

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