



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2020 • Vierzehnte Sitzung • 16.12.20 • 15h00 • 19.488
Conseil national • Session d'hiver 2020 • Quatorzième séance • 16.12.20 • 15h00 • 19.488



19.488

Parlamentarische Initiative

Grossen Jürg.

Einführung von Mobility-Pricing.

Verantwortungsvolles

Mobilitätsverhalten soll sich lohnen

Initiative parlementaire

Grossen Jürg.

Tarification de la mobilité.

Récompenser les comportements responsables

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.12.20

Antrag der Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Antrag der Minderheit

(Schaffner, Christ, Pasquier, Pult, Rytz Regula, Schlatter, Storni, Töngi)

Der Initiative Folge geben

Proposition de la majorité

Ne pas donner suite à l'initiative

Proposition de la minorité

(Schaffner, Christ, Pasquier, Pult, Rytz Regula, Schlatter, Storni, Töngi)

Donner suite à l'initiative

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten.

Grossen Jürg (GL, BE): Wir sprechen nun seit vielen Jahren von Mobility-Pricing, aber es ist wenig bis nichts passiert; lange lief sehr wenig. Ich möchte mit dieser parlamentarischen Initiative den Weg bereiten, um vom darüber Sprechen hin zu einer konkreten Umsetzung und Einführung eines verkehrsträgerübergreifenden Mobility-Pricings zu kommen. Gerade die Erfahrungen der letzten Monate haben uns ja gezeigt, dass viele Tätigkeiten zumindest teilweise digital erledigt werden können. Homeoffice und Videokonferenzen ermöglichen eine Reduktion der Verkehrsspitzen, was Kosten spart und gleichzeitig die Umwelt schont. Dank Telearbeit können wir zum Beispiel, das zeigen die gemachten Erfahrungen, unsere Pendlerreisen problemlos in schwächer belastete Tageszeiten verschieben.

Das ist ein Vorteil für alle, einerseits für diejenigen mit fixen Arbeitszeiten und Arbeitsorten, wie zum Beispiel Produktionsmitarbeitende oder Installateure. Sie haben mit Mobility-Pricing einen Vorteil, weil sie zu ihrer Reisezeit gar nicht mehr oder deutlich weniger im Stau stehen müssen. Andererseits können die vielen anderen ihre Flexibilität zu ihrem persönlichen Wohl und zu dem aller anderen nutzen und ausserhalb der Stosszeiten reisen. Mit einem Mobility-Pricing können wir endlich die verursachergerechten Anreize dazu setzen.

Die Wirkungsanalyse, welche am Beispiel der Region Zug erstellt wurde, zeigt klar:

1. Mobility-Pricing kann einen wesentlichen Beitrag zur Glättung von Verkehrsspitzen in stark belasteten oder überlasteten Agglomerationen leisten.



19.01.2021

1/4



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2020 • Vierzehnte Sitzung • 16.12.20 • 15h00 • 19.488
Conseil national • Session d'hiver 2020 • Quatorzième séance • 16.12.20 • 15h00 • 19.488



2. Mobility-Pricing reduziert die Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr in den Spitzensstunden, glättet also die Verkehrsspitzen.
3. Mobility-Pricing ermöglicht diese Verbesserungen, ohne dass die Bevölkerung insgesamt finanziell stärker belastet wird.
4. Mit Mobility-Pricing wird eine neue, leistungsabhängige Benutzungsgebühr für Verkehrsinfrastrukturen eingeführt. Gleichzeitig werden aber auch bestehende Steuern und Abgaben, wie zum Beispiel der Mineralölsteuerzuschlag oder der zweckgebundene Teil der Mineralölsteuer, die Automobilsteuer und die Nationalstrassenabgabe, abgeschafft sowie die Tarife im öffentlichen Verkehr angepasst. Durch diese Kompensationen bestehender Einnahmen beim motorisierten Individualverkehr und durch die Anpassung der Tarife im öffentlichen Verkehr bleibt das Einnahmenniveau konstant und somit die Gesamtbelastung für die Bevölkerung gleich. Die Wirksamkeit, die technische Machbarkeit und der positive volkswirtschaftliche Effekt sind also damit nachgewiesen. Ich begrüsse die nächsten Schritte in den Regionen und den Kantonen, wo erste Versuche und Projekte umgesetzt werden sollen. Das ist sehr gut, und das verbessert die Akzeptanz. Der Bundesrat hat zudem das UVEK beauftragt, ein Konzept zur Sicherung der langfristigen Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen zu erarbeiten. Das ist sehr zu begrüßen. Es scheint aber klar: Wenn wir ein schweizweites Mobility-Pricing umsetzen wollen, müssen wir zahlreiche Gesetze und als Basis auch die Bundesverfassung anpassen. Diese politischen Prozesse brauchen sehr viel Zeit. Deshalb sind sie dringend anzugehen.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Die Diskussion in der Kommission hat gezeigt, dass Mobility-Pricing ein heisses Thema ist, das die Gemüter bewegt. Man könnte sogar sagen, dass die Kommission begierig darauf war, das Thema zu erörtern. Indem der parlamentarischen Initiative aber nicht Folge gegeben wurde, wurde die Kommission der Möglichkeit beraubt, über das Geschäft zu diskutieren. Die Mehrheit ist dabei den ruhigeren Stimmen, wie denjenigen von Mehrheitssprecher Fluri, gefolgt, die zwar den Weg einer Systemänderung bei den Mobilitätskosten weiterverfolgen, die Bearbeitung und damit auch den Zeitplan aber der Verwaltung überlassen wollen.

Die Kommissionsminderheit anerkennt zwar, dass die Verwaltung das Thema ernsthaft angegangen ist. Doch fehlt

AB 2020 N 2629 / BO 2020 N 2629

uns eine Roadmap bis zur effektiven Einführung eines gesamtschweizerischen und verkehrsträgerübergreifenden Mobility-Pricings. Dabei ist uns bewusst, dass es noch viel politische Arbeit braucht, um einen Systemwechsel herbeizuführen. Ich betone hier bewusst: Es geht um politische und nicht um technische Arbeit. So heisst es auch in der Studie zum Bericht des Bundesrates: "Pilotversuche oder Feldtests sind zur Beurteilung der technischen Machbarkeit nicht erforderlich." Trotz dieser Beurteilung setzt das ASTRA auf Pilotprojekte und will dafür eine Gesetzesänderung. Wie es danach weitergeht, ist noch sehr diffus. Das Einzige, was klar erscheint, ist, dass es für einen umfassenden Systemwechsel auf eine Verfassungsänderung hinausläuft. Da dies immer ein langwieriges und risikobehaftetes Unternehmen ist, lässt man aber wohl lieber die Finger davon und macht einfach Pilotversuche.

Bei der technischen Umsetzung reden wir von einem Zeithorizont von drei bis fünf Jahren. Beim politischen Prozess geht es rasch einmal doppelt so lang oder länger. Wir dürfen also nicht stehen bleiben und Däumchen drehen. Es braucht jetzt die Diskussion darüber, was ein umfassendes Mobility-Pricing ist. Wer bei Mobility-Pricing nämlich noch an ein Zollhäuschen auf der Nydeggbrücke denkt, hat nicht verstanden, worum es geht. Mobility-Pricing ist nicht einfach ein neues Wort, um Steuern und Abgaben einzuziehen. Es ist ein Systemwechsel bei der Finanzierung der Mobilität, wie das auch der Initiant ausgeführt hat. Mit der Einführung einer distanz- und zeitabhängigen Strassenbenutzungsgebühr sollen gleichzeitig Treibstoffsteuern, Nationalstrassenabgaben und Automobilsteuern abgeschafft werden. Es geht um 3,4 Milliarden Franken pro Jahr, die weder mehr noch weniger, sondern anders eingenommen werden. Ähnlich soll beim öffentlichen Verkehr vorgegangen werden, wobei dort der Systemwechsel weniger markant ist. Verschiedene Studien weisen darauf hin, dass ein solcher Systemwechsel eine glättende Auswirkung auf Verkehrsspitzen hat und volkswirtschaftlich ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist.

Eine starke Minderheit der Kommission beantragt Ihnen deshalb, der parlamentarischen Initiative Grossen Jürg Folge zu geben.

Romano Marco (M-CEB, TI), per la commissione: La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni ha analizzato in prima fase questa iniziativa parlamentare il 25 agosto scorso. Il testo proposto chiede di istituire una base legale per permettere l'introduzione di un mobility pricing a livello nazionale. Questo nuovo modello sarebbe applicabile al trasporto privato e a quello pubblico sia stradale che ferroviario. La Commissione



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2020 • Vierzehnte Sitzung • 16.12.20 • 15h00 • 19.488
Conseil national • Session d'hiver 2020 • Quatorzième séance • 16.12.20 • 15h00 • 19.488



propone con 14 voti contro 10 e 1 astensione di non dare seguito all'iniziativa parlamentare, soprattutto per una questione procedurale.

Il motivo essenziale è dato dal fatto che il Consiglio federale sta già procedendo alla medesima attività nella medesima direzione. I lavori sono in uno stato avanzato e coinvolgono attivamente anche i cantoni. Avviare un processo parallelo a livello parlamentare risulta quindi tanto inefficace quanto fuorviante. Si creerebbe un inutile doppione legislativo. La Commissione è stata aggiornata dall'Ufficio federale delle strade sullo sviluppo dei progetti di studio di modelli, quali quello proposto dall'autore dell'iniziativa parlamentare.

I volumi di traffico sia stradale che ferroviario aumenteranno. Non vi è dubbio che sono necessarie varie misure, tanto d'incentivo quanto di regolazione, per gestire la crescente e differenziata mobilità. La Commissione ha discusso vantaggi e svantaggi di modelli di mobility pricing, soprattutto in un'ottica di effetti finanziari su chi risiede in periferia e ha minore disponibilità finanziaria.

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e il Dipartimento federale delle finanze, su mandato del Consiglio federale, stanno elaborando una strategia tesa a garantire a lungo termine il finanziamento delle infrastrutture di trasporto. Sulla base delle analisi in corso e in relazione ai vari mandati di approfondimento sono in fase di elaborazione anche delle basi legali per lo svolgimento di test pilota di mobility pricing. Al momento dell'approvazione di queste basi legali sarà possibile un dibattito parlamentare, e la Commissione potrà occuparsi approfonditamente del tema nei suoi punti critici e nei suoi vantaggi.

Per questi motivi pragmatici e sostanziali legati alle procedure in corso, non ritenendo necessari ulteriori interventi, la Commissione invita a respingere l'iniziativa con 14 voti contro 10 e 1 astensione.

Fluri Kurt (RL, SO), für die Kommission: Im Konzeptbericht 2016 hat der Bundesrat seine Vorstellungen zum Mobility-Pricing konkretisiert. Demnach bezahlen, generell gesagt, die Verkehrsteilnehmenden in der gesamten Schweiz gemäss der von ihnen zurückgelegten Distanz eine Kilometerabgabe bzw. eine leistungsabhängige Abgabe.

Im Juli 2017 hat dann der Bundesrat das UVEK damit beauftragt, das Thema Mobility-Pricing mit einer theoretischen – theoretischen! – Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug zu vertiefen. Die Abklärungen bzw. diese Wirkungsanalyse haben gezeigt, dass die für Mobility-Pricing erforderlichen Technologien vorhanden sind und dass der Datenschutz gewährleistet werden kann, indem in einem künftigen Gesetz die spezifischen Datenschutzanforderungen explizit und konkret definiert werden.

Die Wirkungsanalyse hat aber auch gezeigt, dass die Umsetzung sehr komplex ist und dass die Ziele und Erwartungen hinsichtlich Mobility-Pricing unterschiedlich sind. Für gewisse Akteure steht die Glättung der Verkehrsspitzen im Vordergrund. Andere wollen damit die Mobilitätsnachfrage senken, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sichern oder den öffentlichen Verkehr fördern. Zu beachten ist ausserdem, dass es unterschiedliche Zuständigkeiten gibt, weshalb alle drei Ebenen unseres Staatswesens einzubeziehen sind.

Die Kommission ist deshalb zum Schluss gekommen, dass es nicht sinnvoll ist und vor allem nicht schneller geht, wenn man direkt ein definitives Gesetz anpeilt oder eine Verfassungsänderung anpackt. Vielmehr ist die Kommission mit dem Departement mehrheitlich der Auffassung, dass ein Gesetz zuerst Pilotversuche ermöglichen soll. Dieses Gesetz wäre auf zehn Jahre befristet. Es würde Versuche mit einer jeweiligen Befristungsdauer von vier Jahren zulassen.

Nun kann man mit den Worten der Minderheitssprecherin durchaus der Auffassung sein, das sei mutlos und zu wenig zupackend. Die Kommissionsmehrheit ist aber der Auffassung, dass der Grundsatz "Eile mit Weile" auch hier gilt. Die Mehrheit ist deshalb der Auffassung, dass ihr Weg der bessere ist und vor allem eine parallele Gesetzgebungsarbeit nicht sinnvoll ist. Die Mehrheit sieht somit keinen Handlungsbedarf.

Die Kommission lehnte deshalb die Initiative ab, und zwar mit 14 zu 10 Stimmen. Ich bitte Sie, sich der Mehrheit der Kommission anzuschliessen.

Grossen Jürg (GL, BE): Ich möchte eigentlich keine Frage stellen, sondern erkläre mich aufgrund der Ausführungen von Kollege Fluri bereit, die parlamentarische Initiative zurückzuziehen, da ich der Meinung bin, dass es keine parallele Gesetzgebung geben sollte.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2020 • Vierzehnte Sitzung • 16.12.20 • 15h00 • 19.488
Conseil national • Session d'hiver 2020 • Quatorzième séance • 16.12.20 • 15h00 • 19.488



Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Die parlamentarische Initiative ist zurückgezogen worden.

Zurückgezogen – Retiré

Schluss der Sitzung um 18.50 Uhr

La séance est levée à 18 h 50

AB 2020 N 2630 / BO 2020 N 2630