



Bundesamt für Strassen

3003 Bern

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 19. März 2021

TE / I2

Stellungnahme der SAB zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Mit dem Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing will der Bundesrat eine zeitlich befristete gesetzliche Grundlage für Pilotprojekte zu Mobility-Pricing schaffen. Gefördert werden sollen zwei Arten von Pilotprojekten: Pilotprojekte, welche für alle verpflichtend eine Abgabepflicht besteht und Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme.

Die SAB lehnt das Bundesgesetz ab. Für diese ablehnende Haltung sprechen sowohl formale als auch inhaltliche Gründe.

Die Bundesverfassung sieht in Artikel 82, Absatz 3 ausdrücklich vor, dass für die Benützung von Strassen keine Gebühren erhoben werden dürfen. Die Bundesversammlung kann Ausnahmen bestimmen für einzelne Bauwerke oder Strecken, so wie sie es für den Strassentunnel am Grand St. Bernard getan hat. Eine flächige Gebührenerhebung für ganze Städte, Regionen oder Kantone widerspricht dieser Ausnahmebestimmung. Dessen ist sich auch der Bundesrat bewusst und schlägt deshalb ein zeitlich befristetes Gesetz vor. Es ist offensichtlich dass dahinter die Absicht steht, den Weg vorzubereiten für ein späteres flächendeckendes Mobility pricing wobei die Pilotprojekte dazu dienen sollen, verschiedene Varianten zu testen. Aus Sicht der SAB ist auch ein befristetes Bundesgesetz nicht konform mit der Verfassungsbestimmung. Es gibt gute Gründe, warum in der Verfassung ein Verbot von Gebühren für die Strassenbenützung festgeschrieben ist. Will man das ändern, so muss das Stimmvolk sich dazu äussern können.

Inhaltlich sind wir der Auffassung, dass eine Verkehrslenkung nur über zusätzliche preisliche Massnahmen wie sie das Mobility Pricing darstellt, der falsche Ansatz ist. Das bestehende Schienen- und Strassennetz ist in den urbanen Gebieten überlastet, weil sich Bevölkerung und Arbeitsplätze zunehmend in diesen Gebieten konzentrieren. Verkehrslenkung über ein Mobility-Pricing bedeutet in diesem Fall lediglich Symptombekämpfung. Wichtiger wäre es, dass man das Problem bei der Ursache angeht. Das geht z.B. darüber, dass man die Berggebietspolitik stärkt und dafür sorgt, dass wieder mehr Arbeitsplätze in den Berggebieten vorhanden sind. Ein enormes Potenzial bietet dabei die Digitalisierung. Dies hat sich nicht zuletzt während der Corona-Pandemie eindrücklich gezeigt. Der Bundesrat muss deshalb alles daran setzen die Breitbandversorgung gerade in den Berggebieten und ländlichen Räumen weiter zu verbessern (Mobilfunk und Glasfaser) und moderne Anwendungsformen wie Smart villages zu unterstützen. Dadurch können die Pendlerströme massiv reduziert werden. Die Blockade des Bundesrates bei 5G ist diesbezüglich alles andere als förderlich. Dass Homeoffice und Fernunterricht funktionieren (bis zu einem gewissen Mass), hat sich ebenfalls während der Corona-Pandemie bestätigt. Diese modernen Arbeitsformen haben auch für die Zukunft ein Potenzial und sollten weiter gefördert werden. Die Pandemie ist eine humanitäre und wirtschaftliche Katastrophe. Für die Bewältigung des Verkehrs und die Organisation des sozialen und wirtschaftlichen Lebens gilt es daraus die richtigen Lehren zu ziehen. Die Belastungsspitzen während den Hauptpendlerzeiten konnten gebrochen werden. **Wichtiger als Verkehrslenkung ist Verkehrsvermeidung!** Im Bereich Reduktion der Belastungsspitzen besteht übrigens auch ein enormes Potenzial bei den Unterrichtszeiten für die Schulen. Der Test im Kanton Bern hat dies eindrücklich belegt.

In den Berggebieten und ländlichen Räumen kommen die Verkehrsnetze auch immer wieder an den Anschlag. Sei es, weil deren Kapazität zu knapp bemessen ist oder weil es zu saisonalen Belastungsspitzen durch den Freizeitverkehr kommt. So sorgen regelmässig die zu geringen Kapazitäten auf den Zubringerstrecken zu den Tourismusdestinationen für kilometerlange Staus und auch zu Überlastungen des öV. Es war ein unverzeihlicher Fehler, den Lötschbergbasistunnel nicht von Anfang durchgehend zweispurig fertig zu stellen. Genauso wie es ein Fehler war, am Gotthardstrassentunnel nicht von Anfang an zwei richtungsgetrennte Röhren zu erstellen um so die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Redundanzen für den nötigen Unterhalt und Sanierungsarbeiten zu schaffen. Es ist zum Beispiel auch unverständlich, warum die H19 von Brig bis Reichenau nicht schon lange ins Nationalstrassennetz aufgenommen wurde. Es handelt sich dabei neben der A1 um die zweite wichtige West-Ost Achse der Schweiz, die durchgehend wintersicher ausgebaut sein müsste. Hier braucht es einen Ausbau der entsprechenden Verkehrsnetze auf Strasse und Schiene.

Leider geht die Verkehrspolitik zu einem grossen Teil in die falsche Richtung. Wir haben unsere Kritik und entsprechende Vorschläge zuletzt in unserer Stellungnahme zum Sachplan Verkehr, Programmteil, ausführlich dargelegt und verweisen an dieser Stelle auf die entsprechende Stellungnahme.

Mit der Mineralölsteuer und der LSVA bestehen im Strassenverkehr bereits leistungsabhängige Abgaben. Auch die Billette im öffentlichen Verkehr sind an eine Streckenleistung gebunden. Mit Ausnahme natürlich von Rabatt- und Pauschalfahrkarten wie dem Generalabonnement. Das GA ist neben dem Taktfahrplan eine der wesentlichsten Errungenschaften des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und trägt wesentlich zu dessen Beliebtheit bei. Es wäre ein fundamentaler Fehler, diese Errungenschaft aufs Spiel zu setzen und durch ein neues System (Mobility-Pricing) zu ersetzen. Preiserhöhungen im Strassenverkehr oder im öffentlichen Verkehr kommen für uns nur in Frage, wenn diesen Preiserhöhungen auch ein Kapazitätsausbau gegenüber steht, welcher den VerkehrsbenutzerInnen einen sicht- und spürbaren Mehrwert verschafft. Das ist bei einem reinen Mobility-Pricing nicht der Fall.

Ein grosses Fragezeichen setzt die SAB zudem hinter die Aspekte des Datenschutzes. Das vorgeschlagene Mobility-Pricing würde darauf hinauslaufen, dass alle Fahrbewegungen der Personen minutiös nachverfolgt werden können. Dies bietet Angriffsfläche für ein erhebliches kriminelles Potenzial. Es wäre für potenzielle Einbrecher z.B. verlockend zu wissen, wenn die Familie gerade nicht zu Hause, weil im Zug unterwegs ist. Ein Mobility-Pricing mit elektronischer Datenerfassung wäre aus diesem Gesichtspunkt nur zulässig, wenn es auf einem bezüglich Datenschutz absolut sicheren System beruht. Dass absolute Sicherheit aber eine Illusion ist, belegen die ständigen Übergriffe auf die Daten.

Aus all diesen Gründen lehnen wir die Vorlage für Pilotprojekte im Mobility-Pricing ab.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Le SAB (Groupement suisse pour les régions de montagne) s'oppose fortement à la tarification de la mobilité. D'une part, parce qu'un tel système est en contradiction avec l'art. 82, al. 3 de la Constitution fédérale, stipulant que : « L'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. L'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions. » Ces exceptions concernent certains tronçons ou ouvrages, comme le tunnel du Grand-Saint-Bernard. Mais, il n'est pas question d'introduire une tarification de la mobilité autour d'une ville, ainsi que sur le territoire d'une région ou d'un canton.

D'autre part, cette mesure constitue une mauvaise réponse, quant aux problèmes liés à la surcharge des infrastructures. La tarification de la mobilité ne permet ni de résoudre ses causes, ni ses symptômes. Dans ce contexte, le SAB propose de renforcer la politique en faveur des régions de montagne et de l'espace rural. De cette façon, une partie de leur population pourra occuper des emplois régionaux, évitant ainsi de surcharger les axes permettant de rejoindre les centres urbains. D'autre part, le SAB estime que la numérisation, comme l'a démontré la crise du coronavirus, recèle un important potentiel contribuant à la réduction du flux des pendulaires. Pour y parvenir, les régions périphériques doivent cependant disposer de connexions numériques adaptées à leurs besoins.