



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

Bundesamt für Strassen

3003 Bern

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

20. Mai 2021

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

Sehr geehrte Damen und Herren

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

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

### **Grundsätzliches**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

### **3. Sozialer Ausgleich**

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Freundliche Grüsse



Balthasar Glättli  
Präsident



Urs Scheuss  
stv. Generalsekretär

**grüne / les vert-e-s / i verdi**

waisenhausplatz 21 . 3011 bern . schweiz