



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Basel, 4. Mai 2021

Regierungsratsbeschluss vom 4. Mai 2021

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Februar 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Mobility Pricing ist ein Instrument, das zu einer effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur beitragen soll. Aufgrund diverser ausländischer Beispiele und der bisher vom Bund durchgeführten Studien ist der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt überzeugt, dass Mobility Pricing praktikabel und wirksam ausgestaltet werden kann. Weil in der Politik und der Bevölkerung teilweise aber noch erhebliche Vorbehalte gegenüber diesem neuen Instrument bestehen, unterstützt der Regierungsrat die Absicht des Bundes, zeitlich und örtlich befristete Pilotversuche durchzuführen und dabei den Projektträgern einen möglichst grosse Spielraum zu belassen.

Der Kanton Basel-Stadt ist sehr gerne bereit, sich konkret an den Pilotversuchen zu beteiligen. Der Regierungsrat hat Ende Januar eine entsprechende Projektskizze eingereicht. Wir würden uns freuen, in enger Zusammenarbeit mit den Fachleuten des Bundes einen Pilotversuch durchführen zu können.

2. Anträge zu den einzelnen Themen

2.1 Emissionsabhängige Gebühren

Antrag:

Wir beantragen, Art. 2 mit einem zusätzlichen lit. e mit folgendem Inhalt zu ergänzen: «Möglichkeiten, mit der Erhebung von Mobility-Pricing-Abgaben die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu reduzieren.»

Begründung:

Wir stellen fest, dass mit der Vorlage das prioritäre Ziel der effizienteren Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen verfolgt wird (siehe Erläuterungen zu Art. 2). Der Aspekt «Ökologie» wird nur betreffend Auswirkungen von Projekten zu Mobility-Pricing aufgeführt, nicht aber als deren Zweck. In der Entwurfsvorlage zum *Sachplan Verkehr – Teil Programm* wurden die Ziele eines CO₂-neutralen, umweltgerechteren Verkehrs sowie einer stärkeren Nutzerfinanzierung prominent verfolgt. Diese Ziele sollen sich auch in der vorliegenden Gesetzesgrundlage niederschlagen. Ein Mobility-Pricing mit emissionsabhängigen Gebühren könnte zu einer Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel beitragen. **Emissionsabhängige Strassenbenutzungsgebühren** wie z.B. die LSVA sind bisher noch wenig verbreitet. Sie könnten aber ein wesentliches Element sein, um die aufgrund der Klimasituation notwendige rasche Dekarbonisierung des Verkehrs voranzutreiben. Auch wenn damit die Komplexität eines Pilotversuchs erhöht wird, sollte die Gelegenheit von Pilotversuchen unbedingt genutzt werden, auch die Machbarkeit eines solchen Ansatzes aufzuzeigen.

2.2 Abgrenzung kantonales Recht – Bundesrecht (Art. 3, 8, 10, 18)

Empfehlung:

Wir empfehlen, das Bundesgesetz soweit zu konkretisieren, dass im kantonalen Recht eine Regelung auf Verordnungsebene genügt.

Begründung:

Wie eingangs erwähnt begrüßen wir, dass den Trägern von Pilotprojekten ein möglichst grosser Handlungsspielraum offen gelassen wird. Dennoch erachten wir gewisse Konkretisierungen auf Bundesebene für hilfreich. So sollten zum Beispiel der Kreis der Abgabepflichtigen und die maximale Gebührenhöhe festgelegt werden, damit eine Mobility Pricing-Gebühr eine genügende gesetzliche Grundlage aufweist. Die konkrete Ausgestaltung im kantonalen Recht kann sich dann auf den Erlass einer Verordnung beschränken. Die Umsetzungsverfahren können so beschleunigt werden. Ausserdem werden die Träger der verschiedenen Pilotprojekte davon entlastet, je einzeln dieselben komplexen juristischen Fragestellungen zu bearbeiten.

2.3 Finanzielle Beteiligung des Bundes (Art. 21, 27)

Antrag:

Wir beantragen, dass sich der Bund auch an einem allfälligen Defizit der Betriebsphase mit mindestens 60% beteiligt.

Begründung:

Grundsätzlich macht es Sinn, dass die Investitionen und der Betrieb des Pilotprojekts über die entsprechenden Gebühreneinnahmen vom Projektträger finanziert werden. Aufgrund der auf maximal vier Jahre befristeten Betriebsphase kann aus heutiger Sicht aber nicht mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass diese Gebühreneinnahmen zur Deckung sämtlicher Kosten ausreichen. Der Bund sollte sich entsprechend auch mit 60% an einem allfälligen Defizit der Betriebsphase beteiligen.

2.4 Befristung Bundesgesetz (Art. 30)

Antrag:

Wir beantragen, dass der Art. 30 mit einem neuen Abs. 3 sinngemäss mit folgendem Inhalt ergänzt wird: „Falls bis vier Jahre vor dem Ende der Gültigkeit des Gesetzes gemäss Abs. 2 weniger als x Pilotversuche gestartet wurden, verlängert sich die Gültigkeit des Gesetzes automatisch um y Jahre.“

Begründung:

Mobility Pricing ist politisch umstritten. Die Vorbereitung von Pilotprojekten wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Die genaue Dauer ist aufgrund des Pilotcharakters aktuell nicht verlässlich abzuschätzen. Verzögerungen dürften sich auch aufgrund von Einsprache- und Beschwerdemöglichkeiten ergeben. Das Gesetz hingegen ist fix auf einen Zeitraum von 10 Jahren begrenzt. Wir erachten es deshalb als zweckmässig, wenn eine einfache Verlängerungsmöglichkeit geschaffen wird für den Fall, dass in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht genügend Pilotprojekte umgesetzt werden können.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Mobilität, Herr Simon Kettner (simon.kettner@bs.ch, Tel. 061 267 81 19) zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin