



**Touring Club Schweiz**  
Chemin de Blandonnet 4  
Postfach 820  
1214 Vernier GE  
www.tcs.ch

**Peter Goetschi**  
Zentralpräsident  
Tel.: +41 58 827 34 07  
peter.goetschi@tcs.ch

[Touring.Club.Schweiz.Postfach.820.1214.Vernier.GE](mailto:Touring.Club.Schweiz.Postfach.820.1214.Vernier.GE)

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Elektronischer Versand: [vernehmlassungen@astra.admin.ch](mailto:vernehmlassungen@astra.admin.ch)

Vernier/Genf, 17. Mai 2021

## **Vernehmlassungsverfahren - Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), mit seinen rund 1.5 Millionen Mitgliedern die grösste im Bereich der Mobilität tätige Konsumentenorganisation, dankt für die Gelegenheit, Ihnen seine Überlegungen zum Entwurf eines Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility Pricing zu unterbreiten.

\*\*\*

### **1. Einleitung**

Mobility Pricing ist seit einigen Jahren ein viel verwendeter Begriff: wenn die Rede davon ist, Probleme im Zusammenhang mit der Mobilität zu lösen (seien es Engpässe, Stau, überfüllte Züge, generelle Verteuerung des Autoverkehrs oder Infrastrukturfinanzierungen), so wird immer wieder der Begriff Mobility Pricing strapaziert. Die einen wollen damit Lenken (oder gar Verhindern), die anderen Finanzieren, wieder andere wollen beides zusammen. Schliesslich gibt es auch noch die Gruppen, die unter dem Deckmantel eines Mobility Pricings nichts anderes als ein ausschliessliches Road Pricing (Weggebühren mit dem Ziel der Einschränkung des Autoverkehrs) einführen wollen.

Effektiv durchgeführt wurden Ausgestaltungen von Mobility Pricing bis anhin erst im Ausland (u.a. London, Mailand, Stockholm). Dabei kommen hauptsächlich Preissysteme zum Einsatz, die eine Beeinflussung der Verkehrsnachfrage sowie des Mobilitätsverhaltens und damit eine Bewirtschaftung der vorhandenen Verkehrskapazitäten verfolgen. Verschiedentlich wurde ein einmal eingeführtes System später auch angepasst. So galt in London zuerst das Ziel der Stauvermeidung (2003), später dem Kampf der Umweltverschmutzung (2008) und neuerdings der Einnahmengenerierung (2019).

Da aufgrund des Verkehrswachstums die Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturen nicht immer und überall ausreichen, um die Nachfrage zu befriedigen und Massnahmen wie das Verkehrsmanagement oder der Ausbau an ihre Grenzen stossen, hat auch der Bundesrat das Thema aufgenommen. Nach einem im Jahre 2016 präsentierten Konzeptbericht und einer nachfolgenden theoretischen Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug will er heute einen Schritt weitergehen und mit Pilotversuchen die Möglichkeiten von Mobility Pricing austesten. Da in der Schweiz die Benützung öffentlicher Strassen heute gebührenfrei (Bundesverfassung Art. 82) ist, braucht es für die Durchführung solcher Pilotprojekte eine gesetzliche Grundlage. Diese will der Bundesrat mit der in Vernehmlassung geschickten Vorlage schaffen.

Für eine definitive Einführung von Mobility Pricing müsste alsdann die Bundesverfassung angepasst werden.

## 2. Inhalt des Gesetzesentwurfes

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf soll die notwendige Rechtsgrundlage geschaffen werden, um die Kantone und Gemeinden zu ermächtigen, abweichend vom verfassungsmässigen Grundsatz der freien Benützung der öffentlichen Strassen für einen relativ langen Zeitraum Gebührensysteine einzuführen. Das zur Vernehmlassung eingereichte Gesetz sieht vor, dass Pilotprojekte direkt oder indirekt die Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten im motorisierten Individualverkehr und/oder im öffentlichen Verkehr beeinflussen sollen.

Im Besonderen sieht die Gesetzesvorlage die folgenden zentralen Bestimmungen vor:

- *Das Gesetz sieht die „Steuerung des Mobilitätsverhaltens“ mittels einer Abgabe vor (Art. 1).*  
Der Wirkungsbereich geht somit weit über das gezielte Brechen von Verkehrsspitzen hinaus und lässt Pilotprojekte jeglicher Art zu.
- *Pilotprojekte können für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr oder für beide Verkehrsträger zusammen geführt werden (Art. 3).*  
Der Gesetzesentwurf entfernt sich damit klar vom Mobility Pricing, das definitionsgemäss verkehrsträgerübergreifend sein muss, und würde so z.B. auch Tür und Tor für ein reines Road Pricing öffnen.
- *Pilotprojekte müssen sich auf kantonales Recht stützen (Art. 3).*  
Damit reicht das Bundesgesetz nicht aus, Debatten in den Kantonen werden folgen und eine Weiterdelegation der Zuständigkeiten an Gemeinden ist nicht ausgeschlossen.
- *Die Trägerschaft eines Pilotprojektes kann auch nur eine einzelne Gemeinde sein (Art. 4).*  
Die Trägerschaft darf eine einzelne Gemeinde umfassen, obschon sich das Verkehrseinzugsgebiet nie auf eine Gemeinde beschränkt. Gegebenenfalls könnte in einem Pilotprojekt die Agglomeration und damit die Pendler aussen vor gelassen werden. Ohne Deckungsgleichheit von Trägerschaft und Verkehrseinzugsgebiet umfasst ein Pilotprojekt nicht alle Aspekte, werden die Mobilitätsströme nicht in ihrer Gesamtheit erfasst und es können keine aussagekräftigen Schlüsse gezogen. Zudem droht der Schweiz mit Pilotprojekten von verschiedenen Gemeinden ein Flickenteppich.
- *Ein Perimeter eines Pilotprojektes ist örtlich zu begrenzen (Art. 5).*  
Es fehlt eine zeitliche Begrenzung (z.B. auf Stunden der Überlastung) wie auch eine Begrenzung hinsichtlich der Abgabehöhe (frei wählbar).
- *Die Autobahnvignette (Art. 6) wie auch übrige Steuern und Abgaben sind weiterhin zu entrichten.*  
Damit würden die zu ermöglichenden Pilotprojekte den Verkehr generell verteuern.
- *Abgabeobjekt sind auch Motorräder (Art. 7).*  
Motorräder sind ohne viel Raumbedarf unterwegs und deren Einbezug taugt nicht zum Spitzenbrechen.
- *Die Anonymität muss bei Pilotprojekten im öffentlichen Verkehr gewährleistet sein (Art. 12).*  
Beim motorisierten Individualverkehr fehlt eine entsprechende Bestimmung.
- *Einnahmenüberschüsse aus Pilotprojekten dürfen für „die Belange des Verkehrs im Verkehrseinzugsgebiet“ eingesetzt werden (Art. 22).*  
Somit besteht der Anreiz, den Durchgangsverkehr als solchen zu besteuern oder die Abgabe einnahmeoptimiert zu gestalten, um zusätzliche Mittel zu generieren, umso mehr als diese mit grossem Ermessensspielraum eingesetzt werden können.

### **3. Positionierung des TCS**

Der TCS stellt einleitend mit Erstaunen fest, dass auf die bisher vom Bund in seinen Berichten immer wieder bekräftigten Rahmenprinzipien für die Einführung eines Mobility Pricing (Pay as you use, Kompensation, Umverteilungseffekt, Intermodalität, Modularer Aufbau, Datenschutz, Transparenz) in der vorgeschlagenen Gesetzesvorlage nur wenig Rücksicht genommen wird.

Damit stellt sich die grundsätzliche Frage nach der Aussagekraft der aus den anstehenden Pilotversuchen zu ziehenden Lehren im Hinblick auf ein zukünftiges nationales Mobility-Pricing-System (Kilometerabgabe), umso mehr, als diese Versuche keine Rückschlüsse auf den zentralen Aspekt der Nachhaltigkeit des Verkehrsfinanzierungssystems zulassen werden.

Alsdann ist die Gesetzesvorlage für den TCS aus den folgenden Gründen nicht zielführend:

#### 3.1. Die Mobilität ist eine Errungenschaft und darf nicht gefährdet werden.

Die Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen des Menschen und ist für den Wohlstand zentral. Sie ist die Pulsader des Landes, ermöglicht Austausch, verbindet Menschen und hält die Gemeinschaft zusammen. Sie garantiert die Versorgung und Entsorgung. Wir profitieren von der Mobilität und schätzen sie. Die Mobilität gehört entsprechend gefördert und nicht eingedämmt.

Die Benützung öffentlicher Strassen in der Schweiz ist heute gebührenfrei (Bundesverfassung Art. 82), was die 1) homogene und 2) freie Fahrt im ganzen Land gewährleistet. Das ist eine politische Errungenschaft, die bewahrt werden muss.

#### 3.2. Ein Mobility Pricing zu Lenkungszwecken ist unfair und unsozial.

Das Lenken des Verkehrs wie das Brechen von Verkehrsspitzen über höhere Stundensätze zu Stosszeiten wäre unfair und unsozial. Die Mobilität würde von der Kaufkraft der Menschen abhängig gemacht. Die Massnahme würde vor allem Menschen mit festen Arbeitszeiten treffen und sie auf dem Weg zur Arbeit belasten. Das Erreichen des Arbeitsplatzes müsste mittels einer Abgabe – einer eigentlichen Pendler-Steuer - bezahlt werden!

#### 3.3. Es gibt Alternativen zum Umgang mit Verkehrsspitzen

Erfahrungen während der Coronavirus-Pandemie haben gezeigt, dass andere Massnahmen Wirkung zeigen. Bereits durch eine Flexibilisierung der Büro- und Schulzeiten und durch den Ausbau der Telearbeit können die Spitzen der Verkehrsnutzung erheblich reduziert werden. Trotz langjährigen Debatten hat die öffentliche Hand hierzu nie wirklich konkrete Initiativen gestartet und auch die Vernehmlassungsunterlagen schweigen sich hierzu aus. Dabei ist hier mit Priorität anzusetzen: mittels Anreizen und nicht-pekuniären Massnahmen zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur. Dafür ist keine Bundeslösung notwendig, besteht doch die Problematik der Verkehrsspitzen nicht flächendeckend, sondern fast ausschliesslich in den grossen Städten und Agglomerationen sowie auf den Hauptverkehrsachsen. Regionale Lösungen können und müssen nur für diese Orte gefunden werden.

#### 3.4. Die Durchführung von Pilot-Projekten ist weder notwendig noch zielführend

Es gibt bereits Projekte im Ausland, aus denen Lehren gezogen werden können. Diese sind nicht erfolgsversprechend und müssen nicht noch wiederholt werden.

Des Weiteren würde die Durchführung von Pilotprojekten aus der Schweiz einen Flickenteppich machen und Reisende in der Schweiz quasi ins Mittelalter mit Strassen- und Brückenzöllen zurückversetzen.

### 3.5. Die Gesetzesvorlage enthält Ungereimtheiten und lässt viele Fragen offen

- Die im erläuternden Bericht zitierten Verkehrsprognosen stimmen nicht mit denjenigen aus anderen Berichten überein.
- In Bezug auf die Zuständigkeiten, Beschreibung des Perimeters, Abgabenhöhe und -objekt, Anonymität, Kosten und Erlösverwendung bestehen Ungereimtheiten, die Tür und Tor öffnen für Zielkonflikte.
- Unter dem Deckmantel des Ziels des Spitzenbrechens wird jegliche denkbare Verkehrssteuerung zugelassen.
- Aufgrund der fehlenden Kompensation führt die neue Abgabe zu einer Mehrbelastung der Mobilität.
- Obwohl im Gesetzesentwurf von Pilotversuchen zu Mobility Pricing – d.h. von einer verkehrsträgerübergreifenden Besteuerung der Mobilität – die Rede ist, sollen Pilotprojekte auch für nur einzelne Verkehrsträger möglich sein. Damit sind wir aber nicht mehr im Mobility Pricing.
- Verschiedene Aspekte werden nicht umfassend behandelt, so z.B. die Konsequenzen der Befreiung der Fahrzeuge über 3.5 Tonnen, die steuerrechtliche Behandlung der zusätzlichen Kosten („Pendlersteuer“), die Auswirkungen auf den Standortwettbewerb und allgemein die soziale Gerechtigkeit.

**Aus diesen Gründen lehnt der TCS den Gesetzesentwurf entschieden ab.**

### ***4. Diskussionsbereitschaft in Bezug auf ein Mobility Pricing für die langfristige Sicherung der Infrastrukturfinanzierung***

Langfristig besteht Handlungsbedarf bei der Finanzierung des Strassenverkehrs. Der stetige Rückgang des Treibstoffverbrauchs und die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte werden mittelfristig zu einem Finanzierungsproblem für den Betrieb, die Instandhaltung und den Ausbau des Strassennetzes führen. Hier ist eine Nachfolgelösung vorzubereiten und in Form eines Mobility Pricing denkbar. Letzteres ist aber ohne Rückgriff auf eine Verkehrslenkung über den Preis aufzugleisen. Einzig die Machbarkeit und die Akzeptanz eines teilweisen oder vollständigen Ersatzes bestehender Gebühren durch nutzungsabhängige Gebühren sind von Interesse.

\*\*\*

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen,

Touring Club Suisse

  
Peter Götschi  
Zentralpräsident