

Dr. Christian Zeyer  
Geschäftsführer  
Leiter Research  
+41 58 580 0832  
christian.zeyer@swisscleantech.ch  
 [@swisscleantechD](https://twitter.com/swisscleantechD)

swisscleantech | Reitergasse 11, CH-8004 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

per E-Mail an: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Zürich, 7. Juli 2021

## Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 4. Februar 2021 startete die Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Bemerkungen zukommen.

### Grundlegende Bemerkungen

Mobility-Pricing wird von swisscleantech als geeignetes Lenkungselement angesehen, um ein nachhaltiges Verkehrsmanagement zu ermöglichen, die Umweltbelastung in entscheidendem Masse zu reduzieren und die Verkehrsfinanzierung nach dem Verursacherprinzip zu gestalten. Mobility-Pricing im Feld umzusetzen und die Ergebnisse anschliessend hinsichtlich der Wirksamkeit und Skalierbarkeit umfassend zu analysieren, wird als sinnvolles Mittel erachtet, die langfristige und wirksame Integration eines solchen Instruments in der Zukunft sicherzustellen. Die Herangehensweise, örtlich begrenzte und zeitlich befristete Pilotprojekte zu finanzieren und eine fundierte Machbarkeitsstudie dem Vergabeprozess voranzustellen, trägt dem Erfolgsgedanken Rechnung.

**Die Gesetzesvorlage auf Bundesebene, die solche Feldversuche ermöglicht, wird deshalb von swisscleantech als grundsätzlich positiv beurteilt.**

Folgende Aspekte sollten nach Meinung von swisscleantech in den Betrachtungen zum Mobility-Pricing berücksichtigt werden. Diese betreffen z.T. nicht unmittelbar die Gesetzesvorlage, sondern den Inhalt und damit indirekt das Auswahlverfahren der eingereichten Pilotprojekte. Wir betrachten es daher als sinnvoll, diese als generelle Überlegungen hier aufzuführen:

- Das Business-/Preismodell für den Verkehr muss neben dessen Management ausdrücklich das Ziel verfolgen, diesen nachhaltiger zu gestalten. Der Lenkungsmechanismus des Mobility-Pricings muss so hin zu einer effizienten, sozial verträglichen und klimafreundlichen Lösung wirken.
- Mobility-Pricing darf also nicht nur als Element zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur, d.h. z.B. Glättung von Verkehrsspeaks und Verringerung/Vermeidung von Staus gesehen und implementiert werden, sondern sollte ebenfalls als wichtiger Teilaspekt einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Gesellschaft interpretiert werden.
- Langfristig muss Mobility-Pricing in ein finanzielles Gesamt(abgaben-)konzept eingebettet werden, um eine faire Kostenabrechnung für diese nachhaltige und gesellschaftlich tragfähige Mobilität zu gewährleisten. Treiber ist u.a. der Wechsel von fossiler zu Elektromobilität, der schon jetzt spürbar ist und mit den Massnahmen der Roadmap Elektromobilität wie auch den Verbrauchsvorgaben für Neufahrzeuge weiter forciert wird. Es ist absehbar, dass es durch die Einnahmeausfälle bei der Mineralölsteuer und beim Mineralölsteuerzuschlag einer Neuorientierung bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bedarf. Wir sehen Mobility-Pricing als geeignetes Mittel, um die Finanzierungslücke zumindest zum Teil zu schliessen und dabei soziale und umweltpolitische Ziele gleichsam zu berücksichtigen.
- Bei Konzepten des Mobility-Pricings sollte nicht nur die Strassenauslastung als Berechnungsgrundlage für die angewendeten Tarife herangezogen werden. Externen Kosten wie Schäden in den Bereichen Luft, Lärm, Unfälle, Natur & Landschaft, Bodenqualität sowie Vor- und nachgelagerte Prozesse müssen mittel- und langfristig angedacht, berechnet, und wenn möglich schon in den Piloten umgesetzt werden. So sollte z.B. der definierte Umsetzungsraum einer Lebenszyklusanalyse unterzogen werden, um die Mobility-Pricing Abgabe entsprechend realitätsnah zu berechnen.
- swisscleantech vertritt die Meinung, dass Raumnutzungskosten in den meisten Mobility-Pricing Modellen nicht ausreichend berücksichtigt werden. Diese begründet sich dadurch, dass ein weiterer Ausbau der Strassen zu einer Vergrösserung der Verkehrsfläche und damit zu einem Verlust an Boden führen würde, insbesondere im Siedlungsraum. Dadurch ergeben sich Opportunitätskosten, welche abgeschätzt werden können. Dieser Aspekt sollte in die Diskussion um die Abgabenfestsetzung einfliessen, um diese nachhaltig zu gestalten.
- Wir befürworten die Idee, dass Mobility-Pricing alle Verkehrsteilnehmer umfassen soll. Voraussetzung, damit dies möglich wird ist jedoch, dass die Raumwirksamkeit einzelner Verkehrsträger in die Kostenrechnung mit einbezogen wird. Geschieht dies nicht, ist zu erwarten, dass der öffentliche Verkehr teurer wird und damit den komparativen Vorteil

verliert. Das Resultat wäre ein «perverser Inzentiv», der dazu führt, dass der motorisierte Individualverkehr mehr genützt würde. Dies wiederum hätte einen negativen Effekt auf die Raumwirkung und würde insgesamt die volkswirtschaftlichen Kosten erhöhen. So sollte beim Auswahlverfahren möglichst von eindeutigen «Road-Pricing»-Pilotprojekten mit ausschliesslichem Fokus auf den MIV Abstand genommen und ein Einbezug aller Verkehrsträger angestrebt werden.

## Bemerkungen zu ausgewählten Artikeln

### Zweck der Pilotprojekte (Art. 2)

Nach obigen, generellen Ausführungen ist es uns ein Anliegen, dass «Nachhaltigkeit» und «CO<sub>2</sub>-Neutralität» als prioritäre Ziele der Pilotprojekte textlich verankert und bei der Auswahl der Pilotprojekte entsprechend berücksichtigt werden sollten.

*Art.2: Die Pilotprojekte dienen dazu, neue Erkenntnisse zu mindestens einem der folgenden Aspekte zu gewinnen: [...] d. wirtschaftliche, ökologische und gesellschaftliche Auswirkungen von Mobility-Pricing-Abgaben.*

*Erläuterungen zu Art. 2: Ziel von Mobility-Pricing ist es insbesondere, mittels Verhaltenssteuerung der Nutzerinnen und Nutzer die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen effizienter zu nutzen [...] Obwohl Mobility-Pricing nicht prioritär als Umweltschutzmassnahme konzipiert ist, sind auch die ökologischen Auswirkungen nicht ausser Acht zu lassen.*

### Perimeter und Dauer der Pilotprojekte (Art. 5)

Die im Bundesgesetz vorgeschriebene lokale Begrenzung (Art. 5) der Pilotversuche sollte sich in der Umsetzung nicht nur *ausnahmsweise* auf mehrere Kantone erstrecken dürfen.

In der Konzeption der Feldversuche muss sichergestellt werden, dass die Hebelwirkung vom Mobility-Pricing in städtischen Gebieten nicht zu einer Verkehrszunahme in der Agglomeration und im ländlichen Raum führt, welche durch die ursprüngliche Gebietseinschränkung gegebenenfalls nicht erfasst wird. Der erläuternde Bericht zum Bundesgesetz schränkt jedoch ein:

*Art. 18, Absatz 2 [...] Pilotprojekte, die sich örtlich ausnahmsweise über das Gebiet von zwei oder mehreren Kantonen erstrecken, sind vom Kanton zu bewilligen, auf dessen Kantonsgebiet sich der Projektperimeter überwiegend befindet.*

In diesem Zusammenhang wäre zu prüfen, ob durch die Wortwahl «*ausnahmsweise*» im erläuternden Bericht nicht eine Bevorzugung von nicht-kantonsübergreifenden Pilotprojekten impliziert wird, was ggf. die Ergebnisse der betroffenen Piloten verfälschen könnte.

In diesem Zusammenhang sollte jedoch die Qualität des Pilotprojekts das entscheidende Kriterium im Auswahlverfahren sein, und wir gehen davon aus, dass ein geeigneter, kantonsübergreifender Pilot ohne Einschränkung evaluiert wird.

Generell bedauern wir, dass die gewählten Formulierungen nationale Mobility Pricing Projekte von vornherein auszuschliessen scheint. Mit den heute gegebenen Möglichkeiten (GPS, Mobilfunk Module) wäre es durchaus möglich, freiwillige, Schweiz weite Mobility- Pricing Projekte voranzutreiben. Wir sind nicht sicher, ob das vorgeschlagene Gesetz solche Projekte unterstützen würde oder nicht. Falls nicht, regen wir an, die Formulierung entsprechend zu ändern, dass nationale Pilotprojekte möglich werden. Möglicherweise reicht es aus, die oben vorgeschlagene Streichung des Wortes «*ausnahmsweise*» vorzunehmen.

#### Prüfung und Genehmigung des Pilotprojekts (Art. 17)

Das Auswahlverfahren der Pilotprojekte sollte, wenn möglich, gewährleisten, dass eine Skalierbarkeit der Ergebnisse aus einer Kombination von vergleichbaren Feldversuchen unterschiedlicher lokaler Ausdehnung abgeleitet werden kann.

*Erläuterungen zu Artikel 17, Abs. 1: Das UVEK ist dabei auch angehalten, neue Pilotprojekte nur dann zu genehmigen, wenn sie gegenüber bereits bewilligten Projekten einen neuen beziehungsweise einen zusätzlichen Erkenntnisgewinn versprechen. Es soll damit verhindert werden, dass sehr ähnliche oder gleiche Pilotprojekte durchgeführt werden, ohne dass damit ein Mehrwert geschaffen wird.*

Die Einschränkung hinsichtlich der Genehmigung durch das UVEK sollte dahingehend interpretiert werden, dass die Evaluation von Skalenfaktoren bei ähnlichen oder gleichen Projekten als Mehrwert gesehen wird.

#### Projektübergreifende Finanzierung von «Werkzeugen» der Mobility-Pricing Infrastruktur

Die Digitalisierung spielt eine wesentliche Rolle bei der Umsetzung von Mobility-Pricing in Feldversuchen. Es sollte im Vorfeld (spätestens nach der Evaluation der Projekte durch das UVEK) geklärt werden, ob es bzgl. Software-Applikationen und Hardware-Entwicklung Synergien zwischen den eingereichten Projekten gibt, welche über einen gemeinsamen Fonds finanziert werden

könnten. Unseres Erachtens nach wird eine projektübergreifende Finanzierungsform in der Vorlage nicht berücksichtigt.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen bedanken wir uns vielmals im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen,



Dr. Christian Zeyer  
Geschäftsführer swisscleantech



Dr. Berko Sierau  
Mobilität & Klima