



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Strassen

3003 Bern

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 19. März 2021
TE / I2

Stellungnahme der SAB zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerkttem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Mit dem Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing will der Bundesrat eine zeitlich befristete gesetzliche Grundlage für Pilotprojekte zu Mobility-Pricing schaffen. Gefördert werden sollen zwei Arten von Pilotprojekten: Pilotprojekte, welche für alle verpflichtend eine Abgabepflicht besteht und Pilotprojekte mit freiwilliger Teilnahme.

Die SAB lehnt das Bundesgesetz ab. Für diese ablehnende Haltung sprechen sowohl formale als auch inhaltliche Gründe.

Die Bundesverfassung sieht in Artikel 82, Absatz 3 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. Dessen ist sich auch der Bundesrat bewusst und schlägt deshalb ein zeitlich befristetes Gesetz vor. Es ist offensichtlich dass dahinter die Absicht steht, den Weg vorzubereiten für ein späteres flächendeckendes Mobility pricing wobei die Pilotprojekte dazu dienen sollen, verschiedene Varianten zu testen. Aus Sicht der SAB ist auch ein befristetes Bundesgesetz nicht konform mit der Verfassungsbestimmung. 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.

Inhaltlich sind wir der Auffassung, dass eine Verkehrslenkung nur über zusätzliche preisliche Massnahmen wie sie das Mobility Pricing darstellt, der falsche Ansatz ist. 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 z.B. darüber, dass man die Berggebietspolitik stärkt und dafür sorgt, dass wieder mehr Arbeitsplätze in den Berggebieten 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 daran setzen die Breitbandversorgung gerade in den Berggebieten und ländlichen Räumen weiter zu verbessern (Mobilfunk und Glasfaser) und moderne Anwendungsformen wie Smart villages zu unterstützen. Dadurch können die Pendlerströme massiv reduziert werden. Die Blockade des Bundesrates bei 5G ist diesbezüglich alles andere als förderlich. Dass Homeoffice und Fernunterricht funktionieren (bis zu einem gewissen Mass), hat sich ebenfalls während der Corona-Pandemie bestätigt. Diese modernen Arbeitsformen haben auch für die Zukunft ein Potenzial und sollten weiter gefördert werden. Die Pandemie ist eine humanitäre und wirtschaftliche Katastrophe. Für die Bewältigung des Verkehrs und die Organisation des sozialen und wirtschaftlichen Lebens gilt es daraus die richtigen Lehren zu ziehen. Die Belastungsspitzen während den Hauptpendlerzeiten konnten gebrochen werden. **Wichtiger als Verkehrslenkung ist Verkehrsvermeidung!** Im Bereich Reduktion der Belastungsspitzen besteht übrigens auch ein enormes Potenzial bei den Unterrichtszeiten für die Schulen. Der Test im Kanton Bern hat dies eindrücklich belegt.

In den Berggebieten und ländlichen Räumen kommen die Verkehrsnetze auch immer wieder an den Anschlag. Sei es, weil deren Kapazität zu knapp bemessen ist oder weil es zu saisonalen Belastungsspitzen durch den Freizeitverkehr kommt. So sorgen regelmässig die zu geringen Kapazitäten auf den Zubringerstrecken zu den Tourismusdestinationen für kilometerlange Staus und auch zu Überlastungen des öV. Es war ein unverzeihlicher Fehler, den Lötschbergbasistunnel nicht von Anfang durchgehend zweispurig fertig zu stellen. Genauso wie es ein Fehler war, am Gotthardstrassentunnel nicht von Anfang an zwei richtungsgetrennte Röhren zu erstellen um so die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Redundanzen für den nötigen Unterhalt und Sanierungsarbeiten zu schaffen. Es ist zum Beispiel auch unverständlich, warum die H19 von Brig bis Reichenau nicht schon lange ins Nationalstrassennetz aufgenommen wurde. Es handelt sich dabei neben der A1 um die zweite wichtige West-Ost Achse der Schweiz, die durchgehend wintersicher ausgebaut sein müsste. Hier braucht es einen Ausbau der entsprechenden Verkehrsnetze auf Strasse und Schiene.

Leider geht die Verkehrspolitik zu einem grossen Teil in die falsche Richtung. Wir haben unsere Kritik und entsprechende Vorschläge zuletzt in unserer Stellungnahme zum Sachplan Verkehr, Programmteil, ausführlich dargelegt und verweisen an dieser Stelle auf die entsprechende Stellungnahme.

Mit der Mineralölsteuer und der LSVA bestehen im Strassenverkehr bereits leistungsabhängige Abgaben. Auch die Billette im öffentlichen Verkehr sind an eine Streckenleistung gebunden. Mit Ausnahme natürlich von Rabatt- und Pauschalfahrkarten wie dem Generalabonnement. Das GA ist neben dem Taktfahrplan eine der wesentlichsten Errungenschaften des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und trägt wesentlich zu dessen Beliebtheit bei. Es wäre ein fundamentaler Fehler, diese Errungenschaft aufs Spiel zu setzen und durch ein neues System (Mobility-Pricing) zu ersetzen. Preiserhöhungen im Strassenverkehr oder im öffentlichen Verkehr kommen für uns nur in Frage, wenn diesen Preiserhöhungen auch ein Kapazitätsausbau gegenüber steht, welcher den VerkehrsbenutzerInnen einen sicht- und spürbaren Mehrwert verschafft. Das ist bei einem reinen Mobility-Pricing nicht der Fall.

Ein grosses Fragezeichen setzt die SAB zudem hinter die Aspekte des Datenschutzes. 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 potenzielle Einbrecher z.B. verlockend zu wissen, wenn die Familie gerade nicht zu Hause, weil im Zug unterwegs ist. Ein Mobility-Pricing mit elektronischer Datenerfassung wäre aus diesem Gesichtspunkt nur zulässig, wenn es auf einem bezüglich Datenschutz absolut sicheren System beruht. Dass absolute Sicherheit aber eine Illusion ist, belegen die ständigen Übergriffe auf die Daten.

Aus all diesen Gründen lehnen wir die Vorlage für Pilotprojekte im Mobility-Pricing ab.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Le SAB (Groupement suisse pour les régions de montagne) s'oppose fortement à la tarification de la mobilité. D'une part, car un tel système est en contradiction avec l'art. 82, al. 3 de la Constitution fédérale, stipulant que : « L'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. L'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions. » Ces exceptions concernent certains tronçons ou ouvrages, comme le tunnel du Grand-Saint-Bernard. Mais, il n'est pas question d'introduire une tarification de la mobilité autour d'une ville, ainsi que sur le territoire d'une région ou d'un canton.

D'autre part, cette mesure constitue une mauvaise réponse, quant aux problèmes liés à la surcharge des infrastructures. La tarification de la mobilité ne permet ni de résoudre ses causes, ni ses symptômes. Dans ce contexte, le SAB propose de renforcer la politique en faveur des régions de montagne et de l'espace rural. De cette façon, une partie de leur population pourra occuper des emplois régionaux, évitant ainsi de surcharger les axes permettant d'atteindre les centres urbains. D'autre part, le SAB estime que la numérisation, comme l'a démontré la crise du coronavirus, recèle un important potentiel contribuant à la réduction du flux des pendulaires. Pour y parvenir, les régions périphériques doivent cependant

Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par email à :
rene.sutter@astra.admin.ch

Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité

Madame, Monsieur,

Par courrier du 3 février 2021, vous nous avez soumis le projet de la Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1600 communes affiliées à l'Association des Communes Suisses (ACS).

Le projet de Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité vise à créer une base légale autorisant les cantons, les villes et les communes à réaliser, localement et pendant une période déterminée de 10 ans avec une durée maximum de 4 ans par projets, des projets pilotes de tarification de la mobilité avec assujettissement à une redevance. Ces projets couvriront tant la tarification du trafic individuel motorisé que la tarification des transports publics. Ces démarches doivent permettre d'acquérir des connaissances sur des formes de tarification d'un nouveau genre, destinés à influencer de manière ciblée la demande en transport. Cette demande poursuit sa croissance et atteint les limites des infrastructures existantes. Une tarification différenciée a fait l'objet de plusieurs études

théoriques mais n'a encore jamais été appliquée dans la pratique. Les projets sélectionnés devront tous apporter des données nouvelles et complémentaires ; dans ce sens le nombre de projets pilotes entrant en ligne de compte pour le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) devrait être de cinq environ.

L'ACS conditionne son soutien à la proposition de Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité à une implication du niveau communal dans la suite des travaux afin que ses intérêts puissent être pris en compte. Ce n'est pas le cas en l'état actuel du projet, qui opte plutôt pour une approche exclusive.

Ce projet répond effectivement à un besoin réel d'apporter des réponses adéquates à la congestion des infrastructures de transport, notamment dans les zones urbaines et les agglomérations. Cette problématique exige des solutions pertinentes et adaptées. La régulation du flux de circulation, et plus spécifiquement la gestion de la saturation des centres urbains, est un enjeu majeur pour les communes, villes et agglomérations. Cette gestion des flux urbains ne découle pourtant pas uniquement des centres, mais doit être traitée de manière globale et non par une approche unilatérale. Il est donc opportun d'étudier également des solutions de trafic de et vers les centres urbains (flux contraires). En ce sens, l'approche *bottum-up* choisie répond à ce besoin. En outre, le financement de ces mesures est en partie assumé par la Confédération, ce qui est à saluer.

Toutefois, ce projet de loi doit prendre en compte le niveau communal dans son intégralité : les défis causés par la mobilité ne s'arrêtent pas aux frontières des villes ou des zones métropolitaines. Il est donc nécessaire d'envisager des solutions pour le trafic vers et depuis les centres urbains. Les communes périphériques et rurales n'ont pour l'heure pas été consultées et il est probable qu'elles ne seront pas systématiquement incluses dans ces projets, alors qu'elles sont aussi directement impactées. Il s'agit d'un défaut systémique du projet qui doit être corrigé.

L'ACS est représentante politique des intérêts communaux. Elle regrette de ne pas avoir été intégrée aux travaux préliminaires du projet de Loi de la Confédération et demande, pour la suite des travaux, que la question de la mobilité, en tant que thème tripartite, soit traitée de manière globale et intégrée (et non exclusive). Ce n'est que de cette manière que l'on peut inclure l'ensemble du niveau communal, du plus grand au plus petit en termes de population et du plus central au plus périphérique en termes de localisation.

Aujourd'hui, les questions de mobilité doivent être abordées et résolues de manière globale, et non plus seulement de manière situationnelle et particulière.

Nous considérons les réserves formulées ci-dessus comme conditions préalables au soutien de la proposition dans la suite des travaux politiques.

L'ACS se réjouit cependant que le rôle de laboratoire d'idées que peuvent jouer les communes soit mis en avant à travers ce projet. L'épreuve à petite échelle permet effectivement de développer des solutions adaptées. De plus, la Confédération prévoit les conditions cadres ainsi qu'un soutien financier. La mise en œuvre repose uniquement sur les cantons et les communes. Cette loi prévoit la collecte d'informations sur les effets de la tarification en vue d'une utilisation optimale des infrastructures de transport existantes en orientant le comportement des usagers. Cet objectif est souhaitable étant donné les prévisions d'accroissement de la mobilité à la condition d'inclusion des communes tout au long du processus. C'est uniquement dans ces conditions que les projets pourront être mis en œuvre de manière complète, adéquate et proportionnelle. De surcroît, les communes immanquablement amenées à devoir informer leur population touchée par ces projets pilotes. Il faut donc que les communes soient intégrées de manière systématique à ces travaux.

Zusammenfassung auf Deutsch

Der SGV unterstützt das vorgeschlagene Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing mit dem Vorbehalt, dass die Gemeindeebene bei den weiteren Arbeiten umfassend und der Bedeutung angemessen einbezogen wird und dadurch ihre berechtigten Interessen berücksichtigt werden können. Mit der aktuellen Gesetzesvorlage, welche einen exklusiven Ansatz verfolgt, ist dies nicht gegeben.

Dieses Projekt entspricht einem tatsächlichen Bedürfnis, angemessene Antworten auf die Überlastung der Verkehrsinfrastrukturen gerade in städtischen Gebieten und Ballungszentren zu bieten. Es werden Lösungen benötigt, die relevant und an die konkreten Probleme der Gemeindeebene angepasst sind. In diesem Sinne wird der gewählte Bottom-up-Prozess diesem Bedürfnis gerecht. Darüber hinaus wird die Finanzierung dieser Massnahmen teilweise durch den Bund übernommen, was zu begrüßen ist.

Der gewählte Ansatz muss aber die Gemeindeebene in ihrer Gesamtheit berücksichtigen; Probleme, die durch Mobilität verursacht werden, halten nicht an den Grenzen von

Städten und Ballungsräumen an. Es ist daher notwendig, Lösungen für den Verkehr von und zu den Stadtzentren (Gegenverkehr) ebenfalls zu berücksichtigen. Peripher gelegene und ländliche Gemeinden wurden bislang zur Vorlage nicht konsultiert, obschon sie von den Auswirkungen direkt betroffen sind. Das ist ein grundlegender Fehler der Gesetzesvorlage, welcher zwingend korrigiert werden muss.

Der SGV zeigt sich irritiert darüber, dass er als politisch anerkannter und relevanter Kommunalverband nicht in die Vorarbeiten zur Vorlage von Seiten der zuständigen Bundesbehörden einbezogen worden ist. Für die weiteren Arbeiten wird daher die Forderung aufgestellt, die Frage der Mobilität als eine tripartite Frage in jeder Beziehung umfassend und integral (integrativ, nicht wie bis anhin exklusiv) zu behandeln und von der Arbeitsweise her auch dementsprechend vorzugehen. Nur somit kann die Gemeindeebene angemessen einbezogen werden; Mobilitätsfragen sind heute integral anzugehen und zu lösen, nicht alleine situativ und einseitig. Wir betrachten die von uns formulierte Bedingung als eine unabdingbare Voraussetzung für eine Unterstützung der Vorlage in den weiteren politischen Arbeiten.

Nous vous remercions d'avance de prendre en considération les éléments ci-dessus et vous présentons, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Association des Communes Suisses

Président



Hannes Germann
Conseiller aux Etats

Directeur



Christoph Niederberger

Copie à:

Union des villes suisses, Berne

Groupement suisse pour les régions de montagne, Berne



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nor
3003 Bern

Per Mail: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 20. Mai 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zur Mobility-Pricing Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zum Vorentwurf für ein Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing Stellung nehmen zu können und auch dafür, dass Sie uns diesbezüglich eine Fristverlängerung gewährt haben. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Allgemeine Einschätzung

Der Schweizerische Städteverband begrüsst die vom Bundesrat vorgeschlagenen, regional begrenzten und zeitlich befristeten Feldversuche mit Mobility Pricing als geeigneten Ansatz, um die Tauglichkeit leistungsabhängiger Abgaben als Steuerungsinstrumente im Verkehr, zumal in Städten und Agglomerationen, praktisch zu evaluieren.

Sie sind für ihn eine Voraussetzung, um im Anschluss daran, basierend auf den Erkenntnissen, die sie liefern werden, grundsätzlich zu diesen Instrumenten bzw. zu einem allfälligen grundsätzlichen Systemwechsel bei den Verkehrsabgaben Stellung zu nehmen. Ein solcher steht mit der Zunahme von elektrisch angetriebenen Personenwagen im Raum, weil die Erträge aus den bestehenden Abgaben auf fossile Treibstoffe schwinden.

Der Städteverband steht einer Gesetzesvorlage auf Bundesebene, die solche Feldversuche ermöglicht, deshalb positiv gegenüber. Weitergehende Schritte erachtet der SSV derzeit für nicht angebracht. Entsprechend ist er der Auffassung, dass Vorstösse im Bundesparlament, die in diese Richtung weisen, vorläufig abzulehnen oder zu sistieren sind.

Dem Städteverband ist es ein Anliegen, dass Mobilität für alle erschwinglich bleibt. Indessen soll der Beitrag der einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer an die Finanzierung der Mobilität insbesondere auch deren jeweiligen spezifischen Ressourcenverbrauch spiegeln. Wer mehr Raum beansprucht und/oder die Luft mehr belastet, soll im Verhältnis tendenziell mehr bezahlen, wer wenig Ressourcen verbraucht, tendenziell weniger. Die Erfahrungen mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe seit 2001 legen nahe, dass solche Mechanismen insbesondere auch in ökologischer Hinsicht positive Wirkungen entfalten können.

Voraussetzung für eine allfällige dauerhafte Einführung von zeitlich oder ressourcenabhängig differenzierten Tarifen wäre für den SSV deshalb eine umfassende Evaluation aller möglichen externen Effekte. Insofern können von der Verkehrsnachfrage oder dem Ressourcenverbrauch (Energie, Fläche) abhängige Gebühren für den Städteverband mittelfristig nicht nur Instrumente sein, um punktuelle Überlastungen von Strassen und Schienen abzuwenden, sondern auch, um das Verkehrssystem umweltfreundlicher zu gestalten. Es ist dem SSV deshalb ein Anliegen, im Rahmen der Pilotprojekte auch Aufschluss über solche möglichen Verlagerungseffekte zu erhalten.

Konkrete Anliegen

Der Städteverband ist mit dem Gesetzesentwurf bis auf folgende Punkte einverstanden:

- Er kann die Absicht des Bundes nachvollziehen, möglichst unterschiedliche Versuchsanlagen oder Zielsetzungen praktisch zu testen und sich bei den Genehmigungen dafür an diesen Kriterien zu orientieren. Gleichzeitig ist es dem SSV ein Anliegen, dass sich im Zuge der Versuche ermitteln lässt, welche Wirkungen Versuche mit ähnlichen oder gleichen Zielsetzungen in Städten und Agglomerationen unterschiedlicher Grösse entfalten. Es ist deshalb sicherzustellen, dass das UVEK Genehmigungen nicht mit der Begründung verweigern kann, deren Wirkung werde in bereits genehmigten Versuchen getestet, wenn es sich dabei um Räume unterschiedlicher Grösse oder Charakteristik handelt.
- Ökologische Aspekte sind nicht explizit als möglicher Zweck von Pilotprojekten aufgeführt. Gemäss obigen Ausführungen sind ressourcenabhängig differenzierte Tarife für den SSV wichtig. Wir bitten deshalb darum, im Art. 2 des Gesetzes die Möglichkeit solcher Gebühren aufzunehmen und entsprechend auch die ökologischen Wirkungen in die Evaluation der Projekte einzubeziehen (Art. 19).
- Neben Kantonen und Gemeinden sind auch regionale Körperschaften prädestiniert, Trägerschaften von solchen Projekten zu werden. Art. 4 des Gesetzes sollte in diesem Sinne präzisiert werden.
- Grundsätzlich ist es sinnvoll, 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 mit 60 Prozent nicht nur an den Projektierungs- und Evaluationskosten beteiligen, sondern auch an allfälligen Defiziten der Betriebsphasen.
- 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 ist demgegenüber 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.

- Einzelne Städte formulieren zudem die folgenden Anliegen:
 - Beim öffentlichen Verkehr sollten anstelle von Tarifierhöhungen in Spitzenzeiten auch Tarifsenkungen in Schwachlastzeiten möglich sein. Dies, um nicht einseitig auf Verteuerungen zu setzen, die ohnehin benachteiligte Personen bestrafen würden, von denen viele berufsbedingt in Spitzenzeiten unterwegs sein müssen, oder um einen unerwünschten Verlagerungseffekt auf den Individualverkehr zu vermeiden.
 - Allfällige Einnahmenüberschüsse (Art. 22) sollten auch für Massnahmen zur Reduktion der Auswirkungen der Mobilität auf die Umwelt (Lärm, Klima) eingesetzt werden können.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Einschätzung und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband