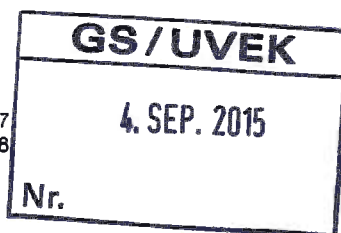


Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach
CH-3000 Bern 6

Telefon +41 (0) 31 357 57 57
Telefax +41 (0) 31 357 57 58
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Daniela Lehmann
Mobil +41 (79) 771 51 44
daniela.lehmann@sev-online.ch



Gewerkschaft
des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel
des transports
Sindacato del personale
dei trasporti

UVEK
Bundeshaus Nord
Kochergasse 10
3003 Bern

2. August 2015
GT/dl

Anhörung Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Einladung, zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing Stellung zu nehmen. Der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, begrüsst, dass mit dem Konzeptbericht eine Diskussion zur Zukunft der Finanzierung des Verkehrssystems in der Schweiz ausgelöst werden soll. Es ist wichtig, dass in dieser frühen Phase der Diskussion die Ziele sowie die Rahmenbedingungen richtig definiert werden.

Grundsätzliches

Das Schweizer System des öffentlichen Verkehrs ist im internationalen Vergleich eines der erfolgreichsten überhaupt, was insbesondere auf zwei Faktoren zurückzuführen ist. Erstens dass der öffentlichen Personenverkehr als Service public definiert wird, und zweitens dass das System denkbar einfach ist. Mit einem Ticket können verschiedenste öV-Angebote jederzeit beansprucht werden. Es ist für den SEV daher unabdingbar, die Mobility-Pricing-Diskussion unter der Voraussetzung zu führen, dass Verkehr ein Teil der Grundversorgung, des Service public ist und bleibt. Es gibt keinen vernünftigen Grund, diesen Grundpfeiler der Erfolgsgeschichte des öffentlichen Verkehrs in Frage zu stellen.

Betrachtet man Verkehr auch mit Mobility Pricing als Teil des Service public, ist es nachvollziehbar und richtig, dass die Frage der Kostendeckungsgrade nicht aufgeworfen wird. Zudem hat das Volk die bestehende Kostendeckungsstruktur indirekt mittels Abstimmungsent-scheiden wie zum Beispiel zu FABI, zur Autobahnvignette oder zur LSVA mitgestaltet.

Leider wird der Bericht der Vorgabe nicht gerecht, einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz zu liefern. Sämtliche Fragestellungen werden je aus der Sicht Strasse und aus der Sicht Schiene angeschaut und beantwortet. Auf Grund des Ergebnisses muss davon ausgegangen werden, dass die jeweiligen Bundesämter BAV und Astra ihre jeweiligen Fachgebiete bearbeitet haben, ohne das Gespräch miteinander zu führen. Insbesondere bei der Fragestellung der Erhebungsart würde man das Ziel einer einheitlichen und gemeinsamen Kostenerhebung erwarten. Wir mussten leider feststellen, dass sich der Bericht nicht als ein Ganzes, sondern als zwei voneinander unabhängige Berichte liest. Zudem sollte nicht ausser Acht gelassen werden, dass auch die Raumplanung einen grossen Einfluss auf die Mobilität hat.

Der Bericht enthält für die vorhersehbaren sozialen Ungerechtigkeiten keinerlei Lösungsansätze, was nicht nur sehr befremdend, sondern der Akzeptanz von Mobility Pricing auch abträglich ist. Gerade in dieser frühen Diskussionsphase müsste dieser Frage die nötige Aufmerksamkeit geschenkt werden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass ein Mobility-Pricing-Konzept, das davon ausgeht, dass jede Mobilität frei gewählt ist und jederzeit frei gewählt werden kann, an der Realität vorbeizieht.

Völlig unverständlich ist sodann auch die Tatsache, dass der Güterverkehr auf der Schiene gänzlich ausgenommen wird und auf der Strasse nur bei der Modellvariante Gebiet zum Zug kommt. Das Konzept muss aus unserer Sicht nicht nur verkehrsträgerübergreifend sein sondern auch alle Verkehrsteilnehmer, Verkehrsarten und Verursacher mit einbeziehen. Dies drängt sich alleine schon durch die hohen zu erwartenden Systemkosten auf. Wer eine solch gravierende Änderung eines Systems anpeilt, tut gut daran, die Diskussion möglichst scheuklappenfrei und umfassend anzugehen.

Der SEV ist auf Grund der gravierenden Mängel des vorliegenden Entwurfes der Überzeugung, dass der Bericht in der vorliegenden Form als Diskussionsgrundlage nicht akzeptabel ist. Da es jedoch sicher sinnvoll ist, die Diskussion weiter zu führen, müssten – unter Berücksichtigung der Ausgangslage, dass Menschen eben nicht freiwillig pendeln – folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Verkehrsträgerübergreifende Betrachtungsweise
- Grundvoraussetzung: Verkehr als Service public
- Güterverkehr vollumfänglich integrieren
- Sozialverträgliche Umsetzung
- Einbezug der Verursacher

Nachfolgend finden Sie unsere detaillierten Antworten auf Ihre Fragen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Giorgio Tuti Daniela Lehmann
Präsident SEV Koordinatorin Verkehrspolitik

ENTWURF Konzeptbericht Mobility Pricing – Fragebogen

1. Wie beurteilen Sie die Zielsetzung der "verkehrsträgerübergreifenden Brechung von Verkehrsspitzen und der besseren und gleichmässigeren Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen" für Mobility Pricing?

- Ist dieses Ziel richtig gewählt (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.1)?
- Falls nicht, welches andere Ziel müsste mit Mobility Pricing verfolgt werden (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.2)?

Der SEV erachtet die Zielsetzung als zu einschränkend. Es ist nicht einsichtig, warum nur die Verkehrsspitzen gebrochen werden sollen. Allfällige Zielkonflikte bei mehreren Zielen können mit einer Priorisierung derselben entschärft werden. Der SEV schlägt deshalb vor, die im Bericht aufgeführte Herausforderung der zunehmenden externen Effekte in die Zielsetzung einfließen zu lassen. Mit einer Erweiterung der Zielsetzung liessen sich zudem die hohen zu erwartenden Systemkosten für Mobility Pricing besser rechtfertigen. Wir schlagen deshalb vor, das Ziel wie folgt zu ergänzen:

Mit Mobility Pricing sollen:

Verkehrsträger übergreifend Verkehrsspitzen gebrochen und eine gleichmässiger Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen erreicht werden.

Eine Nachfragebeeinflussung soll sowohl innerhalb eines Verkehrsträgers als auch beim intermodalen Verhalten erreicht werden.

2. Wie beurteilen Sie die sieben Grundprinzipien hinsichtlich Relevanz und Vollständigkeit für Mobility Pricing (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 3)?

Die Diskussion muss zwingend unter der Prämisse geführt werden, dass öffentlicher Verkehr ein Teil der Grundversorgung, des Service public, ist und bleibt. Die Tatsache, dass Verkehr in der Schweiz ein Teil des Service public ist, ist einer der wichtigsten Erfolgsgaranten überhaupt. An diesem Umstand darf auf keinen Fall gerüttelt werden.

Als Definition von Service public kann die nachfolgende Version des Bundesrates (siehe: <http://www.uvek.admin.ch/org/03940/03967/index.html?lang=de>) herbeigezogen werden:

"Service public umfasst die Grundversorgung mit Infrastrukturgütern und -dienstleistungen, welche für alle Bevölkerungsschichten und Regionen des Landes zu gleichen Bedingungen in guter Qualität und zu angemessenen Preisen zur Verfügung stehen sollen."

Für diese Grundversorgung mit lebenswichtigen Gütern und Diensten gelten folgende Regeln:

- **Inhalt:** Was zur Grundversorgung gehört, muss durch die Gesetzgebung festgelegt werden.
- **Bedarf:** Der Wandel der Bedürfnisse von Bevölkerung - wie auch von Unternehmen - ist zu berücksichtigen.
- **Zugänglichkeit:** Die Dienstleistungen müssen in allen Landesgegenden flächendeckend erbracht werden und für alle Bevölkerungsgruppen gut erreichbar sein.
- **Qualität:** Die Qualitätsanforderungen werden in den Gesetzen und Verordnungen vorgegeben und durch die Behörden überwacht und durchgesetzt.
- **Preis:** Die Preise für die Dienstleistungen müssen für alle erschwinglich sein.
- **Kontinuität:** Die Dienstleistungen müssen ohne Unterbrechung erbracht werden.

Wir schlagen vor, die Grundprinzipien wie folgt zu ergänzen:

1. Service public

Mobility Pricing muss innerhalb des Service-public-Ansatzes umgesetzt werden. Service public umfasst die Grundversorgung mit Infrastrukturgütern und -dienstleistungen, welche für alle Bevölkerungsschichten und Regionen des Landes zu gleichen Bedingungen in guter Qualität und zu angemessenen Preisen zur Verfügung stehen sollen.

III. Verteilungswirkung / Sozialpolitische Ausgestaltung

Der Bericht geht auf Seite 41, Punkt 7.7 auf die unterschiedlichen Auswirkungen in den unterschiedlichen Einkommensgruppen ein:

(...) Einerseits legen Personen aus höheren Einkommensschichten tendenziell mehr Kilometer zurück, weshalb sie von fahrleistungsbezogenen Abgaben stärker betroffen sind. Andererseits können sich Personen mit einem höheren Einkommen die höheren Preise während Spitzenstunden besser leisten. Für Personen mit tieferen Einkommen fallen die erhöhten Abgaben während Spitzenstunden gemessen an ihrem Einkommen stärker ins Gewicht. Hinzu kommt, dass sie häufig in Berufen mit weniger flexiblen Arbeitszeiten arbeiten. Verteilungswirkungen bezüglich Einkommen hängen jedoch auch von den Preisrelationen zwischen den Verkehrsträgern und der Einnahmenverwendung ab (...)

Daraus leitet der Bericht ab, dass Mobility Pricing so ausgestaltet werden muss, dass Mobilität weiterhin für alle erschwinglich ist. Diese Aussage ist aus unserer Sicht zu wenig aussagekräftig und zu wenig weitreichend. Es geht nicht an, dass Personen mit tiefen Einkommen die Leidtragenden eines Systemwechsels sein werden. Der SEV wehrt sich klar gegen eine weitere Schlechterstellung dieser Bevölkerungsgruppen. Einerseits weil deren Budgets bereits heute keinen Spielraum mehr enthalten, andererseits weil sie wie erwähnt häufiger nicht freiwillig pendeln.

Wir schlagen deshalb vor, den Punkt III wie folgt zu formulieren:

III. Verteilungswirkung / Sozialpolitische Ausgestaltung

Mobility Pricing ist tariflich so zu gestalten, dass die finanzielle Belastung von Personen mit tiefen Einkommen gleich bleibt oder dass höhere Mobilitätskosten anderweitig kompensiert werden.

IX Pricing Subjekte

Die Verursacher von mehr Mobilität müssen in die Finanzierung mit einbezogen werden. Insbesondere die Arbeitgeber haben einen grossen Einfluss auf das Pendlerverhalten ihrer Angestellten. Sei es, indem sie Arbeitsstätten zentralisieren und damit mehr Mitarbeiter zum pendeln zwingen, oder aber weil sie eine geringe Flexibilität betreffend Arbeitszeiten an den Tag legen. Mobility Pricing kann auf dieses Verhalten Einfluss nehmen, indem Unternehmen sich an den von ihnen verursachten Pendlerkosten beteiligen müssen.

Die Wirtschaft profitiert von einem guten Verkehrssystem. Standortvorteile und erweiterte Rekrutierungsmöglichkeiten sind nur zwei der Gründe. Unternehmen sollen deshalb einen generellen Beitrag an das Verkehrssystem bezahlen. Für den SEV kommen dafür zum Beispiel das im Bericht (Seite 57, Anhang II Pricing Subject: Wer bezahlt) erwähnte „versement transport“ oder die Erhöhung der Gewinnsteuer in Frage.

Diese Einnahmen könnten dazu benutzt werden, soziale Ungerechtigkeiten auszugleichen und um die hohen zu erwartenden Systemkosten abzudecken.

Formulierungsvorschlag:

IX Pricing Subjekte

Alle Pricing Subjekte werden an der finanziellen Ausgestaltung von Mobility Pricing beteiligt.
Als Pricing Subjekte gelten:

- **Verkehrsunternehmen**

Pricing Subjekt sind die Unternehmen, die Personen- und/oder Güterverkehr auf eigener oder fremder Eisenbahninfrastruktur betreiben.

- **Kunde**

Pricing Subjekt sind die Kunden, die den öV benutzen. Im Personenverkehr sind es die Passagiere, im Bahngüterverkehr Verloader, Speditionen und Operateure, die Leistungen bei den Bahnunternehmen einkaufen.

- **Nutznieser**

Pricing Subjekt sind die Nutznießer des öV, hier im Sinne von Unternehmen, die in einem bestimmten Perimeter in Bezug auf den öV angesiedelt sind und damit infolge einer gut ausgebauten öV-Infrastruktur von Standortvorteilen profitieren.

3. Wie beurteilen Sie die Vollständigkeit der morphologischen Kasten für:

- a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.1)?
- b. die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.3)?

Der SEV bedauert die unterschiedlichen Vertiefungsgrade und die unterschiedliche Trennschärfe der beiden Kasten.

4. Wie beurteilen Sie den Entwicklungspfad (von einfach zu komplex) der Modellvarianten für:

- a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1)?
- b. die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

Die Systematik ist erkenn- und nachvollziehbar.

5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:

- a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1 [Haupt- und Nebenvarianten])?
- b. die Schiene? (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

Nur schon die Fragestellung mit einer Unterteilung in Strasse und Schiene zeigt auf, dass der Bericht offensichtlich nicht verkehrsträgerübergreifend in Angriff genommen wurde. Sie lässt viel mehr vermuten, dass das BAV und das Astra unabhängig voneinander ihre jeweiligen Fachgebiete bearbeitet haben, anstatt gemeinsam eine übergreifende Variante zu erarbeiten.

Es ist nämlich durchaus möglich, dass die Varianten sich gegenseitig beeinflussen. So würde bei einer gemischten Variante, welche sinnvollerweise von einem einzigen Erhebungs- und Abrechnungssystem ausgeht, beim öV die manuelle Erfassungstechnik via Ticket schlicht wegfallen. Sie macht in dieser Konstellation keinen Sinn. Zudem würden gemischte Varianten dazu anregen, die Kompensation ebenfalls verkehrsträgerübergreifend anzuschauen. Zurzeit sind sämtliche Kompensationen nur innerhalb des jeweiligen Verkehrsträgers angesiedelt. Die Kompensationsmöglichkeiten bei der Modellvariante Schiene sind zudem ungenügend, da eine Nutzerdifferenzierung fehlt.

Bei allen Schienenvarianten müsste ebenfalls wie bei den Strassenvarianten die Wahlfreiheit zwischen einer leistungsbezogenen und einer pauschalen Variante in Betracht gezogen werden, wobei die Idee richtig ist, dass die Pauschale die Obergrenze der Einzelabrechnungen definiert. Damit lässt sich der Grundgedanke des GA erhalten, was unbedingt anzustreben ist.

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

- a. die Strasse?
- b. die Schiene?

Auf Grund der hohen Systemkosten kommen für den SEV schlussendlich nur die Vollvarianten (Strasse Modellvariante Gebiet, Schiene Modellvariante öV-Netz) in Frage. Zudem garantiert im Bereich Schiene nur die Vollvariante die Einfachheit des Systems und im Bereich Strasse ist der Güterverkehr nur in dieser Variante vollumfänglich mit einbezogen.

Die Vollvarianten müssen unbedingt verkehrsträgerübergreifend gedacht und miteinander verknüpft werden.

7. Wo sehen Sie Stärken/Schwächen der für Sie zielführendsten Modellvariante (Vgl. Frage 6) für Ihr Umfeld?**Einfachheit des Systems**

Grundsätzlich würde ein Mobility Pricing für das gesamte öV-Netz mit elektronischer Erfassung die Einfachheit des Systems weiterhin gewährleisten. Es ist jedoch fraglich, wie die Transparenz der unterschiedlichen Kosten dem Kunden bewusst gemacht werden können. Damit dieser eine bewusste Entscheidung, für oder gegen eine Reise mit dem öV zu einer bestimmten Zeit und zu einem bestimmten Preis treffen kann, müssten ihm die Alternativangebote jederzeit bekannt sein.

Am Grundprinzip der Kompensation darf nicht gerüttelt werden. Das bedeutet, dass die, vom Volk mitgetragene, Mitfinanzierung des Kollektivverkehrs bestehen bleiben muss. Zum Beispiel müssen die für den öffentlichen Verkehr reservierten LSVA- und Mineralölsteuergelder weiterhin ausbezahlt werden. Dies auch, wenn diese Abgaben des MIV durch eine Mobility-Pricing-Abgabe ersetzt werden.

Der liberale Ansatz des Mobility-Pricing-Modells „Pay as you use“ geht davon aus, dass eine Wahlfreiheit besteht. Nebst dem Umstand, dass die Wahlfreiheit stark in Zweifel gezogen werden muss, steht dies auch im Widerspruch zur Tatsache, dass öffentliche Gelder in den öffentlichen Verkehr fliessen. Das jedoch wurde vom Volk mehrfach abgesegnet und ist für einen Service-public-Bereich nachvollziehbar und richtig. Aus diesem Grund müssen allenfalls flankierende Massnahmen zur Erhaltung des Service public diskutiert werden.

8. Wo sehen Sie Herausforderungen/Risiken für eine mögliche Einführung von Mobility Pricing? Worauf muss besonders geachtet werden?

Die grösste Herausforderung für ein Mobility Pricing ist die sozialvertragliche Umsetzung. Grundsätzlich scheint das Konzept effektiv von Freiwilligkeit der Mobilität und zeitlichen Wahlmöglichkeiten auszugehen (dazu S. 36: „Insbesondere Vielfahrer, die heute dank nicht-fahrleistungsbezogenen Abgaben profitieren, werden ihr Mobilitätsverhalten überdenken.“). Dies ist sehr alltagsfern, genauso wie der Vergleich mit dem Stromverbrauch-Verhalten. Auch hier gilt vorderhand, dass eine Familie mit Kleinkindern nicht freie Wahl hat, wann gewaschen wird. Sie wäscht dann, wenn sie Zeit hat und die Wäschküche frei ist.

Die Akzeptanz von Mobility Pricing wird insbesondere davon abhängen, ob es gelingt, hier einen nachvollzieh- und umsetzbaren Lösungsansatz zu präsentieren. Zudem muss für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer erkennbar sein, dass auch die Arbeitgeber als Mitverursacher des unfreiwilligen Pendelns in die Verantwortung genommen werden. Eine konsequente Anwendung des Verursacherprinzips könnte durchaus dazu beitragen.

Eine Ausweitung der Pendlerstosszeiten hätte auf weitere Gebiete des öffentlichen Lebens und der Wirtschaft Einfluss; als Beispiel seien hier die Ladenöffnungszeiten genannt. Die Frage der Ladenöffnungszeiten ist ein Dauerbrenner in der politischen Landschaft der Schweiz. Allein seit 2009 gab es auf kantonaler Ebene neun Abstimmungen über eine Ausdehnung der Ladenöffnungszeiten. In acht von neun Fällen hat die Bevölkerung den Liberalisieren einen Strich durch die Rechnung gemacht und längere Ladenöffnungszeiten verhindert.

Da Mobility Pricing weitreichende gesellschaftliche Auswirkungen über den Bereich Verkehr hinaus hat und einen gravierenden Systemwechsel mit sich bringt, muss die Diskussion langfristig und breit angegangen werden. Es herrscht grosser Informations- sowie Diskussionsbedarf.

Die Frage des Systemwechsels müsste schlussendlich in der Bundesverfassung verankert und somit mit einem Volksentscheid abgesegnet werden.

9. Wie stehen Sie zur Idee von Mobility Pricing Pilotprojekten?

Grundsätzlich wäre ein Pilotprojekt zur Erhöhung der Akzeptanz zu begrüßen. Wir sind aber der Auffassung, dass Pilotprojekte im Bereich Strasse nicht mehr nötig sind. Im Bereich Schiene wären die Grenzen eines Pilotprojektes fast unmöglich zu definieren und die Integration in den „Direkten Verkehr“ fast unmöglich. Der finanzielle Aufwand könnte nur schwer in einem vernünftigen Rahmen gehalten werden.

10. Der Konzeptbericht sieht vor, dass im Gegenzug zur Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe bestehende Abgaben (schrittweise) ersetzt werden (Kompensation). Denkbar wäre auch, zusätzlich zu den bestehenden Abgaben eine fahrleistungsabhängige Abgabe einzuführen und deren Einnahme im Sinne einer Lenkungsabgabe (pauschale Rückerstattung z.B. via eine Vergünstigung bei den Krankenkassenprämien) zurückzuerstatten. Wie stehen Sie zu dieser Idee?

Im Sinne der von uns eingangs formulierten Erweiterung der Zielsetzung des Mobility Pricing wäre eine Lenkungsabgabe insbesondere dort sinnvoll, wo sich systembedingt einseitige Mehrkosten für den einen oder anderen Verkehrsträger ergeben würden. Die Frage lässt sich aufgrund der fehlenden ganzheitlichen Betrachtung aber heute nicht schlüssig beantworten.

11. Weitere Bemerkungen

Güterverkehr

Der Güterverkehr auf der Schiene muss zwingend mit einbezogen werden. Die Begründung mutet grotesk an, dass im Güterverkehr auf der Schiene der Endkunde nur schwierig bzw. sehr aufwändig zu eruieren sei, zumal das Projekt Mobility Pricing als Ganzes nur mit immensen Investitionen umsetzbar sein wird.

Zudem sollte sich der Bericht mindestens im nationalen Luftverkehr Gedanken zu möglichen Entwicklungen machen.

Fazit

Der SEV ist auf Grund der gravierenden Mängel des vorliegenden Entwurfes der Überzeugung, dass der Bericht in der vorliegenden Form als Diskussionsgrundlage nicht akzeptabel ist. Da es jedoch sinnvoll ist, die Diskussion weiter zu führen, müssten – unter Berücksichti-

gung der Ausgangslage, dass Menschen sehr oft nicht freiwillig pendeln – folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Verkehrsträgerübergreifende Betrachtungsweise
- Grundvoraussetzung: Verkehr als Service public
- Güterverkehr vollumfänglich integrieren
- Sozialverträgliche Umsetzung
- Umfassender Einbezug der Verursacher