



Vereinigung aktiver Senioren- und
Selbsthilfe-Organisationen der Schweiz, 3000 Bern
Fédération des Associations des
retraités et de l'entraide en Suisse, 3000 Berne
Federazione associazioni dei
pensionati e d'autoaiuto in Svizzera, 3000 Berna

An das
Bundesamt für Strassen ASTRA
z.H. Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
3003 Bern

Per Mail:
rene.sutter@astra.admin.ch

Bern, den 17. Mai 2021

Stellungnahme zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing
Stellung nehmen zu können.

Wir nehmen bei unserer Stellungnahme eine generelle Würdigung vor. Daneben stellen wir die
Position der Seniorinnen und Senioren in den Fokus. Unser Schwerpunkt liegt dabei auf der vulne-
rablen älteren Bevölkerungsgruppe, die aufgrund ihrer eingeschränkten Mobilität und Einkommens-
lage auf individuelle und kostengünstige Transporte angewiesen ist.

Allgemeine Ausgangslage

Entwicklung der Raum-, Standort- und Verkehrsplanung

Unserer Meinung nach muss Mobility-Pricing in Zusammenhang mit der Raum-, Standort- und Ver-
kehrsplanung betrachtet werden.

In den letzten Jahren fand eine Zentralisierung der Infrastrukturen statt, die eine Konzentration in
den grossen Ballungsgebieten beziehungsweise Städten zur Folge hatte. Betriebe und somit Arbeits-
plätze, Ausbildungsstätten, medizinische und therapeutische Zentren und weiteres wurden in den
Regionen abgebaut. Andererseits wurden an den Stadtgürteln grosse Einkaufszentren angesiedelt
und viele Teilbereiche der Städte für den Zugangsverkehr gesperrt respektive massiv eingeschränkt.
Der Handel wurde aus den Städten verdrängt. Viele Spezialgeschäfte mussten ihre Standorte an die
Stadtränder verlegen.

Parallel dazu fand eine Verteuerung der Liegenschaftspreise und somit des Wohnraums in den grossen Ballungsgebieten statt. Leistbaren Wohnraum findet die Bevölkerung in der Region.

Die Bevölkerung der Region ist gezwungen in den Zentren zu arbeiten oder Schulen und Ausbildungen zu absolvieren und somit zu pendeln. In den Zentren wiederum konzentrieren sich medizinische, pflegerische und therapeutische Institutionen und Praxen. Die Bevölkerung der Region muss diese Zentren im Bedarfsfall aufsuchen, da sie in der näheren Wohnumgebung nicht mehr vorhanden sind.

Verhältnismässigkeit

Die Schweiz ist ein kleines und kleinräumiges Land. Es stellt sich einerseits die Frage der Verhältnismässigkeit eines Aufbaus mit teuren bürokratischen Massnahmen.

Andererseits belastet das Pilotprojekt einkommensschwache Bevölkerungsteile und Menschen, die auf kostengünstige und kostenlose Transporte angewiesen sind.

Zahllose pflegende und betreuende Angehörige transportieren mit Privatautos ihre Angehörigen zu den Spitälern, Ärzten, therapeutischen Praxen.

Auch für Gegenstandstransporte wie Einkäufe für das tägliche Leben oder Hausrats- und Einrichtungsgegenstände ist der private Transport aufgrund der eingeschränkten körperlichen Mobilität und Abnahme der physischen Fähigkeiten unerlässlich. Nicht alle Personen können sich via Onlinebestellungen mit teilweise hohen Transportkosten Belieferungen leisten.

Zum Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Art. 7 Abgabeobjekt

Von der Abgabepflicht sind insbesondere auszunehmen:

1. Senioren- und Seniorinnen ab 64 Altersjahr
2. Rotkreuzfahrtdienste: In diesem Dienst transportieren private Autobesitzer in freiwilliger Arbeit Personen, die aus medizinischen oder psychosozialen Gründen (Mittagestische, Verwandtenbesuche etc.) auf eine Beförderung und Begleitung angewiesen sind.

Kritische Betrachtung des Pilotprojekts zu Mobility-Pricing

Für eine kritische Beurteilung des Pilotprojektes führen wir folgende Punkte auf:

1. Bei Pilotprojekten sind vor der Durchführung die Ausnahmen gemäss unseren Einwänden zu Art. 7, Abgabeobjekt, festzulegen. Es ist zu definieren, welche Personengruppen von Abgaben ausgenommen werden und wie diese Personengruppen mit unkomplizierten Ausnahmeregelungen resp. Bestätigungen versehen werden.
2. Kosten und bürokratischer Aufwand zur Durchführung eines solchen Projektes
3. Finanzielle Belastung von Bevölkerungsgruppen mit bescheidenem oder geringem Einkommen
4. Schaffung eines Zweitklassensystems: Wer die finanziellen Mittel hat, kann sich uneingeschränkte Transporte leisten

5. Die absehbare Verteuerung im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategien mit Belastungen auf kleine Einkommen.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme im weiteren Vorgehen bedanken wir uns.

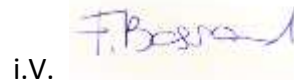
Mit freundlichen Grüssen

VASOS FARES

Vereinigung aktiver Senioren- und
Selbsthilfeorganisationen der Schweiz



Bea Heim, Präsidentin & ehemalige Nationalrätin


i.V.

Rosmarie Okle, Präsidentin Arbeitsgruppe
Wohnen & Mobilität