

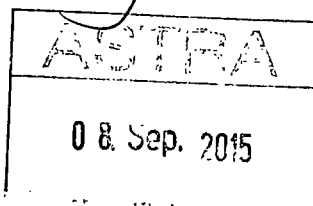


www.sgb.ch | www.uss.ch
Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Union syndicale suisse
Unione sindacale svizzera

ASTRA
Mühlestrasse 2, Ittigen
3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Sig



Bern, 3. September 2015

Anhörung Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing, Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund bedankt sich für die Einladung zur Anhörung zum Konzeptbericht Mobility Pricing.

Der SGB hält fest, dass eine zielführende Diskussion zu einem Mobility Pricing nur mit dem Verständnis geführt werden kann, dass die berufsbedingte Mobilität heute eine Realität ist, die sich die Arbeitnehmenden keineswegs freiwillig aussuchen. Eine Verteuerung der Reisekosten würde zu einer zusätzlichen Belastung der Arbeitnehmenden führen, was von uns abgelehnt wird. Mobilitätsbedingte Probleme wie Umweltbelastung und Überlastung der Verkehrsinfrastrukturen müssen zum einen durch einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs, zum anderen durch gezielte Steuerung der Ansiedlung von Arbeitsplätzen und ressourcenschonende Arbeitsorganisation in den Unternehmen selbst angegangen werden.

Die Fragen, die sich stellen, sind tatsächlich sehr komplex. Die zentralste Frage ist jedoch, wie ein Mobility Pricing die zunehmende Mobilität eindämmen kann ohne sozial massiv ausgrenzend zu wirken. Und dies wird im Bericht nicht beantwortet. Es ist aber wichtig, aufzuzeigen, dass der Service public Gedanke und ein Mobility Pricing überhaupt vereinbar sind. Für die Akzeptanz in der Bevölkerung dürfte dies entscheidend sein.

Das Verkehrsaufkommen auf der Schiene und den Strassen nimmt in den kommenden Jahren laut Prognosen stark zu, Treiber sind die Bevölkerungsentwicklung und die wirtschaftliche Entwicklung, wobei im Transitverkehr auch die Entwicklung in den europäischen Nachbarländern ausschlaggebend ist. Weiter ist das Verkehrsaufkommen aber je nach Verkehrsträger, Zeitpunkt und Region sehr unterschiedlich.

Die Kosten für den Unterhalt und effektiv notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen steigen, während gleichzeitig die Einnahmen aus den Mineralölsteuern zusehends sinken. Da ein Teil dieser Einnahmen auch für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs genutzt wird, ist also nicht nur die Qualität der Strasseninfrastruktur, sondern auch die der Schieneninfrastruktur gefährdet. Denn die Konzeption des vom Volk beschlossenen Bahnfonds wie auch des seitens Bundesrats vorgeschlagenen Strassenfonds NAF heisst „Unterhalt vor Ausbau“. Steigen die Kosten und sinken die Einnahmen, heisst dies, dass wichtige Nahverkehrsbahnprojekte in den

Monbijoustrasse 61, 3007 Bern / Postfach, 3000 Bern 23
031 377 01 01, Fax: 031 377 01 02, info@sgb.ch, info@uss.ch

123 DH/es

Agglomerationen hintangestellt werden. Was fatal wäre, denn gerade in den Agglomerationen ist das Verkehrsaufkommen durch den motorisierten Individualverkehr MIV hoch und der Handlungsbedarf ausgewiesen¹

Eine Verteuerung der Treibstoffe führt zudem zu einem gewissen Anstieg des ‚Tanktourismus‘ ins Ausland, was ebenfalls zu Einnahmeeinbussen bei den Mineralölsteuern führt. Die nun im Bericht skizzierte Idee, dass mittelfristig die bestehenden Steuern und Abgaben durch ein Mobility Pricing ersetzt wurden, würde aber wiederum sehr hohe Mobilitätspreise bedingen, um handkehrum massiven Tanktourismus ins Inland zu verhindern. Das aber hatte politisch keine Chance.

Die externen Kosten der Mobilität sind sehr hoch, wobei die der Strasse diejenigen der Schiene bei weitem übersteigen. Effektiv ist der MIV heute zu billig, die Mobilität auf der Strasse müsste tatsächlich verteuert werden, sollten die Wettbewerbsnachteile des Schienenverkehrs etwas ausgeglichen werden. Die Bahnбилlette haben sich im Zeitraum der letzten 25 Jahre um 50 – 100% verteuert, eine weitere Verteuerung des oV wurde – sofern die Mobilität auf der Strasse nicht massiv verteuert wird – zu einem Rückzug der NutzerInnen aus dem oV führen. Und für beide Verkehrsträger gilt, dass Mobilität unbezahlbar wurde, wenn die externen Kosten tatsächlich eingepreist wurden.

Jedem Mobility Pricing Konzept muss als Leitgedanke hinterlegt sein, dass Mobilität ein Recht ist, das allen gleichermassen zusteht, und zwar ungeachtet der Lebenssituation oder wirtschaftlichen Lage. Das schweizerische Verkehrssystem ist ein Erfolgsmodell, weil es als Teil des Service public definiert wird. Der öffentliche Verkehr ist bis in die Randregionen gut ausgebaut und die Preise sind erschwinglich. Eine Verschiebung der Mobilität von der Strasse zur Schiene und insbesondere vom MIV auf den oV ist dringend und wünschbar, aber auch die Strasseninfrastruktur ist Teil des Service public.

Wie eingangs erwähnt, findet Mobilität keineswegs nur freiwillig statt, sondern hängt von der Lebenssituation ab. Der Entscheid, wann man unterwegs ist, kann meistens nicht autonom gefällt werden. Arbeitsort/Schule/Ausbildungsort und Wohnort liegen auseinander oder Behördengänge/Arztbesuche stehen an. Die Mehrheit der Bevölkerung lebt heute in Agglomerationen, das ist auch eine Folge der hohen Mietpreise in den Zentren.

Zum Fragebogen

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

a. Ist dieses Ziel richtig gewählt?

b. Falls nicht, welches andere Ziel müsste mit Mobility Pricing verfolgt werden?

Das Ziel ist sicher richtig, aber es ist nicht das einzige, das dringlich ist, und Mobility Pricing auch nicht das einzige Mittel um dieses Ziel zu verfolgen. Weitere denkbare Ziele, die sich aktuell aufdrängen, sind etwa, die externen Kosten insbesondere im Strassenverkehr zu senken und die Umweltbelastung zu mindern. Mobility Pricing konnte hier im MIV darauf abzielen, die

¹ „Die Siedlungsentwicklung, welche einerseits durch eine zunehmende Verstädterung⁷⁷ und andererseits durch eine Trennung der Bereiche Wohnen, Arbeit und Einkauf, Freizeit geprägt ist, führt zeitlich und örtlich zu massiertem Verkehrsaufkommen und entsprechenden Überlastungen des Strassenverkehrssystems.“ Aus Konzeptbericht, S 62

Auslastung der einzelnen Fahrzeuge zu erhöhen Oder eine Verschiebung auf den Schienenverkehr zu erwirken, was nicht nur beim MIV, sondern auch beim Guterkehr zu einer grossen Entlastung der Strassen fuhren wurde Beim MIV ergabe sich noch die zusatzliche Zielsetzung einer Verlagerung auf den Langsamverkehr. Oder eine Zielsetzung, die dringlich verfolgt werden sollte, ware, die hohe Abhangigkeit der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen vom Verbrauch der fossilen Treibstoffe zu losen. Der Versuch dieses vorliegenden Konzeptberichts, bloss ein Ziel zu verfolgen, weil sich sonst widerspruchliche Auswirkungen ergaben, ist genau die grosse Herausforderung eines Mobility Pricing, der nicht ausgewichen werden sollte.

Weiter muss auch eine Verschrankung von Instrumenten ins Auge gefasst werden Denn fur eine Brechung der Verkehrsspitzen und gleichmassigere Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen konnten auch ganz andere und kostengunstigere Mittel geeignet sein als Mobility Pricing Die Ansiedelung von Arbeitsplatzen kann raumplanerisch beeinflusst werden, namlich in Gebieten, die mit oV bereits gut erschlossen sind Die Arbeitsorganisation in einer Unternehmung und die Lage der Arbeitstage bei Teilzeitarbeitenden konnen ohne Kostenfolgen so gesteuert werden, dass sich die Mobilitat der Arbeitnehmenden auf die ganze Arbeitswoche verteilt und die Anwesenheit von Vollzeitarbeitenden mittels gut strukturiertem und klar geregelt Home office nicht jeden Tag erforderlich ist

2. Wie beurteilen Sie die sieben Grundprinzipien hinsichtlich Relevanz und Vollständigkeit für Mobility Pricing?

Die hier genannten Grundprinzipien der Konzeption sind nicht alle gleichermassen relevant und konnen ohne das Verstandnis, dass Verkehrsinfrastrukturen Teil des Service public sind, auch zu falschen Weichenstellungen fuhren (z B „pay as you use“, Kompensation bestehender Abgaben und Steuern durch ein Mobility Pricing, MIV und oV nach vergleichbaren Grundsätzen bepreisen, modularer Aufbau des Mobility Pricing)

Das Prinzip des „pay as you use“ kann eine Entsolidarisierung bei der Kostenverteilung fordern, da es vom Verstandnis ausgeht, nur gerade die effektive Inanspruchnahme einer Dienstleistung rechtfertigt eine Bezahlung. Tatsächlich aber muss die Infrastruktur auch in einem Mobility Pricing System durch die Allgemeinheit getragen werden, ansonsten die Mobilitatspreise schlicht sozial untragbar, da zu hoch wären. Wir lehnen deshalb auch das Kompensationsprinzip ab, welches davon ausgeht, dass sämtliche heutige Abgaben und Steuern dannzumal durch das Mobility Pricing System abgelost wurden Kommt hier hinzu, dass heute ein beträchtlicher Anteil der Einnahmen aus diesen Steuern in die allgemeine Bundeskasse fliessen, was absolut gerechtfertigt ist, solange auch die externen Kosten der Mobilitat von der Allgemeinheit getragen werden und laut Bericht dies ja auch so bleiben soll.

Um Missverstandnisse zu vermeiden und die notwendige konzeptionelle Klarung vorzunehmen, sollen deshalb die sieben Grundprinzipien durch das Prinzip des Service public ergänzt werden. Die Formulierung könnte wie folgt lauten: „Verkehrsinfrastrukturen und -dienstleistungen sind Teil des Service public in der Schweiz. Die Versorgung der Bevölkerung und aller Regionen zu gleichen Bedingungen in guter Qualität und zu angemessenen Preisen wird durch das Mobility Pricing gestärkt.“

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

- a. die Strasse**
- b. die Schiene**

Die morphologischen Kasten sind ein gutes Arbeitsinstrument, um alle möglichen Varianten eines Mobility Pricing Konzeptes zu erfassen. Je nach Fragestellung resp. Zielsetzung ergäben sich entsprechend andere und zusätzliche Aspekte.

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

a. die Strasse

b. die Schiene

Das Vorgehen mit den Modellvarianten ist eingängig, weil so schnell klar wird, wo Lücken resp. Schlupflocher bestehen und welche spezifischen Fragen sich bei den einzelnen Varianten stellen. Es erstaunt jedoch, dass bei den Modellvarianten Strasse in jeder Variante die Nationalstrassen dabei sind. Denkbar wäre auch analog zu den im Bericht aufgeführten Beispielen aus anderen Ländern, dass ein Mobility Pricing ausschliesslich auf Städte und Agglomerationen fokussiert, also dort ansetzt, wo das Problem mit dem MIV erkannt ist und gleichzeitig bereits gute oV Infrastrukturen bestehen oder aber in Planung sind. Ein solches geografisch eingeschränktes Mobility Pricing wäre auch als Pilotprojekt geeignet, weil in Agglomerationen ein Ausweichen auf nicht bepreiste Strassen nicht möglich wäre, sondern nur eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr oder Langsamverkehr.

In den Modellvarianten Schiene gilt es zu bedenken, dass gerade die Kundschaft, die auf ein gut funktionierendes oV-Netz angewiesen ist, schnell überfordert ist mit einem Tarifierungssystem, das örtlich, zeitlich und qualitativ differenzierte Preise vorsieht. Der öffentliche Verkehr ist Service public und es ist deshalb nicht zulässig, die Schwelle zur Nutzung dieser Dienstleistungen für bestimmte Bevölkerungssegmente höher als für andere anzusetzen. Das wird auch nicht durch die Zielsetzung gerechtfertigt, die Nutzungsspitzen brechen zu wollen. Abgesehen davon dürfte es kaum möglich sein, eine ausgewogenere Nutzung bei bestimmten Fernverbindungen und in den Agglomerationen mittels höherer und zeitlich differenzierter Bepreisung zu erreichen, da dort der Hauptthrust an nicht freiwilliger Mobilität stattfindet, eben das Pendeln wegen Arbeit und Ausbildung. Der SGB wehrt sich entschieden gegen eine höhere finanzielle Belastung der ArbeitspendlerInnen und SchülerInnen/Lernenden, die eben nicht freiwillig zu den Stosszeiten mit dem oV unterwegs befinden.

5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:

a. die Strasse?

b. die Schiene?

Die Aufteilung der Modellvarianten in Strasse einerseits und Schiene andererseits macht deutlich, dass kein verkehrsübergreifendes Mobility Pricing angeschaut wurde. Was bedauerlich ist, da sehr viele Menschen – aufgrund der geografischen Verhältnisse und des guten Ausbaus des oV übrigens ein typisches Merkmal der Mobilität in der Schweiz – multimodal unterwegs sind, für einen Weg von A nach B sowohl Fahrrad wie Bus oder Auto wie Bahn nutzen. Hier sehen wir eine konzeptionelle Lücke, die geschlossen werden musste.

Weil im vorliegenden Konzeptbericht die Zielsetzung einer Verlagerung vom MIV zum oV kein Thema ist, hat es eine gewisse Logik, dass in keiner der Modellvarianten Schiene im Gegensatz zu den Modellvarianten Strasse eine Pauschalabgabe/Flatrate vorgesehen ist. Das Halbtax, das GA und Abos für ein kommunales Netz oder einen regionalen Netzverbund sind aber echte Erfolgsgeschichten, weil sie viele Leute zum Umsteigen auf den oV bewogen haben. Und den

Verkehrsunternehmen geben diese Abos eine gewisse Planbarkeit, sie sollten keinesfalls nicht aufgegeben werden.

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste?

a. für die Strasse?

b. für die Schiene?

Wie erwähnt, wäre ein Mobility Pricing für die Strasse in den Städten und Agglomerationen ein pragmatischer Ansatz und vermutlich auch politisch durchsetzbar. Aber auch in diesem Fall wären die Systemkosten (Erhebung, Installation, Unterhalt) sehr hoch. Für die Vollvariante Gebiet spricht, dass auch der Güterverkehr – ein wesentlicher Verkehrsverursacher in den Agglomerationen – vollumfänglich einbezogen ist.

Auch bei der Schiene/offentlicher Verkehr ist die Vollvariante öV-Netz vorzuziehen. Wobei wir nochmals betonen, dass es überaus heikel wäre, stark ausgelastete Fernverbindungen und solche im Nahverkehr zu verteuern. Zum einen sind die Preise gerade auch im Nahverkehr bereits hoch, zum anderen ist zu den Stosszeiten, die in der Logik der verfolgten Zielsetzung am stärksten bepreist wurden, nur eine Minderheit freiwillig unterwegs.

7. Wo sehen Sie Stärken/Schwächen der für Sie zielführendsten Modellvariante für Ihr Umfeld?

Die Erfahrungen aus anderen Ländern sprechen für die Effizienz einer so genannten City-Maut, womit der MIV zumindest gebietsweise eingeschränkt wird und eine Verlagerung auf den öV stattfindet. Soll die gesamte MIV-Mobilität sinken und Verkehrsspitzen gebrochen werden, braucht es den flächendeckenden Ansatz, der sämtliche Fahrzeuge nach Fahrleistung, aber auch zeitlich variabel erfasst. Damit konnte man auch dem Dilemma der sinkenden Einnahmen der Mineralölsteuern begegnen, da hier auch Elektromobile einbezogen wurden. Und auch die Brechung von Verkehrsspitzen konnte erreicht werden.

Politisch dürfte diese Variante jedoch kaum durchsetzbar sein, es sei denn, sie wäre für die NutzerInnen kostenneutral ausgestaltet, indem im Gegenzug, wie der Bericht in Aussicht stellt, die geltenden Abgaben und Steuern gestrichen wurden. Aber dieses Kompensationsprinzip lehnen wir ab.

Das Ziel, das dringend verfolgt werden sollte, wäre eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Nicht zuletzt wegen der sehr viel höheren externen Kosten, aber auch wegen Mobilitätsprognosen, die klar von einer ungleich stärkeren Zunahme beim Strassenverkehr ausgehen. Wir meinen deshalb, dass ein Mobility Pricing Konzept vorerst darauf abzielen sollte, den Strassenverkehr zu verteuern. Eventuell auf Gebiete und Zeiten beschränkt, die kein Ausweichen auf andere Strassen zulassen und gleichzeitig konsequent in Agglomerationsprogramme zum Ausbau des öV investieren.

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

Die Einigung auf die dringlichsten Zielsetzungen ist Voraussetzung für eine konstruktive Debatte, die dem ganzen Projekt überhaupt die notwendige Akzeptanz verschaffen kann. Zu den dringlichen Zielsetzungen für eine zukünftige Verkehrspolitik gehört nach unserer Einschätzung viel mehr als bloss die Brechung von zeitlichen Verkehrsspitzen. Es gehören auch die stabile

Finanzierung von Ausbauprojekten des oV in den Agglomerationen, die Entlastung der Strassen vom stets zunehmenden Guterkehr, die Eindämmung des MIV und die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene sowie die Energiewende im Verkehr dazu. Das Grundprinzip des Service public muss gewahrt bleiben, und das heisst auch eine Bepreisung der Mobilität, die sozial vertraglich ist.

Die Einnahmen durch die Mineralölsteuern fliessen heute zur Hälfte in die Bundeskasse für weitere Ausgaben der öffentlichen Hand. Dies soll nach der bundesrätlichen Vorlage für den künftigen Nationalstrassen- und Agglomerationsprogramme Fonds NAF auch weiterhin der Fall sein. Der SGB unterstützt dies. Ein Mobility Pricing Konzept darf dies nicht in Frage stellen.

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

Ein klar eingegrenztes Pilotprojekt im Bereich MIV in einer stark belasteten Agglomeration ohne unverhältnismässige Systemkosten und ohne unerwünschte Nebenwirkungen (Ausweichen auf andere Strassen) könnte durchaus auf Akzeptanz stossen, sofern der oV gut ausgebaut ist.

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?

Der SGB ist aus den oben genannten Gründen gegen das Prinzip der Kompensation. Zur Idee der pauschalen Rückerstattung meinen wir, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine seriöse Antwort möglich ist. Klar ist, dass ein Mobility Pricing vermutlich hohe Systemkosten verursachen wird, welche durch die Mobilitätspreise refinanziert werden müssen, ansonsten die öffentliche Hand dafür aufkommen muss. Statt pauschaler Rückerstattung wäre auch denkbar, dass diese Einnahme anstelle der Zweckbindung der Autoimportsteuer für den NAF verwendet wurde. Durch diese Zweckbindung entgehen der Bundeskasse nämlich künftig 400 Mio. Franken jährlich.


11. Weitere Bemerkungen

Kürzlich hat das Stimmvolk für die Schienenverkehrsfinanzierung dem FABI zugestimmt, aktuell läuft die parlamentarische Entscheidung zum NAF und im nächsten Frühjahr wird vermutlich über die Milchkuh-Initiative abgestimmt. Die wirkliche Diskussion zu einem Mobility Pricing wird erst vor dem Hintergrund dieser geklärten Ausgangslage zur künftigen Strassenfinanzierung stattfinden können, denn sie dürfte sich sowohl auf die Ziele wie auf das Konzept auswirken.

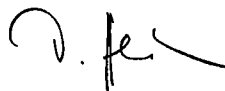
Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Paul Rechsteiner
Präsident



Dore Heim
Geschäftsführende Sekretarin