



Grünliberale Partei Schweiz  
Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundesamt für Strassen  
3003 Bern

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

13. Mai 2021

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: [schweiz@grunliberale.ch](mailto:schweiz@grunliberale.ch)

## **Stellungnahme der Grünliberalen zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den erläuternden Bericht zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing und nehmen dazu wie folgt Stellung:

### **Allgemeine Beurteilung der Vorlage**

Die Grünliberalen wollen ein Mobility-Pricing im Sinne einer verursachergerechten Bepreisung von distanz-, zeit- und ggf. leistungs- und streckenabhängigen Mobilitätsdienstleistungen. Ein solches Mobility Pricing ist baldmöglichst einzuführen.

Der Gesetzesentwurf, wie er nun vorliegt, erscheint aber vor allem als Bremsklotz, der:

- während 10 Jahren das Thema Mobility-Pricing an Kantone, Regionen und Gemeinden delegiert,
- von den Kantonen zusätzlich eine kantonale Gesetzgebung verlangt, deren Erlass entsprechende Zeit in Anspruch nehmen wird, und
- zu wenig zielführende und innovative Versuchsanordnungen erlaubt.

**Aus diesen Gründen fordern die Grünliberalen, dass das Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing deutlich verbessert wird.** Sie erwarten insbesondere, dass:

- der Bund eine aktive Rolle übernimmt und auch schweizweite Pilotprojekte ermöglicht werden resp. Pilotprojekte allein auf Basis von Bundesrecht möglich sind,
- der Bund prüft, welche Erkenntnisse aus bestehenden Mobility-Pricing-Systemen (insb. LSVA und SBB-Sparbillette) für andere Anwendungsfälle übernommen werden können und ob er selbst Ergänzungen/Erweiterungen dieser Systeme als Pilotprojekte durchführen kann,
- das Gesetz so angepasst wird, dass Rückerstattungsmechanismen oder Abgabenbefreiungen ermöglicht werden (Bonus-Malus-System)

Parallel zu diesen Arbeiten soll der Bund eine Verfassungsänderung angehen, die mittel- und langfristig ein umfassendes Mobility-Pricing ermöglicht. Zusätzlich zu den bereits vorgesehenen Pilotprojekten sollen konkrete fahrleistungsabhängige Abgabesysteme im gesamten Verkehr getestet werden können, welche die Basis für die Verfassungsänderung bieten sollen.

### **Detaillierte Ausführungen**

Für die Grünliberalen ist ein Mobility-Pricing elementar, damit im Verkehr Kostenwahrheit und Lenkungsziele erreicht werden können. Die fehlende Berücksichtigung der externen Kosten vergünstigt und begünstigt die individuelle Mobilität auf Kosten der Allgemeinheit. Ausserdem muss das Ziel der Lenkungsabgabe sein, Massentransportmittel (Flächeneffizienz) und ökologische Gesichtspunkte in die Kostenberechnung einfließen zu lassen. Dieser Aspekt wird im vorliegenden Gesetzesvorschlag ausgeblendet und muss angegangen werden. Für die Grünliberalen ist es unerklärlich, wieso der Bund während zehn Jahren Pilotprojekte finanzieren will, welche bereits in anderen Ländern erprobt wurden. Es braucht stattdessen eine gesamtheitliche Betrachtungsweise mit einem klaren **Ziel: ein zielgerichtetes, verursachergerechtes Mobility-Pricing mit Lenkungswirkung zur Entlastung der Infrastruktur und Deckung der externen Kosten** (spätere Umweltschäden, Ressourcenverschleiss etc.).

Die Grünliberalen sind sich bewusst, dass Mobility-Pricing in Teilen der Bevölkerung auf Skepsis stossen könnte. Pilotprojekte und Feldversuche können sicher helfen, vorhandene Ängste und Vorbehalte aufzunehmen und Erfahrungen zu sammeln, welche Regelungen sich besonders eignen. Der vorliegende Gesetzesentwurf ist dafür allerdings nicht geeignet. Die Bedingungen für Versuche sind so restriktiv ausgestaltet, dass de facto ausschliesslich eine City-Maut möglich ist. Gerade dieses Instrument ist aber bereits im Ausland vielfach erprobt und im Einsatz. Pilotprojekte in der Schweiz bringen hier keinen Mehrwert. Im Gegenteil: Sie zementieren das öffentliche Vorurteil «Mobility-Pricing = City Maut und Zusatzsteuern für den MIV». Das wird noch verstärkt durch das Fehlen eines Rückerstattungsmechanismus (Verbot von Tarifsenkungen in Art. 11, Vorgaben zur Verwendung der Einnahmen in Art. 22).

Der Entwurf enthält zahlreiche Versuchsrestriktionen. So wird es kaum möglich sein, rasch eine innovative, effiziente, kostengünstige und umweltfreundliche Verkehrsabgabe einzuführen. Es würden zehn Jahre für aufwendige Tests verschwendet, auf welche kostenintensive Studien folgen würden. Am Schluss wäre man immer noch so weit wie heute. Das wäre eine verpasste Chance.

In der Praxis verfügt die Schweiz bereits seit Jahren über verschiedene funktionierende Instrumente des Mobility-Pricings. Das wichtigste und umfassendste Instrument ist die LSVA. Daneben gibt es im öffentlichen Verkehr beispielsweise das erfolgreiche Instrument der Sparbillette, mit welchem den Bahnreisenden gezielt ein Anreiz geboten wird, weniger ausgelastete Verbindungen zu nutzen oder nur zu gewissen Zeiten zu reisen. Beide Instrumente könnten weiter ausgebaut werden – möglicherweise auch im Rahmen einer 10-jährigen Pilotphase. Es wäre allerdings gemäss dem vorliegenden Entwurf nicht möglich, auf diesen beiden Instrumenten aufzubauen, da:

- Lastwagen ab 3.5 t explizit ausgenommen sind und
- der Bund oder bundesweite Betriebe wie die SBB nicht Träger eines Pilotprojekts sein können.

Die Grünliberalen sehen verschiedene Ansätze für Pilotprojekte, die leider durch den vorliegenden Gesetzesentwurf nicht ermöglicht würden. Sie fordern daher, dass das Gesetz so angepasst wird, dass beispielsweise folgende Ansätze für Pilotversuche ermöglicht werden:

#### Distanz- und tageszeitabhängige Bepreisung von MIV-Fahrten schweizweit

Ein solcher Versuch mit Freiwilligen müsste zwingend ein Bonus-Malus-System umfassen, damit eine möglichst breite Testgruppe zustande kommt (Teilnehmende, welche geringe Distanzen zurücklegen, wie auch Personen, welche grosse Distanzen mit unterschiedlich effizienten Fahrzeugen zurücklegen). So könnten die Mineralölsteuer und andere Abgaben den Versuchsteilnehmenden zurückerstattet werden, wenn sie sich im Gegenzug bereit erklären, distanz- und zeitabhängige Mobilitätsabgaben zu zahlen. Ein solches Pilotprojekt ist aber fast nicht durchführbar, wenn es nur auf eine Region beschränkt ist, da die meisten Abgaben auf Bundesebene erhoben werden. Das Gebiet, innerhalb dessen die Mobilität bepreist wird, muss identisch sein mit jenem Gebiet, in dem die Abgaben erlassen werden.

### LSVA differenzierter ausgestalten

Mit einer Erweiterung der bestehenden LSVA könnte untersucht werden, wie sich eine Differenzierung der Abgabe nach Strassentypen (Autobahn oder Ortsdurchfahrt) auf die Routenwahl des Schwerverkehrs auswirkt. Eine solche Steuerungsmöglichkeit könnte eine merkbare Entlastung vom Schwerverkehr durch Dörfer und Ortsdurchfahrten bewirken und wichtige Rückschlüsse auf den Effekt beim gesamten MIV erlauben.

### Effizienz und Nachhaltigkeit

Die vorliegende Entwurf ist praktisch ausschliesslich auf Mobility-Pricing in Städten ausgerichtet. Soll im Rahmen der Pilotversuche ein umfassendes und zukunftsgerichtetes Modell entwickelt und verifiziert werden, müssen Elemente wie Effizienz, Fahrzeuggewicht, externe Kosten und Nachhaltigkeit der Fahrzeuge Teil des Pilotprojekts sein. Ähnlich wie heute beim Schwerverkehr sollen diese Elemente künftig zu einem funktionierenden Mobility-Pricing aller Verkehrsträger und insbesondere beim MIV zu einer entsprechenden Lenkungswirkung führen. Das würde es ermöglichen, positive oder negative Preissignale zu setzen und sich nicht ausschliesslich auf Negativanreize zu stützen, wie dies bei den «City-Mauts» der Fall ist.

### Einnahmen für Ausbau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur sichern

Ein weiteres wichtiges Thema ist der in den letzten Monaten stark angestiegene Verkauf und die Neuzulassungen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Hält dieser Trend an, was politisch und ökologisch wünschenswert wäre, ist mit einem erheblichen Rückgang der Einnahmen aus der Mineralölsteuer zu rechnen. Die sinkenden Einnahmen betreffen sowohl den allgemeinen Staatshaushalt als auch die Einlagen in den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF). Diese Einnahmen werden künftig fehlen.

Die Grünliberalen werden sich dezidiert gegen eine pauschale Verkehrsabgabe bei Elektrofahrzeugen wehren. Bei einer solchen pauschalen Abgabe besteht die grosse Gefahr, dass sie zu einem «Providurium» wird und ein echtes Mobility-Pricing für alle Antriebsarten langfristig verhindert.

### **Zusammenfassung**

Für die Grünliberalen ist Mobility-Pricing ein Kernthema in der Verkehrspolitik. Sie setzen sich für ein umfassendes Mobility-Pricing mit Lenkungswirkung im gesamten Verkehrssystem ein. Es ist zentral, dass die Pilotprojekte, die mit dem vorgeschlagenen Bundesgesetz aufgegleist werden, die Schweiz diesem Ziel näherbringen. Leider ist das mit dem vorliegenden Entwurf nicht möglich. Die Grünliberalen ersuchen deshalb um eine Überarbeitung gemäss den vorstehenden Ausführungen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge.

Bei Fragen dazu stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unsere zuständigen Fraktionsmitglieder, Nationalrätin Barbara Schaffner und Nationalrätin Katja Christ und, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Jürg Grossen  
Parteipräsident



Ahmet Kut  
Geschäftsführer der Bundeshausfraktion