

Dans la mesure où les projets ont pour objectif de modifier les habitudes de mobilité individuelle, nous demandons que les usagers de la route qui ne peuvent décaler leurs horaires ou prendre un autre type de transport, comme le transport professionnel par exemple, soient exclus du périmètre de la proposition.

### Article 8

Nous nous étonnons qu'aucune limite ne soit introduite. Cela viole le principe de la proportionnalité, il nous aurait paru adéquat de poser un cadre plus précis.

### Article 14

Il serait important de spécifier les voies de recours éventuelles. Ces projets pilote constituent une entrave suffisamment importante, même si elle est temporaire, à la liberté individuelle qui découle d'un droit fondamental (un principe constitutionnel) pour justifier de possibilité de recours.

### Article 18

Nous souscrivons totalement à l'article, et plus particulièrement aux alinéas 1 et 2.

### Article 19

Nous souscrivons à l'obligation de suivi, et souhaiterions que ce dernier puisse être mené en coordination avec les acteurs concernés, y compris ceux de la mobilité professionnelle et individuelle.

### Article 21

Le commentaire de l'article 5 stipule que le projet devra, dans la mesure du possible, couvrir ses coûts. La subvention de la Confédération fait-elle partie des recettes prises en compte? A notre sens, cela ne saurait être le cas, pour une question de transparence quant au coût de la mesure si elle devait être pérennisée. Il appert que l'article 22 confirme cette lecture.

### Article 22

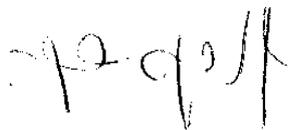
A notre sens, les hypothétiques recettes excédentaires ne devront être affectées qu'à des projets relevant du type de mobilité affectée par la redevance. Ainsi, les bénéfices issus d'un projet pilote ayant pour seul objectif de modifier les comportements du TIM ne pourront être affectés qu'au TIM.

En conclusion, notre Fédération est opposée à la présente proposition. Si elle peut comprendre la nécessité de réfléchir à des pistes pour désengorger le trafic et diminuer la pollution, elle estime que ce projet se contente de taxer l'automobiliste en priorité et sans discernement, sans proposer d'alternative crédible. Il n'est ainsi rien dit de la politique des parkings, qui peut également apporter des solutions intéressantes au problème soulevé. Elle est par ailleurs attachée au respect de la démocratie et des voies de recours, en particulier dans le cadre d'un projet qui contrevient à un principe constitutionnel. Or, ces projets pilote ne respectent pas ces éléments.

En vous remerciant de l'attention portée à ces quelques commentaires, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre plus haute considération.



Blaise Matthey  
Secrétaire général



Stéphanie Ruegsegger  
Directrice Politique générale  
FER Genève

### **La Fédération des Entreprises Romandes en bref**

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 45'000 membres.

Musterstellungnahme Umweltallianz  
Vernehmlassungsfrist bis 17.5.2021

Elektronisch an:

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Ort, Datum

## **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. Wir begrüssen 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 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 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 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 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.

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.

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 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, das 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

Vorname Name

Position

Organisation

Abs.: Greenpeace Schweiz, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

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

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

Zürich, 7. 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. Wir begrüssen 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.

Wir hätten es begrüsst in grösseren Schritten direkt auf dieses Ziel hinzuschreiten und ein schweizweites System einzuführen. Erkenntnisse aus Feldversuchen in der Schweiz können dagegen nützlich sein, damit sich die Bevölkerung eine Meinung zu Mobility-Pricing bilden kann und insgesamt die Akzeptanz eines Systemwechsels steigt.

Voraussetzung für die Nützlichkeit der Feldversuche ist es, dass diese ebenfalls beide Ziele (Mobilitätsaufkommen und Modalsplit) abdecken. 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.

Ein neues Preismodell für den Verkehr muss das Ziel verfolgen, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Mobilität soll nach wie vor möglich sein. 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 Gesellschaft verursacht. Mobility-Pricing würde 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.

In zwei Punkten jedoch sind wir mit dem Vorschlag nicht einverstanden, beziehungsweise 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, das 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 bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüssen



Remco Giovanoli

Verantwortlicher Politik Greenpeace Schweiz

Madame Simonetta Sommaruga  
Conseillère fédérale  
Cheffe du Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
(DETEC)

*Par email :*

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

Genève, le 12 mai 2021

### **Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité**

Madame la Conseillère fédérale,

Le Groupement Transports et Economie a pour mission de promouvoir des conditions-cadre de la mobilité et des transports favorables à l'activité économique et aux entreprises genevoises, à l'échelle du canton et de la région. Il est basé à Genève et est composé de 12 associations membres, actives dans les domaines de la mobilité et de l'économie.

Notre Groupement a pris connaissance avec un grand intérêt de la consultation mentionnée en titre. Il est d'autant plus concerné par cette dernière que le canton de Genève a d'ores et déjà fait acte de candidature pour participer au projet pilote. Dans les grandes lignes, il adhère aux prises de position déposées par ses membres, la CCIG et la FER Genève (au travers de son organe faitier la FER). Il souhaiterait toutefois apporter l'éclairage complémentaire suivant.

En 2015 déjà, le Grand Conseil genevois était saisi d'un projet de loi (PL 11593), qui ouvrait un crédit d'étude sur l'impact de l'introduction d'un péage urbain dans notre canton. Le GTE avait alors été entendu par la commission parlementaire en charge de ce dossier, et avait livré une prise de position totalement opposée à un tel projet. Il avait notamment souligné le coût d'une tarification de la mobilité, notamment s'il s'agit d'introduire un péage urbain, le nombre important d'obstacles juridiques à la réalisation d'un tel projet, les difficultés techniques, et, in fine, l'impact économique négatif, tel que cela ressort de nombreuses études et expériences. Son positionnement sur un tel projet n'a pas changé depuis.

Dans le cas présent, le GTE s'oppose fermement à la présente proposition de loi. Il lui reproche plusieurs défauts.

En premier lieu, il convient de rappeler l'article 82 alinéa 3 de la Constitution fédérale qui indique que "l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe". Certes, le présent projet est temporaire et le commentaire relève qu'il n'est pas appelé à durer, mais il contrevient tout de même à ce principe constitutionnel.

Ensuite, il avait été relevé, en réponse à une initiative cantonale genevoise de 2015 « Pour des expériences pilotes de péages urbains » (15.322), que le projet pilote genevois de péage urbain n'était pas recevable notamment parce qu'il ne prenait en compte qu'un mode de mobilité. Or, le projet qui nous est soumis aujourd'hui ne prend en compte que la mobilité individuelle motorisée avec pour objectif premier de briser les pics de trafic avec des tarifs plus élevés aux heures de pointe. Il offre certes plusieurs options, mais il donne le sentiment qu'il s'agit d'un artifice pour estampiller le projet du label « mobility pricing » plutôt que « road pricing ». Un tel système s'avèrerait antisocial et toucherait principalement ceux qui ont le moins de marge de manœuvre en termes d'horaires de travail.

De plus, un projet-pilote n'est à notre sens pas nécessaire pour vérifier les effets de la tarification différenciée sur le trafic, car de nombreux modèles ont déjà été évalués, testés et examinés ou sont toujours actuels (à Zoug, Stockholm, Londres ou dans plusieurs villes norvégiennes). En fait, l'expérience de Londres montre qu'un système de tarification est antisocial. De plus, l'impact sur la réduction du trafic et la congestion n'a duré que 5 ans après l'introduction du système de tarification. Les effets sur la

réduction du trafic à court terme ont été rapidement compensés par la démographie et la croissance économique.

Son expérimentation aura de plus indéniablement un impact sur le transport professionnel, que notre groupement a à cœur de défendre. Les professionnels de la route se doivent de satisfaire leurs clients, en livrant au lieu de domicile ou d'exercice de ceux-ci. Ils n'ont dans l'immense majorité des cas pas l'opportunité de choisir un autre mode de transports, en raison de la charge et du volume des produits à livrer. Le mobility pricing fera augmenter sensiblement leurs charges.

Il est également central d'exiger un bilan complet de l'effet du projet, et d'analyser ses répercussions sur l'ensemble du territoire et ses effets en termes socio-économiques.

Quoi qu'il en soit, ce projet ne pourra déboucher sur une pérennisation du mobility pricing sans une modification de la Constitution. Dans ce cas, il conviendrait de remettre en parallèle en question le système de fiscalité automobile, actuellement en mains des cantons. Il nous semble évident qu'un tel projet ne recueillerait pas de majorité du peuple et des cantons.

En vous réitérant notre opposition à ce projet, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre plus haute considération.

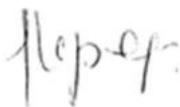
Hugues Hiltbold

Le président



Stéphanie Ruegsegger

Secrétaire



Handel Schweiz • Güterstrasse 78 • Postfach • 4010 Basel

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

Per E-Mail (pdf und word) an:  
vernehmlassungen@astra.admin.ch

12. Mai 2021

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Handel Schweiz fördert und vereinfacht den Handel als führende Organisation des Handels und als kompetenter Partner gegenüber Behörden und Medien in der Schweiz. Als Dachverband des Schweizer Handels und damit als Vertreter von rund 4'000 Handelsunternehmen vertritt Handel Schweiz eine liberale Ordnungspolitik ohne helvetische Sonderzüge. Insbesondere setzen wir uns dafür ein, dass Handelsunternehmen gute Voraussetzungen für Ihre Arbeit vorfinden, wozu unter anderem die hindernisfreie Benützung leistungsfähiger öffentlicher Infrastrukturen gehört.

Handel Schweiz lehnt die obengenannte Vorlage kategorisch ab. Wir bedauern sowohl die Art und Weise als auch die ideologisch orientierten Inhalte zur Bekämpfung der Mobilität, insbesondere des Strassenverkehrs.

Wir verzichten an dieser Stelle auf eine detaillierte Besprechung der Vorlage. Wir verweisen diesbezüglich ausdrücklich auf die Eingabe von strasseschweiz - Schweizerischer Strassenverband (FRS), die wir uneingeschränkt unterstützen.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für ein Gespräch und die Zusammenarbeit bei der weiteren Ausgestaltung der Vorlage stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Kaspar Engeli

Direktor



Elias Welti

Mitglied der Geschäftsleitung

## Stellungnahme

Basel, 12. Mai 2021 sd

# Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

---

**Die Mobilitätsbedürfnisse und Transportleistungen in der Schweiz werden auch künftig weiter steigen. Die dringend notwendigen Infrastrukturausbauten können zwar weitere Kapazitäten bereitstellen. Zusätzlich benötigen wir aber ganzheitliche und umfassende Ansätze des Verkehrsmanagements, um die bestehenden und künftigen Kapazitäten effizienter zu nutzen. Die Handelskammer beider Basel befürwortet den Ansatz des Mobility-Pricings als marktwirtschaftliches Instrument zum Management der Kapazitäten, indem Verkehrsspitzen über Kostenanreize möglichst gebrochen werden. Eine gesetzliche Grundlage für Pilotversuche in der Schweiz begrüssen wir grundsätzlich. Der vorliegende Vorschlag ist aus unserer Sicht jedoch ungenügend und kann so nicht unterstützt werden.**

---

### Ausgangslage

Die Mobilitätsbedürfnisse der Schweizer Bevölkerung und auch die Logistikströme wachsen seit Jahren stetig. Schon heute sind die Kapazitäten auf Strasse und Schiene während der Spitzenzeiten – insbesondere am Morgen und am Abend – immer wieder überschritten. Der starke Einbruch der Verkehrsleistung beim motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Verkehr (ÖV) infolge der Corona-Pandemie von in der Spitze -80 Prozent (ÖV) bzw. -60 Prozent (MIV) wurde in den letzten Wochen und Monaten deutlich geringer.<sup>1</sup> Eine Flexibilisierung der Arbeitszeiten und -formen (z.B. Home Office) wird zwar aller Voraussicht auch langfristig einen Beitrag an eine verbesserte Nutzung der Infrastrukturkapazitäten leisten. Doch vor dem Hintergrund insgesamt steigender Mobilität müssen neue Wege gegangen werden, um mit dem knappen Gut «Kapazität» effizient umzugehen.

In diesem Zusammenhang wurde unter Federführung des ASTRA eine Simulationsstudie zur Wirksamkeit von Mobility-Pricing am Beispiel der Region Zug durchgeführt. Hierbei wurden substantielle Reduktionen der Verkehrsleistung während der Spitzen sowohl beim ÖV (Morgenspitze: -5.3 Prozent, Abendspitze: -8.6 Prozent), als auch beim MIV (Morgenspitze: -9.4 Prozent, Abendspitze: -11.7 Prozent), festgestellt. Inwiefern diese theoretischen Reduktionen auch in der Praxis beobachtet werden können, und welche Wirkung die unterschiedlichen Modelle und

---

<sup>1</sup> Quelle: Mobilitäts Monitoring COVID 19 vom 16.03.2021, intervista AG, Statistisches Amt des Kantons Zürich, Swiss National COVID 19 Science Task Force, KOF Konjunkturforschungsstelle der ETH Zürich.

Bepreisungsformen auf das Mobilitätsverhalten und damit die Beeinflussung der Verkehrsnachfrage haben, soll nun in empirischen Pilotversuchen eruiert werden.

Mit dieser Vorlage soll eine bislang fehlende gesetzliche Grundlage geschaffen werden, damit Kantone, Städte oder Gemeinden Pilotprojekte für Mobility-Pricing durchführen können. Diese Projekte müssen örtlich und zeitlich begrenzt sein und sollen eine Abgabepflicht vorsehen können.

Die Region Basel ist als dynamische Wirtschaftsregion durch den steigenden Verkehr und ihre Lage im Dreiländereck besonders herausgefordert. Die Erreichbarkeit der Region innerhalb und von aussen als Gateway der Schweiz aufrecht zu erhalten hat für uns oberste Priorität. Gleichzeitig ergeben sich durch die geografische Lage auch Besonderheiten bei der Umsetzung möglicher Pilotprojekte im Bereich des Mobility-Pricings.

### **Konzeption**

Die Vorlage möchte in zwei Bereichen neue – auf zehn Jahre befristete – Rechtsgrundlagen schaffen:

1. Kantone, Städte oder Gemeinden sollen als Trägerschaft(en) Pilotprojekte im Bereich Mobility-Pricing, für die sie eine Abgabepflicht vorsehen, durchführen können. Der Bund tritt hier als Enabler auf.
2. Der Bund soll Pilotprojekte im begrenzten Umfang finanziell unterstützen können.

Die Vorlage unterscheidet dabei zwei Arten von Pilotprojekten:

- |   |   |
|---|---|
| <p>1. Pilotprojekte mit einer Abgabepflicht für die betroffenen Verkehrsteilnehmer</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Projekte der öffentlichen Hand oder Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs</li><li>• Verkehrsteilnehmer können nicht frei entscheiden, ob sie daran teilnehmen wollen oder nicht</li><li>• Heute sind solche Projekte beim MIV nicht möglich (fehlende Rechtsgrundlage)</li><li>• Projekte können durch den Bund finanziell gefördert werden</li></ul> | <p>2. Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme der Verkehrsteilnehmer</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Projektträger können öffentlich oder privat sein</li><li>• Verkehrsteilnehmer können frei über eine Teilnahme entscheiden</li><li>• Projekte wären bereits heute ohne zusätzliche Rechtsgrundlage möglich</li><li>• Projekte sollen durch den Bund finanziell unterstützt werden können</li></ul> |
|---|---|

Pilotprojekte mit einer Abgabepflicht sind durch den Kanton, auf dessen Gebiet das Projekt durchgeführt wird zu bewilligen. Zuvor muss der Kanton die Genehmigung des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation einholen.

### **Forderungen**

Die Handelskammer beider Basel teilt die Auffassung, dass sich die Situation bereits heute knapper Kapazitäten im Schienen- und Strassenverkehr künftig verschärfen wird. Mobility-Pricing stellt aus unserer Sicht einen möglichen marktwirtschaftlichen Ansatz dar, um Verkehrsspitzen zu brechen und die Kapazität so effizienter zu nutzen. Wir befürworten ausserdem, dass mit diesem verkehrsträgerübergreifenden Ansatz die Kostenwahrheiten sowohl beim MIV als auch beim ÖV deutlicher werden.

Grundsätzlich begrüssen wir daher, dass mit dieser Vorlage eine gesetzliche Grundlage zur Durchführung von Pilotprojekten geschaffen werden soll, damit Erkenntnisse über die Wirkung von Anreiz- und Preismodellen gesammelt werden können. In der jetzigen Form ist die Vorlage jedoch ungenügend. Die Vorlage muss aus unserer Sicht in folgenden Bereichen dringend überarbeitet werden, um Zustimmung zu finden:

- Aus unserer Sicht müssen vor allem die Prinzipien «pay as you use» und «Kompensation» konsequent weiterverfolgt werden, damit eine sinnvolle Ausprägung von Mobility Pricing vorwärtsgebracht werden kann.
- Pilotversuche des Mobility-Pricings sollen nicht dazu verwendet werden können, um sachfremde politische Anliegen umzusetzen. Insbesondere wehren wir uns gegen Ansätze, die nicht dazu dienen Kapazitäten zu managen, sondern vorwiegend klimapolitische Massnahmen zu implementieren. Dies kann nicht der Sinn von Pilotprojekten sein. Das ASTRA muss dies als Bewilligungsstelle im Falle von Projekten im Bereich des MIV sicherstellen.
- Für uns ist entscheidend, dass die Pilotversuche von vornherein als solche aufgesetzt werden und nach Ablauf der Frist nicht ohne weitere Legitimation fortgeführt werden können. Dies gilt es explizit festzuschreiben. Vielmehr soll die Analyse der Erkenntnisse eine Auslegeordnung ermöglichen, auf deren Basis dann über weitere, allenfalls permanente Massnahmen diskutiert und entschieden werden kann. Dabei müssen neben dem «Spitzenbrechen» auch weitere Aspekte in die Beurteilung, etwa die soziale Wirkung, Umstrukturierungskosten sowie der Einfluss auf die Standortattraktivität, einfließen. Ein weiteres Themenfeld betrifft den Beitrag von Mobility-Pricing an eine nachhaltige Finanzierung des Verkehrssystems.
- Es ist anzunehmen, dass vorwiegend Trägerschaften aus Gebieten mit hohem Handlungsdruck (Städte und Agglomerationen) Pilotprojekte beantragen werden. Weiter ist davon auszugehen, dass diese Projekte in erster Linie den motorisierten Individualverkehr betreffen werden. Dies könnte dazu führen, dass nach der Pilotphase vor allem für diesen Verkehrsträger Erkenntnisse vorhanden sind, diese im Bereich des öffentlichen Verkehrs aber weitgehend fehlen. Ein drohendes reines «Road-Pricing durch die Hintertüre» gilt es in jedem Falle zu verhindern. Dazu muss das UVEK die Projekte in einer Gesamtschau prüfen und sicherstellen, dass beide Verkehrsformen gleich vertreten sind und so eine repräsentative Grundlage zur Evaluation resultieren kann. Dies auch aus der Überlegung heraus, dass Road-Pricing-Projekte nach heutiger Rechtsgrundlage gar nicht möglich wären.
- Eingereichte Pilotprojekte im Bereich des motorisierten Individualverkehrs bzw. des öffentlichen Verkehrs müssen zwingend durch die jeweils für den Verkehrsträger zuständige Behörde geprüft werden, bevor sie genehmigt werden. Im Falle der dichten und trinationalen Region Basel, müssen Pilotprojekte in einer Gebietskörperschaft die Zustimmung sämtlicher potenziell betroffenen Gebietskörperschaften erhalten um genehmigungsfähig zu sein. Die initiiierende Gebietskörperschaft muss diese Zustimmung vorab proaktiv einholen.
- Die Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe soll so festgelegt werden, dass die mit dem Projekt geplante Wirkung erreicht werden kann. Konkrete Vorgaben zur maximalen Höhe kann der Bund gemäss Vorlage nicht machen. Aus unserer Sicht muss das für den Verkehrsträger verantwortliche Bundesamt dringend mit der Plausibilisierung des Tarifs zur Erreichung des Projektziels beauftragt werden. Ist die Höhe des Tarifs oder die Grundlage zu dessen Erhebung

nicht plausibel, darf das UVEK das Projekt nicht genehmigen, da sich aus dem Pilotprojekt keine validen Ergebnisse gewinnen liessen und der Zweck des Versuchs von vornherein nicht erfüllt werden kann.

- Tarife des Mobility-Pricings sollen so dynamisch wie möglich ausgestaltet sein, damit Nachfragespitzen nicht einfach verlagert werden, sondern effektiv reduziert werden. Dies sollte in den Pilotversuchen gegeben sein.
- Wir sehen in der Ausgestaltung der Pilotprojekte zudem noch einige offene methodische Fragen bzw. Probleme:
  - Sofern bei Projekten mit freiwilliger Teilnahme der Verkehrsteilnehmer ein Bonus für Reisen ausserhalb der Spitze geleistet werden sollte, würde es sehr wahrscheinlich zu einem Selektionsbias kommen, da nur Personen teilnehmen würden, die sich aufgrund ihres ihnen bekannten Mobilitätsverhaltens einen positiven Ertrag versprechen. In diesem Fall würde die Wirkung von Mobility-Pricing überschätzt.
  - Car-Pooling könnte vermehrt genutzt werden, um die hohen Kosten während der Verkehrsspitzen zu umgehen und dennoch während dieser – zu mehreren Personen in einem Auto – zu reisen. Wie muss dies bei der Aufgleisung von Projekten bzw. kann dies bei der Evaluation von Projekten im Nachgang berücksichtigt werden?
  - Mit der probeweisen Einführung von Mobility-Pricing-Abgaben bei den Projekten ohne freiwillige Teilnahme der Verkehrsteilnehmer werden auch Einnahmen generiert. Diese sollen zur Deckung der Kosten zur Projektrealisierung verwendet werden. Mobility-Pricing sollte nach unserem Verständnis jedoch nach den Regeln einer Lenkungsabgabe funktionieren und daher fiskalneutral sein. Die Umverteilung und Lenkungswirkung findet innerhalb der Gruppe der Verkehrsteilnehmer anhand ihres Verhaltens und den entsprechend zu zahlenden Tarifen statt. Das vorgeschlagene Setting ist somit problematisch, da eine Person lediglich eine Zusatzbelastung erfährt, aber keine echte Einsparung realisieren kann, indem sie die Verkehrsspitze(n) meidet. Diese Asymmetrie führt zu Problemen bei der Datenanalyse nach den Versuchen. Es wird hierbei möglicherweise nur beschränkter Erkenntnisgewinn generiert.

### **Fazit**

Die Liste an Forderungen ist umfassend und zeigt, dass wir einer Rechtsgrundlage für Pilotprojekte im Mobility-Pricing nicht vorbehaltlos zustimmen können. In der jetzigen Form lehnen wir die Vorlage ab.

Genf, 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. Wir begrüssen 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 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 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 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 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.

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.

In folgenden 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 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 im Mobility-Pricing einbezogen sind. Sie wären sonst das einzige Verkehrsmittel, das 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 machen uns zudem Sorgen, dass die Durchsetzung des Datenschutzes im Rahmen dieser Vorlage zwar als heikel bezeichnet wird (Erläuternder Bericht, Abschnitt 5.7 Datenschutz, S. 15), gleichzeitig jedoch auf dessen Regulierung durch den Bund verzichtet wird. Es wäre schade, wenn Bedenken zum Datenschutz – beispielsweise aufgrund einer problematischen Umsetzung in einzelnen Kantonen – langfristig die Akzeptanz des Mobility-Pricings untergraben würden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read "C. Lüthi".

Christian Lüthi

Geschäftsleiter

Klima-Allianz Schweiz

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Komm. UVEK  
Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

12. Mai 2021

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

## Vernehmlassungsantwort zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing und danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Dachverband metal.suisse fördert die Stahl-, Metall- und Fassadenbauweise in der Schweiz und setzt sich für den Materialkreislauf der metallischen Werkstoffe ein. Wir sind überzeugt mit unserer Bauweise und unseren Materialien einen zentralen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele der Schweiz beitragen zu können. Recyclingmaterialien sind in unserer Bauweise heute Standard. Unsere Bauweise ist wie keine zweite geeignet, die Konzepte der Weiter- und Wiederverwendung von Gebäuden und Bauteilen umzusetzen und zu fördern.

**metal.suisse lehnt die Vorlage ab. Dieses Gesetz weicht erheblich vom Stand der Wissenschaft zum Mobility Pricing ab und trägt in Teilen eine ideologische Handschrift. Unsere Mitglieder wie auch unsere Arbeitnehmer sind auf die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Sorge bereitet uns die zukünftige Finanzierung dieser Infrastruktur. Der vorgelegte Vorschlag unterstützt in dieser Problematik in keiner Weise. Auch geht der Vorlag nicht auf die 7 Grundprinzipien zum Mobility Pricing ein, die vom Bundesrat 2016 definiert wurden.**

**Die Schweizer Verfassung garantiert in Art 82 Abs. 3 den gebührenfreien Zugang zu öffentlichen Strassen und sieht allerhöchstens Ausnahmen bei Genehmigung durch die Bundesverfassung vor. Entsprechend unterliegt der vorliegende Gesetzesvorschlag dem obligatorischen Referendum.**

## **Inhaltliche Bedenken:**

Das Astra hat sich bereits in der Vergangenheit mit Mobility Pricing auseinandergesetzt und verschiedene Studien und Wirkungsanalysen zusammengetragen (verfügbar unter <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>). Diese Studien tragen auch die wesentlichen Prinzipien zusammen. Der Bundesrat selbst hat darauf aufbauend 2016 in seinem Bericht zum Mobility Pricing sieben Rahmenprinzipien für die Einführung eines Mobility Pricings definiert.

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf möchte der Bundesrat die rechtlichen Grundlagen schaffen, um Strassenbenutzungsgebühren jeglicher Art oder Höhe einzuführen. Er will damit einen Rahmen für regionale Pilotprojekte schaffen. Mit solchen Projekten sollen Erkenntnisse zu neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr gewonnen werden. Mit Erstaunen stellen wir fest, dass diese nicht Eingang in den vorliegenden Entwurf gefunden haben. Diese Abweichungen werden nicht erklärt noch anhand objektiver Studien begründet und werfen Fragen und Unsicherheiten hinsichtlich des Grundsatzes der Kontinuität staatlichen Handelns auf.

Wir bedauern sehr, dass nicht in Erwägung gezogen wird, Mobility Pricing zur Finanzierung der Infrastruktur einzusetzen. Die Erfahrungen mit der Congestion Charge in London zeigen, dass Mobility Pricing effektiv genutzt werden kann, um Einnahmen zu generieren. Als Mittel zur Verringerung zeigte sich die Maut in London hingegen als ungeeignet<sup>1</sup>.

Wir erachten den vorliegenden Entwurf als nicht geeignet, den Rahmen für Projekte im Mobility Pricing zur Steuerung des Mobilitätsverhalten vorzugeben. Da wichtige Punkte aus der bisherigen Arbeit des Bundesrates nicht Eingang gefunden haben. Als zusätzliches Prinzip sollte aufgenommen werden, dass die in den Projekten erzielten Gelder zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden sollten.

Wir danken Ihnen für die für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**metal.suisse**



Diana Gutjahr  
Präsidentin



Andreas Steffes  
Geschäftsführer

---

<sup>1</sup> 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.



Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Sehr geehrte Damen und Herren

## **Stellungnahme der Piratenpartei Schweiz zum Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing**

Bezugnehmend auf Ihre Vernehmlassungseröffnung vom 3. Februar 2021 nehmen wir gerne Stellung und würden es zukünftig sehr begrüßen, wenn wir in ihre Adressatenliste aufgenommen werden.

Im Weiteren finden wir Piraten es sehr bedenklich, dass Sie für die Stellungnahme auf eine proprietäre Software verweisen (Word der Firma Microsoft), wo es doch heute zahlreiche offene und freie Dateiformate gibt. Wir entsprechen ihrem Wunsch mit einer docx-Datei, welche sogar in neueren Word Versionen geöffnet werden kann.

Zu unserer Stellungnahme:

### **Grundsätzliches**

Das vorliegend geplante Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing wird bezüglich des Datenschutzes weitreichende Folgen haben. Dennoch ist der Entwurf diesbezüglich noch lückenhaft. Insbesondere fordern wir mehrere konkrete gesetzliche Vorgaben um den Datenschutz auf ein verantwortliches Niveau zu heben.

Zusätzlich haben wir mehrere grundsätzliche Anmerkungen bezüglich der Stossrichtung dieses Gesetzes:

- Die Piraten vermissen komplett ursachenorientierte Lösungsansätze um die eigentliche Kernproblematik zu behandeln - die Spitzenauslastung der Verkehrsinfrastruktur zu senken. Die Piraten fordern deshalb flankierende Massnahmen: Der Bund muss sich bemühen Homeoffice und liberale Arbeitszeitmodelle zu fördern. Ein zweiter Ansatz wäre beispielsweise den Unterrichtsbeginn von Schulen auf einen späteren Zeitpunkt zu legen, so dass deren Anreise ausserhalb der Kernreisezeiten von Berufspendlern liegt. Als weiteren Punkt vermissen die Piraten Konzepte bezüglich innovativer Transportsysteme wie autonomes Fahren.



- Beim Strassenverkehr wird das wirksam lenkende Mittel der Mineralölsteuer nicht ausgeschöpft, so dass die Margen der Händler immer noch erschreckend hoch sind und wir in der Schweiz dennoch tiefere Preise als im umliegenden Ausland haben. Diese Bandbreite sollte im Sinne der Lenkungsabgaben ausgeschöpft werden.
- Bei der Mineralölsteuer sind zu viele Ausnahmen definiert, welche bürokratisch aufwändig und dennoch von marginalem gesamtgesellschaftlichen Nutzen sind (Pistenfahrzeuge, Militär etc.). Alle diese Ausnahmen gilt es abzuschaffen, im Sinne der Effizienz, Transparenz und Gleichbehandlung. Förderungsbeiträge können ohne verzerrende Ausnahmen der Mineralölsteuer geregelt werden.
- Im öffentlichen Verkehr führen unzählige Flatrate-Angebote zum entgegengesetzten Effekt wie das Mobility Pricing. Eine Kombination der beiden Modelle muss verhindert werden. Einen Vorschlag machen wir im entsprechenden Artikel.
- Der Forderung nach privacy by design im erläuternden Bericht steht KEIN passender Gesetzesartikel gegenüber.

## **Abschnitt 2, Pilotprojekte im Bereich des motorisierten Individualverkehrs:**

### **Art. 7. Abs 2 b. Militärfahrzeuge (streichen)**

Hier fehlen Artikel bezüglich Datenschutzes (analog Artikel 12) und zusätzliche Bestimmungen zu Bewegungsprofilen und anonymer Nutzung. Forderung:

### **Art. 7bis (neu)**

Den Abgabepflichtigen muss ermöglicht werden, die Mobility-Pricing-Abgabe so zu entrichten, dass keine Rückschlüsse auf die Person möglich sind.

Bewegungsprofile sind nur mit anonymisierten Daten erlaubt, welche keine Rückschlüsse auf Personen erlauben.

Die Daten müssen so anonymisiert werden, dass Bewegungsprofile nur über Zyklen von höchstens 24 Stunden möglich sind.

Für Mobility-Pricing-Abgaben sind zusätzlich Prepaid-Modelle vorzusehen, welche eine anonyme Nutzung ohne Motorfahrzeug- oder personenbezogene Daten ermöglichen.

## **Abschnitt 3, Pilotprojekte im Bereich des öffentlichen Verkehrs:**

Wie bereits geschrieben sind Flatrate- oder Rabatt-Angebote widersprüchlich zu Mobility Pricing Angeboten. Kombinationen der beiden Modelle sind zu verhindern. Forderung:

### **Art. 11 (geändert) Verbot von Tarifsenkungen, Flatrate und Rabattangeboten**

**Abs 2 (neu)** Transportunternehmen, welche Flatrate- oder Rabatt-Angebote anbieten (Monats- oder Jahreskarten, vergünstigte Mehrfahrtenkarten etc.) müssen diese während der Dauer von Pilotprojekten sistieren, sofern sie zeitlich oder räumlich deckungsähnlich sind. Segmentierungen, wie z.B. komplett freier ÖV Transport für unter 25-jährige, bei gleichzeitigem Mobility Pricing aller anderen sei dabei explizit erlaubt.

Im Weiteren fehlen Ausführungen bezüglich Datenschutz Bestimmungen zu Bewegungsprofilen und anonymer Nutzung. Forderung:

**Art 12, Abs 2 (neu)** Für Mobility-Pricing-Tarife sind Prepaid-Modelle vorzusehen, welche eine anonyme Nutzung ohne personenbezogene Daten ermöglichen.

Bewegungsprofile sind nur mit anonymisierten Daten erlaubt, welche keine Rückschlüsse auf Personen erlauben.

## **Abschnitt 4, Genehmigung und Bewilligung von Pilotprojekten**

Im erläuternden Bericht steht explizit, "Dem Datenschutz ist bereits bei der technischen Systemkonzeption Rechnung zu tragen (privacy by design)."

Im Gesetz verbleibt nur noch eine "Vereinbarkeit des Pilotprojekts mit den kantonalen Datenschutzbestimmungen" (ziemlich viele verschiedene notabene) sowie beim Gesuch um finanzielle Beteiligung des Bundes "Angaben zum Datenschutz."

Für die Piraten ist es inakzeptabel, dass der Wortlaut so nicht übernommen wird. Forderung:

### **Art. 16 (geändert)**

**n. (neu)** Konzeption und Umsetzung des Datenschutzes nach dem Prinzip privacy by design.

## Schlussbemerkungen

Wir beschränken uns in dieser Stellungnahme auf unsere Kernanliegen. Bei Verzicht unsererseits auf umfassende allgemeine Anmerkungen oder auf Anmerkungen zu einzelnen Regelungen, ist damit keine Zustimmung durch die Piraten zu solchen Regelungen verbunden.

Kontaktفاصيل für Rückfragen finden Sie im Begleitschreiben.

---

Piratenpartei Schweiz, Arbeitsgruppe Vernehmlassungen, 17. Mai 2021



Bundesamt für Strassen  
3003 Bern

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

Bern, 30. April 2021

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum Vorentwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung nehmen zu können. Gerne äussern wir uns dazu wie folgt.

Der Schutz der Privatsphäre einschliesslich des Schutzes vor Missbrauch der persönlichen Daten ist ein von der Bundesverfassung (Art. 13) und regelmässig auch von den kantonalen Verfassungen garantiertes Grundrecht. Einschränkungen von Grundrechten – auch die Bearbeitung von Personendaten durch Behörden – bedürfen einer gesetzlichen Grundlage, schwerwiegende Einschränkungen müssen im Gesetz selbst vorgesehen sein (Art. 36 Abs. 1 BV). Wegen Art. 190 BV sind Bundesgesetze für die rechtsanwendenden Behörden auch dann massgebend, wenn sie der Bundesverfassung widersprechen. Nichts desto trotz stellt sich die Frage, ob das geplante – wenn auch nur befristete – Bundesgesetz mit Art. 82 Abs. 3 BV vereinbar ist. Weil es sich dabei nicht um eine Fragestellung des Datenschutzrechts handelt, enthalten wir uns eines Kommentars; wir gehen davon aus, dass dieser Aspekt mit der nötigen Gründlichkeit geprüft wird, und sind der Auffassung, dass trotz Art. 190 BV auf den Erlass von verfassungswidrigen Gesetzesbestimmungen zu verzichten ist. Dabei ist zu beachten, dass das in Art. 8 Vorentwurf referenzierte kantonale Recht uneingeschränkt auf seine Verfassungsmässigkeit hin geprüft werden kann und gegen Art. 82 BV verstossende Vorschriften nicht angewandt werden dürften.

Inhaltlich soll die Vorlage eine gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Pilotprojekten zu Mobility-Pricing, die eine Abgabepflicht vorsehen, schaffen. Träger solcher Projekte – und damit für den Datenschutz verantwortliche Behörden – sollen ein oder mehrere Kantone bzw. eine oder mehrere Gemeinden sein. Es ist daher grundsätzlich folgerichtig, dass jedes Pilotprojekt mit den jeweiligen kantonalen Datenschutzbestimmungen vereinbar sein

muss (Art. 16 Bst. k Vorentwurf) und dass die zuständigen Datenschutzstellen von Beginn an in die Erarbeitung des Pilotprojekts eingebunden werden sollen (erläuternder Bericht zu Art. 16 Bst. k). Jedoch kann von den zuständigen Datenschutzbehörden – in gewissen Kantonen sind für Gemeindeprojekte übrigens nicht die kantonalen, sondern kommunale Aufsichtsstellen zuständig – keine Bestätigung verlangt werden, welche in der kantonalen Datenschutzgesetzgebung nicht vorgesehen ist. Soweit die Kantone das Instrument der Vorabkontrolle bzw. Vorabkonsultation der Aufsichtsstelle vorsehen oder im Zuge der Anpassungen an das europäische Recht einführen, kann allenfalls der Bericht über die Prüfung durch die Aufsichtsstelle als geeignete Unterlage dienen.

Als Grundvoraussetzung für jede Bearbeitung von Personendaten sehen alle kantonalen Datenschutzgesetze eine genügende gesetzliche Grundlage voraus. Soweit im Rahmen eines Pilotprojekts Bewegungsprofile zu Fahrzeugen oder Personen erstellt werden sollen, sind die Anforderungen an die Rechtsgrundlage i.d.R. qualifiziert, d.h. es wird eine ausdrückliche Grundlage in einem formellen Gesetz verlangt (vgl. Art. 34 Abs. 2 Bst. b revDSG für ein Profiling durch Bundesorgane, wobei Profiling wie folgt definiert wird: «jede Art der automatisierten Bearbeitung von Personendaten, die darin besteht, dass diese Daten verwendet werden, um bestimmte persönliche Aspekte, die sich auf eine natürliche Person beziehen, zu bewerten, insbesondere um Aspekte bezüglich [...] Aufenthaltsort oder Ortswechsel dieser natürlichen Person zu analysieren oder vorherzusagen», Art. 5 Bst. f revDSG). Es ist davon auszugehen, dass kein kantonales Recht über eine vorbestehende formell-gesetzliche Grundlage für behördliches Profiling im Bereich der Mobilität verfügt.

Vor diesem Hintergrund empfehlen wir Ihnen, bereits auf der Ebene des Bundesrechts eine ausdrückliche und hinreichend bestimmte – d.h. genügend ausführliche – Regelung zu den zulässigen Datenbearbeitungen bei Pilotprojekten im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (2. Abschnitt) zu prüfen und ggf. aufzunehmen.

Für Pilotprojekte im Bereich des öffentlichen Verkehrs (3. Abschnitt) ist bereits vorgesehen, dass es möglich sein muss, die Mobility-Pricing-Abgabe anonym zu entrichten, was wir sehr begrüßen.

Freundliche Grüsse



Ueli Buri  
Präsident privatim

## **Prise de position sur la Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité**

14.5.2021

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur la Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité. Nous accueillons favorablement le projet de loi.

Le trafic en Suisse augmente chaque année depuis des décennies et la part imputable aux différents modes de transport reste constante. Nous ne pourrions atteindre les objectifs climatiques, sans changements significatifs dans deux domaines : la réduction du trafic et le report d'une part importante des déplacements sur les modes de transport les plus efficaces, à savoir la marche, le vélo et les transports publics. La Suisse n'a actuellement aucune mesure en place dans ces deux domaines. La tarification de la mobilité, si elle est bien conçue, peut être un moyen important d'amorcer la réorientation et inciter la population à changer de comportements en termes de transport. Ce projet de loi est pour nous une première étape importante dans la direction d'une diminution des incitations indirectes à impact négatif sur l'environnement. Par l'internalisation des coûts liés au transport et par la diminution de l'attractivité actuelle du transport individuel, nous espérons à terme une baisse de l'impact du transport sur l'environnement.

Actuellement, de nombreuses attentes sont associées à la tarification de la mobilité pourtant nous sommes confrontés à un manque des données sur l'application concrète d'un tel système. Toutes les hypothèses concernant les opportunités, les risques et les effets se fondent exclusivement sur des tests théoriques ou proviennent de pays et de villes qui ne sont pas directement comparables à la situation en Suisse. Permettre des essais sur le terrain au niveau local et limités dans le temps est donc aujourd'hui la bonne étape et une condition préalable pour prendre position sur ces instruments ou sur une éventuelle modification du système de redevances. De plus les essais sur le terrain permettront à la population de se forger une opinion sur la tarification de la mobilité et ainsi augmenter l'acceptation générale d'un éventuel changement de système. Nous saluons donc cette proposition du Conseil fédéral.

Nous soulignons l'importance d'effectuer une évaluation de l'ensemble des effets possibles d'une introduction de l'instrument. Nous pensons que les redevances en lien avec la demande en transport ou dépendant de la consommation de ressources (énergie, surface) peuvent, à moyen terme, non seulement être des instruments pour éviter la congestion ponctuelle des routes et des chemins de fer, mais également être utilisées pour rendre le système de transport plus respectueux de l'environnement. Notre souhaitons que, grâce aux projets pilotes, des connaissances puissent être

acquises sur l'évolution du trafic, les effets de transfert entre les différents modes de transport et l'effet des incitations sur la mobilité individuelle.

À long terme, un nouveau modèle de tarification des transports doit poursuivre l'objectif de diminuer l'impact environnemental des transports. Des importantes incitations doivent être mises en place pour transférer le trafic, en particulier le transport individuel motorisé, vers les modes de transport les plus efficaces et les plus respectueux de l'environnement. Nous soutenons les principes de la vérité des coûts et du pollueur-payeur. Ceux qui consomment plus, et utilisent donc plus de ressources et de surface, tout en occasionnant des coûts externes élevés pour la société, devraient payer plus. La tarification de la mobilité offrirait pour la première fois la possibilité d'internaliser les coûts externes du transport.

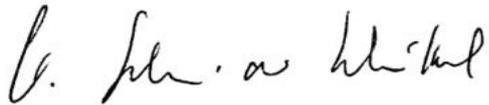
Toutefois, même avec un nouveau modèle de tarification, il est important de s'assurer que des incitations continuent d'exister pour l'achat de véhicules économes en ressources. À cette fin, les prix pour l'usage des routes devraient être gradués en fonction du type d'entraînement, de la consommation et du poids des véhicules et de l'utilisation de leur capacité. Il est également important que les transports publics conservent leur qualité de service public respectueux de l'environnement.

Nous sommes convaincus que les projets pilotes sont essentiels à ce stade pour générer les connaissances nécessaires au développement d'un système de tarification de la mobilité qui se rapproche de cette vision à long terme. Toutefois, nous ne sommes pas d'accord avec la proposition sur deux points et estimons qu'une clarification est nécessaire :

- Il est important de pouvoir tester les effets de projets pilotes qui poursuivent les mêmes objectifs dans des villes ou agglomérations de taille différentes. Nous souhaitons qu'il soit clairement établi dans le projet de loi que des projets pilotes ayant les mêmes objectifs mais se déroulant dans des contextes différents puissent être financés par le DETEC.
- En outre, nous considérons qu'il est très important que les camionnettes de moins de 3,5 tonnes soient également incluses dans la tarification de la mobilité. Sinon, ils seraient les seuls moyens de transport à n'être soumis à aucun mécanisme de contrôle, puisqu'ils ne seraient affectés ni par les redevances liées à la tarification de la mobilité ni par la RPLP. De plus dans le transport de marchandises et de colis, il serait important de fournir des incitations au regroupement de la marchandise transportée et à l'augmentation de l'efficacité. Le potentiel de transfert vers les vélos-cargos est important pour la livraison de petites marchandises, la livraison de colis ou pour la livraison d'achats à domicile. En outre, les entreprises de transport devraient également être incitées à éviter les heures de pointe. Dans ce contexte, nous voyons toutefois une différence entre l'art. 3, qui parle de "transport individuel motorisé", et l'art. 7, qui parle de "véhicules à moteur jusqu'à 3,5 tonnes". Les camionnettes de livraison utilisées pour les marchandises et le travail font parfois moins de 3,5 tonnes, mais ne comptent pas à proprement parler comme des transports privés motorisés. Nous demandons donc une clarification correspondante de l'art. 3.

En vous remerciant pour la possibilité accordée de prendre position et en espérant une prise en compte de nos demandes, nous vous adressons nos meilleures salutations.

Pro Natura



Ursula Schneider Schüttel  
Présidente, Pro Natura



Dr. Urs Leugger-Eggimann  
Secrétaire général, Pro Natura

Pro Senectute Schweiz  
Lavaterstrasse 60 · Postfach · 8027 Zürich

---

Bundesamt für Strasse ASTRA  
3003 Bern

Zürich, 17. Mai 2021

Direktion · Alain Huber  
Telefon +41 44 283 89 95 · E-Mail alain.huber@prosenectute.ch

### Vernehmlassung «Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing»

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum «Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing» Stellung zu nehmen.

Im diesem Fall verzichtet Pro Senectute Schweiz jedoch auf eine Stellungnahme.

Freundliche Grüsse  
Pro Senectute Schweiz



Alain Huber  
Direktor



Alexander Widmer  
Leiter Innovation & Politik

Rechtswissenschaftliche Fakultät  
Lehrstuhl für Staats- und Verwaltungsrecht  
Prof. Dr. Bernhard Waldmann

Av. Beauregard 1  
CH – 1700 Freiburg

T +41 26 300 81 56  
bernhard.waldmann@unifr.ch  
www.unifr.ch/us/waldmann

*Per E-Mail :*  
*Vernehmlassungen@astra.admin.ch*  
Frau Bundesrätin  
Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin UVEK

Freiburg, den 29. April 2021

## **Vernehmlassung 2021/5: Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Ich beziehe mich auf die am 4. Februar 2021 eröffnete Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing (im Folgenden: VE-BG) und erlaube mir, Ihnen nachstehend eine Stellungnahme zukommen zu lassen.

Ich äussere mich dabei in meiner Funktion als Professor für Staats- und Verwaltungsrecht und konzentriere mich auf zwei (verfassungs-)rechtliche Gesichtspunkte, denen die Vorlage nach meinem Dafürhalten nur ungenügend Rechnung trägt.

### **1. Die Frage der Bundeskompetenz**

Gemäss dem in der Verfassung verankerten Grundsatz der Einzelermächtigung (Art. 3 i.V.m. Art. 42 BV) ergeben sich die Bundeskompetenzen abschliessend aus der Bundesverfassung.<sup>1</sup> Durch Bundesgesetze allein können dem Bund keine neuen Zuständigkeiten übertragen werden. Entsprechend müssen sich neue Bundesregelungen auf eine bestehende Verfassungskompetenz stützen. Fehlt es an einer solchen, muss zunächst die Verfassung geändert werden,<sup>2</sup> wobei für die Schaffung neuer Bundeskompetenzen das Subsidiaritätsprinzip (Art. 5a BV) zu beachten ist.<sup>3</sup> Der Verfassungsvorbehalt gilt auch für (befristete) Versuchsregelungen. Will der Bundesgesetzgeber einen rechtlichen Rahmen für Pilotprojekte

<sup>1</sup> Statt vieler TSCHANNEN, Staatsrecht der Schweizerischen Eidgenossenschaft, 4. A., Bern 2016, § 19 Rz. 4.

<sup>2</sup> Statt vieler AUER/MALINVERNI/HOTTELIER, Droit constitutionnel suisse, Volume I, L'Etat, 3. A., Bern 2013, Rz. 1029; BIAGGINI, Kommentar Bundesverfassung, 2. A., Zürich 2017, Art. 3 Rz. 5.

<sup>3</sup> SCHWEIZER, Verteilung der Staatsaufgaben zwischen Bund und Kantonen, in: Diggelmann et al. (Hrsg.), Verfassungsrecht der Schweiz, Bd. I, Grundlagen, Demokratie, Föderalismus, Zürich/Basel/Genf 2020, III.7, Rz. 7.

schaffen, um damit solide Entscheidungsgrundlagen für eine künftige Bundesregelung zu gewinnen, bleibt er an die verfassungsrechtliche Zuständigkeitsordnung gebunden. Betrifft die Versuchsregelung Bereiche ausserhalb bestehender Bundeszuständigkeiten, muss zunächst über eine (allenfalls befristete) Verfassungsänderung eine Kompetenzgrundlage für den Bund geschaffen werden. Ausserhalb bestehender Rechtsetzungskompetenzen darf der Bundesgesetzgeber nur in dringenden Fällen und nach Massgabe von Art. 165 Abs. 3 BV legislieren. Die Voraussetzungen für eine Dringlicherklärung sind im folgenden Fall klarerweise nicht erfüllt.<sup>4</sup>

Im *Ingress des VE-BG* wird auf Art. 173 Abs. 3 BV verwiesen. Darin wird der Bundesgesetzgeber ermächtigt, die Organkompetenzen der Bundesversammlung gegenüber jenen von Bundesrat und Bundesgericht zu erweitern. Diese Bestimmung begründet allerdings keine Bundeskompetenz, sondern setzt eine solche vielmehr voraus.<sup>5</sup>

Im *erläuternden Bericht* wird auf die bestehenden Bundeskompetenzen im Bereich des Strassenverkehrs (Art. 82 BV) und des öffentlichen Verkehrs (Art. 87 BV) hingewiesen.<sup>6</sup> Ob und inwieweit sich daraus eine Bundeskompetenz für eine Regelung der Rahmenbedingungen für Versuche der Steuerung des Mobilitätsverhaltens über eine Abgabe (Mobility-Pricing-Abgabe) ergibt, wird im Bericht nicht thematisiert. Gerade für den Bereich des motorisierten Individualverkehrs dürfte **Art. 82 BV** keine genügende **Verfassungsgrundlage** für die Einführung von Abgaben bilden, da diese wohl keinen genügenden Nexus zu «Vorschriften über den Strassenverkehr» aufweisen.<sup>7</sup> Ein gewisser Bezug zum Strassenverkehr dürfte immerhin bestehen, wenn Abgaben für die Benützung öffentlicher Strassen als Instrument zur Lenkung des Verkehrsflusses auf bestimmten Strassenabschnitten oder -netzen eingesetzt werden. Auf diese Frage braucht indes nicht näher eingegangen zu werden, da die Einführung einer Abgabe für die Benützung von öffentlichen Strassen ohnehin einer Verfassungsänderung bedürfte, da sie mit dem Grundsatz der Gebührenfreiheit (Art. 82 Abs. 3 BV) kollidiert.

## 2. Die Frage der Gebührenfreiheit für die Benützung öffentlicher Strassen

Art. 82 Abs. 3 Satz 1 BV statuiert den Grundsatz der Gebührenfreiheit für die Benützung öffentlicher Strassen. Die Gebührenfreiheit bezieht sich lediglich auf «Wegegelder», nicht auf Steuern auf den Fahrzeugen,<sup>8</sup> und sie erfasst lediglich den schlichten Gemeingebrauch an öffentlichen Strassen.<sup>9</sup>

<sup>4</sup> Selbst eine dringlich erklärtes Bundesgesetz (ohne Verfassungsgrundlage) würde ein Jahr nach Annahme durch die Bundesversammlung ausser Kraft treten, wenn es nicht innerhalb dieser Frist von Volk und Ständen angenommen würde (Art. 165 Abs. 3 BV).

<sup>5</sup> MERKER/CONRADIN, in: Waldmann et al. (Hrsg.), BSK BV, Basel 2015, Art. 173 Rz. 143.

<sup>6</sup> Erläuternder Bericht, Ziff. 5.1.

<sup>7</sup> KERN, in: Waldmann et al. (Hrsg.), BSK BV, Basel 2015, Art. 82 Rz. 6; im Ergebnis wohl auch BIAGGINI (Fn. 2), Art. 82 Rz. 2.

<sup>8</sup> Botschaft BV, BBl 1997 I 261.

<sup>9</sup> Statt vieler KERN (Fn. 7), Art. 82 Rz. 14; SCHAFFHAUSER, in: Ehrenzeller et al. (Hrsg.), SG Komm. BV, 3 A., Zürich/Basel/Genf 2014, Art. 82 Rz. 13.

Obwohl Art. 82 Abs. 3 Satz 1 BV ein verfassungsmässiges Individualrecht gewährt,<sup>10</sup> handelt es sich nicht um einen grundrechtlichen Anspruch, der unter den Voraussetzungen von Art. 36 BV eingeschränkt werden könnte. Vielmehr ergeben sich die Ausnahmen von der Gebührenfreiheit abschliessend aus der Bundesverfassung:

- Dazu gehören zum einen die in der Verfassung selbst enthaltenen Abgaben für die Benützung der Nationalstrasse (Art. 85a BV) sowie die Schwerverkehrsabgabe (Art. 85 BV).
- Zum andern behält Art. 82 Abs. 3 Satz 2 BV die Bewilligung von Ausnahmen durch die Bundesversammlung vor. Sowohl das Instrument der Bewilligung als auch die bisherige Anwendungspraxis<sup>11</sup> weisen auf ein enges Verständnis dieser Bestimmung hin. Ausnahmebewilligungen sind zulässig für bestimmte Infrastrukturanlagen (wie Brücken oder Anlagen)<sup>12</sup> oder allenfalls für bestimmte (konkrete) Streckenabschnitte. Hingegen dürfte die Erhebung von Benützungsgebühren auf einem ganzen Strassennetz (etwa in Städten oder Agglomerationen) den Ausnahmecharakter von Art. 82 Abs. 3 Satz 2 BV durchbrechen, da die Gebührenerhebung nicht mehr an einer bestimmten Strasse oder Infrastrukturanlage, sondern an einem Strassennetz anknüpfen würde, dessen örtlicher Geltungsbereich sich im Ergebnis abstrakt definiert («Agglomeration», «Stadt» etc.). Gerade Abgaben, die das Verhalten der Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrzeugen in Städten und Agglomerationen beeinflussen wollen, setzen voraus, dass die von der Abgabe betroffenen Strassen und Strassenabschnitte weit genug definiert werden, um die Entstehung von Ausweichrouten zu verhindern. Ein eigentliches Road-Pricing zur Lenkung der Verkehrsströme sprengt den Rahmen zulässiger Ausnahmen über Art. 82 Abs. 3 Satz 2 BV. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das Parlament eine vom Bundesrat im Rahmen der NFA-Reform beantragte Änderung von Art. 82 Abs. 3 BV, die der Situation in Städten oder Agglomerationen Rechnung getragen hätte, abgelehnt hat. Vor diesem Hintergrund bedarf die Einführung eines eigentlichen Road-Pricings nach herrschender Auffassung einer Verfassungsänderung.<sup>13</sup>

Der erläuternde Bericht des Bundesrats ruft diese Grundsätze in Erinnerung, begründet aber nicht weiter, weshalb die vorgeschlagene Regelung für Pilotprojekte mit Art. 82 Abs. 3 BV vereinbar bzw. unter die Ausnahmebestimmung von **Art. 82 Abs. 3 Satz 2 BV** subsumiert werden kann. Nach meinem Dafürhalten sind die **Voraussetzungen** für eine solche Subsumption **nicht erfüllt**:

- Nach vorherrschender Auffassung bezieht sich die Ausnahme von Art. 82 Abs. 3 Satz 2 BV auf bestimmte Infrastrukturanlagen oder Strassen(abschnitte). Wie bereits erwähnt, dürfte in Städten oder Agglomerationen wohl regelmässig bereits ein einziges Pilotprojekt diesen

<sup>10</sup> Statt vieler KERN (Fn. 7), Art. 82 Rz. 15; vgl. bereits zu Art. 37 Abs. 2 aBV BGE 122 I 279 E. 2a.

<sup>11</sup> Einziger Anwendungsfall bildet bisher die Bewilligung zur Erhebung von Gebühren für den Strassentunnel am Grosse St. Bernhard; vgl. Art. 2 des BB betreffend die Genehmigung des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der italienischen Republik über den Bau und den Betrieb eines Strassentunnels unter dem Grosse St. Bernhard (SR 725.151).

<sup>12</sup> KERN (Fn. 7), Art. 82 Rz. 17.

<sup>13</sup> BIAGGINI (Fn. 2), Art. 82 Rz. 10; LENDI, Verkehrspolitik – die Verfassung weist den Weg, Zürich 2004, S. 13; SCHAFFHAUSER (Fn. 9), Art. 82 Rz. 11. Davon geht letztlich auch der Bundesrat aus (vgl. Erläuternder Bericht, Ziff. 5.1 *in fine*).

Rahmen sprengen, da der örtliche Geltungsbereich der Abgabepflicht, um eine gewisse Lenkung zu erzielen, eine gewisse Ausdehnung aufweisen muss. Ausserdem ist zu beachten, dass die Anzahl der gleichzeitig laufenden Pilotprojekte nicht begrenzt ist, sodass möglicherweise im Ergebnis die Benützung zahlreicher Strassennetze in urbanen Gebieten gleichzeitig mit Abgaben belastet würde. Es besteht zumindest eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass Art. 82 Abs. 3 Satz 2 BV jedenfalls für eine gewisse Zeit seinen Ausnahmecharakter verliert und somit – wenn auch befristet und auf bestimmte Gebiete beschränkt – ausgehöhlt wird.

- Die vorgeschlagene Regelung ist überdies auch in verfahrensrechtlicher Hinsicht problematisch. Die (punktuellen) Ausnahmen nach Art. 82 Abs. 3 Satz 2 BV bedürfen gemäss Verfassung einer Bewilligung der Bundesversammlung, während Art. 14 VE-BG eine Genehmigung durch das UVEK genügen lässt. Zwar würde das VE-BG ebenfalls durch die Bundesversammlung erlassen. Diese Zustimmung der Bundesversammlung beträfe aber lediglich den Rahmen, aber nicht die einzelnen Ausnahmen. Art. 82 Abs. 3 Satz 2 BV knüpft die (engen) Ausnahmen an eine Bewilligung, welche die Bundesversammlung im Einzelfall in der Form eines einfachen Bundesbeschlusses erteilt. Bereits heute wäre es möglich, dass ein Kanton ein Pilotprojekt lanciert und bei der Bundesversammlung eine Bewilligung verlangt. Damit erhielte die Bundesversammlung nicht nur die Gelegenheit, den Einzelfall zu beurteilen, sondern auch die materiellen Kriterien für Bewilligungen nach Art. 82 Abs. 3 Satz 2 BV zu diskutieren und darüber zu befinden, ob ein konkretes Pilotprojekt für eine Lenkungsabgabe den Rahmen für eine Ausnahmebewilligung sprengt.
- Der Umstand, dass die Abgabebewilligung nur versuchsweise und befristet erlaubt werden soll, ändert nichts an der vorliegenden Beurteilung, da auch zeitlich begrenzte Durchbrechungen der Gebührenfreiheit unzulässig sind. Zwar schien das Bundesamt für Justiz bereits 2005 durchblicken zu lassen, dass für eine Versuchsregelung eine (befristete) bundesgesetzliche Regelung ausreichen könnte, um den Grundsatz der Gebührenfreiheit ausnahmsweise zu durchbrechen.<sup>14</sup> Es handelt sich dabei allerdings «lediglich» um eine in einem einfachen Schreiben geäusserte Auffassung und nicht um ein eigentliches Rechtsgutachten. Ausserdem wurde selbst in diesem Schreiben eine Verfassungsänderung bevorzugt.<sup>15</sup> Der Bundesrat scheint die Auffassung des Bundesamts für Justiz dennoch übernommen zu haben.<sup>16</sup> Abweichungen von der Verfassung bleiben auch im Kontext der experimentellen Rechtsetzung unzulässig.
- Ebenso spielt es für die Zulässigkeit der Regelung keine Rolle, dass die Durchführung von Pilotprojekten für die Kantone freiwillig bleibt, denn für die Träger des Rechts auf eine gebührenfreie Benützung öffentlicher Strassen würde eine Abgabepflicht geschaffen, die von Art. 82 Abs. 3 Satz 2 BV nicht (mehr) abgedeckt wird. Etwas zugespitzt ausgedrückt würde das neue Bundesgesetz die Kantone zum Verfassungsbruch ermächtigen.

<sup>14</sup> Vgl. BUNDESAMT FÜR JUSTIZ, Schreiben an das ARE vom 17.6.2005, abgedruckt im Anhang 2 des Berichts des Bundesrates zur möglichen Einführung von Road Pricing in der Schweiz in der Erfüllung des Postulats 04.3619 KVF Nationalrat vom 16.11.2004, S. 79 ff.

<sup>15</sup> Schreiben des Bundesamtes für Justiz, in: Bericht des Bundesrates (Fn.14), S. 81.

<sup>16</sup> Vgl. Bericht des Bundesrates (Fn. 14), S. 64; Stellungnahme des Bundesrates vom 30.5.2008 zur Interpellation 08.3134 («Einführung von Road-Pricing durch die Hintertüre»).

### 3. Fazit

Dass die Verkehrsinfrastruktur in unserem Land an vielen Orten bisweilen überlastet ist und Mobility-Pricing-Abgaben ein Instrument zur Verkehrsflusslenkung sein können, wird hier genauso wenig bestritten wie das Interesse, mittels Versuchen Erfahrungen zur Wirksamkeit dieses Instruments zu gewinnen. Die bundesstaatliche Kompetenzordnung und der Grundsatz der Gebührenfreiheit für die Benützung öffentlicher Strassen (Art. 82 Abs. 3 BV) müssen aber auch für zeitlich befristete Regelungen beachtet werden. Diese beiden Voraussetzungen werden im erläuternden Bericht lediglich angesprochen,<sup>17</sup> aber nicht geprüft. Durch die vorgeschlagene Regelung (und ihre Umsetzung) würde der Grundsatz der Gebührenfreiheit (Art. 82 Abs. 3 Satz 1 BV) – wenn auch nur befristet – ausgehöhlt.

Zusammenfassend gelange ich zum Ergebnis, dass auch die Einführung einer Rechtsgrundlage für die Zulassung befristeter Pilotversuche einer Verfassungsänderung bedarf. Dabei würde es ausreichen, der Bundesversammlung eine entsprechende Gesetzgebungskompetenz einzuräumen.

Mit bestem Dank für Ihre Kenntnisnahme und freundlichen Grüßen



Bernhard Waldmann

<sup>17</sup> Vgl. Ziff. 5.1 Satz 1 (Gesetzgebungskompetenz) und Ziff. 5.1.1. (Art. 82 Abs. 3 zweiter Satz BV).

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
UVEK

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

Zürich, 17. Mai 2021 ek | AE | mzs

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

### **Stellungnahme des Planungsdachverbands RZU im Rahmen der Vernehmlassung bis 17. Mai 2021**

Verabschiedet an der RZU-Vorstandssitzung vom 16. April 2021

Sehr geehrte Bundesrätin Sommaruga, sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 3. Februar 2021 das UVEK beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den Wirtschaftsdachverbänden und den weiteren interessierten Kreisen ein Vernehmlassungsverfahren zum Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing durchzuführen. Mit diesem Gesetz soll die rechtliche Grundlage geschaffen werden, damit Kantone oder Städte und Gemeinden örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte durchführen können. Dadurch sollen Erkenntnisse zu neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr gewonnen werden.

Die RZU ist der Planungsdachverband im Kern des Metropolitanraums Zürich, der von der Stadt Zürich, den sechs umliegenden Planungsregionen und dem Kanton Zürich gebildet wird. Im RZU-Gebiet leben rund 1'029'000 Einwohnerinnen und Einwohner (2020) und arbeiten etwa 816'000 Beschäftigte (2018). Wir danken für die Gelegenheit zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung nehmen zu können. Der RZU-Vorstand hat die Vorlage an seiner Sitzung vom 16. April 2021 diskutiert und die nachfolgende Stellungnahme beschlossen.

### **Gegenstand der Vorlage**

Der Bundesrat möchte mit dem in Vernehmlassung gegebenen Gesetzentwurf einen rechtlichen Rahmen für Mobility-Pricing Pilotprojekte in der Schweiz schaffen, der auf 10 Jahre befristet ist. Mit dieser Vorlage können Kantone, Städte oder Gemeinden örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte zu Mobility-Pricing, die eine Abgabepflicht für Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer vorsehen, umsetzen. Solche Pilotprojekte sind mit den aktuellen gesetzlichen Vorgaben nicht



durchführbar. Darüber hinaus kann der Bund auf Basis dieser Gesetzesvorlage Pilotprojekte mit max. CHF 2 Millionen unterstützen. Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme, die auch von privaten Organisationen durchgeführt werden, sind heute bereits möglich, können aber mit dieser Vorlage neu ebenfalls finanziell vom Bund unterstützt werden. Eine eventuelle Umsetzung von Pilotprojekten obliegt den Kantonen, Städten und Gemeinden. Der Bund führt selbst keine Pilotprojekte durch, ist aber für die nötige Bewilligung zuständig. Zudem müssen ihm nach Beendigung der Pilotprojekte die Evaluationsergebnisse zugestellt werden.

### **Einschätzung aus Sicht des Planungsdachverbandes**

Das Verkehrssystem im RZU-Gebiet ist stark ausgelastet und operiert häufig an der Kapazitätsgrenze. Die für die Zukunft prognostizierten Zunahmen der Verkehrsmengen werden diese Situation weiter verschärfen. Aus diesem Grund sind im RZU-Gebiet diverse Ausbauten vorgesehen und ebenso Massnahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements sowie der Koordination von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Es ist jedoch zu erwarten, dass diese Massnahmen allein nicht ausreichen werden, um eine grundsätzliche Überlastung des Verkehrssystems zu vermeiden. Die RZU erachtet es deshalb als angemessen zu prüfen, ob Mobility-Pricing eine zweckmässige und wesentliche Erweiterung des Massnahmenspektrums im Verkehr ist.

Die RZU begrüsst, dass der Bund mit dem vorliegenden Gesetzentwurf Pilotprojekte für Mobility-Pricing ermöglichen möchte. Damit erhalten der Kanton Zürich sowie die Städte und Gemeinden im RZU-Gebiet die Möglichkeit, Pilotprojekte durchzuführen. Die Stadt Zürich hat bereits im letzten Jahr Interesse an der Durchführung eines Pilotprojekts angemeldet.

Mit solchen Pilotprojekten können wichtige Hinweise hinsichtlich der geeigneten preislichen Massnahmen, der technischen Ausgestaltung, der Akzeptanz sowie der wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen gewonnen werden. Die RZU erachtet es deshalb als essenziell, dass die Pilotprojekte, wie im Gesetzentwurf gefordert, methodisch und wissenschaftlich einwandfrei abgestützt sind und entsprechend objektiv ausgewertet werden. Die RZU begrüsst weiter, dass der Bund durch seine finanzielle Unterstützung das finanzielle Risiko einer Umsetzung von Pilotprojekten für die Trägerschaft reduziert. Damit die Pilotprojekte möglichst schnell umgesetzt werden können, sollte das geplante Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing jedoch direkt zur Anwendung kommen. Die Ausarbeitung und Verabschiedung von kantonalen Ausführungsgesetzen würden zu einer erheblichen Verzögerung bei der Planung und Umsetzung der Pilotprojekte führen. Darüber hinaus ist es aus Sicht der RZU wichtig, dass Pilotprojekte die Einführung von Mobility-Pricing – wie in der Vorlage vorgesehen – nicht vorwegnehmen und die Projekte tatsächlich nur temporären Charakter besitzen. Die definitive Einführung bedarf einer Änderung der Bundesverfassung. Aus den vorliegenden Unterlagen wird jedoch nicht ersichtlich, ob und wie die Erkenntnisse aus den Pilotprojekten zu Entscheiden bezüglich einer Einführung von Mobility-Pricing beitragen werden. Um sicherzustellen, dass die finanziellen und personellen Ressourcen auf allen Ebenen zweckmässig eingesetzt werden, sollte darum skizziert werden, welche Schritte nach Abschluss der Pilotprojekte bzw. nach Ablauf der 10-jährigen



Gültigkeit des Gesetzes vorgesehen sind. Schliesslich erlaubt sich der Vorstand noch folgende Anmerkung: In den Erläuterungen wird zwar das Ziel der effizienten Nutzung der bestehenden Infrastrukturen mittels Verhaltenssteuerung genannt, die grundlegenden Ziele, die mit einem Mobility-Pricing verfolgt werden sollen, werden aber nicht deklariert. Dementsprechend kann auch nicht sichergestellt werden, dass die Zielsetzungen der einzelnen Pilotprojekte mit den übergeordneten Zielen korrespondieren bzw. «aufwärtskompatibel» sind.

#### **Beschlüsse und Anträge des RZU-Vorstands:**

- Die RZU begrüsst, dass der Bund mit dem vorliegenden Gesetzentwurf Pilotprojekte für Mobility-Pricing ermöglichen möchte.
- Die RZU beantragt, dass das Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing abschliessend ist und direkt, d.h. ohne kantonale Ausführungsgesetze umgesetzt wird.
- Die RZU beantragt, dass die grundlegenden Ziele, die mit einem Mobility-Pricing verfolgt werden sollen, deklariert werden.
- Die RZU beantragt, dass aufgezeigt wird, ob und wie die Erkenntnisse aus den Pilotprojekten in den Entscheid bezüglich einer definitiven Einführung von Mobility-Pricing einfließen werden.
- Die RZU beantragt, dass aufgezeigt wird, welche Schritte nach Abschluss der Pilotprojekte bzw. nach Ablauf der 10-jährigen Gültigkeit des Gesetzes vorgesehen sind.

In den Ausstand getreten sind die folgenden Vorstandsmitglieder:

- Wilhelm Natrup, Chef Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich
- Markus Traber, Chef Amt für Mobilität des Kantons Zürich

Wir danken Ihnen nochmals für die uns eingeräumte Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen,

Max Walter  
Präsident

André Odermatt  
Vizepräsident

Schweizerischer Baumeisterverband, Postfach, 8042 Zürich

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Pulverstrasse 13  
CH - 3063 Ittigen

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

**Gian Nauli**

Politik & Kommunikation  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

[gnauli@baumeister.ch](mailto:gnauli@baumeister.ch)

Zürich, 22.4.2021

## **Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing: Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Eröffnung der Vernehmlassung vom 4. Februar 2021 laden Sie interessierte Kreise ein, Stellung zum neuen Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing zu nehmen. Obwohl der Schweizerische Baumeisterverband nicht eingeladen wurde, erlauben wir uns trotzdem, eine Stellungnahme einzusenden. Für eine zukünftige Berücksichtigung unseres Verbandes in solchen Themen danken Ihnen schon im Voraus.

Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) ist die gesamtschweizerische Berufs-, Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisation des Bauhauptgewerbes mit über 20 Milliarden Umsatz und rund 80'000 Mitarbeitenden. Mit Sektionen in allen Kantonen vertritt der SBV die Interessen von mehr als 2'500 Bauunternehmen. Das Bauhauptgewerbe erwirtschaftet rund fünf Prozent der Schweizer Wertschöpfung (BIP). Der SBV ist die Organisation der Arbeitswelt für den Hoch- und Tiefbau und engagiert sich als Verbundpartner mit Bund und Kantonen für eine zukunftsorientierte Bildung. Als einer der grössten Sozialpartner der Schweiz setzt er sich für faire und wirtschaftliche Arbeitsbedingungen in der Branche ein.

**Mobility-Pricing kann ein wichtiges zukunftsgerichtetes Instrument sein, um die nachhaltige Finanzierung des Ausbaus und Unterhalts der Infrastruktur aller Verkehrsträger sicherzustellen. Mit der Dekarbonisierung des Verkehrs und neuen Antriebssystemen braucht es hierfür neue Konzepte.**

**Der Fokus des Bundesgesetzes über Pilot-Projekte zu Mobility-Pricing wird diesen Herausforderungen nicht gerecht. Die jetzige Vorlage setzt einseitig auf der Steuerung der Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs auf. Es fehlt die gesamtheitliche Betrachtung für funktionierende zukunftsfähige und ganzheitlich Mobilitätslösungen. Der Baumeisterverband lehnt die Gesetzesvorlage in der jetzigen Form ab. Mobility-Pricing muss verkehrsträgerneutral sein und auf die Mobilitäts-Bedürfnisse der Bevölkerung eingehen. Der Baumeisterverband verfolgt damit folgende Kernbotschaften:**

- ▶ **Ja zu einem verkehrsträgerübergreifenden Mobility-Pricing zwecks Infrastrukturfinanzierung.**
- ▶ **Nein zu einer Verkehrslenkung mit Modalsplit- oder Umweltzielen.**
- ▶ **Nein zu einem negativen Kapazitätsmanagement.**

## **1. Allgemeine Bemerkungen**

### **1.1. Mobilitätsnachfrage der Schweizer Bevölkerung**

Das Mobilitätsbedürfnis der stetig wachsenden Schweizer Bevölkerung nimmt immer weiter zu. Die Fahrleistung auf den Nationalstrassen steigt darum stetig und hat bspw. 2019 gegenüber dem Vorjahr um rund 100 Millionen zu genommen auf insgesamt 27.8 Milliarden Fahrzeugkilometer. In öffentlichen Verkehrsmitteln betrug 2018 die Verkehrsleistung insgesamt etwa 25.7 Milliarden Kilometer. Für das Jahr 2040 rechnet das Bundesamt für Raumentwicklung mit etwa 33,6 Milliarden Personenkilometer im öffentlichen Personenverkehr.

Die heutigen Verkehrsinfrastrukturen sind aber bereits jetzt schon häufig überlastet. Die Stautunden wachsen laufend und häuften sich auf 30320 Stunden<sup>1</sup>. Neun von zehn Stautunden waren auf Kapazitätsengpässe zurückzuführen. Als unerwünschte Folge davon nimmt das Verkehrsaufkommen auf den untergeordneten Strassen gar stärker zu als auf den Nationalstrassen<sup>2</sup>. Das zeigt, dass der Verkehr auf das nachgelagerte Strassennetz ausweicht, wenn es auf den Nationalstrassen zu Staus kommt. Der öffentliche Verkehr sorgt dafür, dass täglich fast 1,8 Millionen Schweizerinnen und Schweizer mit Bahn, Bus oder Tram zur Arbeit oder Ausbildung fahren<sup>3</sup>. Die Züge sind zu Hauptverkehrszeiten und auf touristischen Strecken an schönen Wochenenden voll ausgelastet. Auf den Hauptstrecken sind häufig sämtliche Sitzplätze belegt, zu Stosszeiten gelangt auch die Bahn an Kapazitätsgrenzen<sup>4</sup>.

In seiner repräsentativen Studie «Mobilität, Lebensraum, Arbeit, Freizeit, Umwelt und Raumplanung bis 2040: Das will die Schweizer Bevölkerung» hat der Baumeisterverband die Mobilitätsbedürfnisse der Schweiz analysiert. Demnach bevorzugen die Schweizerinnen und Schweizer auch im Jahr 2040 klar den motorisierten Individualverkehr (Auto, Motorrad und Motorroller). Diese Tendenz ist zwar bei der Bevölkerung in ländlichen Gebieten ausgeprägter, aber auch in den urbanen Gebieten steht der motorisierte Individualverkehr an erster Stelle. Die Mobilitätsbedürfnisse innerhalb der Städte und Agglomerationen nehmen also noch zu. Und dies in einem Umfeld, in dem man aufgrund der knappen Platzverhältnisse möglichst effizient sämtliche Transportmittel unter einen Hut bringen und zugleich die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleisten muss. Das ist eine grosse Herausforderung, gerade auch weil 85 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer in den Städten und Agglomerationen leben und diese Gebiete in Zukunft noch zusätzlich verdichtet werden.<sup>5</sup>

### **Verkehrsträgerübergreifender Ansatz zur Finanzierung der Infrastruktur**

Der Handlungsbedarf ist eminent, um die bevorstehenden Mobilitätsbedürfnisse zu bewältigen und einen funktionierenden Verkehr sicher zu stellen. Dafür braucht es einen verkehrsübergreifenden Ansatz, der alle Mobilitäts-Aspekte berücksichtigt. Denn auch die Bedeutung des Langsamverkehrs nimmt laufend zu, insbesondere in urbanen Räumen und belegt 2019 schon 6% der Mobilität, Tendenz steigend.

Mobility-Pricing stellt eine valable Quelle für die direkte Finanzierung der Mobilität dar. Dafür braucht es aber einen gesamtheitlichen Ansatz. In der Grundsatzdiskussion zu Mobility-Pricing hatte der Bundesrat noch nach dem Prinzip: «Pay as you use» vorgehen wollen. Enttäuscht muss nun festgestellt werden, dass von diesem Ansatz abgekehrt wurde. Ein Verkehrsträgerneutrales Mobility-Pricing könnte jedoch auch die Herausforderung der versiegenden NAF-Einnahmequellen anpacken und somit ein neues System

<sup>1</sup> <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/medienmitteilungen/anzeige-meldungen.msg-id-79738.html>

<sup>2</sup> <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/medienmitteilungen/anzeige-meldungen.msg-id-71071.html>

<sup>3</sup> VöV, Fakten und Argumente zum öffentlichen Verkehr der Schweiz; S. 32

<sup>4</sup> <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/investitionen.html>

<sup>5</sup> Mobilität, Lebensraum, Arbeit, Freizeit, Umwelt und Raumplanung bis 2040: Das will die Schweizer Bevölkerung; S. 7.

implementieren. Elementar muss dabei sein, nicht mehr zu bezahlen, sondern anders zu bezahlen. Die nach diesem System erhobenen Beträge sollten nicht zusätzlich zu bestehenden Steuern erhoben werden.

Mit dem reinen Fokus auf die Bewältigung der Spitzenzeiten im Verkehr wird den Bedürfnissen der Bevölkerung entgegengearbeitet. Es verteuert die Mobilitätsbedürfnisse der betroffenen Verkehrsträger MIV und ÖV. Ob dafür eine Akzeptanz in der Bevölkerung erreicht wird, darf hinterfragt werden.

Die in der Bevölkerung verankerte Bevorzugung des Individualverkehrs in zunehmend verdichteten urbanen Räumen führt dazu, dass der Langsamverkehr dort ebenfalls zunehmen wird. Dies wird jedoch vom neuen Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing völlig ausgeklammert. Das ist unverständlich, denn ein Mobility-Pricing sollte Verkehrsträgerneutral ausgestaltet sein. Insbesondere dann, wenn es die bisherigen Einheits- oder Pauschaltarife ablösen soll und die zukünftige Finanzierung einer fließenden Mobilität sicherstellen soll.

## **1.2. Ablehnung der Steuerung der Mobilitätsnachfrage**

Mit dem vorgestellten neuen Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing legt der Bund nun den Fokus auf den Einsatz von ausdifferenzierten Preissystemen, beispielsweise in Form von zeitlich oder örtlich unterschiedlicher Mobilitätsabgaben. Damit soll die Verkehrsnachfrage des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Verkehrs (ÖV) beeinflusst werden mit dem Ziel, eine Bewirtschaftung mit den vorhandenen Verkehrskapazitäten zu ermöglichen.

Der Ansatz des Bundes greift zu kurz und fokussiert sich lediglich auf die beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene. In der jetzigen Ausprägung baut es lediglich ideologische Gräben zwischen den Verkehrsträgern auf. Der Baumeisterverband ist darum davon überzeugt, dass mit dem vorgeschlagenen neuen Gesetz der falsche Ansatz verfolgt wird. Der reine Fokus dieses Mobility-Pricings auf den MIV und ÖV ist falsch. Vielmehr braucht es ein ausgewogenes Konzept zur moderaten Steuerung der Verkehrsspitzen und gleichzeitigem Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen.

Des Weiteren ist das geplante Gesetz im höchsten Grade gewerbeuntauglich. Es bedeutet eine weitere Verteuierung der Dienstleistungen in einem bereits heute schon teuren Umfeld. Lösungen, welche von Umschlagplätzen bis zur Unterstützung des lokalen Gewerbes reichen, müssen in eine globale Mobilitätsplanung miteinfließen und die Feinverteilung der Güter muss unbedingt gewährleistet sein. Auch dies spricht für eine gesamtheitliche Betrachtung der Mobilität bei Mobility-Pricing.

## **2. Bemerkungen zu einzelnen Punkten**

### **2.1 Art. 1 Gegenstand**

Das Gesetz soll das Mobilitätsverhalten analysieren, wenn die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer im motorisierten und öffentlichen Verkehr mittels Mobility-Pricing-Abgabe gesteuert werden. Dieser Ansatz greift zu kurz. Mobilität bezieht sich auf alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Dies betrifft auch den Langsamverkehr. Gerade das Fahrrad oder ähnliche Fortbewegungsmittel wie Trottinets oder ähnliches beanspruchen immer mehr Platz in urbanen Gebieten. Auch Trendforschungen sehen eine steigende Wichtigkeit des Langsamverkehrs voraus. Der Ansatz «pay as you use» muss darum zwingend in einem zukunftsgerichteten Mobility-Pricing-Ansatz enthalten sein. Mobility-Pricing kann nur dann zu einem breit akzeptierten Konzept gelangen, wenn es verpflichtend Verkehrsträgerneutral gestaltet ist.

*Art. 1 und nachfolgende Artikel, welche sich auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV) beschränken, sollte darum so geändert werden, dass der gesamte Verkehr miteinbezogen wird.*

## 2.2. Art. 2 Zweck der Pilotprojekte

Die Studie des SBV zeigt, dass sich die Schweizer Bevölkerung auch in Zukunft eine individuelle Mobilität wünscht. Mobility Pricing sollte sich darum nicht darauf konzentrieren, die Mobilität zu steuern, indem sie diese verteuert. Vielmehr sollten attraktive Alternativen verhältnismässig ausgebaut werden.

*Lit. c sollte aus Art. 2 gestrichen werden.*

## 2.3. Art. 3 Arten von Pilotprojekten

Anpassung gem. Art. 1

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen. Bei möglichen Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
Schweizerischer Baumeisterverband



**Benedikt Koch**  
Direktor



**Bernhard Salzmann**  
Vizedirektor, Leiter Politik & Kommunikation

Zürich, 11. Mai 2021

Eidgenössisches Departement für Um-  
welt, Verkehr und Kommunikation  
UVEK

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



Schweizerische  
Energie-Stiftung  
Fondation Suisse  
de l'Énergie

Sihlquai 67  
8005 Zürich  
Tel. 044 275 21 21

[info@energiestiftung.ch](mailto:info@energiestiftung.ch)  
PC-Konto 80-3230-3

## Stellungnahme zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

---

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Die Schweizerische Energie-Stiftung SES begrüsst die Vorlage. Die Mobilität der Schweizer Bevölkerung, gemessen in km/Tag, nimmt seit Jahren stetig zu. Der Anteil der verschiedenen Verkehrsträger bleibt aber konstant. Die Treibhausgasemissionen des Transportsektors sind kaum gesunken, die Schweiz wird ihr nationales Klimaziel 2020 somit deutlich verfehlen. Um die langfristigen 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.

Wir hätten es gleichwohl begrüsst, in grösseren Schritten direkt auf dieses Ziel hinzuschreiten und ein schweizweites System einzuführen. Erkenntnisse aus Feldversuchen in der Schweiz können dagegen nützlich sein, damit sich die Bevölkerung eine Meinung zu Mobility-Pricing bilden kann und insgesamt die Akzeptanz eines Systemwechsels steigt.

Voraussetzung für die Nützlichkeit der Feldversuche ist es, dass diese ebenfalls beide Ziele (Mobilitätsaufkommen und Modalsplit) abdecken. Unser zentrales Anliegen ist deshalb, im Rahmen der Pilotprojekte Erkenntnisse zu gewinnen über die Verkehrsentwicklung, die Verkehrsvermeidung, die Verlagerungswirkungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und den Anreizen zum Kauf möglichst umweltfreundlicher Personenwagen.

Ein neues Preismodell für den Verkehr muss das Ziel verfolgen, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Es müssen starke Anreize gesetzt werden, den motorisierten Verkehr insgesamt zu reduzieren und 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 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.

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 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, das 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 Artikels 3.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Florian Brunner  
Leiter Fachbereich Klima  
Schweizerische Energie-Stiftung SES

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

vernehmlassung@astra.admin.ch

Bern, 15. Mai 2021

### **Stellungnahme der Akademien der Wissenschaften Schweiz zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Akademien der Wissenschaften Schweiz begrüssen das Vorhaben ausdrücklich, mit einer neuen gesetzlichen Grundlage den Kantonen, Städten und Gemeinden zu ermöglichen, örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte zu Mobility-Pricing durchzuführen.

Der Forschung ist die Möglichkeit von Versuchen in der Praxis zu Mobility-Pricing schon lange ein grosses Anliegen. Solche Projekte sind elementar und sehr wertvoll, um wissenschaftliche Modelle verifizieren zu können und offene Fragen besser beantworten respektive einschätzen zu können, beispielsweise bezüglich Akzeptanz in der Bevölkerung oder der Wirkung bestimmter Preissignale.

Die Akademien begrüssen deshalb die grossen Linien des Gesetzes, schlagen aber gewisse Anpassungen vor.

Die reale Erfahrung in Pilotprojekten kann auch die Akzeptanz in der Bevölkerung beeinflussen, wie sich in Pilotprojekten bereits gezeigt hat. Die Akzeptanz ist beispielsweise abhängig vom Perimeter, vom Preisniveau, von Ausnahmemöglichkeiten oder von der Verwendung der Einnahmen. Hierzu sind weitere Erfahrungen und Pilotprojekte mit verschiedenen Ansätzen sehr wichtig. Deshalb sollten die Rahmenbedingungen in der Projektgestaltung möglichst flexibel gestaltet werden, um unterschiedliche Ausgestaltungen und Wirkungsweisen von Mobility Pricing testen zu können. In dieser Hinsicht stellt sich auch die Frage, weshalb nur mehrere Kantone oder mehrere Städte gemeinsam ein Pilotprojekt durchführen können, nicht aber eine Stadt zusammen mit einem Kanton (z.B. in Genf oder Basel).

Aus Sicht der Forschung ist es zudem wichtig, dass nicht nur Daten zur Versuchsphase sichergestellt werden, sondern auch genügend entsprechende Vergleichs-Daten zur Vor- und Nachphase des Pilotprojekts zur Verfügung stehen bzw. erhoben werden, um robuste Aussagen über die Wirkung des Pilots machen zu können. Der Nutzen und Erkenntnisgewinn von Pilotprojekten wird erhöht, wenn neben der Wirkung insgesamt auch Verteilungswirkungen und, soweit möglich, Unterschiede in der Wirkung zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen zu ermittelt werden. Es ist dabei wünschenswert, dass die Daten aus den Pilotprojekten (allenfalls nach einer gewissen Sperrfrist) für wissenschaftliche Zwecke unentgeltlich verfügbar gemacht werden.

**Akademien der Wissenschaften Schweiz (a+)**

Haus der Akademien · Laupenstrasse 7 · Postfach · 3001 Bern · Schweiz

+41 31 306 92 20 · [info@akademien-schweiz.ch](mailto:info@akademien-schweiz.ch) · [akademien-schweiz.ch](http://akademien-schweiz.ch)  [@academies\\_ch](https://twitter.com/academies_ch)

 [swiss\\_academies](https://www.instagram.com/swiss_academies)

Bei der Festlegung der Höhe der Abgabe sind nach Ansicht der Akademien folgende Aspekte zu beachten:

1. Das dichte Strassen- und Schienennetz versiegelt und fragmentiert Landschaften und Lebensräume. Dadurch werden Pflanzen- und Tierpopulationen isoliert und verdrängt. Ausserdem können sich invasive Neobiota entlang von Verkehrswegen rasch ausbreiten. Weiter verursacht das Verkehrsaufkommen Schadstoff-, Lärm- und Lichtemissionen, was die Lebensräume verkleinert und ihre Qualität schmälert. Hinzu kommen die klimarelevanten Emissionen und weitere soziale Kosten (Staus, Unfälle u.ä.)

Eine 2020 erschienene Studie von WSL und Forum Biodiversität Schweiz zeigt, dass der Verkehr mit 33 verschiedenen Subventionen, Fehlanreizen sowie der Nicht-Internalisierung von externen Kosten subventioniert wird, die unbeabsichtigt der Biodiversität Schaden zufügen (Gubler et al. 2020). Umweltschädigende Subventionen sind gemäss internationalen und nationalen Zielvorgaben (z.B. Biodiversitätskonvention, Kyoto-Protokoll, Schweizer Biodiversitäts- und Klimastrategien) abzuschaffen oder umzulenken. Es besteht Konsens in politischen und wirtschaftlichen Organisationen (z.B. OECD, economiesuisse), dass externe Kosten des Verkehrs zu internalisieren sind. Das neue Gesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing bietet die Chance, die Internalisierung der externen Effekte des Verkehrs mindestens teilweise umzusetzen. Die vom ARE (2019) und BFS (2019) errechneten externen Kosten liefern ausreichende Grundlagen für eine Einpreisung. Die negative Wirkung des motorisierten Individualverkehrs in Form externer Kosten ist dabei ungleich höher als jene des Schienenverkehrs.

2. Da im Gesetz auch Pilotprojekte nur im öffentlichen Verkehr vorgesehen sind und die Möglichkeit von Tarifsenkungen gemäss Artikel 11 ausgeschlossen wird, besteht die Gefahr, dass durch Preiserhöhungen nur im öffentlichen Verkehr eine unerwünschte Verlagerung auf den motorisierten Individualverkehr bewirkt werden könnte, die dem Ziel, externe Kosten zu internalisieren (s. oben) sowie den Zielen bundesrätlicher Strategien (Klima, Biodiversität) widerspricht. Projekte nur im öffentlichen Verkehr sollten jedoch möglich sein, um beispielsweise eine bessere Auslastungsverteilung zu erzielen. Um Umlagerungseffekte zu vermeiden, sollte es möglich sein, Tarifierhöhungen zu Stosszeiten oder stark frequentierten Strecken durch Tarifsenkungen zu anderen Zeiten oder auf wenig frequentierten Strecken zu kompensieren, damit das durchschnittliche Preisniveau nicht ansteigt. Die Einpreisung von externen Kosten sollte gleichzeitig im öffentlichen und im motorisierten Individualverkehr eingeführt werden oder allenfalls im motorisierten Individualverkehr, soweit dessen ungedeckte externe Kosten diejenigen des öffentlichen Verkehrs übersteigen.

Im Weiteren wirft die Formulierung zur Höhe der Abgabe "Die Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe ist so festzulegen, dass die angestrebte Wirkung erreicht wird" (Art. 8 Abs. 2 und Art. 10 Abs. 2) Fragen auf: Dieser Anspruch setzt voraus, dass man die Wirkung von Mobility Pricing bzw. einer bestimmten Abgabehöhe bereits kennt. In Artikel 2 a. und c. wird jedoch als Zweck der Pilotprojekte angegeben, genau dazu neue Erkenntnisse zu gewinnen. Hier müsste irgendwie präzisiert werden, was mit der „angestrebten Wirkung“ gemeint ist. Aus der Sicht der Akademien ist eine anzustrebende Wirkung, die Verkehrszunahme in Einklang mit den Zielen im Klima- und Biodiversitätsbereich zu bringen.

## Vorschläge zu Anpassungen am Gesetz

Wir empfehlen die folgenden Anpassungen im Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing:

### Art. 2 Zweck der Pilotprojekte

Bst e (neu): *Möglichkeiten zur vollständigen oder teilweisen Einpreisung von externen ökologischen Kosten des Verkehrs zu schaffen und Erfahrungen zu den Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten zu sammeln.*

Akademien der Wissenschaften Schweiz (a+)

Haus der Akademien · Laupenstrasse 7 · Postfach · 3001 Bern · Schweiz

+41 31 306 92 20 · info@akademien-schweiz.ch · akademien-schweiz.ch  @academies\_ch

 swiss\_academies

## Art. 4 Trägerschaften

Bst. c (neu): *Eine oder mehrere Gemeinden zusammen mit ihrem Kanton.*

## Art. 10 Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe

Abs 1 ergänzen: Soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, richten sich die Höhe und die konkrete Ausgestaltung der Mobility-Pricing-Abgabe nach dem kantonalen Recht. *Dabei sollen auch die Berechnungen des ARE und BFS zu den externen Kosten des Verkehrs berücksichtigt werden.*

## Art. 11 Tarifbestimmungen (neuer Titel)

Abs. 1 (ergänzt): Soweit für die Personenbeförderung eine Mobility-Pricing-Abgabe erhoben wird, dürfen die Tarife, die von den Transportunternehmen gemäss Artikel 15 PBG festgelegt wurden, *im Durchschnitt der betroffenen Strecken und Zeiträume* während der Dauer des Pilotprojekts nicht gesenkt werden.

Abs. 2 (neu): *Soweit nur im öffentlichen Verkehr, nicht aber im motorisierten Individualverkehr eine Mobility-Pricing-Abgabe erhoben wird, dürfen die Tarife, die von den Transportunternehmen gemäss Artikel 15 PBG festgelegt wurden, im Durchschnitt der betroffenen Strecken und Zeiträume während der Dauer des Pilotprojekts nicht erhöht werden, um Umlagerungseffekte zu vermeiden.*

## Art. 16 Gesuch um Genehmigung des Projekts

Bst n (oder anderer Buchstabe): *die Sicherstellung der Daten für den Vergleich des Versuchs mit den Verhältnissen vor und nach dem Pilotprojekt.*

## Art. 19 Monitoring und Evaluation

Abs. 1 (ergänzt): Das Pilotprojekt ist während der gesamten Dauer im Rahmen eines Monitorings zu begleiten. *Das Monitoring sollte neben der Gesamtwirkung auch Verteilungswirkungen und, soweit möglich, Unterschiede in der Wirkung zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen erfassen. Für die Wirkungsanalyse ist ein vergleichbares Monitoring vor und nach dem Pilotprojekt vorzusehen.*

## Art. 20 Weiterleitung der Daten an das UVEK

(ergänzt): Die Trägerschaften stellen dem UVEK die in den Pilotprojekten erhobenen Daten in anonymisierter Form zu Forschungszwecken zur Verfügung. *Diese Daten werden vom UVEK interessierten Forschungsinstitutionen zu Forschungszwecken zur Verfügung gestellt.*

## Art. 28 Evaluationsbericht

Bst. b (ergänzt): die Ergebnisse des Pilotprojekts (*inkl. Wichtiger umweltrelevanter Wirkungen*)

## Bemerkungen zu den Erläuterungen

**Abschnitt 1.4:** Neue Lösungen könnten erstens einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme leisten, zweitens teilweise oder ganz den kostspieligen Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen erübrigen und so Mittel für die Instandhaltung freimachen, drittens *die Internalisierung externer Kosten voranbringen.*

**Akademien der Wissenschaften Schweiz (a+)**

Haus der Akademien · Laupenstrasse 7 · Postfach · 3001 Bern · Schweiz

+41 31 306 92 20 · info@akademien-schweiz.ch · akademien-schweiz.ch  @academies\_ch

 swiss\_academies

## Erarbeitungsprozess der Stellungnahme und beteiligte Expertinnen und Experten

Zur Erarbeitung der Stellungnahme wurden Expertinnen und Experten des Akademienverbands sowie ihrer Mitgliedsgesellschaften eingeladen, die sich in ihrer Forschung mit Verkehrs-Lenkungsmassnahmen beschäftigt haben. Federführend waren die Foren ProClim und Biodiversität der SCNAT. Die Beiträge wurden zu einem Entwurf verarbeitet und den Mitwirkenden zur Prüfung unterbreitet. Der überarbeitete finale Entwurf wurde schliesslich vom dafür Delegierten des SCNAT Vorstands, Philippe Moreillon zu Handen des Vorstands der Akademien der Wissenschaften Schweiz freigegeben und von letzterem gutgeheissen.

Redaktion: Urs Neu, Forum für Klima und Globalen Wandel ProClim, SCNAT

Die folgenden Personen haben an der Ausarbeitung mitgewirkt und stützen die Stellungnahme mit ihrem Namen:

Andrea Baranzini, Politische Ökonomie, Haute Ecole de Gestion (HEG) Genève

Philippe Thalmann, Städte- und Umweltökonomie, EPF Lausanne

Irmi Seidl, Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, WSL Birmenstorf

Frank Krysiak, Umweltökonomie, Univ. Basel

Beat Hintermann, Umweltökonomie, Univ. Basel

Paul Burger, Nachhaltigkeitsorientierte Transformationsprozesse, Univ. Basel

Wir freuen uns, wenn Sie unsere Anliegen bei der Weiterentwicklung der gesetzlichen Grundlage berücksichtigen.

## Literatur

Gubler L., Ismail S.A., Seidl I. (2020): Biodiversitätsschädigende Subventionen in der Schweiz. Swiss Academies Factsheet 15 (7)

ARE, Bundesamt für Raumentwicklung. (2019). *Externe Effekte des Verkehrs 2015 - Aktualisierung der Berechnungen von Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekten des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs 2010 bis 2015* (Schlussbericht, überarbeitete Version 2019). Zürich, Bern: Ecoplan, Infras, zuhanden des Bundesamts für Raumentwicklung ARE.

BFS, Bundesamt für Statistik. (2019). *Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten des motorisierten Verkehrs. 2016*. [www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/kostenfinanzierung.assetdetail.10887840.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/kostenfinanzierung.assetdetail.10887840.html) abgerufen am 08. Januar 2020.

**Akademien der Wissenschaften Schweiz (a+)**

Haus der Akademien • Laupenstrasse 7 • Postfach • 3001 Bern • Schweiz

+41 31 306 92 20 • [info@akademien-schweiz.ch](mailto:info@akademien-schweiz.ch) • [akademien-schweiz.ch](http://akademien-schweiz.ch)  [@academies\\_ch](https://twitter.com/academies_ch)

 [swiss\\_academies](https://www.instagram.com/swiss_academies)



**Gewerkschaft des Verkehrspersonals**  
**Syndicat du personnel des transports**  
**Sindacato del personale dei trasporti**

SEV Zentralsekretariat  
Steinerstrasse 35  
Postfach 1008  
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57  
info@sev-online.ch  
www.sev-online.ch

Daniela Lehmann  
Direkt +41 31 357 57 24  
Mobil +41 79 771 51 44  
daniela.lehmann@sev-online.ch

#### **Per Mail**

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

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 17. Mai 2021  
GT/dl

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

Sehr geehrter Frau Bundesrätin Sommaruga

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals schliesst sich im Folgenden der Vernehmlassungsantwort des SGB an.

Die Zielsetzungen und Untersuchungsgegenstände der mit diesem Vorentwurf beabsichtigten Pilotprojekte zu "Mobility-Pricing" orientieren sich weitgehend an den Leitlinien des 2016 vom Bundesrat verabschiedeten "Konzeptberichts Mobility-Pricing", zu dem der SEV in der dazumal durchgeführten Anhörung kritisch Stellung genommen hat. Entsprechend wiederholen wir zunächst im Folgenden diese Kritikpunkte mit Bezug auf das nun vorliegende Bundesgesetz.

**Im Konzept der direkten Mobilitätsbepreisung wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass in der Mobilität stets eine Wahlfreiheit besteht.** Viele Arbeitnehmende haben aber aufgrund unterschiedlicher Restriktionen etwa ihrer Arbeitssituation oder den familiären Umständen gar nicht die Möglichkeit, Spitzenzeiten im Verkehr zu meiden. Mobilität findet also nicht hauptsächlich freiwillig statt, sondern hängt ganz entscheidend von den individuellen Lebensverhältnissen ab. So können sich etwa viele Leute eine teure Innenstadtwohnung in der Nähe ihres Arbeitsplatzes nicht leisten und sind entsprechend auf das tägliche Pendeln aus der und in die Agglomeration angewiesen. Würden nun mit "Mobility-Pricing" tagszeitabhängige Tariffdifferenzen eingeführt, welche die Verkehrsspitzen substanziell zu brechen vermögen, führte dies fast zwangsläufig zu massiven sozialen Ungerechtigkeiten. Würden die Tariffdifferenzen hingegen eher tief angesetzt, wäre wiederum die beabsichtigte Nachfragesteuerung nicht im erwünschten Ausmass zu erreichen.

**Das Brechen der seit Jahren ansteigenden PendlerInnenzahlen und -distanzen erfordert Massnahmen, die weit über den Preis der Mobilität hinausgehen.** So kann eine Verringerung der durchschnittlichen Distanz zwischen Lebens- und Arbeitsort raumplanerisch und wohnpolitisch nachhaltig beeinflusst werden: Arbeitsplätze müssen vermehrt in

Subzentren verlegt werden, wo auch bezahlbarer Wohnraum vorhanden ist, und in den Städten muss wiederum die Wohnbauförderung massiv ausgeweitet werden, was die Pendeldistanzen ebenfalls verringert. Selbstverständlich kann auch die Arbeitsorganisation in den Unternehmen und die Lage der Arbeitstage bei Teilzeitarbeitenden ohne Kostenfolgen so gesteuert werden, dass sich die Mobilität der Arbeitnehmenden auf die ganze Arbeitswoche verteilt und die Anwesenheit von Vollzeitarbeitenden mittels gut strukturierter und klar geregelter Heimarbeit nicht jeden Tag erforderlich ist. Die, zunächst kurzfristigen, pandemiebedingten Umwälzungen in der Arbeitsorganisation haben dies ja eindrücklich demonstriert. Wichtig bleibt aber die Betonung auf "Arbeitswoche" bzw. "Arbeitstag", denn eine extreme Verteilung der PendlerInnenströme in Richtung einer 24-Stunden-Gesellschaft mit den entsprechenden negativen Auswirkungen in sämtlichen Lebens- und Arbeitsbereichen gilt es strikt zu vermeiden.

Gemäss erläuterndem Bericht zu dieser Vorlage – und ebenfalls analog zum früheren Konzeptbericht – ist die "gezielte Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens" alleiniges Ziel der direkten Mobilitätsbepreisung bzw. der durchzuführenden Pilotprojekte. **Weder die Sicherung der langfristigen Finanzierung des (öffentlichen) Verkehrs noch die Reduzierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Klima werden als direkte Ziele genannt**, sondern lediglich als mögliche positive Nebeneffekte aufgeführt. Insbesondere die Ausklammerung dieser negativen Auswirkungen widerspricht aber direkt der Klima-, Umwelt- und Energiepolitik des Bundes. Die Mobilität verursacht 40 Prozent der Treibhausgasemissionen in der Schweiz und verbraucht mehr als einen Drittel der Gesamtenergie. Die Reduzierung ihres "Fussabdrucks" muss daher zentraler Gegenstand jeder verkehrspolitischer Vorlage sein.

**Wären umwelt- und klimapolitische Zielsetzungen Teil dieser Vorlage, würde darin auch eine andere Analyse gemacht bzw. es würden andere Schlussfolgerungen gezogen für die Art der Pilotprojekte.** Denn es wäre erstens klar, dass bei Letzteren die Internalisierung der externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs zentraler Bestandteil sein muss und dass sich zweitens der "Modal-Split" deutlich zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs entwickeln muss. In der Realität geschieht momentan aber eher das Gegenteil: Der Modalsplit im Personenverkehr stagniert seit zehn Jahren und läuft akut Gefahr, sich künftig sogar deutlich zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs zu entwickeln. Denn das Autofahren wird tendenziell immer günstiger, während sich die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zunehmend verteuert. Dazu kommt, dass die Coronapandemie zu einer abrupten Änderung des Mobilitätsverhaltens – bzw. ebenfalls zu einer Verlagerung zugunsten des Individualverkehrs – führte, was es möglichst schnell wieder umzukehren gilt.

**Für die Gewerkschaften ist selbstverständlich, dass die Erfolgsfaktoren es öffentlichen Verkehrs gestärkt werden müssen.** Zu Letzteren gehören auch Angebote wie General-, Halbtax- und Verbundabonnemente, welche den einfachen, komfortablen Zugang zum öffentlichen Verkehr sicherstellen. Diese Angebote sind ein wesentlicher Faktor für die im internationalen Vergleich ausserordentliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Das Gleiche gilt für das Prinzip des "offenen Systems": Ein Billett von A nach B ist unabhängig vom Verkehrsmittel und der Tageszeit grundsätzlich auf allen Verbindungen gültig. Beide Erfolgsfaktoren – Abonnemente und offenes System – stehen jedoch im grundsätzlichen Widerspruch zu "Mobility-Pricing" beziehungsweise würden dadurch letztlich

aufgehoben. **Der öffentliche Verkehr ist Service public und es ist deshalb unseres Erachtens nicht zulässig, die Schwelle zur Nutzung dieser Dienstleistungen für bestimmte Bevölkerungssegmente höher als für andere anzusetzen. Das wird auch nicht durch die Zielsetzung gerechtfertigt, die Nutzungsspitzen brechen zu wollen.** Statt die Frequentierung der öffentlichen Verkehrsmittel in den Hauptverkehrszeiten noch teurer zu machen, wäre vielmehr ein billigeres und attraktiveres Angebot in den Randstunden einzuführen. Denn es darf nicht darum gehen, Personen zu bestrafen, die zu den Spitzenzeiten unterwegs sein müssen, sondern es müssen diejenigen, die ihre Reisezeit frei wählen können, wirklich dazu gebracht werden, ausserhalb der Spitzenzeiten zu reisen.

**Fazit: Vor dem Hintergrund der gemachten Ausführungen spricht sich der SEV explizit gegen "Mobility-Pricing" – im Sinne der Definition des Bundesrates – im öffentlichen Verkehr aus und lehnt konsequenterweise auch entsprechende Pilotprojekte ab. Klar eingegrenzte Pilotprojekte ausschliesslich im Bereich des motorisierten Individualverkehrs in einer stark belasteten Agglomeration ohne unverhältnismässige Systemkosten, ohne unerwünschte Nebenwirkungen (Ausweichen auf andere Strassen) und bei Gewährleistung höchster Datenschutzerfordernisse sind für uns allenfalls vorstellbar, sofern der ÖV gleichzeitig gut ausgebaut ist.** Es bleibt darüber hinaus allerdings grundsätzlich sehr fragwürdig, ob solche Pilotprojekte überhaupt relevante neue Erkenntnisse zu Tage bringen können. Dies erstens, weil bei den vorgesehenen begrenzten Projektperimetern (geografische und zeitliche Begrenzung, mögliche Freiwilligkeit) die allgemeine Aussagekraft der Projektergebnisse eher limitiert sein dürfte. Und zweitens, weil die empirische Evidenz insbesondere im betreffenden Bereich "Road-Pricing" heute international schon sehr breit und vielfältig ist (siehe z.B. laufende Systeme in Stockholm, Oslo und London), was für die Schweiz zumindest auf die theoretische Evidenz am Beispiel der 2019 vom UVEK durchgeführten Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug ebenfalls zutrifft.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

[Grussformel]

SEV – Gewerkschaft  
des Verkehrspersonals



Giorgio Tuti  
Präsident SEV



Daniela Lehmann  
Kordinatorin Verkehrspolitik

Zürich, 4. Mai 2021

[suissetec, Postfach, CH-8021 Zürich](#)

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

Unsere Referenz

Nicolas Spörri, MLaw, Rechtsanwalt  
+41 43 244 73 22  
[nicolas.spoerri@suissetec.ch](mailto:nicolas.spoerri@suissetec.ch)

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

## Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing: Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Unserem Verband gehören rund 3'500 Unternehmungen aus den Branchen Sanitär, Spenglerei/Gebäudehülle, Heizung, Klima/Kälte, Lüftung, Rohrleitungsbau/Werkleitungen sowie Solarinstallationen an. In diesen Unternehmungen bestehen rund 50'000 Arbeitsverhältnisse, wobei die Arbeitnehmenden unserer Hersteller-Lieferanten in dieser Zahl nicht enthalten sind.

suissetec nimmt zur Kenntnis, dass der Bund eine rechtliche Grundlage schaffen will, damit Pilotprojekte zu Mobility-Pricing durchgeführt werden können. Es ist unbestritten, dass die Verkehrsinfrastruktur insbesondere in den Ballungszentren an ihre Grenzen stösst. Ob Mobility-Pricing das richtige Mittel ist, um dieses Problem zu lösen, kann hier offengelassen werden. Durch die Möglichkeit von zeitlich begrenzten Pilotprojekten könnte dies nun zumindest empirisch untersucht werden.

Das Gewerbe im Allgemeinen und insbesondere die Handwerksbetriebe haben keine wirtschaftlich tragbare Alternative zum Individualverkehr, um mit den Gerätschaften, Werkzeugen und Produkten zu ihren Kunden zu gelangen. Mobility- bzw. Road-Pricing-Projekte dürften daher erheblich Nachteile für die genannten Betriebe zur Folge haben, zumal der Zugang zu gewissen Gebieten neu mit signifikanten Kosten verbunden wäre. Die Vorlage berücksichtigt das Fehlen einer Handlungsalternative des Gewerbes leider nicht. suissetec beantragt darum folgende **Ergänzung**:

**Das Gesetz nimmt die Fahrzeuge des Gewerbes von der Abgabepflicht aus.**

Durch diese Ergänzungen wird unseres Erachtens sichergestellt, dass sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die KMU nicht verschlechtern und dadurch auch die Akzeptanz der Vorlage in Politik und Wirtschaft gestärkt wird.

# WIR, DIE GEBÄUDETECHNIKER

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme und bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Christoph Schaar  
Direktor



Nicolas Spörri  
Mitarbeiter Recht und Politik

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

vernehmlassungen@astra.admin.ch

St. Gallen, 17. Mai 2021

## **Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing: Stellungnahme der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die SVI dankt für die Möglichkeit, zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing, Stellung nehmen zu dürfen.

### **Einleitung**

Wir haben über unsere Mitglieder bei Kantonen und Städten erfahren, dass ihnen Vernehmlassungsunterlagen zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing zugestellt worden sind. Leider sind wir nicht auf der Adressatenliste aufgeführt, was uns angesichts des breiten Adressatenkreises sehr erstaunt, da wir als Berufsorganisation der, in privaten Büros oder in der öffentlichen Verwaltung tätigen Verkehrsfachleute mit über 50jährigem Bestehen im Verkehrswesen etabliert sind. Wir erlauben uns deshalb, Ihnen unsere Stellungnahme auch ohne direkte Einladung zukommen zu lassen.

### **Grundsätzliche Einschätzung**

Die SVI unterstützt sehr, dass mit dem Instrument des Mobility Pricing eine effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur verstärkt werden soll. Den Kantonen und Städten wird damit die Möglichkeit gegeben, nach ihren Bedürfnissen und politischen Möglichkeiten zusätzliche Massnahmen zur Verkehrslenkung aber auch zur Senkung der Umweltbelastungen aus dem Verkehr zu testen. Ausländische Beispiele zeigen die Wirksamkeit dieses Instruments, wenn es richtig eingesetzt wird.

Wir können das Vorgehen über zeitlich und örtlich befristete Pilotversuche bei Städten und Kantonen insofern nachvollziehen, da bei Politik und Bevölkerung noch Vorbehalte gegenüber diesem Instrument bestehen. Unterschiedlich angelegte Pilotversuche tragen zudem bei, für die Schweiz sinnvolle und wirksame Ansätze und Prozesse zu evaluieren, bevor die Vorgaben auf Bundesebene definitiv Eingang in den Rechtsgrundlagen finden.

Wo aus unserer Sicht noch Unklarheit besteht, ist ob sog. «Umweltzonen» (z. B. ein lufthygienisch stark belasteter Strassenabschnitt), unter vorliegende Gesetzgebung fallen, oder unabhängig davon umgesetzt werden können. Hier geht es ja um die Einhaltung von bundesrechtlichen Bestimmungen zu Luft- und Lärmmissionen.

## Beurteilung der Gesetzesartikel

- Emissionsabhängige Gebühren (Art. 2)

### Antrag:

Die SVI beantragt,

- Art. 2, erster Satz wie folgt zu ändern: «Die Pilotprojekte dienen dazu, neue Erkenntnisse zu *möglichst vielen* der folgenden Aspekte zu gewinnen:»
- Art. 2 mit einem zusätzlichen lit. e mit folgendem Inhalt zu ergänzen: «Möglichkeiten, mit der Erhebung von Mobility-Pricing-Abgaben die Umweltauswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Natur zu reduzieren».

### Begründung:

Wir empfehlen sicherzustellen, dass die bewilligten Projekte möglichst mehrere der in Art. 2 verankerten Aspekte abdecken, um aussagekräftigere Ergebnisse zu erzielen.

Wir begrüssen zwar, dass die effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen prioritär verfolgt wird (siehe Erläuterungen zu Art. 2). Doch sollte die umwelt- und klimafreundliche Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung der Lebensqualität v. a. in dichten Siedlungsgebieten ebenfalls ein wichtiger Zweck von Mobility Pricing sein. Ökologische Aspekte werden in lit. d nur betreffend Auswirkungen von Projekten zu Mobility-Pricing aufgeführt, nicht aber als deren Zweck. Doch gerade in der Entwurfsvorlage zum Sachplan Verkehr – Teil Programm wurden die Ziele eines CO<sub>2</sub>-neutralen, umweltgerechteren Verkehrs sowie einer stärkeren Nutzerfinanzierung prominent verfolgt. Diese Ziele sollen sich auch in der vorliegenden Gesetzesgrundlage niederschlagen. Ein Mobility-Pricing mit emissionsabhängigen Gebühren könnte zu einer Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel beitragen. Auch wenn damit die Komplexität eines Pilotversuchs erhöht wird, sollte die Gelegenheit unbedingt genutzt werden, auch die Machbarkeit eines solchen Ansatzes aufzuzeigen. Dies ist auch deshalb von Bedeutung, da mit einer später denkbaren Ablösung der Mineralölsteuer durch Mobility-Pricing eine effektive CO<sub>2</sub>-basierte Lenkungsmöglichkeit wegfallen könnte.

- Abgrenzung kantonales Recht – Bundesrecht (Art. 3, 8, 10, 18)

### Empfehlung:

Wir empfehlen, das Bundesgesetz soweit zu konkretisieren, dass die Kantone die nötigen Regelungen auf Verordnungsebene umsetzen können.

### Begründung:

Auch wenn wir den grossen Handlungsspielraum für Pilotprojekte begrüssen, erachten wir gewisse Konkretisierungen auf Bundesebene für hilfreich. Zum Beispiel sollte zu Mobility-Pricing Gebühren bereits eine genügende, nationale gesetzliche Grundlage vorliegen. Damit lassen sich die kantonalen Umsetzungsverfahren beschleunigen. Ausserdem werden die Träger der verschiedenen Pilotprojekte davon entlastet, dieselben komplexen juristischen Fragestellungen zu bearbeiten.

- Perimeterabgrenzung (Art. 5)

Empfehlung:

Wir empfehlen, den in Art. 5 aufgeführten Begriff «Streckenabschnitt» in den Erläuterungen zu präzisieren.

Begründung:

Aus dem Gesetzestext wird nicht ersichtlich, ob das Wort «Streckenabschnitt» Strassen und/oder ÖV Linien umfasst. Es wäre daher hilfreich, wenn das Wort «Streckenabschnitt» in den Erläuterungen präzisiert würde. Aufgrund der verbreitet sehr flächig ausgebildeten Verkehrsbeziehungen sollte bei der Begrenzung der Pilotprojekte der *Perimeter*ansatz im Vordergrund stehen und nicht die Begrenzung auf bestimmte Streckenabschnitte. Dies auch als Abgrenzung zu allfälligen Umweltzonen gemäss unseren einleitenden Hinweisen.

- Evaluation der Auswirkungen (Art 16 und 19)

Antrag:

Wir beantragen, Art. 16 und 19 derart zu ergänzen, dass die Auswirkungen auf den MIV und den ÖV immer sowie den nichtmotorisierten Verkehr im Bedarfsfall in die Evaluation der Pilotprojekte miteinbezogen werden müssen, auch wenn das Pilotvorhaben nur einen der beiden Verkehrsträger umfasst.

Empfehlung:

Wir empfehlen, in Art. 16 und 19 zu ergänzen, dass das begleitende Monitoring auch Abbruchkriterien vorsieht, um ein Pilotvorhaben vorzeitig zu beenden.

Begründung:

Mobility Pricing zeichnet sich im Gegensatz zu Road Pricing oder zum konventionellen ÖV-Tarifsystem gerade dadurch aus, dass es sich um ein integriertes Konzept, das MIV und ÖV umfasst, handelt. Nur so kann die verkehrslenkende Wirkung umfassend untersucht sowie können allfällige weitere Ziele wie die Kostenwahrheit im Verkehr bestmöglich erreicht werden.

Ein auf MIV oder ÖV beschränktes Pilotprojekt kann zu unerwünschten Auswirkungen führen, z. B. beim jeweils anderen Verkehrsträger. Deshalb sollte ein Abbruchszenario Bestandteil des Monitoringkonzepts zur Erlangung der Bewilligung sein.

- Befristung Bundesgesetz (Art. 30)

Antrag:

Es ist zu prüfen, wie die in Art. 30 genannte Gültigkeitsfrist verlängert werden kann, wenn noch nicht genügend Erkenntnisse aus den Pilotversuchen vorliegen. Dazu kann ein zusätzlicher Absatz in Art. 30 ergänzt werden.

Begründung:

Es besteht die Gefahr, dass zu wenig Pilotversuche über genügend lange Zeit laufen, wenn die Kantone (und Städte) selber zuerst rechtliche Grundlagen schaffen müssen für solche Versuche. Denn Mobility Pricing ist politisch umstritten. Dies bedingt eine gründliche Vorbereitung von Pilotprojekten und bringt auch allfällige Verzögerungen aufgrund von Einsprache- oder Beschwerdemöglichkeiten mit sich.

Freundliche Grüsse

SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten



Pascal Bürki, Geschäftsführer

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

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

Zürich, 17. Mai 2021

## **Vernehmlassungsantwort von Swiss Engineering STV zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing: Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und freuen uns, Ihnen anbei die Überlegungen unseres Berufsverbands zum vorgeschlagenen Gesetz zuzustellen.

Swiss Engineering STV, der Berufsverband der Ingenieure und Architekten, engagiert sich seit über 115 Jahren für die Interessen der rund 12'000 Mitglieder und vertritt die Anliegen aus der Welt der Technik in Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft.

Swiss Engineering erachtet Mobility Pricing als ein geeignetes und wichtiges Instrument, um einerseits die Verkehrslast zeitlich zu beeinflussen und dadurch die Infrastruktur gleichmässiger auszulasten, und andererseits auch für mehr Kostenwahrheit im Individualverkehr zu sorgen und nicht zuletzt auch den Umstieg auf den ÖV zu fördern. Denn nur mit dem ÖV kann der Personenverkehr in den Ballungszentren überhaupt gemeistert werden.

Generell geht Swiss Engineering davon aus, dass die Vergleichbarkeit der einzelnen bewilligten Pilotprojekte zur wissenschaftlichen Auswertung auf die Gesamtheit gewährleistet wird. Dieser wichtige Aspekt geht aus dem bisherigen Gesetzesentwurf noch nicht hervor.

Im Weiteren geben wir zu den folgenden Artikeln unsere Anregungen ab:

### **Art. 9 Geltungsbereich und abgabepflichtige Personen**

Bemerkung: Swiss Engineering ist einverstanden, dass Reisende unter 16 Jahren keine Mobilityabgabe zahlen müssen. Da diese Personengruppe aber einen grossen Einfluss auf die notwendige Kapazität der Beförderungsmittel hat, erwarten wir, dass alle Personen unter 16 Jahren ebenfalls in die Auswertung miteinbezogen werden.

#### Art. 15 Machbarkeitsstudien

Im Gesetz steht nicht, was mit Machbarkeitsstudien geschieht, insbesondere den nicht genehmigten Machbarkeitsstudien. Swiss Engineering schlägt vor, dass alle Machbarkeitsstudien, ob positiv oder negativ, veröffentlicht werden. Gerade nicht genehmigte Machbarkeitsstudien enthalten für andere Gesuchsteller wichtige Informationen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse

Swiss Engineering STV UTS ATS

Frank Zeugin  
Präsident der Fachgruppe  
Mobility

Alexander Jäger  
Generalsekretär

Dr. Christian Zeyer  
Geschäftsführer  
Leiter Research  
+41 58 580 0832  
christian.zeyer@swisscleantech.ch  
 [@swisscleantechD](https://twitter.com/swisscleantechD)



swisscleantech | Reitergasse 11, CH-8004 Zürich

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

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

Zürich, 17. Mai 2021

## ***Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing***

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 4. Februar 2021 startete die Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Bemerkungen zukommen.

### **Grundlegende Bemerkungen**

Mobility-Pricing wird von swisscleantech als geeignetes Lenkungselement angesehen, um ein nachhaltiges Verkehrsmanagement zu ermöglichen, die Umweltbelastung in entscheidendem Masse zu reduzieren und die Verkehrsfinanzierung nach dem Verursacherprinzip zu gestalten.

Mobility-Pricing im Feld umzusetzen und die Ergebnisse anschliessend hinsichtlich der Wirksamkeit und Skalierbarkeit umfassend zu analysieren, wird als sinnvolles Mittel erachtet, die langfristige und wirksame Integration eines solchen Instruments in der Zukunft sicherzustellen.

Die Herangehensweise, örtlich begrenzte und zeitlich befristete Pilotprojekte zu finanzieren und eine fundierte Machbarkeitsstudie dem Vergabeprozess voranzustellen, trägt dem Erfolgsgedanken Rechnung.

**Die Gesetzesvorlage auf Bundesebene, die solche Feldversuche ermöglicht, wird deshalb von swisscleantech als grundsätzlich positiv beurteilt.**

Folgende Aspekte sollten nach Meinung von swisscleantech in den Betrachtungen zum Mobility-Pricing berücksichtigt werden. Diese betreffen z.T. nicht unmittelbar die Gesetzesvorlage, sondern den Inhalt und damit indirekt das Auswahlverfahren der eingereichten Pilotprojekte. Wir betrachten es daher als sinnvoll, diese als generelle Überlegungen hier aufzuführen:

- Das Business-/Preismodell für den Verkehr muss neben dessen Management ausdrücklich das Ziel verfolgen, diesen nachhaltiger zu gestalten. Der Lenkungsmechanismus des Mobility-Pricings muss so hin zu einer effizienten, sozial verträglichen und klimafreundlichen Lösung wirken.
- Mobility-Pricing darf also nicht nur als Element zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur, d.h. z.B. Glättung von Verkehrspeaks und Verringerung/Vermeidung von Staus gesehen und implementiert werden, sondern sollte ebenfalls als wichtiger Teilaspekt einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Gesellschaft interpretiert werden.
- Langfristig muss Mobility-Pricing in ein finanzielles Gesamt(abgaben-)konzept eingebettet werden, um eine faire Kostenabrechnung für diese nachhaltige und gesellschaftlich tragfähige Mobilität zu gewährleisten. Treiber ist u.a. der Wechsel von fossiler zu Elektromobilität, der schon jetzt spürbar ist und mit den Massnahmen der Roadmap Elektromobilität wie auch den Verbrauchsvorgaben für Neufahrzeuge weiter forciert wird. Es ist absehbar, dass es durch die Einnahmeausfälle bei der Mineralölsteuer und beim Mineralölsteuerzuschlag einer Neuorientierung bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bedarf. Wir sehen Mobility-Pricing als geeignetes Mittel, um die Finanzierungslücke zumindest zum Teil zu schliessen und dabei soziale und umweltpolitische Ziele gleichsam zu berücksichtigen.
- Bei Konzepten des Mobility-Pricings sollte nicht nur die Strassenauslastung als Berechnungsgrundlage für die angewendeten Tarife herangezogen werden. Externen Kosten wie Schäden in den Bereichen Luft, Lärm, Unfälle, Natur & Landschaft, Bodenqualität sowie Vor- und nachgelagerte Prozesse müssen mittel- und langfristige angedacht, berechnet, und wenn möglich schon in den Piloten umgesetzt werden. So sollte z.B. der definierte Umsetzungsraum einer Lebenszyklusanalyse unterzogen werden, um die Mobility-Pricing Abgabe entsprechend realitätsnah zu berechnen.
- swisscleantech vertritt die Meinung, dass Raumnutzungskosten in den meisten Mobility-Pricing Modellen nicht ausreichend berücksichtigt werden. Diese begründet sich dadurch, dass ein weiterer Ausbau der Strassen zu einer Vergrösserung der Verkehrsfläche und damit zu einem Verlust an Boden führen würde, insbesondere im Siedlungsraum. Dadurch ergeben sich Opportunitätskosten, welche abgeschätzt werden können. Dieser Aspekt sollte in die Diskussion um die Abgabenfestsetzung einfließen, um diese nachhaltig zu gestalten.
- Wir befürworten die Idee, dass Mobility-Pricing alle Verkehrsteilnehmer umfassen soll. Voraussetzung, damit dies möglich wird ist jedoch, dass die Raumwirksamkeit einzelner Verkehrsträger in die Kostenrechnung mit einbezogen wird. Geschieht dies nicht, ist zu erwarten, dass der öffentliche Verkehr teurer wird und damit den

komparativen Vorteil verliert. Das Resultat wäre ein «perverser Inzertiv», der dazu führt, dass der motorisierte Individualverkehr mehr genützt würde. Dies wiederum hätte einen negativen Effekt auf die Raumwirkung und würde insgesamt die volkswirtschaftlichen Kosten erhöhen.

So sollte beim Auswahlverfahren möglichst von eindeutigen «Road-Pricing»-Pilotprojekten mit ausschliesslichem Fokus auf den MIV Abstand genommen und ein Einbezug aller Verkehrsträger angestrebt werden.

## **Bemerkungen zu ausgewählten Artikeln**

### Zweck der Pilotprojekte (Art. 2)

Nach obigen, generellen Ausführungen ist es uns ein Anliegen, dass «Nachhaltigkeit» und «CO<sub>2</sub>-Neutralität» als prioritäre Ziele der Pilotprojekte textlich verankert und bei der Auswahl der Pilotprojekte entsprechend berücksichtigt werden sollten.

*Art.2: Die Pilotprojekte dienen dazu, neue Erkenntnisse zu mindestens einem der folgenden Aspekte zu gewinnen: [...] d. wirtschaftliche, ökologische und gesellschaftliche Auswirkungen von Mobility-Pricing-Abgaben.*

*Erläuterungen zu Art. 2: Ziel von Mobility-Pricing ist es insbesondere, mittels Verhaltenssteuerung der Nutzerinnen und Nutzer die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen effizienter zu nutzen [...] Obwohl Mobility-Pricing nicht prioritär als Umweltschutzmassnahme konzipiert ist, sind auch die ökologischen Auswirkungen nicht ausser Acht zu lassen.*

### Perimeter und Dauer der Pilotprojekte (Art. 5)

Die im Bundesgesetz vorgeschriebene lokale Begrenzung (Art. 5) der Pilotversuche sollte sich in der Umsetzung nicht nur *ausnahmsweise* auf mehrere Kantone erstrecken dürfen. In der Konzeption der Feldversuche muss sichergestellt werden, dass die Hebelwirkung vom Mobility-Pricing in städtischen Gebieten nicht zu einer Verkehrszunahme in der Agglomeration und im ländlichen Raum führt, welche durch die ursprüngliche Gebietseinschränkung gegebenenfalls nicht erfasst wird. Der erläuternde Bericht zum Bundesgesetz schränkt jedoch ein:

*Art. 18, Absatz 2 [...] Pilotprojekte, die sich örtlich ausnahmsweise über das Gebiet von zwei oder mehreren Kantonen erstrecken, sind vom Kanton zu bewilligen, auf dessen Kantonsgebiet sich der Projektperimeter überwiegend befindet.*

In diesem Zusammenhang wäre zu prüfen, ob durch die Wortwahl «ausnahmsweise» im erläuternden Bericht nicht eine Bevorzugung von nicht-kantonsübergreifenden Pilotprojekten impliziert wird, was ggf. die Ergebnisse der betroffenen Piloten verfälschen könnte.

In diesem Zusammenhang sollte jedoch die Qualität des Pilotprojekts das entscheidende Kriterium im Auswahlverfahren sein, und wir gehen davon aus, dass ein geeigneter, kantonsübergreifender Pilot ohne Einschränkung evaluiert wird.

Generell bedauern wir, dass die gewählten Formulierungen nationale Mobility Pricing Projekte von vornherein auszuschliessen scheint. Mit den heute gegebenen Möglichkeiten (GPS, Mobilfunk Module) wäre es durchaus möglich, freiwillige, Schweiz weite Mobility-Pricing Projekte voranzutreiben. Wir sind nicht sicher, ob das vorgeschlagene Gesetz solche Projekte unterstützen würde oder nicht. Falls nicht, regen wir an, die Formulierung entsprechend zu ändern, dass nationale Pilotprojekte möglich werden. Möglicherweise reicht es aus, die oben vorgeschlagene Streichung des Wortes «ausnahmsweise» vorzunehmen.

#### Prüfung und Genehmigung des Pilotprojekts (Art. 17)

Das Auswahlverfahren der Pilotprojekte sollte, wenn möglich, gewährleisten, dass eine Skalierbarkeit der Ergebnisse aus einer Kombination von vergleichbaren Feldversuchen unterschiedlicher lokaler Ausdehnung abgeleitet werden kann.

*Erläuterungen zu Artikel 17, Abs. 1: Das UVEK ist dabei auch angehalten, neue Pilotprojekte nur dann zu genehmigen, wenn sie gegenüber bereits bewilligten Projekten einen neuen beziehungsweise einen zusätzlichen Erkenntnisgewinn versprechen. Es soll damit verhindert werden, dass sehr ähnliche oder gleiche Pilotprojekte durchgeführt werden, ohne dass damit ein Mehrwert geschaffen wird.*

Die Einschränkung hinsichtlich der Genehmigung durch das UVEK sollte dahingehend interpretiert werden, dass die Evaluation von Skalenfaktoren bei ähnlichen oder gleichen Projekten als Mehrwert gesehen wird.

#### Projektübergreifende Finanzierung von «Werkzeugen» der Mobility-Pricing Infrastruktur

Die Digitalisierung spielt eine wesentliche Rolle bei der Umsetzung von Mobility-Pricing in Feldversuchen. Es sollte im Vorfeld (spätestens nach der Evaluation der Projekte durch das UVEK) geklärt werden, ob es bzgl. Software-Applikationen und Hardware-Entwicklung Synergien zwischen den eingereichten Projekten gibt, welche über einen gemeinsamen

Fonds finanziert werden könnten. Unseres Erachtens nach wird eine projektübergreifende Finanzierungsform in der Vorlage nicht berücksichtigt.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen bedanken wir uns vielmals im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen,



Dr. Christian Zeyer  
Geschäftsführer swisscleantech



Dr. Berko Sierau  
Mobilität & Klima

Bundesamt für Strassen ASTRA

3003 Bern

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

Bern, 7. Mai 2021

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung an der Vernehmlassung teilzunehmen, was wir hiermit gerne tun.

SWISSCOFEL ist der Verband des Schweizer Früchte-, Gemüse- und Kartoffelhandels sowie der Hersteller küchenfertiger Schnittsalate. Die in unserem Verband organisierten Unternehmen sind verantwortlich für rund 85% der Schweizer Marktversorgung mit diesen Produkten. Unsere Mitglieder repräsentieren zudem sämtliche Stufen des Handels, namentlich den Grosshandel, den Importhandel, den Verteilhandel und den Detailhandel. Rund 50% der in der Schweiz konsumierten Früchte und Gemüse stammen aus dem Inland und 50% werden importiert. Dementsprechend sind unsere Mitgliedfirmen von dem vorgesehenen Bundesgesetz über die Pilotprojekte zu Mobility-Pricing stark betroffen.

In unserer Stellungnahme beschränken wir uns auf jene Punkte, die für unsere Mitgliedunternehmen direkt oder indirekt relevant sind. Danke, dass Sie unsere Bemerkungen und Anträge berücksichtigen.

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. Da-mit sollen Erkenntnisse zu neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr gewonnen werden.

Die SWISSCOFEL Mitglieder haben keine wirtschaftlich tragbare Alternative zum Individualverkehr, um mit Früchte-, Gemüse- und Kartoffelprodukten zu ihren Kundinnen und Kunden zu gelangen. Mobility-Pricing-Projekte dürften daher erhebliche Nachteile für die SWISSCOFEL Mitglieder zur Folge haben, zumal der Zugang zu gewissen Perimetern neu mit signifikanten Kosten verbunden wäre. Die SWISSCOFEL Mitglieder werden damit finanziell zusätzlich belastet und sich gezwungen sehen, die Kosten abzuwälzen, wenn sie das überhaupt können. In der Früchte-, Gemüse- und Kartoffelbranche sind die Margen heute schon knapp bemessen und lassen keine finanziellen Spielräume mehr zu.

Heute und auch in Zukunft wird es viele Arbeitnehmer und Lieferungen geben, welche zu fixen Zeiten an einem bestimmten Ort in der Stadt oder auf dem Land erwartet werden. Diese Arbeitnehmer und Lieferanten würden durch das Mobility-Pricing diskriminiert, weil sie keine zeitlichen Ausweichmöglichkeiten hätten.

Mobility-Pricing soll regional unterschiedlich gehandhabt werden. Dies führt dazu, dass während den Versuchsphasen kein einheitliches System, sondern sehr unterschiedliche sowie unübersichtliche Systeme angewandt werden. Die SWISSCOFEL Mitglieder sind schweizweit mit ihren Produkten unterwegs. Vor allem im Stadtverkehr werden häufig kleinere Fahrzeuge mit weniger als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht eingesetzt.

**SWISSCOFEL lehnt die Vorlage «Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing» aus obgenannten Gründen ausdrücklich ab.**

**Alternative:**

**Artikel 7, Abs. 2 ist zu erweitern um den Buchstaben d.**

2 Von der Mobility-Pricing-Abgabe ausgenommen sind:

(...)

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

Freundliche Grüsse

**SWISSCOFEL**

Martin Farner, Präsident

Marc Wermelinger, Geschäftsführer

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

Par mail à : vernehmlassungen@astra.admin.ch

Berne, le 5 mai 2021

**Concerne : Consultation relative à la Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité**

Madame, Monsieur,

En tant que syndicat du secteur public et notamment des entreprises de transports publics, nous aimerions prendre position aujourd'hui sur la Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité.

De façon générale, nous saluons l'objectif de cette loi qui est de permettre d'acquérir des connaissances sur des formes de tarification d'un nouveau genre, destinés à influencer de manière ciblée la demande de transport et les habitudes de déplacement des usagers dans le domaine du trafic individuel motorisé et dans les transports publics (TP). Cependant, nous aimerions insister sur le fait que les entreprises de transport (ET) ne doivent subir aucune conséquence financière négative liée à ces projets pilotes. D'autant plus que ces ET doivent actuellement gérer une situation très difficile en raison de la pandémie du covid-19.

Notre première remarque porte sur les tâches et les obligations des ET dans le cadre des projets pilotes avec assujettissement à une redevance. Il est prévu que *la Confédération, les cantons, les communes, les ET et les communautés tarifaires agissent conjointement*. L'art. 9 de la Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité prévoit que *les organes responsables (cantons, communes) peuvent contraindre pour une durée*

*limitée les entreprises titulaires d'une concession ou d'une autorisation au sens des art. 6 et 8 de la Loi sur le transport des voyageurs à percevoir auprès des voyageurs de plus de 16 ans une redevance au titre de la tarification de la mobilité pour les transporter sur les tronçons situés dans le périmètre du projet.* Nous estimons que les tâches et les obligations des ET ne sont pas suffisamment décrites et que les conséquences, en termes de personnel et en termes financiers pourraient être mieux développées. La même remarque porte sur les organisations tarifaires. Quels seront leurs obligations ? En outre il nous intéresserait de savoir si un droit de veto est prévu pour ces ET quant à leur participation aux projets ? Nous prenons acte qu'une enquête a été effectuée auprès des communes et des cantons quant à la réalisation des projets pilotes. Nous regrettons que les ET et les organisations tarifaires n'aient pas été incluses dans cette enquête.

L'art. 13 prévoit certes que *la perception de la redevance relevant de la tarification de la mobilité ne devra pas occasionner de coûts supplémentaires aux entreprises de transport.* Nous saluons ce point qui est selon nous primordial. En effet, cet exercice nécessitera des ressources supplémentaires pour les ET, notamment au niveau du personnel. Il ne serait pas acceptable que l'augmentation de la charge de travail pour les ET ait un impact négatif sur leur situation financière. Quels instruments seront mis à disposition de ces ET afin d'exécuter les tâches demandées ? Nous demandons qu'une évaluation en termes de ressources nécessaires soit faite et que le personnel des ET soit formé en conséquence.

L'art. 21 prévoit que *la Confédération participe à une hauteur maximale de 60% aux coûts de conception et de réalisation des projets pilotes.* Nous estimons ici qu'une participation de 100% de la part de la Confédération serait adaptée, car cela encouragerait les cantons et les communes à réaliser ces projets pilotes.

Finalement, il est à prévoir que les effets des projets pilotes qui ne sont pas basés sur une participation volontaire des usagers et usagères soit source de mécontentement. En effet, l'augmentation tarifaire pourrait porter préjudice à l'image des TP. Nous demandons de porter une attention particulière à ce point. Il est primordial d'empêcher que l'attractivité des TP soit diminuée. Au contraire, l'image des TP mérite actuellement d'être revalorisée (crise sanitaire) afin que la demande en TP augmente. D'un point de vue écologique également, il est nécessaire de favoriser l'usage de ces TP.

Actuellement, les ET souffrent déjà en raison de la pandémie. Les aides financières de la Confédération et des cantons prévues par la loi Covid-19 temporaire permettent certes de couvrir certaines pertes de recettes. Cependant, certains déficits restent encore non couverts et les liquidités doivent être obtenues sous forme d'aides remboursables.

Les charges financières qui pèsent sur les ET pourraient rester élevées pendant des années et avoir un impact négatif sur le développement du personnel et des entreprises.

C'est pour cette raison que nous demandons que la possibilité que cette loi entre en vigueur lorsque cette situation liée au covid-19 sera stabilisée soit prise en considération.

Nous vous remercions d'avance pour la prise en compte de nos remarques et vous adressons nos meilleures salutations.

**transfair – Le syndicat**



Bruno Zeller  
Responsable de branche Transports publics

Jean-Michel Treyvaud  
636-0021-Nara, Japon  
Courriel: jmttrj@gmail.com

Par courriel  
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Nara, le 24 février 2021

Madame, Monsieur,

Je me permets de prendre position en tant que particulier, Suisse de l'étranger habitant actuellement au Japon, mais susceptible de revenir un jour au pays. Mes commentaires se rapportent avant tout à **la partie "transports public"**, car je fais partie de ceux qui, par choix, ont renoncé à la voiture il y a une bonne décennie déjà.

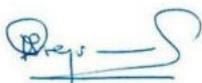
- De par son contenu, ce dossier a manifestement été élaboré avant la crise actuelle, il reflète l'esprit du "monde d'avant" et n'est plus en accord avec son temps. Les transports publics ont actuellement perdu une part importante de leur clientèle, et il n'est pas sûr que les gens qui les ont délaissés pour des raisons sanitaires ou de télétravail y reviendront dans les mêmes proportions qu'avant. Les mesures tarifaires prévues - même à titre d'essai - pour les transports publics **risquent au contraire d'accroître encore le transfert vers le trafic privé.**
- Il sera très difficile de faire des projets-pilote pour les transports publics **sans devoir faire des investissements massifs dans une technologie et sans remettre en cause le principe de l'abonnement forfaitaire** (général ou communauté tarifaire). Le système de l'AG concerne également les abonnements de parcours, les cartes journalières et le Swiss travel pass destiné aux touristes étrangers.
- Une remise en cause de ce système qui a conquis une très large clientèle exige de proposer une offre de remplacement aussi simple d'utilisation pour le client que l'AG. Une **stratégie globale pour la Suisse** est absolument indispensable pour que les entreprises de transport public puissent garder et élargir leur clientèle. **Des "essais locaux"**, où chaque faubourg-test aurait à cœur de taxer les usagers de passage comme bon lui semble, avec à chaque fois un système bien local, **sont de nature à mettre gravement en danger le système suisse** des transports publics... Le principe du "Be in"-"Be out" implique par exemple de modifier l'ensemble du parc des véhicules des entreprises concernées, ou des accès aux quais et aux trains/bus, de façon à enregistrer chaque entrée et sortie. Et un tel système implique encore des problèmes de protection des données, un sujet sur lequel les citoyens commencent à accorder une attention soutenue. **Le "micro-management"** pour tarifier certains trains différemment pour les personnes au bénéfice d'un abonnement forfaitaire **ne peut se concevoir "localement" sans coûts disproportionnés**, à fortiori pour des essais, et ne saurait être basé sur une quelconque action spécifique des personnes voyageant avec un titre de transport forfaitaire.
- La **raréfaction des ressources** qui sera inéluctable au cours des prochaines décennies devrait par ailleurs nous amener, aujourd'hui déjà, à concevoir des **systèmes simples et peu gourmands en technologie**, ce qu'était par exemple l'AG **avant l'introduction du Swiss pass**. Ce qui est techniquement théoriquement possible aujourd'hui ne le sera peut-être plus dans dix ans. Le big-data est très énergivore, la 5 G de plus en plus contestée. Apprenons à gérer dès maintenant les ressources de façon économe, les générations futures nous en seront reconnaissantes! Les semi-conducteurs commencent déjà à manquer, et cette pénurie pourrait bien ne pas être la dernière, dans un monde aux ressources de plus en plus limitées.

- Parallèlement, l'**urgence climatique et la perte de la biodiversité** imposent de **limiter fortement le trafic individuel motorisé et l'emprise de l'espace bétonné**, immédiatement et pas dans dix ans, notamment afin de permettre le développement d'alternatives de mobilité douce dans les villes (réseau complet de rues piétonnes et de pistes cyclables **séparées du trafic motorisé**), qui contribueront également à réduire la surcharge des transports publics. Le rapport [Consommations énergétiques et émissions de polluants relatives à la mobilité annuelle des Vaudois – 6t](#) fait d'ailleurs clairement ressortir la nécessité d'opérer un **transfert modal massif** de la voiture et de l'avion vers le train et d'autres mobilités alternatives lorsque cela est possible, l'impact environnemental du train notamment étant significativement inférieur à celui de tous les autres modes de déplacement motorisés. La nécessité du transfert modal vaut également pour les activités de loisirs.
- Ce projet de loi doit donc être **supprimé** ou **limité au transport individuel motorisé**, qui doit être drastiquement restreint. Dans ce contexte, il est nécessaire de laisser à chacun la possibilité de se déplacer en transports publics, quel que soit son budget et l'heure à laquelle il/elle doit se déplacer. **Beaucoup n'ont pas la liberté de choix de l'horaire**. Si on veut limiter les pointes de trafic, il conviendrait d'inciter les administrations et les entreprises à proposer des horaires plus souples. Le Covid a démontré que beaucoup de choses sont possibles!
- Le Covid a aussi démontré l'aberration de mesures prises au niveau cantonal lorsque la problématique est fédérale (ou mondiale...). Il faut changer d'approche: **un pays, une stratégie, un système**. Cette remarque est aussi valable pour la partie "trafic routier".

Après avoir **clairement recommandé d'utiliser le moins possible les transports publics durant la pandémie**, le **Conseil fédéral se doit d'encourager concrètement leur usage dès que la situation sanitaire se sera stabilisée**, afin de pour redonner à ce moyen de transport social, respectueux de l'environnement et de l'espace urbain ses lettres de noblesses. Les jeunes, souvent sensibles aux questions climatiques - ils sont les premiers concernés et en subiront les effets - et qui constituent une part importante de la clientèle des transports publics, ont déjà vu leur avenir potentiellement assombri par la pandémie. Les aînés, autre part importante de la clientèle, souvent stigmatisés durant la crise, ont perdu une partie de leur vie sociale. **Renoncer à la partie "transports publics" de cette loi constituerait un geste concret pour réhabiliter le collectif**. Et éviter d'accroître encore les inégalités en cherchant à taxer, une fois de plus, **celles et ceux qui, déjà, choisissent de voyager ensemble**. Les transports publics ne doivent pas être un luxe, auquel une partie de la population - qui les subsidie par ailleurs largement - n'aurait plus accès à certaines heures de la journée. Enfin, les abonnements forfaitaires de libre-parcours, notamment l'AG et ses dérivés, permettent par exemple à beaucoup de travailler ou d'étudier dans une autre région linguistique du pays et sont devenus des éléments constitutifs de la **cohésion nationale**. Ne les sacrifions pas pour des "tests locaux" conçus hors de toute stratégie nationale.

Ici au Japon, les trains de banlieue peuvent parfois être très, très pleins. Il n'y a généralement pas de première classe dans la plupart des convois, ce qui permet de gagner beaucoup de capacité. Et tout naturellement, celui qui n'a pas absolument besoin de voyager aux heures de pointe l'évite.

Meilleures salutations.



Jean-Michel Treyvaud

Eidgenössisches Departement für Umwelt  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
per E-Mail:  
vernehmlassungen@astra.admin.ch

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung zu nehmen. Unsere Vernehmlassungsantwort betrifft einige grundsätzliche Aspekte und ausgewählte Artikel des Gesetzes.

### **Grundsätzliches**

Die Umweltfreisinnigen St. Gallen (UFS) stellen sich vollumfänglich hinter das vorgesehene Gesetz. Angesichts der Beschränkung auf Pilotprojekte und des in der Medienmitteilung vom 03.02.2021 rapportierten regen Interesses der Kantone und Städte stellt sich hingegen die Frage, warum das Gesetz erst jetzt kommt und somit die Pilotprojekte erst ab 2024 starten können. Im Gegensatz zur erwähnten Medienmitteilung erachten wir dies nicht als «rasch». Die UFS tritt seit Jahrzehnten für verursachergerechte Preise im Verkehr ein. Dass Mobility Pricing ein Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme sein könnte, ist auch ausserhalb der UFS seit langem bekannt und akzeptiert.

Die Umsetzung des Mobility Pricings selber wird noch viel politische Überzeugungsarbeit benötigen. Umso wichtiger scheint uns, von Anfang an auf mögliche Ängste und Vorbehalte einzugehen. Siehe dazu unsere Ausführungen weiter unten.

### **Zu einzelnen Artikeln**

**Art.9:** Der Ausschluss von Minderjährigen bis 16 Jahre lässt sich für die Pilotprojekte und somit für die vorliegende Vernehmlassungsvorlage vertreten, wenn auch die Begründung im erläuternden Bericht dazu aus unserer Sicht nicht stichhaltig ist. In einem späteren Gesetz wäre dies zu ändern.

Falls dieser Ausschluss im vorgesehenen BG verbleibt, regen wir an, die Wirkung von Mobility Pricing auf Jugendliche wenigstens über Projekte mit freiwilliger Mitwirkung zu untersuchen.

**Art. 8 / 10 / 11:** So wie wir diese Artikel verstehen, wird das Mobility Pricing für alle betroffenen Personen (bei Projekten mit Abgabepflicht) zu Mehrausgaben führen, weil kompensierende Massnahmen ausgeschlossen werden. Solche kompensierende Massnahmen könnten beispielsweise, als Kompensati-

on für Zuschläge in den Stossverkehrszeiten, Rabatte in den verkehrsarmen Zeiten sein oder eine Reduktion der Motorfahrzeugsteuer, wenn verkehrsarme Nebenstrassen benützt werden.

Der Ausschluss von kompensierenden Massnahmen wird zum Image des Mobility Pricings als Verteuerung des Verkehrs beitragen. Dieses Image wird von Gegnern des Mobility Pricings heute schon fleissig aufgebaut. Wenn Mobility Pricing, wie vorgesehen, nur der Verkehrslenkung dient, sollte es insgesamt kostenneutral sein. Und damit müssen den Mehrkosten (für zeitliche oder räumliche Spitzenbelastungen) auch Minderkosten gegenüber stehen. Alles andere führt tendenziell zur Ablehnung des Mobility Pricings bei den politischen Akteuren und den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern.

Wir bitten Sie, unsere Überlegungen in die definitive Ausgestaltung des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility Pricing einfliessen zu lassen.

Freundliche Grüsse

Umweltfreisinnige St.Gallen  
Raphael Lüchinger, Präsident

Bundesamt für Strassen (Astra)  
Pulverstrasse 13  
3063 Ittigen

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

Bern, 17. Mai 2021

[laurens.abu-talib@usic.ch](mailto:laurens.abu-talib@usic.ch) | T 031 970 08 88

## **Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing. Stellungnahme der usic**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Stellungnahme zu der oben genannten Vorlage danken wir Ihnen.  
Gerne setzen wir Sie im Folgenden von unserer Position in Kenntnis.

### **Die usic stimmt der Vorlage teilweise zu.**

Die usic hatte sich in ihrer [Antwort zur Vernehmlassung betreffend Entwurf Konzeptbericht Mobility-Pricing](#) grundsätzlich für dieses Instrument zur Behebung der Verkehrsengpässe ausgesprochen.

Dabei hatte die usic betont, dass die durch Mobility-Pricing erwirtschafteten Mehreinnahmen im Sinne des Verursacherprinzips zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden sollen.

Die usic begrüsst deshalb, dass allfällige Nettogewinne aus dem Mobility-Pricing zweckgebunden für die Belange des Verkehrs eingesetzt werden müssen (Art. 22 Abs. 2).

### **Miteinbezug des Wiederbeschaffungswertes in die Kostenüberlegungen**

Zwar ist das primäre Ziel von Mobility-Pricing weiterhin die Brechung der Verkehrsspitzen. Mit den Pilotprojekten sollen Erkenntnisse gewonnen werden, wie hoch die Abgabe sein muss, um die erforderliche Lenkungswirkung zu erzielen.

Im Anschluss an die Pilotprojekte müssen aber sowohl die Finanzierung auf Basis des Wiederbeschaffungswertes der betroffenen Verkehrsinfrastruktur als auch der Einfluss allfälliger Nettoeinnahmen auf die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bei den Überlegungen zur Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe stärker berücksichtigt werden.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die wohlwollende Berücksichtigung unserer Position.

Freundliche Grüsse

**u s i c**

Der Präsident



Bernhard Berger  
Dipl. Bauing. ETH

Der Geschäftsführer



Dr. Mario Marti  
Rechtsanwalt

#### **Die usic**

Die Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen usic vereint rund 1 000 Mitgliedsunternehmen mit gut 13 000 Mitarbeitenden. Die Mitglieder generieren einen jährlichen Bruttohonorarumsatz von über 2,5 Mia. Franken. Dies entspricht einem Anteil von etwa 50 Prozent am gesamten ingenieurrelevanten Ausgabenanteil im Baubereich. Die Mitgliedsunternehmen der usic sind in allen baurelevanten Bereichen tätig, von der Raumplanung über die Geologie, die Vermessung, die Umweltingenieurwissenschaften, das Bauingenieurwesen sowie die Gebäudetechnik und die Elektroplanung. Damit ist die usic der grösste Schweizer patronale Planerverband und die anerkannte nationale Stimme der beratenden Ingenieur- und Planerunternehmen in der Schweiz.

**Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK**  
Bundesamt für Strassen ASTRA  
Bundesamt für Verkehr BAV  
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

**Christoph Buser**  
Direktwahl 061 927 65 01  
Direktfax 061 927 65 02  
E-Mail [ch.buser@kmu.org](mailto:ch.buser@kmu.org)

Pratteln, 17. Mai 2021

## **Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing: Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihre Einladung zur Vernehmlassung vom 3. Februar 2021 über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing und bedanken uns für die Möglichkeit, unsere Position zu erläutern.

### **Allgemeine Bemerkungen zur Vorlage**

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

Allgemein ist festzuhalten, dass mit Mobility-Pricing unterschiedliche Ziele verfolgt werden. Einerseits soll ein Brechen von Verkehrsspitzen eine Entlastung der Verkehrsinfrastruktur bewirken (Verhaltensmodifikation) sowie langfristig ein neues System der Mobilitätsbesteuerung aufzeigen. Vom ursprünglichen Ziel, der Ablösung der Mineralölsteuer, wurde nun in den Pilotprojekten indirekt abgesehen. Die Pilotprojekte sollen der Erkenntnisgewinnung dienen und mit verschiedenen Schwerpunkten durchführbar sein. Insbesondere die urban ausgestalteten Bewerbenden legen ihren Schwerpunkt bereits auf die zusätzliche Besteuerung des motorisierten Individualverkehrs, in Form einer Brücken- oder Stadtmaut. Eine zusätzliche, fiskalische Belastung war im Konzeptbericht von 2016, auf dessen Erkenntnisse das vorgeschlagene Bundesgesetz basiert, nicht vorgesehen (vgl. «Mit Mobility-Pricing sollen die Verkehrsteilnehmenden insgesamt nicht mehr, sondern anders bezahlen»).

### **Auswirkungen auf KMU-Betriebe**

Eine lokal begrenzte Pflichtabgabe hätte für die regionalen KMU-Betriebe unmittelbare Folgen. Praktische Erfahrungen mit der Parkraumbewirtschaftung von 2009 haben dies deutlich aufgezeigt. Damals ergaben sich aus dem Versuch, ein geografisch abgegrenztes Gebiet zu besteuern (Parkierungsgebühren), negative Verdrängungseffekte für das gesamte Umland. Dies zog langjährige, politische Prozesse nach sich. Definieren die Trägerschaften Ausnah-

men für KMU-Betriebe (insbesondere Handwerksbetriebe) gemäss §7 Abs. 3, kann wiederum keine Auswertung gemäss den Projektzielen erfolgen. Denn KMU-Betriebe können ihr Mobilitätsverhalten nicht ohne grösseren Aufwand anpassen. Dieser zusätzliche Aufwand widerspricht dann auch dem KMU-Entlastungsgesetz des Kantons Basel-Landschaft.

### **Grenzregion Grossraum Basel**

Die Region Basel mit drei Ländern und fünf Kantonen ist eng verzahnter Lebens-, Verkehrs- und Wirtschaftsraum. Das Gebiet ist insbesondere geprägt von starkem Durchgangs- und Grenzverkehr. Auch das Phänomen der Grenzgängerinnen und Grenzgänger aus Frankreich und Deutschland ist für den Grossraum Basel typisch. Eine lokal begrenzte Abgabepflicht oder Versuche der Verhaltensmodifikation der Verkehrsteilnehmenden nur eines spezifischen Gebietes würde – wie bereits 2009 – enorme Verdrängungseffekte sowie Mehrverkehr in den angrenzenden Gemeinden provozieren. Ein isoliertes Durchführen eines Mobility-Pricing-Pilot-Projektes ist daher, speziell für die Region der Kantone BL, BS, AG, SO und JU, nicht praktikabel. Daher lehnt die Wirtschaftskammer Baselland den Entwurf des Bundesgesetzes über die Pilotprojekte zu Mobility-Pricing aufgrund der erwarteten, fehlenden Durchführbarkeit begrenzter Perimeter oder Streckenabschnitte ohne negative Verdrängungseffekte und finanzielle Folgen für die KMU ab. Mobility-Pricing soll im Sinne einer echten Kostenumverteilung unter Einbezug aller Verkehrsteilnehmenden (fiskalquotenneutral) weiterverfolgt werden und nicht den Zweck haben, einfach nur mehr Einnahmen auf der Strasse zu generieren.

Mit freundlichen Grüssen

**WIRTSCHAFTSKAMMER BASELLAND**



Der Direktor

lic. rer. pol. Christoph Buser



**WWF Schweiz**  
Patrick Hofstetter  
Hohlstrasse 110  
Postfach  
8010 Zürich

Tel.: 044 297 22 77  
Patrick.Hofstetter@wwf.ch  
wwf.ch  
Spenden: PC 80-470-3

Astra  
ZH. Herr Zbinden und Herr Sutter

Elektronisch an:  
vernehmlassungen@astra.admin.ch

3003 Bern

Zürich, 7. Mai 2021

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga, sehr geehrte Herren Zbinden und Sutter

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 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.

Wir hätten es begrüsst in grösseren Schritten direkt auf dieses Ziel hinzuschreiten und ein schweizweites System einzuführen. Erkenntnisse aus Feldversuchen in der Schweiz können dagegen nützlich sein, damit sich die Bevölkerung eine Meinung zu Mobility-Pricing bilden kann und insgesamt die Akzeptanz eines Systemwechsels steigt.

Voraussetzung für die Nützlichkeit der Feldversuche ist es, dass diese ebenfalls beide Ziele (Mobilitätsaufkommen und Modalsplit) abdecken. 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.

Ein neues Preismodell für den Verkehr muss das Ziel verfolgen, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Mobilität soll nach wie vor möglich sein. 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 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.



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 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, das 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

Dr. Patrick Hofstetter  
Fachgruppenleiter Klima und Energie

Dr. Elgin Brunner  
Leiterin Transformational Programmes