

Reine Symptombekämpfung

Der Bundesrat will ein Mobility Pricing einführen. Das ist nicht nur verfassungswidrig, sondern auch reine Symptombekämpfung.

Mit einem neuen Bundesgesetz zu Mobility Pricing will der Bundesrat eine vorerst auf zehn Jahre befristete gesetzliche Grundlage für Pilotprojekte zu Mobility Pricing schaffen. Es braucht wenig Fantasie, um sich auszumalen, dass dieses zeitlich befristete Gesetz nichts anderes ist als der erste Schritt zu einer dauerhaften Einführung des Mobility Pricing. Doch die weitere Verteuerung des Verkehrs ist der völlig falsche Ansatz.

Das Generalabonnement und der Taktfahrplan sind entscheidende Erfolgsfaktoren für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz und tragen wesentlich zu dessen Beliebtheit bei. Es wäre ein fundamentaler Fehler, diese Errungenschaften aufs Spiel zu setzen und durch ein neues System (Mobility Pricing) zu ersetzen oder zu verteuern. Und im Strassenverkehr gibt es mit der Mineralölsteuer und der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSWA bereits leistungsabhängige Abgaben.

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, indem man die Berggebiete stärkt und dafür sorgt, dass hier wieder mehr Arbeitsplätze 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 daransetzen, die digitalen Infrastrukturen (Mobilfunk und Glasfaser) gerade in den Berggebieten und ländlichen Räumen rasch auszubauen und moderne Arbeitsformen wie Homeoffice zu unterstützen. Dadurch können die Pendlerströme massiv reduziert werden.

Die Bundesverfassung sieht 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. 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.

Ein grosses Fragezeichen muss man zudem hinter den Datenschutz setzen. 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

Einbrecher verlockend zu wissen, wann die Familie gerade nicht zu Hause, weil unterwegs ist. Dass absolute Sicherheit im Datenschutz eine Illusion ist, belegen die ständigen Übergriffe.

Mobility Pricing ist somit reine Symptombekämpfung. Besser wäre es, die Probleme an der Wurzel zu packen und insbesondere die Berggebiete als Lebens- und Wirtschaftsraum zu stärken.



Der Geograf **Thomas Egger**, 1967, ist Direktor der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB und wohnt in Visp.
thomas.egger@sab.ch