

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation

Per E-Mail (pdf- und docx-Datei) an:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Liestal, 11. Mai 2021
46073

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 laden Sie uns ein zur Vernehmlassung zum oben genannten Bundesgesetz.

Grundsätzliche Bemerkungen:

Die Problematik von – insbesondere in den Spitzenstunden – hoch ausgelasteten bis überlasteten Verkehrsinfrastrukturen ist bereits heute deutlich sichtbar. Der Kanton Basel-Landschaft ist sehr konkret von den negativen Auswirkungen in zahlreichen Aspekten wie Erreichbarkeit, Lebensqualität und Umweltfolgen betroffen und begrüsst daher die Bemühungen, der Herausforderung auch mit neuen Konzepten zu begegnen.

Mobility-Pricing kann ein solcher Ansatz sein. Betreffend seine mögliche Ausgestaltung und seine möglichen erwünschten und unerwünschten Folgen ist jedoch noch zu wenig bekannt. Daher erachtet der Kanton Basel-Landschaft die Stossrichtung des vorliegenden Gesetzesvorhabens als richtig. Gerade die angestrebten Erkenntnisse zu tatsächlichem Verhalten (Revealed Preference im Gegensatz zu reinen Stated-Preference-Daten als Grundlage) erachten wir als sehr wertvoll.

Die Unterlagen geben allerdings noch keine Auskunft darüber, wie der Bund gedenkt, die Erkenntnisse aus den Pilotprojekten zusammenzuführen und einzuordnen. Eine damit beauftragte übergeordnete Organisationsstruktur, welche die Pilotprojekte von Anfang an begleitet, erscheint uns wichtig – nicht zuletzt, weil die Pilotprojekte im vorgesehenen System auch auf einzelne Verkehrsarten bezogen sein können, wohingegen Mobility-Pricing letztendlich aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft zwingend verkehrsartenübergreifend betrachtet werden muss.

Mit dem Gesetzesentwurf für die Umsetzung von Pilotprojekten zu Mobility-Pricing wird den Kantonen die Möglichkeit gegeben, zusätzliche Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage

sowie des Mobilitätsverhaltens, welche auch zur Senkung der Umweltbelastungen aus dem Verkehr beitragen können, als Pilotprojekte zu beschliessen. Insbesondere unterstützen wir das breite Spektrum an denkbaren Projekten. Somit können umfassende Erfahrungen für die verkehrlichen, ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen von Mobility-Pricing gesammelt werden.

Der Kanton Basel-Landschaft unterstützt die Stossrichtung, dass beim Mobility-Pricing die zweckmässigere Nutzung der verfügbaren Verkehrskapazitäten im Vordergrund steht – sowohl bezüglich der Verteilung der Nachfrage über die Zeit als auch über den Raum und die verschiedenen Verkehrsträger. Gleichzeitig stellen sich im Bereich der Verkehrsfinanzierung weitere Fragen, deren Beantwortung ebenfalls angegangen werden muss. Möglicherweise haben diese Antworten dann wiederum Wechselwirkungen auch mit den gewonnenen Erkenntnissen zum Mobility-Pricing. So wird es in Zukunft erforderlich sein, eine Alternative zu den sinkenden Mineralölsteuererträgen zu schaffen. Mit der Ablösung der Mineralölsteuer wird allerdings eine effektive Schadstoff- und CO₂-basierte Lenkungsmöglichkeit wegfallen. Entsprechend gilt es auch bei neuen Finanzierungsmodellen zu prüfen, wie auch die ökologischen Aspekte angemessen berücksichtigt werden können.

Bemerkungen zum Gesetzentwurf:

Art. 2:

Neben den unmittelbar verkehrlichen Wirkungen hat jede Form von Mobility-Pricing mit hoher Wahrscheinlichkeit weitere Wirkungen, wobei es stark auf die Ausgestaltung ankommt, wie diese ausfallen. Ein entsprechend ausgestaltetes Mobility-Pricing könnte z. B. zu einer erwünschten Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel beitragen. Ein anders ausgestalteter Ansatz könnte z. B. zu unerwünschten sozialen Folgen für einzelne Bevölkerungsgruppen führen.

Die Auswirkungen von Mobility-Pricing im nicht-verkehrlichen Bereich müssen daher bei jedem Pilotversuch mit betrachtet werden, um tatsächlich einen Erkenntnisgewinn für eine allfällige spätere Einführung von Mobility-Pricing zu haben (wie in Art. 19 Abs. 2 lit. b auch richtigerweise bereits angedeutet).

Antrag: Wir beantragen Art. 2 wie folgt umzuformulieren:

Die Pilotprojekte dienen dazu neue Erkenntnisse zu mindestens einem der folgenden Aspekte sowie zu den wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen von Mobility-Pricing-Abgaben zu gewinnen:

[lit. a. bis c. wie bisher]

Art. 3 Abs. 1:

Der Kanton Basel-Landschaft erachtet eine integrale Betrachtung des Gesamtverkehrssystems als zwingend, um den anstehenden Herausforderungen zu begegnen. Pilotprojekte, die sich nur auf eine Verkehrsart beziehen, mögen zum punktuellen Erkenntnisgewinn ebenfalls förderlich sein. Letztlich muss jedoch ein integraler Handlungsansatz angestrebt werden. Mindestens die Auswirkungen müssen daher in allen Fällen für beide Verkehrsarten angeschaut werden.

Art. 9:

Massnahmen, welche auch Bis-16-Jährige betreffen, sollten nicht kategorisch ausgeschlossen werden. In begründeten Fällen sollte die Ausdehnung des abgabepflichtigen Kreises auch auf sie zulässig sein.

Art. 18:

Die (positiven und negativen) Auswirkungen von Pilotprojekten dürften sich regelmässig über den Standortkanton hinaus erstrecken (vgl. auch Erläuterung zu Art. 19 Abs. 1). Eine Koordination ist zwingend erforderlich.

Antrag: Wir beantragen, in Art. 18 festzulegen, dass die Bewilligung nur mit Zustimmung aller Kantone erteilt werden darf, deren Verkehrsströme vom jeweiligen Pilotprojekt massgeblich betroffen sind (auch wenn sich der unmittelbare Perimeter nicht auf ihr Gebiet erstreckt).

Art. 21, Abs. 1:

Angesichts des zu erwartenden Mehrwerts in Form von Erkenntnisgewinnen für die gesamte Schweiz darf es nicht sein, dass vielversprechende Pilotprojekte nicht zustande kommen, weil die entsprechende Trägerschaft sich nicht in der Lage sieht, die Finanzierung sicherzustellen.

Antrag: Wir beantragen, Art. 21 Abs. 1 so anzupassen, dass im Einzelfall Mitfinanzierungen in Höhe von bis zu 80 Prozent der Projektierungs- und Evaluationskosten möglich sind.

Ergänzung:

Es ist davon auszugehen, dass kein kantonales Recht über eine vorbestehende formell-gesetzliche Grundlage für behördliches Profiling im Bereich der Mobilität verfügt.

Vor diesem Hintergrund empfehlen wir, bereits auf der Ebene des Bundesrechts eine ausdrückliche und hinreichend bestimmte Regelung zu den zulässigen Datenbearbeitungen insbesondere bei Pilotprojekten im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (2. Kapitel, 2. Abschnitt) zu prüfen und ggf. aufzunehmen.

Bemerkungen zum erläuternden Bericht:

Kap. 1.1, 5. Absatz:

Neben den von Ihnen angeführten zwei Hauptschwierigkeiten sehen wir eine weitere: neben dem eigentlichen System der Bepreisung und Verkehrssteuerung müssen ebenso ausgewogene Mechanismen zur Vermeidung oder zum Ausgleich unerwünschter Wirkungen geschaffen werden.

Kap. 2, Erläuterungen zu Art. 2:

Die Erläuterungen beschreiben wie vorliegend nur die positiven Aspekte.

Antrag: Wir beantragen in diesem Abschnitt auch die möglichen negativen Folgen von Mobility-Pricing offen anzusprechen.

Kap. 2, Erläuterungen zu Art. 17 Abs. 2:

Dass Pilotprojekte nicht in beliebiger Anzahl unterstützt werden können, ist nachvollziehbar. Allerdings ist das Spektrum der mittels der Projekte zu erforschenden Themen gross (vgl. erläuternder Bericht Kap. 1.2) und der Aufwand für die Projekte im Verhältnis zu den Gesamtausgaben für den Landverkehr marginal (vgl. erläuternder Bericht Kap. 1.4).

Antrag: Wir beantragen, die nötigen Anpassungen vorzunehmen, damit eine deutlich höhere Anzahl von Pilotprojekten als fünf mit Abgabepflicht und fünf mit freiwilliger Teilnahme unterstützt werden können.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bitten Sie höflich, unsere Anliegen im weiteren Prozess zu berücksichtigen.

Für Rückfragen steht Ihnen das federführende Tiefbauamt (Fachbereich Gesamtverkehrsplanung, Herr Martin Schaffer, martin.schaffer@bl.ch, 061 552 54 13) gern zur Verfügung.

Hochachtungsvoll

Dr. Anton Lauber
Regierungspräsident

Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Kopie an:

- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (bv@ag.ch)
- Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement (bv@bs.ch)
- République et Canton du Jura, Département du territoire, de l'environnement et des transports (sec.den@jura.ch)
- Kanton Solothurn, Bau- und Justizdepartement (kanzlei@bd.so.ch)