

Zürich, 11. Mai 2021

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr und Kommunikation
UVEK

Per E-Mail an
vernehmlassungen@astra.admin.ch



Schweizerische
Energie-Stiftung
Fondation Suisse
de l'Énergie

Sihlquai 67
8005 Zürich
Tel. 044 275 21 21

info@energiestiftung.ch
PC-Konto 80-3230-3

Stellungnahme zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Die Schweizerische Energie-Stiftung SES begrüsst die Vorlage. Die Mobilität der Schweizer Bevölkerung, gemessen in km/Tag, nimmt seit Jahren stetig zu. Der Anteil der verschiedenen Verkehrsträger bleibt aber konstant. Die Treibhausgasemissionen des Transportsektors sind kaum gesunken, die Schweiz wird ihr nationales Klimaziel 2020 somit deutlich verfehlen. Um die langfristigen 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.

Wir hätten es gleichwohl begrüsst, in grösseren Schritten direkt auf dieses Ziel hinzuschreiten und ein schweizweites System einzuführen. Erkenntnisse aus Feldversuchen in der Schweiz können dagegen nützlich sein, damit sich die Bevölkerung eine Meinung zu Mobility-Pricing bilden kann und insgesamt die Akzeptanz eines Systemwechsels steigt.

Voraussetzung für die Nützlichkeit der Feldversuche ist es, dass diese ebenfalls beide Ziele (Mobilitätsaufkommen und Modalsplit) abdecken. Unser zentrales Anliegen ist deshalb, im Rahmen der Pilotprojekte Erkenntnisse zu gewinnen über die Verkehrsentwicklung, die Verkehrsvermeidung, die Verlagerungswirkungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und den Anreizen zum Kauf möglichst umweltfreundlicher Personenwagen.

Ein neues Preismodell für den Verkehr muss das Ziel verfolgen, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Es müssen starke Anreize gesetzt werden, den motorisierten Verkehr insgesamt zu reduzieren und auf die umweltschonendsten, effizientesten Verkehrsträger zu verlagern. 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.

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 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 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 Artikels 3.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Florian Brunner
Leiter Fachbereich Klima
Schweizerische Energie-Stiftung SES