



Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 11. Mai 2021 sgv-KI/ap

Vernehmlassungsantwort: Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ein, zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung zu nehmen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Mit der Vorlage soll die rechtliche Grundlage für Kantone, Städte und Gemeinden geschaffen werden, damit örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte zu Mobility-Pricing durchgeführt werden können. Damit sollen Erkenntnisse zu neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr gewonnen werden.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt die Vorlage aus mehreren grundsätzlichen Überlegungen ab.

Eventualiter ist Art. 7 Abs. 2 zu erweitern um den Buchstaben d.

² Von der Mobility-Pricing-Abgabe ausgenommen sind:

d. Alle zu gewerblichen Zwecken verwendeten Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht.

Im Einzelnen begründen wir unsere Haltung wie folgt:

1. Grundlegender Konstruktionsfehler der Vorlage

Bereits im Begleitschreiben offenbart sich der Zweck des Gesetzesentwurfs. Mit der Vorlage sollen «Erkenntnisse zu neuartigen Bepreisungsformen zur gezielten Beeinflussung der Verkehrsnachfrage

und des Mobilitätsverhaltens im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr gewonnen werden». Damit zielt die Vorlage ausschliesslich auf die Nachfrage im Mobilitätsverhalten ab und strebt eine reine Lenkungswirkung durch finanzielle Massnahmen an. Art. 3 Abs. 1 ermöglicht Pilotprojekte «für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr oder für beide Verkehrsträger zusammen». Damit werden Lenkungsmassnahmen ausschliesslich für den motorisierten Individualverkehr erlaubt. Gleichzeitig werden in Art. 4 aus «staatspolitischen Gründen» nur Projektträger der öffentlichen Hand zugelassen. Das Projekt ist bereits im Ansatz falsch konzipiert und wird zur Folge haben, dass die mittlerweile ausschliesslich rot-grün dominierten Städte, wo Mobility-Pricing überhaupt sinnvollerweise in Betracht gezogen werden kann, tatsächlich Road-Pricing ausschliesslich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) einführen werden. Faktisch werden Begriffe wie Mobility-Pricing und Road-Pricing vermischt, was sachlich falsch ist. Im Rahmen der Präsentation seiner Erkenntnisse über einen Versuch in Zug kam der Bundesrat am 13. Dezember 2019 zum Schluss, dass «die Analyse gezeigt hat, dass Mobility-Pricing einen wesentlichen Beitrag zum Glätten von Verkehrsspitzen in stark belasteten Agglomerationen leisten kann». Damit nimmt er ausdrücklich auch auf den ÖV Bezug. Die Vorlage sollte damit im Minimum ÖV und MIV betreffen und nicht die Möglichkeit öffnen, allein den MIV zu besteuern und damit Road-Pricing einzuführen.

Der grundlegende Konstruktionsfehler des vorliegenden Gesetzesentwurfs wird dazu führen, dass in der Praxis kaum Erfahrungen über die Bepreisung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) gemacht werden können, was eine verpasste Chance ist. Überdies wird diese Versuchsanordnung nicht nur keine Erkenntnisse zum öffentlichen Verkehr schaffen, sondern auf einen reinen Verdrängungskampf abzielen. Der MIV soll durch einen Ausbau des ÖV reduziert werden. Eine Lenkungswirkung zu Spitzenzeiten wird nicht erreicht. Im Gegenteil. Der einseitige Ausbau des ÖV wird dazu führen, dass die Forderungen nach einem Gratis ÖV, wie er in einzelnen Städten bereits laut geworden ist, noch verstärkt wird.

Ein weiterer grundlegender Mangel der Vorlage liegt darin, dass Lösungen wie z. B. die tatsächliche Belastung der Strasse durch die Menge der gefahrenen Kilometer und damit die effektive Benützung der Strasse ausser Acht gelassen werden.

2. Kreative Möglichkeiten ignoriert

Durch die einseitige Ausrichtung des Projekts in Art. 3 des Gesetzesentwurfs werden aber auch Chancen vergeben, das Ziel einer punktuellen Entlastung der Verkehrsinfrastrukturen auf kreativen Wegen zu erreichen. Beispiele sind etwa der Dialog mit den Sozialpartnern im Bereich der Arbeitszeitgestaltung (vor allem im Dienstleistungsbereich), in Bezug auf eine längst notwendige Flexibilisierung der Arbeitszeit, im Bereich des Home-Office, aber auch im Dialog mit den Behörden z. B. im Bereich der Unterrichtszeitgestaltung an Schulen und Hochschulen aller Stufen. Dass die Vernehmlassung, die nach 11 Monaten Erfahrungen in der Corona-Krise am 3. Februar 2021 verabschiedet worden ist, mit keinem Wort auf diesen Bezug nimmt und zumindest den Versuch unternimmt, entsprechende Erkenntnisse auszuwerten, ist ein Armutszeugnis. Die Pandemie hat deutlich gezeigt, dass durch die Flexibilisierung von Büro- und Schulzeiten und durch die Ausweitung der Telearbeit die Spitzenbelastung im öffentlichen und privaten Verkehr deutlich reduziert wird.

3. Unsoziale Ausrichtung

Die Vernehmlassung ist mit dem Ziel eröffnet worden, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens zu erproben. Systeme, die Verkehrsspitzen durch höhere Stundenpreise brechen, sind unsozial und treffen vor allem diejenigen, die z. B., bei den Arbeitszeiten keinen oder nur geringen Spielraum haben. Erkenntnisse aus internationalen Projekten (Stockholm, London etc.) machen das deutlich. Zudem sind die Lenkungseffekte nach einiger Zeit wieder verpufft.

4. KMU zahlen die Zeche

Das Gewerbe im Allgemeinen und Handwerksbetriebe im Besonderen haben keine wirtschaftlich tragbare Alternative zum Individualverkehr, um mit den Geräten, Werkzeugen und Produkten zu ihren Kundinnen und Kunden zu gelangen. Mobility- oder eben tatsächlich Road-Pricing-Projekte dürften daher erhebliche Nachteile für die genannten Betriebe zur Folge haben, zumal der Zugang zu gewissen Perimetern neu mit signifikanten Kosten verbunden wäre. Gewerbetreibende werden damit finanziell zusätzlich belastet und sich gezwungen sehen, die Kosten abzuwälzen, wenn sie das überhaupt können. In einigen Branchen sind die Margen heute knapp bemessen und lassen gar keine finanziellen Spielräume mehr zu.

Mobility-Pricing ist eine administrativ aufwändige und umfassende Verkehrslenkung, die sich für das Gewerbe als unbeeinflussbarer Kostentreiber entpuppt. Die Forderung nach «gleichmässiger» Auslastung der Verkehrsträger Strasse und Schiene ist nicht geeignet, die täglichen Herausforderungen des Gewerbes in der Verteilung der Güter zu erleichtern. 85 Prozent der Güterverteilung und insbesondere die Güterfeinverteilung finden auf der Strasse statt. Daran wird sich auch künftig nichts ändern. Für die KMU führt Mobility-Pricing zwangsläufig zu einem Kostenschub. Dazu kommt die bereits von National- und Ständerat beschlossene Benzinpreiserhöhung als Folge des CO₂-Gesetzes. Der Bundesrat hat zwar in früheren Berichten versprochen, keine zusätzlichen Abgaben erheben zu wollen. Die Folgen der Umverteilungsaktion durch Mobility-Pricing wird Gewerbetreibende aber deshalb in höheren Kosten zu spüren bekommen, weil sie in der Regel weder Zeit noch Ort der Fahrten selbst wählen können. Die Kundschaft bestimmt, wann der Gewerbetreibende zu welchem Zeitpunkt und wo eine Strasse benutzen muss. Im Minimum müssten in allen Mobility-Pricing-Projekten alle gewerblichen Fahrten ausgenommen werden.

Der sgv fordert die Senkung der Regulierungskosten. Sie entsprechen um die 10 % des BIP, was über 60 Milliarden Franken pro Jahr sind. Dieses Verhältnis wird vom Bundesrat bestätigt. Mobility-Pricing wird zu einem zusätzlichen Schub von Regulierungskosten führen.

5. Regionaler Flickenteppich

Mit regionalen Mobility-Pricing, wie es im Gesetzesentwurf vorgeschlagen wird, droht ein Flickenteppich unterschiedlicher und unübersichtlicher Abgaben. Dies wird während den Versuchsphasen für zusätzliche Unsicherheit sorgen.

6. Herausforderungen für die Zukunft

Aus Sicht des sgv besteht mit Blick auf die Zukunft der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur tatsächlich Handlungsbedarf. Mit dem Rückgang des Treibstoffverbrauchs und Substitutionseffekten durch

elektrisch betriebene Fahrzeuge sinken in den nächsten Jahren die finanziellen Zuflüsse in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr NAF. Unter Berücksichtigung des sinkenden Benzin- und Dieserverbrauchs (Rückgang des Treibstoffabsatzes von 18 bis 30 % (Referenzjahr 2018) bis 2030 infolge Substitutions- und Effizienzeffekte) werden dem NAF jährlich mehrere Hundert Millionen fehlen. In der Konsequenz dieser Entwicklung wird die Substanz des NAF abnehmen. Umsetzungsreife Strassenprojekte könnten auf die lange Bank geschoben werden. Die Umsetzung neue Projekte ist gefährdet.

Damit stellt sich die Frage, wie die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig sichergestellt werden kann. Darin liegt die langfristige Hauptherausforderung. Damit die künftige Finanzierung der Mobilität nicht nur zu einer Frage des MIV wird, ist ein Finanzierungssystem zu erarbeiten, in welches alle Verkehrsträger miteingeschlossen werden, inklusive der Veloverkehr. Eine solche Reform muss einnahmeneutral ausgestaltet werden und für alle den Zugang zur Mobilität gewährleisten. Zudem muss in der Umsetzung und im Betrieb ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis herrschen.

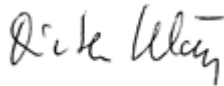
Wir danken für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Dieter Kläy
Ressortleiter