



Frau Simonetta Sommaruga, Bundesrätin
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation

Per Email an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 10. Mai 2021

Vernehmlassungsantwort zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die EVP Schweiz dankt für die Möglichkeit sich zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing zu äussern. Die Mobilität und insbesondere der motorisierte Individualverkehr (MIV) bergen grosse Herausforderungen für die Schweiz, die Kantone, Agglomerationen sowie Städte und Gemeinden. Die EVP steht Pilotprojekten für ein Mobility-Pricing äusserst positiv gegenüber und befürwortet die Einführung eines Bundesgesetzes.

Kritische Würdigung der Vorlage

Seit Jahrzehnten nimmt der Verkehr in der Schweiz jährlich zu. Der Anteil der verschiedenen Verkehrsträger bleibt aber konstant. Um die Klimaziele zu erreichen, Lärmemission zu senken und Staustunden zu vermeiden, muss vor allem der motorisierte Individualverkehr reduziert werden und in die effizientesten Verkehrsträger verlagert werden, sprich zum Fuss- und Veloverkehr sowie 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.

Mobility-Pricing-Systeme können wichtige Verbesserungen zur Glättung der Verkehrsspitzen sowie allgemein der Reduktion von negativen externen Effekten des MIV bewirken. Um die besten Systeme zu identifizieren, die Wirksamkeit zu belegen sowie die Akzeptanz in der Bevölkerung zu testen, bieten sich Pilotprojekte zu Mobility-Pricing an. Die EVP unterstützt daher vorbehaltlos die Einführung einer gesetzlichen Grundlage für solche Pilotprojekte.

Anreize für umweltfreundliche Mobilität schaffen

Voraussetzung für eine spätere, dauerhafte und schweizweite Einführung von Mobility-Pricing ist aus unserer Sicht 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 insgesamt umweltfreundlicher 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 hin zu möglichst umweltfreundlicher Mobilität.

Langfristig muss ein neues Preismodell für die Mobilität 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 jegliche Mobilitätszunahme (z.B. infolge Bevölkerungswachstum) sowie auch der motorisierte Individualverkehr sollen so weit als möglich auf den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden.

Kostenwahrheit und Verursacherprinzip

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. 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. Wir sind überzeugt: um langfristig ein Mobility-Pricing auszuarbeiten, welches dieser Vision näherkommt, ist es zum jetzigen Zeitpunkt unerlässlich, fundierte Erkenntnisse mittels Feldversuchen zu gewinnen. Es ist darum richtig, ein möglichst breites Spektrum an diversen Testanlagen zu ermöglichen.

In einem Punkt jedoch sind wir mit dem Vorschlag nicht einverstanden, respektive sehen Bedarf für Präzisierungen:

Zwar 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.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Marianne Streiff
Präsidentin EVP Schweiz



Roman Rutz
Generalsekretär EVP Schweiz