

Elektronisch an:

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 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. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz begrüsst 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 grundlegend 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. Der VCS begrüsst 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 für den VCS 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. Das zentrale

**VCS Verkehrs-Club der Schweiz**

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern  
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0  
[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch), [vcs@verkehrsclub.ch](mailto:vcs@verkehrsclub.ch)

Anliegen des VCS 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.

Der VCS ist 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 dem VCS 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.

Freundliche Grüsse



Anders Gautschi

Geschäftsführer

VCS Verkehrs-Club der Schweiz