



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nor  
3003 Bern

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

Bern, 20. Mai 2021

## **Bundesgesetz über Pilotprojekte zur Mobility-Pricing Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zum Vorentwurf für ein Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung nehmen zu können und auch dafür, dass Sie uns diesbezüglich eine Fristverlängerung gewährt haben. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

### **Allgemeine Einschätzung**

Der Schweizerische Städteverband begrüsst die vom Bundesrat vorgeschlagenen, regional begrenzten und zeitlich befristeten Feldversuche mit Mobility Pricing als geeigneten Ansatz, um die Tauglichkeit leistungsabhängiger Abgaben als Steuerungsinstrumente im Verkehr, zumal in Städten und Agglomerationen, praktisch zu evaluieren.

Sie sind für ihn eine Voraussetzung, um im Anschluss daran, basierend auf den Erkenntnissen, die sie liefern werden, grundsätzlich zu diesen Instrumenten bzw. zu einem allfälligen grundsätzlichen Systemwechsel bei den Verkehrsabgaben Stellung zu nehmen. Ein solcher steht mit der Zunahme von elektrisch angetriebenen Personenwagen im Raum, weil die Erträge aus den bestehenden Abgaben auf fossile Treibstoffe schwinden.

Der Städteverband steht einer Gesetzesvorlage auf Bundesebene, die solche Feldversuche ermöglicht, deshalb positiv gegenüber. Weitergehende Schritte erachtet der SSV derzeit für nicht angebracht. Entsprechend ist er der Auffassung, dass Vorstösse im Bundesparlament, die in diese Richtung weisen, vorläufig abzulehnen oder zu sistieren sind.



Dem Städteverband ist es ein Anliegen, dass Mobilität für alle erschwinglich bleibt. Indessen soll der Beitrag der einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer an die Finanzierung der Mobilität insbesondere auch deren jeweiligen spezifischen Ressourcenverbrauch spiegeln. Wer mehr Raum beansprucht und/oder die Luft mehr belastet, soll im Verhältnis tendenziell mehr bezahlen, wer wenig Ressourcen verbraucht, tendenziell weniger. Die Erfahrungen mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe seit 2001 legen nahe, dass solche Mechanismen insbesondere auch in ökologischer Hinsicht positive Wirkungen entfalten können.

Voraussetzung für eine allfällige dauerhafte Einführung von zeitlich oder ressourcenabhängig differenzierten Tarifen wäre für den SSV deshalb eine umfassende Evaluation aller möglichen externen Effekte. Insofern können von der Verkehrsnachfrage oder dem Ressourcenverbrauch (Energie, Fläche) abhängige Gebühren für den Städteverband mittelfristig nicht nur Instrumente sein, um punktuelle Überlastungen von Strassen und Schienen abzuwenden, sondern auch, um das Verkehrssystem umweltfreundlicher zu gestalten. Es ist dem SSV deshalb ein Anliegen, im Rahmen der Pilotprojekte auch Aufschluss über solche möglichen Verlagerungseffekte zu erhalten.

### **Konkrete Anliegen**

Der Städteverband ist mit dem Gesetzesentwurf bis auf folgende Punkte einverstanden:

- Er kann die Absicht des Bundes nachvollziehen, möglichst unterschiedliche Versuchsanlagen oder Zielsetzungen praktisch zu testen und sich bei den Genehmigungen dafür an diesen Kriterien zu orientieren. Gleichzeitig ist es dem SSV 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.
- Ökologische Aspekte sind nicht explizit als möglicher Zweck von Pilotprojekten aufgeführt. Gemäss obigen Ausführungen sind ressourcenabhängig differenzierte Tarife für den SSV wichtig. Wir bitten deshalb darum, im Art. 2 des Gesetzes die Möglichkeit solcher Gebühren aufzunehmen und entsprechend auch die ökologischen Wirkungen in die Evaluation der Projekte einzubeziehen (Art. 19).
- Neben Kantonen und Gemeinden sind auch regionale Körperschaften prädestiniert, Trägerschaften von solchen Projekten zu werden. Art. 4 des Gesetzes sollte in diesem Sinne präzisiert werden.
- Grundsätzlich ist es sinnvoll, dass die Investitionen und der Betrieb des Pilotprojekts über die entsprechenden Gebühreneinnahmen vom Projektträger finanziert werden. Aufgrund der auf maximal vier Jahre befristeten Betriebsphase kann aus heutiger Sicht aber nicht mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass diese Gebühreneinnahmen zur Deckung sämtlicher Kosten ausreichen. Der Bund sollte sich entsprechend mit 60 Prozent nicht nur an den Projektierungs- und Evaluationskosten beteiligen, sondern auch an allfälligen Defiziten der Betriebsphasen.
- Mobility Pricing ist politisch umstritten. Die Vorbereitung von Pilotprojekten wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Die genaue Dauer ist aufgrund des Pilotcharakters aktuell nicht verlässlich abzuschätzen. Verzögerungen dürften sich auch aufgrund von Einsprache- und



Beschwerdemöglichkeiten ergeben. Das Gesetz ist demgegenüber fix auf einen Zeitraum von 10 Jahren begrenzt. Wir erachten es deshalb als zweckmässig, wenn eine einfache Verlängerungsmöglichkeit geschaffen wird, für den Fall, dass in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht genügend Pilotprojekte umgesetzt werden können.

- Einzelne Städte formulieren zudem die folgenden Anliegen:
  - Beim öffentlichen Verkehr sollten anstelle von Tariferhöhungen in Spitzenzeiten auch Tarifsenkungen in Schwachlastzeiten möglich sein. Dies, um nicht einseitig auf Verteuerungen zu setzen, die ohnehin benachteiligte Personen bestrafen würden, von denen viele berufsbedingt in Spitzenzeiten unterwegs sein müssen, oder um einen unerwünschten Verlagerungseffekt auf den Individualverkehr zu vermeiden.
  - Allfällige Einnahmenüberschüsse (Art. 22) sollten auch für Massnahmen zur Reduktion der Auswirkungen der Mobilität auf die Umwelt (Lärm, Klima) eingesetzt werden können.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Einschätzung und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Städteverband**

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat  
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband