



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

Bern, 17. Mai 2021

## **Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing: Stellungnahme SP Schweiz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

*Mit dem 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 (MIV) sowie im öffentlichen Verkehr (öV) gewonnen werden.*

*Der vorliegende Vorschlag unterscheidet zwei Arten von Pilotprojekten:*

- **Pilotprojekte mit einer Abgabepflicht für die betroffenen Verkehrsteilnehmer\*innen:** *Es handelt sich dabei um Pilotprojekte der öffentlichen Hand bzw. der Transportunternehmen im öV, bei denen die Verkehrsteilnehmer\*innen nicht frei entscheiden können, ob sie am Projekt teilnehmen wollen oder nicht. Eine solche verbindliche Teilnahme der Verkehrsteilnehmer\*innen einem Pilotprojekt bedingt ein (befristetes) Bundesgesetz, weil insb. im MIV gemäss Bundesverfassung die Benützung öffentlicher Strassen heute gebührenfrei ist. Zusätzlich ist vorgesehen, dass solche Projekte vom Bund finanziell unterstützt werden können, da die gewonnenen Erkenntnisse auch von gesamtschweizerischem Interesse sind.*
- **Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme:** *Bei diesen Projekten können die Verkehrsteilnehmer\*innen frei darüber entscheiden, ob sie am Projekt teilnehmen wollen oder nicht. Solche Pilotprojekte wären bereits heute möglich und bedingen keine neue Rechtsgrundlage. Hiermit soll jedoch ermöglicht werden, dass eine begrenzte Anzahl solcher Projekte vom Bund finanziell unterstützt werden kann.*

**Die SP Schweiz begrüsst diese Vorlage im Wesentlichen.** Denn um die Klimaziele zu erreichen, braucht es dringend eine Reduktion des Verkehrs bzw. eine Verlagerung des Verkehrs in effizientere Verkehrsträger wie der Fuss- und Veloverkehr und der öV. Die Schweiz kennt zur Zeit allerdings keine konkreten Massnahmen, um diese beiden Ziele zu erreichen. Seit Jahrzehnten nimmt der Verkehr in der Schweiz sogar zu. Ein «Mobility-Pricing» (richtig ausgestaltet!) kann daher ein wichtiges Mittel sein, um die nötige Verkehrswende in Gang zu bringen.

Aktuell werden jeweils viele verschiedene Erwartungen mit Mobility-Pricing verknüpft. Dabei basieren die Annahmen bezüglich Chancen, Risiken und Auswirkungen ausschliesslich auf theoretischen Tests oder stammen aus Ländern und Städten, die mit der Schweiz nicht direkt vergleichbar sind. Für die konkrete Ausgestaltung eines grundlegenden neuen Preissystems im Verkehr fehlen verwertbaren Erfahrungswerte. **Deshalb erachten wir die Ermöglichung von lokal und zeitlich begrenzten Feldversuchen für ein Mobility-Pricing-System als ein richtiger Schritt und begrüßen daher den vorliegenden Bundesrats-Vorschlag.**

Wir erachten es aber als wichtige Voraussetzung für eine spätere, dauerhafte und schweizweite Einführung von Mobility-Pricing-Systemen, **dass in diesem Rahmen eine umfassende Evaluation aller möglichen Effekte vorgenommen wird.** Denn so könnten Gebühren, die von der Verkehrsnachfrage oder vom Ressourcenverbrauch (Energie, Fläche) abhängen, mittelfristig nicht nur Instrumente sein, um punktuelle Überlastungen von Strassen und Schienen abzuwenden, sondern auch, um den Verkehr generell zu reduzieren und das Verkehrssystem umweltfreundlicher zu gestalten.

Es ist uns also ein zentrales Anliegen, **dass mit diesen Pilotprojekten auch Erkenntnisse über die Verkehrsentwicklung, die Verlagerungswirkungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und den Anreizen zum Kauf möglichst umweltfreundlicher Personenwagen gewonnen werden.** Denn langfristig muss ein solches neues Preismodell für den Verkehr das Ziel verfolgen, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Dafür muss der motorisierte Verkehr reduziert werden; indem starke Anreize gesetzt werden, den Verkehr auf umweltschonende und effiziente Verkehrsträger zu verlagern. Der bestehende restliche MIV soll soweit als möglich auf den öV und den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden.

Der Verkehr muss den Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips folgen. Deshalb soll grundsätzlich mehr bezahlen, wer mehr verbraucht, mehr Ressourcen und Platz beansprucht und hohe externe Kosten für die Gesellschaft verursacht. Mit dem Mobility-Pricing können die externen Kosten des Verkehrs internalisiert werden. **Dabei soll aber auch mitberücksichtigt werden, dass nicht dass nicht jede Mobilität frei gewählt ist und jederzeit frei gewählt werden kann.** Denn das würde an der Realität vorbeiziehen. Wir denken dabei vor allem an Frauen und Männer im Gesundheitswesen, in der Logistik und im öV, die im Schichtdienst arbeiten. **Zudem muss auch drauf geachtet werden, dass der öV seine Qualität als umweltfreundlicher Service Public behält. Er soll nicht auf Grund der Einführung von Mobility-Pricing gesamthaft verteuert werden.** Mobility Pricing ist tariflich so zu gestalten, dass die **finanzielle Belastung von Personen mit tiefen Einkommen gleich bleibt** oder das höhere Mobilitätskosten anderweitig kompensiert werden können. Dies ist auch im Zusammenhang der Entwicklungen der letzten Jahrzehnten sehr wichtig: Denn in den letzten Jahrzehnten ist der öV immer teurer geworden, während das Autofahren real betrachtet günstiger wurde. Das heutige Ungleichgewicht «teurer öV, billiger Individualverkehr» muss deutlich korrigiert werden. Mit richtigen Mobility-Pricing-Lösungen könnten nun Anreize gesetzt werden, um 1. generell weniger zu fahren und 2. den Verkehr auf den öV und den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern. Zur Deckung der Kosten des öV schlagen wir zudem vor, dass **Unternehmen einen generellen Beitrag an das Verkehrssystem bezahlen sollen.** Denn die Wirtschaft profitiert von einem guten Verkehrssystem: Standortvorteile und erweiterte Rekrutierungsmöglichkeiten sind nur zwei der Gründe. Eine Möglichkeit dafür könnte z.B. die Erhöhung der Gewinnsteuer sein.

**In folgenden zwei Punkten sehen wir Bedarf für Präzisierungen im jetzigen Vorschlag:**

- Es ist zwar nachvollziehbar, dass der Bund möglichst unterschiedliche Versuchsanlagen oder Zielsetzungen praktisch testen will und sich bei den Genehmigungen dafür an diesen Kriterien orientieren möchte. Gleichzeitig wäre es wichtig, dass sich im Zuge der Versuche ermitteln lässt, welche Wirkungen Versuche mit ähnlichen oder gleichen Zielsetzungen in Städten und Agglomerationen unterschiedlicher Grösse entfalten. **Es erscheint uns also wichtig, dass das UVEK Genehmigungen nicht mit der Begründung verweigern kann, dass deren Wirkung in bereits genehmigten Versuchen getestet werde, wenn es sich dabei um Räume unterschiedlicher Grösse oder Charakteristik handelt.**

- **Wir erachten es als sehr wichtig, dass bei Pilotprojekten im Bereich des motorisierten Individualverkehrs auch Lieferwagen (unter 3,5 Tonnen) einbezogen sind.** Denn ansonsten wären sie das einzige Verkehrsmittel, das keinem Steuerungsmechanismus unterliegt (weder Mobility-Pricing-Abgaben noch LSVA). Aber auch Transportunternehmen sollten unseres Erachtens Anreize haben, Stosszeiten zu vermeiden und hin zu einer stärkeren Bündelung und Effizienz zu arbeiten. Insbesondere für die Auslieferung von Kleinwaren (z.B. Paketzustellung oder Heimlieferung von Einkäufen) liegt ein grosses Potential für die Verlagerung auf Cargo Bikes. Diesbezüglich sehen wir aber eine Differenz zwischen Art. 3 Abs. 1, indem von «motorisierten Individualverkehr» geschrieben wird, und Art. 7, der von «Motorfahrzeugen bis 3,5 Tonnen» spricht. Denn Lieferwagen sind teilweise unter 3,5 Tonnen, zählen aber streng genommen nicht zum MIV. **Der Art. 3 sollte deshalb entsprechend präzisiert werden.**

Wir möchten zum Schluss noch einmal betonen, dass bei Mobility-Pricing-Projekten stets davon ausgegangen werden sollte, **dass das Ziel von Mobility-Pricing nicht nur eine besseren Verteilung der Verkehrsströme im Tagesverlauf sein sollte (bzw. das massiv zunehmende Verkehrsvolumen zeitlich besser aufzufangen und zu verteilen), sondern in erster Priorität eine Verlagerung vom MIV zum öV, Fuss- und Veloverkehr anstrebt werden sollte. Die Verkehrsnachfrage als solches soll generell in Frage gestellt und bestenfalls reduziert werden. Das Mobility-Pricing ist diesem Ziel unterzuordnen.** Denn angesichts der Tatsache, dass der Verkehr einen der grössten Anteile am gesamten Energieverbrauch aufweist, wird deutlich, dass die Energiewende nur dann erfolgreich sein kann, wenn gleichzeitig auch eine «Verkehrswende» umgesetzt wird. Die Konzipierung eines Mobility-Pricing-Modells muss also zwingend auch die Vorgaben der Nachhaltigkeit zum Kernelement und damit eine entsprechende Verkehrslenkung zum entsprechenden Steuerungshebel machen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer  
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth  
Co-Präsident



Claudia Alpiger  
Politische Fachsekretärin