

Bundesamt für Strassen ASTRA
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Versand per E-Mail an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 14. Juni 2021

**Vernehmlassung Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing:
Stellungnahme BPUK und KöV**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie die Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) wurden mit Schreiben vom 3. Februar 2021 eingeladen, an der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing teilzunehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit und kommen der Aufforderung gerne nach. Die beiden Konferenzen haben sich entschieden, eine gemeinsame Stellungnahme einzureichen.

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Die 2019 veröffentlichte Wirkungsanalyse hat am Beispiel der Region Zug gezeigt, dass Mobility-Pricing über das Potenzial verfügt, den Verkehr besser zu steuern und kostspielige Verkehrsspitzen zu brechen. Zudem kann es dazu beitragen, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig sicherzustellen. Die BPUK und KöV unterstützten deshalb die Absicht des Bundes, die theoretischen Grundlagen in einem nächsten Schritt in der Praxis zu überprüfen. Die hierfür vorgesehenen Pilotprojekte können wichtige Erkenntnisse zur Wirkung, der konkreten Umsetzung und der Akzeptanz von Mobility-Pricing liefern. Beide Konferenzen haben deshalb bereits im Jahr 2015 anlässlich der Anhörung zum Entwurf des Konzeptberichts Mobility-Pricing gefordert, dass der Bund die rechtliche Grundlage für die Durchführung von Pilotprojekten schafft und sich finanziell an den Versuchen beteiligt. Daher begrüssen wir das nun vorliegende Bundesgesetz und unterstützen die grundsätzliche Stossrichtung des Erlasses.

2. Regelung und Bewilligung der Pilotprojekte

Das neue Gesetz sieht vor, nur die Rahmenbedingungen festzulegen. Die konkreten Regeln für Pilotprojekte sollen durch die Kantone bestimmt werden. Dies betrifft insbesondere die Verpflichtung der Verkehrsteilnehmenden an einem Pilotprojekt mit Abgabepflicht teilzunehmen (Art. 3 Abs. 3) sowie die Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe (Art. 8 Abs. 1 und Art. 10 Abs. 1). Auch das Bewilligungsverfahren soll

sich auf kantonales Recht abstützen (Art. 18 Ab. 3). Wie die interne Konsultation der BPUK und KÖV gezeigt hat, sind sich die Kantone uneinig, ob diese Kompetenzaufteilung zielführend ist. Rund die Hälfte der Kantone stellt sich hinter den Vorschlag des Gesetzesentwurfs. In ihren Augen ist eine Regelung nach kantonalem Recht wichtig für die Legitimation und den Rückhalt der Pilotprojekte in der Bevölkerung. Die übrigen Kantone sind hingegen der Ansicht, dass sich die Regelung und Bewilligung nach Bundesrecht richten sollten, um eine möglichst einheitliche Behandlung der Pilotprojekte sicherzustellen. Ausserdem würden unterschiedliche kantonale Vorschriften und Verfahren dem Ziel widersprechen, auf Basis der Erfahrungen aus den Pilotprojekten dereinst eine nationale gesetzliche Grundlage für Mobility-Pricing zu entwickeln.

3. Bundesbeteiligung

Die Ergebnisse der Pilotprojekte liegen nicht nur im Interesse der betroffenen Gemeinden und Kantone, sondern liefern auch dem Bund wertvolle Erkenntnisse zur Wirkung, Umsetzung und Akzeptanz von Mobility-Pricing. Ausserdem dienen sie als wesentliche Grundlage für eine künftige schweizweite Einführung des Instruments. Darüber hinaus ist die erstmalige Entwicklung von technischen Lösungen für die Erhebung und Abrechnung von Mobility-Pricing-Gebühren mit erheblichen Kosten verbunden. Die Kantone sind deshalb der Ansicht, dass der Bund sich finanziell stärker an den Pilotprojekten beteiligen sollte. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil aus heutiger Sicht nicht mit Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass die Gebühreneinnahmen aus dem auf vier Jahre beschränkten Pilotbetrieb zur Deckung sämtlicher Kosten ausreichen.

Der Beitragssatz des Bundes soll auf 80% erhöht werden. Ausserdem soll auf die Beschränkung von maximal 2 Millionen Franken pro Projekt verzichtet werden. Der Bund sollte sich den nötigen Spielraum offenhalten, um Projekte bei Bedarf auch mit höheren Beiträgen zu unterstützen.

4. Verlängerungsmöglichkeit

Die Vorbereitung der Pilotprojekte wird viel Zeit in Anspruch nehmen. Die genaue Dauer ist aufgrund des Pilotcharakters aktuell nicht verlässlich abzuschätzen. Verzögerungen sind aufgrund von Einsprache- und Beschwerdemöglichkeiten wahrscheinlich. Es besteht die Gefahr, dass die maximale Frist des Bundesgesetzes von 10 Jahren nicht ausreicht, um genügend Pilotprojekte durchzuführen.

Im vorliegenden Erlass sollte eine Regelung für eine allfällige Verlängerung des befristeten Bundesgesetzes aufgenommen werden.

5. Machbarkeitsstudie

Artikel 15 des Bundesgesetzes legt fest, dass die Machbarkeit eines Pilotprojekts vor Einreichung des Gesuchs um Genehmigung anhand einer Studie zu prüfen ist. Der entsprechende Abschnitt bezieht sich jedoch nur auf Versuche mit einer Abgabepflicht. Unserer Ansicht nach sollte die Regelung auch für Projekte mit freiwilliger Teilnahme gelten.

Kapitel 3 «Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme» ist anlog Artikel 15 mit dem Nachweis einer Machbarkeitsstudie zu ergänzen.

Wir danken Ihnen für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Bau-, Planungs- und
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Stephan Attiger

**Konferenz der kantonalen Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin BPUK und KÖV



Mirjam Bütler

Kopie an:

- Mitglieder der BPUK und KÖV
- M. Ramsauer, Generalsekretär UVEK
- S. Schürer, persönlicher Mitarbeiter von Bundesrätin S. Sommaruga
- J. Röthlisberger, Direktor ASTRA
- M. Lezzi, Direktorin ARE
- P. Füglistaler, Direktor BAV