

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Pulverstrasse 13  
CH - 3063 Ittigen  
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Zürich, 3. Mai 2021

+41 58 360 77 77, info@infra-suisse.ch

## **Stellungnahme zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

Infra Suisse ist die Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer und vertritt die Interessen von rund 200 Mitgliedfirmen. Für die Möglichkeit, zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing Stellung zu nehmen, bedanken wir uns bei Ihnen herzlich.

**Infra Suisse lehnt das Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing ab. Wir setzen grosse Hoffnungen in Mobility Pricing für die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen. Die geplanten Pilotprojekte untersuchen jedoch Mobility Pricing ausschliesslich hinsichtlich der Verkehrslenkung. Damit setzt der Bundesrat unserer Ansicht nach nicht nur die falschen Prioritäten, er verletzt auch die Grundsätze bezüglich Mobility Pricing, die er sich in der Vergangenheit gegeben hat.**

Ein funktionierendes und leistungsfähiges Mobilitätsangebot ist ein wesentlicher Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung und ein zentrales Element individueller Freiheit. Das Bevölkerungswachstum, die real gestiegenen Haushaltseinkommen und die zunehmende räumliche Zweiteilung von Wohnen und Arbeiten haben mit dazu beigetragen, dass viele Strassen- und Schienenabschnitte in der Schweiz ihre Kapazitätsgrenzen erreicht haben.<sup>1</sup> Die Entwicklung dürfte in gleichem Masse weitergehen: Bis im Jahr 2040 wird erwartet, dass der Personenverkehr um einen weiteren Viertel und der Güterverkehr gar um über einen Drittel steigen wird.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ASTRA: Konzeptbericht Mobility Pricing, 29. Juni 2016, S. 7.

<sup>2</sup> ARE: Verkehrsperspektiven 2040.

Eine Mehrheit der Schweizer Bevölkerung ist überzeugt, dass es neben einem effizienteren Verkehrsmanagement nicht ohne einen bedürfnisorientierten Ausbau der Infrastrukturen geht.<sup>3</sup>

Die Kosten der Mobilität stärker als bisher nach dem Grundsatz des Verursacherprinzips zu verrechnen, wäre ein wirtschaftspolitischer wichtiger und verkehrspolitisch richtiger Schritt.<sup>4</sup> Eine stark leistungsbezogene Komponente kennt man heute bei der Besteuerung von Mineralöl. Sie ist nicht nur die wichtigste Einnahmequelle für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen, sie gilt auch als sehr effizient und effektiv. Doch ist hinlänglich bekannt, dass diese Einnahmen wegen der Effizienzsteigerung und Elektrifizierung der Antriebe im Strassenverkehr trotz Verkehrszunahme sinken wird.<sup>5</sup> Mobility Pricing ist aus Sicht von Infra Suisse ein vielversprechendes Modell, mit dem die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen auch in Zukunft sichergestellt werden kann.

Der gebührenfreie Zugang zu öffentlichen Strassen wird durch die Bundesverfassung garantiert. Was die von der Bundesversammlung genehmigten Ausnahmen betreffen, so waren diese immer «spezifischer» und «besonderer» Natur. Allgemeine Ausnahmen wie die Autobahnvignette wurden stets in der Verfassung festgehalten. Infra Suisse erachtet den Bruch vom Prinzip der gebührenfreien öffentlichen Strassen ohne Volksabstimmung zumindest als problematisch.

Der Bundesrat hat 2016 in einem Konzeptbericht seine Grundprinzipien zu Mobility Pricing festgelegt. Infra Suisse teilt die bundesrätlichen Grundprinzipien von 2016: leistungsbezogene Preise im Verkehr (pay as you use), Verkehrsträgerunabhängigkeit (Intermodalität), fiskalische Neutralität, sozialpolitische Ausgestaltung, Datenschutz, Transparenz und modularer Aufbau bei der Umsetzung.<sup>6</sup> In den Augen von Infra Suisse hatte der Bundesrat damals zentrale Eckwerte für die künftige Mobilität in der Schweiz abgesteckt. Im vorliegenden Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility Pricing ist davon leider nichts mehr zu erkennen. Der Grundsatz des «modularen Aufbaus»<sup>7</sup> wird mit der vorliegenden Gesetzesvorlage über Bord geworfen und die künftige Finanzierungsproblematik der Verkehrsinfrastruktur, in der bisherigen Politik des Bundesrates als zentral definiert, wird vollständig ausgeblendet. Wir erachten es als befremdend, dass diese Abweichung von früheren Entwicklungen weder erklärt noch begründet wird und auf keiner objektiven Studie oder Analyse beruht.

Der Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility Pricing sieht in Art. 3 Abs. 1 vor, dass Pilotprojekte für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr oder für beide Verkehrsträger zusammen durchgeführt werden. Die Möglichkeit, in den Pilotprojekten jeweils nur einzelne Verkehrsträger zu lenken, erachtet Infra Suisse als problematisch. Infra Suisse spricht sich deutlich dagegen aus, einzelne Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen.

Infra Suisse lehnt aus den oben genannten Gründen das Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing ab. Wir verzichten aus diesem Grund, zu einzelnen Artikeln Stellung zu nehmen. Wir möchten betonen,

---

<sup>3</sup> Volksabstimmungen über FABI und NAF, Bahn-Ausbaustritt 2035, Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen.

<sup>4</sup> Prof. Dr. Reiner Eichenberger und Michael Funk: Neue Finanzierung Verkehrsinfrastruktur, Infra-Tagung 2009.

<sup>5</sup> z. B. Staatsrechnung 2020: Verwaltungseinheiten EFD WBF UVEK 2B, S. 339.

<sup>6</sup> ASTRA: Konzeptbericht Mobility Pricing, 29. Juni 2016, S. 12.

<sup>7</sup> ASTRA: Konzeptbericht Mobility Pricing, 29. Juni 2016, S. 13, Grundprinzip V.

dass wir grosse Hoffnungen in Mobility Pricing für die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen setzen und erwarten vom Bundesrat, dass er seine Anstrengungen diesbezüglich auf der Grundlage des Konzeptberichts von 2016 weiterverfolgt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Argumente und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Christian Wasserfallen  
Präsident / Nationalrat



Matthias Forster  
Geschäftsführer