



**Stadt  
Lucern**

Stadtrat

## Stellungnahme

zum

### Postulat 368

Jules Gut namens der GLP-Fraktion  
vom 8. Januar 2020  
(StB 232 vom 8. April 2020)

**Wurde anlässlich  
Ratssitzung vom  
26. November 2020  
überwiesen.**

## Mobility Pricing Pilotversuch in Luzern prüfen

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Der Postulant bittet den Stadtrat zu prüfen, wo und wie in Luzern geeignete Pilotversuche für Mobility-Pricing infrage kommen. Zudem soll der Stadtrat dem Bund gegenüber sein Interesse an der Durchführung eines oder mehrerer Pilotversuche signalisieren.

Mobility-Pricing ist im Gegensatz zum Roadpricing ein verkehrsträgerübergreifender Ansatz: Nicht nur die Autofahrten werden spezifisch bepreist, sondern auch die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Im Unterschied zum praxiserprobten Roadpricing, das ausschliesslich auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) fokussiert ist (z. B. London), sind beim Mobility-Pricing durch den Einbezug des öffentlichen Verkehrs (ÖV) noch viele Ausgestaltungsfragen offen (z. B. Umgang mit Tarif- und Generalabonnements).

Der Bund verfolgt mit Mobility-Pricing zwei Ziele:

- Wer zu Stosszeiten Schiene oder Strasse nutzt, bezahlt dafür mehr als in Randzeiten. Mit den zeitlich differenzierten Preisen für den MIV und den ÖV sollen die Verkehrsspitzen gebrochen werden, ohne die Mobilität insgesamt zu verteuern. Allfällige Verteuerungen können durch anderweitige Vergünstigungen kompensiert werden.
- Da mit dem vermehrten Aufkommen von Elektroautos und anderen Fahrzeugen mit alternativem Antrieb die Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und dem Treibstoffzuschlag zurückgehen werden, sollen diese Steuern und Abgaben durch eine leistungsabhängige Abgabe (Kilometerabgabe) abgelöst werden, um die Finanzierung der Strasseninfrastruktur langfristig sichern zu können.

Der Preis der Mobilität ist wegen des mehrheitlich fehlenden Einbezugs externer Kosten zu tief. Für den Stadtrat muss deshalb das Mobilitypricing als Lenkungsinstrument auch das Ziel der Kostenvahrheit erfüllen: Die externen Kosten der einzelnen Verkehrsträger (u. a. die Umwelt- und Unfallkosten) sind bei der Umsetzung des Mobilitypricings zu internalisieren.

Als erschwerend für die Durchführung von Pilotversuchen für Mobilitypricing erweist sich, dass die gesetzlichen Grundlagen noch fehlen. Gemäss Bundesverfassung ist die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei, und gemäss Personenbeförderungsgesetz liegt die Kompetenz für die Festsetzung der Tarife bei den konzessionierten Transportunternehmen. Ebenfalls nicht geregelt ist der

Datenschutz. Der Bundesrat hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, eine Vernehmlassungsvorlage vorzubereiten, damit die rechtlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Pilotversuchen geschaffen werden können. Der Zeitplan sieht vor, dass das UVEK dem Bundesrat bis Ende 2020 eine entsprechende Vorlage unterbreitet. Anschliessend folgt das Gesetzgebungsverfahren. Die geplante Vernehmlassung zu den rechtlichen Grundlagen soll zeigen, inwieweit das Konzept des Mobility-Pricings mehrheitsfähig ist. Es ist somit frühestens 2022 mit den notwendigen gesetzlichen Voraussetzungen zu rechnen.

Trotz noch fehlender rechtlicher Grundlagen hat der Bund (BAV, ASTRA, ARE) am 25. Februar 2020 die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK), die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) und den Städteverband angeschrieben, um herauszufinden, welche Kantone, Regionen oder Städte grundsätzlich an einem Pilotversuch interessiert sind. Mit Pilotversuchen sollen erste Erfahrungen in der Praxis gesammelt und ausgewertet werden können. Die Unterstützung des Bundes bei der Durchführung eines Pilotversuchs ist allerdings sehr vage. Ein einheitliches Vorgehen ist nicht zu erkennen: Jeder interessierte Akteur muss selbst entscheiden, ob der Fokus auf dem MIV, dem ÖV oder beiden Verkehrsträgern liegt, ob der Pilotversuch für die Verkehrsteilnehmenden verpflichtend oder freiwillig ist, wo, was und wie mit welcher Erfassungstechnik bepreist wird, wie die Kompensation der Abgaben erfolgen soll und wie der Datenschutz sichergestellt wird. Dies würde einen Alleingang für die Stadt Luzern sehr aufwendig machen.

Der Stadtrat anerkennt, dass Mobility-Pricing einen wesentlichen Beitrag zum Glätten von Verkehrsspitzen in stark belasteten Agglomerationen leisten kann. Weil für den Stadtrat eine Lenkungswirkung ein wichtiger Aspekt ist, darf sich ein allfälliges Mobility-Pricing in Luzern nicht nur auf das Stadtgebiet beschränken, sondern muss aus seiner Sicht für einen weiteren Perimeter in der Agglomeration Gültigkeit haben. Deshalb müssen die Nachbargemeinden zwingend miteinbezogen werden. Dies aus dem folgenden Grund: Während auf Stadtgebiet das Aufkommen des MIV trotz einer Zunahme der Pendlerbewegungen in den vergangenen Jahren abnahm, ist dies ausserhalb nicht der Fall. Dank Massnahmen des «Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern» und weiterer Massnahmen (z. B. konsequente Veloförderung) fand eine Verlagerung auf die flächeneffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsmittel, d. h. ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr, statt. Insbesondere verringerte sich in den letzten zehn Jahren das tägliche Aufkommen des MIV auf der Seebrücke um 15 Prozent. Im Jahr 2019 überquerten im Durchschnitt täglich 33'590 Fahrzeuge die Seebrücke. Auch zu den Hauptverkehrszeiten ist eine Abnahme zu verzeichnen: Seit 2012 nahm der Verkehr über die Seebrücke während der Morgenspitze um 14 Prozent und während der Abendspitze um 9 Prozent ab. Die Situation im Agglomerationskordon ausserhalb des Stadtgebiets hingegen hat sich anders entwickelt: Der Agglomerationskordon umfasst den auf den Hauptachsen in die Agglomeration hinein- und aus ihm hinausfahrenden Verkehr (Autobahn, Kantonsstrassen und Bahn). Der Modalsplit hat sich hier nicht verändert. Eine stetige Zunahme des Aufkommens im MIV und im ÖV ist zu beobachten. Die Zunahme des MIV seit 2013 wurde mehrheitlich auf den Autobahnabschnitten der A 14 in Rathausen, der A 2 bei Ennethorw und A 2 bei Rothenburg verzeichnet.

Neben der Verkehrszunahme in den Agglomerations- und Landgemeinden hat der Kanton einen weiteren Grund, sich mit dem Ansatz des Mobility-Pricings auseinanderzusetzen: Die kantonale Strasseninfrastruktur wird über zweckgebundene Steuern und Abgaben finanziert, nämlich über die Motorfahrzeugsteuern, den Anteil aus der LSVA und den Anteil aus dem Treibstoffzollzuschlag (vgl. § 83 Strassengesetz vom 21. März 1995 [StrG]; SRL Nr. 755). Im Gegensatz dazu müssen die Gemeinden für die Finanzierung ihrer Strasseninfrastruktur auf ordentliche Steuereinnahmen zurückgreifen. Elektroautos und andere Autos ohne fossile Treibstoffe leisten heute ausser mit der Vignette keinen Beitrag an die Finanzierung der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur. Bund und Kanton haben somit ein besonderes Interesse daran, langfristig die Finanzierung über andere Quellen zu sichern. Soll der Pilotversuch zudem auch den öffentlichen Verkehr miteinbeziehen, kann der Kanton als Mitglied des Steuerungsgremiums des Tarifverbands Passepartout, der die Tarifhoheit innehat und somit für den Pilotversuch zeitlich differenzierte ÖV-Preise festlegen kann, wirkungsvoller Einfluss nehmen als die Stadt. All diese Massnahmen sollen aber immer auch so ausgestaltet sein, dass sie sozialverträglich sind und nicht zu einer Benachteiligung finanzschwächerer Schichten führt.

Der Stadtrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen und sich beim Kanton dafür einzusetzen, dass sich dieser mit der Agglomeration Luzern an einem Pilotprojekt beteiligt. Der Stadtrat wird sich deshalb auch dafür einsetzen, dass Mobility-Pricing als eine zentrale Massnahme ins Mobilitätskonzept des Kantons aufgenommen wird, um ein gemeinsames Vorgehen sicherzustellen. Aus Sicht des Stadtrates sinnvoll wäre zudem ein mit anderen städtischen Agglomerationen koordiniertes Pilotprojekt, weshalb der Stadtrat damit beim Städteverband vorstellig wird.

**Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.**

Stadtrat von Luzern

