



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 11. Mai 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 laden Sie uns zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing bis zum 17. Mai 2021 ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Wir begrüssen das Bestreben des Bundes, zeitlich befristet Pilotprojekte zu Mobility-Pricing zu ermöglichen. In Anbetracht der stetig steigenden Verkehrsnachfrage und einer zunehmend starken Belastung der Verkehrsinfrastruktur sind alternative Massnahmen zur Lenkung der Mobilität in der Schweiz angezeigt. In Anbetracht der Tatsache, dass gemäss Art. 82 Abs. 3 der Bundesverfassung (SR 101) für die Benützung öffentlicher Strassen grundsätzlich keine Gebühren erhoben werden dürfen, stellt sich aus rechtsstaatlicher Sicht allerdings die Frage, inwiefern einem erarbeiteten Gesetz zugestimmt werden kann, bei dem davon auszugehen ist, dass es nicht mit den in der Verfassung vorgenommenen Wertungen korrespondiert.

Wir stellen folgende Anträge:

- Der Vernehmlassungsentwurf fokussiert zu stark auf die reine Verkehrslenkung zur Entlastung bzw. effizienten Nutzung der Strasseninfrastruktur. Wirtschaftliche und ökologische Aspekte werden nur am Rande erwähnt. Der Entwurf soll auch den Anforderungen des Zielbilds Mobilität und Raum 2050 gerecht werden – der vorliegende Gesetzesentwurf nimmt die darin geäusserten Anforderungen einer Verlagerung zugunsten umweltschonender und flächensparender Verkehrsträger und -mittel nur ungenügend auf. Er zielt vielmehr darauf ab, den Tagesgang innerhalb der einzelnen Verkehrsträger zu glätten. Die Anzahl Fahrten im motorisierten Individualverkehr bleibt so gleich oder könnte sogar steigen. Dies, wenn dank Mobility-Pricing eine höhere Verlässlichkeit beim Individualverkehr erreicht wird und damit die Attraktivität gesteigert wird. Die im Bericht unter Abschnitt 3.3 angekündigte Reduktion der verkehrlichen Umweltbelastung wird so nicht eintreten. In diesem Zusammenhang sollten Art. 17 und Art. 26 des Gesetzesentwurfs dahingehend präzisiert werden, dass die Pilotprojekte zwingend mit den Strategien des Bundes im Verkehrs- und Umweltbereich vereinbar sein müssen. Die



jetzige Formulierung ist zu unverbindlich. In diesem Zusammenhang erscheint auch der Verwendungszweck der generierten Einnahmen zu einseitig gehalten, wenn in Art. 22 des Entwurfs als wesentlicher Hauptzweck die Deckung der im Zusammenhang mit dem Pilotprojekt entstandenen Kosten angeführt wird und sehr allgemein «Belange des Verkehrs im Verkehrseinzugsgebiet» avisiert wird. Als Lenkungsabgabe kann und soll Mobility-Pricing auch weiteren Zwecken, beispielsweise auch ökologischen Anliegen im Bereich der Strasseninfrastruktur, zur Verfügung stehen.

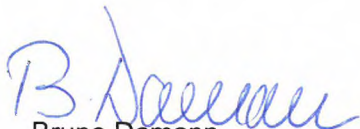
- Die in Art. 5 Abs. 2 des Gesetzesentwurfs vorgegebene Projektmaximaldauer von vier Jahren erscheint im Hinblick auf eine möglichst kostendeckende Durchführung der Projekte als sehr kurz angesetzt. Dasselbe gilt für die zehnjährige Begrenzungsdauer des Gesetzes, wenn man bedenkt, dass auch für die gesetzlichen Bestimmungen auf kantonaler und kommunaler Ebene eine gewisse Vorlaufzeit nötig sein wird. Die Dauer des Gesetzes und die gesetzliche Maximaldauer der Pilotprojekte sollten nochmals überdenkt werden. Alternativ könnte auch in Erwägung gezogen werden, das Bundesgesetz mit einer gewissen Verzögerung in Kraft zu setzen, damit Kantonen und Gemeinden genügend Zeit für die Erarbeitung der eigenen gesetzlichen Grundlagen zur Verfügung steht.
- Gemäss Art. 8 des Entwurfs müssen die Kantone, die ein Mobility-Pricing-Pilotprojekt durchführen möchten, vorgängig die gesetzlichen Grundlagen für die Durchführung solcher Projekte im Kanton wie auch insbesondere für den Einzug von Mobility-Pricing-Abgaben schaffen. Des Weiteren ist gemäss Art. 18 des Entwurfs auch das Bewilligungsverfahren für Mobility-Pricing-Pilotprojekte in einem kantonalen Erlass zu regeln. Diese Kompetenzaufteilung ist nicht zielführend. Die entsprechenden Rechtsgrundlagen müssten in den Kantonen erst geschaffen werden, was langjährige und politisch komplexe Aushandlungsprozesse nach sich ziehen würde. Anstelle einer Bewilligungspflicht durch den Kanton soll der Bund die gesetzlichen Grundlagen für die Bewilligung schaffen und diese abschliessend im Bundesrecht regeln.
- Entscheidet sich ein Kanton zur Durchführung eines Pilotprojekts im Bereich des öffentlichen Verkehrs, ist das beauftragte Transportunternehmen dafür verantwortlich, dass die Gebühr bei den Kundinnen und Kunden erhoben werden kann. Dieses federführende Transportunternehmen stellt die Infrastruktur dann den weiteren Transportunternehmen zur Verfügung. Die Kosten solcher Projekte werden durch die Transportunternehmen an die Bestellerkantone weitergegeben. Die Verteilung über die verschiedenen Bestellerkantone erfolgt dabei in der Praxis anteilmässig und nicht verursachergerecht. Auch vom Pilotprojekt nicht direkt betroffene Kantone müssten sich so an den Entwicklungskosten beteiligen. In Art. 18 Abs. 2 sollte daher die Formulierung «direkt» gestrichen werden, um auch indirekt betroffenen Kantonen die Gelegenheit zu geben, sich zum Vorhaben zu äussern.
- Dass die Mobility-Pricing-Abgabe bei der Benützung von Nationalstrassen, die sich ebenfalls im Projektperimeter befinden, zusätzlich zur gegenwärtigen Abgabe (Vignette) erhoben werden soll (Art. 6), ist kritisch zu betrachten. Dies führt zu einer deutlichen Benachteiligung von Pendlerinnen und Pendlern, die sich aufgrund des Arbeits- und Wohnorts ständig innerhalb der Projektperimeters fortbewegen müssen. Es sollten diesbezüglich mögliche Kompensationsmöglichkeiten in Betracht gezogen werden.



- Hinsichtlich der Tarifstrukturen verkompliziert eine zusätzliche Erhebung einer Mobility-Pricing-Abgabe die Nutzung des öffentlichen Verkehrs weiter. Bereits heute müssen sich die Nutzer des öffentlichen Verkehrs mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Tarifen auseinandersetzen. Die Bemühungen der Branche des öffentlichen Verkehrs, die komplizierten Tarifstrukturen zu vereinfachen, sind bisher erfolglos verlaufen. An dieser Stelle soll die Gelegenheit genutzt werden, das gesamte nationale und regionale Tarif- und Ticketsystem zu überarbeiten und eine technische Lösung zur einfachen Abwicklung der Gebührenerhebung zur Verfügung zu stellen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung


Bruno Damann
Präsident


Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Kopie an:

- Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz, Haus der Kantone, Speicher-
gasse 6, Postfach, 3001 Bern