



Bundesrat
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Zürich, 17.05.2021

Stellungsname im Vernehmlassungsverfahren zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Fussverkehr Schweiz bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bringt sich im Folgenden gerne dazu ein. **Wir begrüßen die Vorlage.** In den letzten Jahrzehnten konnte der Verkehr in der Schweiz nicht reduziert werden, vielmehr er nimmt. Der Anteil der verschiedenen Verkehrsträger bleibt 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 nutzt die Schweiz zurzeit keine Massnahmen, um diese beiden Ziele zu erreichen. Mobility-Pricing – richtig ausgestaltet – kann **ein wichtiges Mittel sein, um die nötige nachhaltige und menschengerechte 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 grundlegenden 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 realen Feldversuchen ist darum ein richtiger Schritt.** Wir begrüßen diesen Vorschlag des Bundesrats. Die Feldversuche sind eine Voraussetzung, um basierend auf den Erkenntnissen, die sie liefern werden, grundsätzlich zu diesen Instrumenten und allenfalls zu einem allfälligen Systemwechsel bei den Verkehrsabgaben Stellung zu nehmen. Erkenntnisse aus Feldversuchen sind zudem zu 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 aus unserer Sicht **ein transparenter, umfassender Versuch und Evaluation aller möglichen Effekte aller Verkehrsträger.** Insofern können von der Verkehrsnachfrage oder dem Ressourcenverbrauch (Energie, Fläche) und des Sicherheitsrisikos (Grösse und Schwere von Autos) abhängige Gebühren mittelfristig nicht nur Instrumente sein, um punktuelle Überlastungen von Strassen und Schienen abzuwenden, sondern auch **um das Verkehrssystem umwelt- und menschenfreundlicher zu gestalten.** Unser zentrales Anliegen 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. Generell halten wir es für dringend so rasch als möglich Anreize und Leitplanken für einen klima- und menschenfreundlicheren Verkehr zu setzen.

Langfristig muss **ein neues kosten-nutzentransparentes Preismodell in Bezug auf die Gesellschaft, Umwelt und die Privatwirtschaft** für den Verkehr das Ziel verfolgen, **den Verkehr nachhaltiger und auf gesellschaftlichen Fortschritt und nicht privaten Gewinn ausgerichtet** 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. **Die jetzt schon häufigsten Verkehrsträger sollen in Bezug auf Platz, Regulative und Finanzen angemessen berücksichtigt werden.** Wir befürworten die Prinzipien der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips. Es soll mehr bezahlen, wer mehr verbraucht, und damit mehr

Ressourcen und Platz beansprucht sowie ausserordentlich hohe externe Kosten für die Gesellschaft verursacht. **Mobility-Pricing würde erstmals die Chance bieten, die externen Kosten des Verkehrs zu internalisieren und der externe Nutzen des Fuss- und Veloverkehrs offenzulegen und in einer nachhaltigen, menschengerechten Verkehrspolitik** anzuerkennen. Wichtig ist, dass der ÖV seine Qualität als umweltfreundlicher Service Public gerade für grössere Reichweiten behält. Er soll nicht auf Grund der Einführung von Mobility-Pricing gesamthaft verteuert werden.

Wir sind 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 und sie auch mit laufenden kantonalen und lokalen Diskussionen um eine Verkehrswende zu verbinden.**

In zwei Punkten 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 uns 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 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. Genau dieser wachsende Verkehr bringt auch neue Emissionen und erhöhten Platzbedarf und damit zusätzliche Herausforderung und Steuerungsbedarf u.a. in Bezug auf Organisation, Priorisierung und Sicherstellung vor allem des städtischen Raums für den Fussverkehr.**

Und, es sollen auch Transportunternehmen Anreize haben, Stosszeiten zu vermeiden und sich alternativ zu organisieren. In diesem Zusammenhang sehen wir 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.

Wir bedanken uns die Berücksichtigung unserer Anliegen. Falls Fragen bestehen sollten, können Sie uns gerne kontaktieren.

Mit freundlichen Grüssen
Fussverkehr Schweiz

Monika Litscher



Geschäftsleiterin