

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 21. April 2021

432. Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing (Vernehmlassung)

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation zur Vernehmlassung betreffend Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing eingeladen. Mit diesem neuen Bundesgesetz soll die rechtliche Grundlage geschaffen werden, damit Kantone und Gemeinden die Möglichkeiten erhalten, örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte zu Mobility-Pricing durchführen zu können. Das auf zehn Jahre befristete Bundesgesetz soll erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens zu erproben, sowohl im motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch im öffentlichen Verkehr (öV). Mit dem Gesetz soll zudem die Grundlage für die finanzielle Unterstützung der Pilotprojekte durch den Bund geschaffen werden.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, 3003 Bern (Zustellung auch per E-Mail als PDF- und Word-Version an vernehmlassungen@astra.admin.ch):

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 haben Sie uns eingeladen, zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Vernehmlassung und äussern uns wie folgt:

Die Prognosen gehen davon aus, dass die Verkehrsnachfrage auch in Zukunft weiter wachsen wird. Da die Kapazitäten sowohl auf dem Schienen- als auch auf dem Strassennetz vor allem im Umfeld der grossen Agglomerationen vor der Coronapandemie vielerorts ausgeschöpft sind und der Bau neuer Verkehrswege sehr zeit- und kostenintensiv ist, kommt der Steuerung der Verkehrsnachfrage und dabei im Besonderen dem Brechen der Nachfragespitzen in Zukunft eine noch grössere Bedeutung zu als heute schon. Eine Möglichkeit zur zeitlichen Steuerung der Nachfrage stellt dabei das Mobility-Pricing dar. Im Weiteren steht insbesondere der Bund vor der Herausforderung, dass mit dem fortschreitenden Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben die Einnahmen aus der Mine-

ralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag zurückgehen werden und damit die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen nicht mehr sichergestellt ist. Auch für die Kompensation dieser Einnahmeausfälle stellt ein Mobility-Pricing eine Möglichkeit dar. Diese Überlegungen darzulegen, begrüsst der Regierungsrat.

Über die Wirksamkeit des Mobility-Pricings gibt es theoretische Abhandlungen und es wurden auch schon umfassende Modellrechnungen vorgenommen. Reale Versuche konnten bisher mangels einer gesetzlichen Grundlage nicht durchgeführt werden. Wir begrüssen daher im Grundsatz die Absicht des Bundes, solche Versuche mit der Schaffung einer gesetzlichen Grundlage zu ermöglichen. Der vorgelegte Entwurf kann indessen aus verschiedenen Gründen noch nicht als taugliche Grundlage für solche Versuche dienen.

Das Gesetz soll Pilotprojekte ermöglichen, deren Zwecke in Art. 2 des Entwurfs umschrieben werden. Die Pilotprojekte sollen dazu dienen, neue Erkenntnisse über mindestens einen der in Bst. a bis d formulierten Aspekte zu gewinnen. Die Gewinnung von neuen Erkenntnissen ist zweifelsohne ein Nutzen von solchen Versuchen. Solange jedoch die Ziele der Versuche und der Verwendungszweck der erhobenen Abgaben nicht definiert sind, bleiben die Erkenntnisse beliebig. Insbesondere die Akzeptanz von Pilotprojekten in der Bevölkerung (Art. 2 Bst. b) ist in unserer Beurteilung abhängig vom Ziel der Einführung eines Mobility-Pricings. Um vergleichbare Erkenntnisse zu erhalten, müssen daher die Ziele vom Bund vorgegeben werden. Hinzu kommt, dass die Erkenntnisse nur dann aussagekräftig sind, wenn sie sich auf alle Aspekte gemäss Art. 2 beziehen.

Ungeklärt ist, in welchem Verhältnis die in den Pilotversuchen vorzusehende Mobility-Abgabe zu den kantonalen Motorfahrzeugabgaben sowie der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag des Bundes steht. Ohne eine Gesamtbetrachtung wird der Nachweis nicht erbracht werden können, ob die Ziele erreicht werden.

Dasselbe gilt für den Kreis der Abgabepflichtigen, der sich gemäss Gesetzesentwurf nach kantonalem Recht zu richten hat (Art. 8). Abgesehen davon, dass sich auch hier die Frage der Vergleichbarkeit stellt, müsste solches Recht auf kantonaler Ebene erst geschaffen werden. Der zeitliche und ressourcenmässige Aufwand dafür würde in keinem Verhältnis zu der vom Bund vorgeschlagenen Gesamtzeitdauer der Pilotprojekte (längstens vier Jahre) bzw. der befristeten Geltung des vorgeschlagenen Gesetzes (zehn Jahre) stehen. Ohne entsprechende und direkt anwendbare gesetzliche Grundlagen des Bundes erscheint die Durchführung von Pilotversuchen deshalb unrealistisch. Zudem ist nicht ersichtlich, wie verschiedene Kantone zusammen eine Trägerschaft bilden sollen (Art. 4 Bst. a), wenn zuerst in jedem Kanton eine eigene Rechtsgrundlage geschaffen werden muss.

Keine Regelung sieht das Gesetz für den Fall vor, dass ein Pilotprojekt unerwünschte Auswirkungen zeigen sollte. In solchen Situationen müsste in den Konzepten für die Pilotversuche zwingend ein einfaches Ausstiegsszenario vorgesehen werden.

Gesuche für Pilotprojekte müssen gemäss Art. 25 u. a. Angaben zur technischen Umsetzung der Abgabenerhebung enthalten. Der Gesetzesentwurf schweigt sich jedoch darüber aus, wie ein Pilotprojekt durchgesetzt und kontrolliert werden soll.

Schliesslich steht die vorgesehene finanzielle Beteiligung durch den Bund in keinem angemessenen Verhältnis zu den absehbaren Projektkosten. Das gilt insbesondere für die Projekte mit freiwilliger Teilnahme, bei denen der finanzielle Anreiz (vgl. Art. 25 Bst. c) ein bedeutender Kostenfaktor darstellen kann. Dies gilt, weil die Projekte, um möglichst realitätsnah zu sein, nicht nur eine repräsentative Anzahl Testpersonen, sondern auch eine signifikante Dauer aufweisen müssten. Weiter müssen vermutlich ziemlich starke Anreize gesetzt werden, um die gewünschten Verhaltensänderungen zu erreichen. Dies alles diene dem übergeordneten Ziel, dem Bund Grundlagen für den Entwurf von Lösungen zur Erledigung künftiger Aufgaben zu schaffen. Vor diesem Hintergrund ist der Bundesbeitrag zu erhöhen. Zudem ist eine wesentlich höhere oder keine Obergrenze des Bundesbeitrags festzulegen. Wenn es aufgrund eines Pilotversuchs zu einem allgemeinen Ertragsausfall für die Transportunternehmen kommen sollte (z. B. durch eine unerwünschte Verkehrsverlagerung), müsste sodann der entstehende Bedarf nach erhöhter Abgeltung vom Bund anerkannt und mitgetragen werden.

Diese Ausführungen zeigen, dass der Entwurf ohne grundlegende Überarbeitung keine taugliche Grundlage für die im Grundsatz zu begrüssende Möglichkeit für Pilotversuche bilden kann. In diesem Sinne ersuchen wir den Bund, einen neuen Vorschlag zu unterbreiten.

II. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates, die Mitglieder des Regierungsrates und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli