

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 12. Mai 2021

Bundesgesetz über Pilotprojekte zu "Mobility-Pricing": Vernehmlassung

Sehr geehrter Frau Bundesrätin Sommaruga

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SGB nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Die Zielsetzungen und Untersuchungsgegenstände der mit diesem Vorentwurf beabsichtigten Pilotprojekte zu "Mobility-Pricing" orientieren sich weitgehend an den Leitlinien des 2016 vom Bundesrat verabschiedeten "Konzeptberichts Mobility-Pricing", zu dem der SGB in der dazumal durchgeführten Anhörung kritisch Stellung genommen hat. Entsprechend wiederholen wir zunächst im Folgenden diese Kritikpunkte mit Bezug auf das nun vorliegende Bundesgesetz.

Im Konzept der direkten Mobilitätsbepreisung wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass in der Mobilität stets eine Wahlfreiheit besteht. Viele Arbeitnehmende haben aber aufgrund unterschiedlicher Restriktionen etwa ihrer Arbeitssituation oder den familiären Umständen gar nicht die Möglichkeit, Spitzenzeiten im Verkehr zu meiden. Mobilität findet also nicht hauptsächlich freiwillig statt, sondern hängt ganz entscheidend von den individuellen Lebensverhältnissen ab. So können sich etwa viele Leute eine teure Innenstadtwohnung in der Nähe ihres Arbeitsplatzes nicht leisten und sind entsprechend auf das tägliche Pendeln aus der und in die Agglomeration angewiesen. Würden nun mit "Mobility-Pricing" tageszeitabhängige Tariffdifferenzen eingeführt, welche die Verkehrsspitzen substanziell zu brechen vermögen, führte dies fast zwangsläufig zu massiven sozialen Ungerechtigkeiten. Würden die Tariffdifferenzen hingegen eher tief angesetzt, wäre wiederum die beabsichtigte Nachfragesteuerung nicht im erwünschten Ausmass zu erreichen.

Das Brechen der seit Jahren ansteigenden PendlerInnenzahlen und -distanzen erfordert Massnahmen, die weit über den Preis der Mobilität hinausgehen. So kann eine Verringerung der durchschnittlichen Distanz zwischen Lebens- und Arbeitsort raumplanerisch und wohnpolitisch nachhaltig beeinflusst werden: Arbeitsplätze müssen vermehrt in Subzentren verlegt werden, wo auch bezahlbarer Wohnraum vorhanden ist, und in den Städten muss wiederum die Wohnbauförderung massiv ausgeweitet werden, was die Pendeldistanzen ebenfalls verringert. Selbstverständlich kann auch die Arbeitsorganisation in den Unternehmen und die Lage der Arbeitstage bei Teilzeitarbeitenden ohne Kostenfolgen so gesteuert werden, dass sich die Mobilität der Arbeitnehmenden auf die ganze Arbeitswoche verteilt und die Anwesenheit von Vollzeitarbeitenden mittels gut

strukturierter und klar geregelter Heimarbeit nicht jeden Tag erforderlich ist. Die, zunächst kurzfristigen, pandemiebedingten Umwälzungen in der Arbeitsorganisation haben dies ja eindrücklich demonstriert. Wichtig bleibt aber die Betonung auf "Arbeitswoche" bzw. "Arbeitstag", denn eine extreme Verteilung der PendlerInnenströme in Richtung einer 24-Stunden-Gesellschaft mit den entsprechenden negativen Auswirkungen in sämtlichen Lebens- und Arbeitsbereichen gilt es strikt zu vermeiden.

Gemäss erläuterndem Bericht zu dieser Vorlage – und ebenfalls analog zum früheren Konzeptbericht – ist die "gezielte Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens" alleiniges Ziel der direkten Mobilitätsbepreisung bzw. der durchzuführenden Pilotprojekte. **Weder die Sicherung der langfristigen Finanzierung des (öffentlichen) Verkehrs noch die Reduzierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Klima werden als direkte Ziele genannt**, sondern lediglich als mögliche positive Nebeneffekte aufgeführt. Insbesondere die Ausklammerung dieser negativen Auswirkungen widerspricht aber direkt der Klima-, Umwelt- und Energiepolitik des Bundes. Die Mobilität verursacht 40 Prozent der Treibhausgasemissionen in der Schweiz und verbraucht mehr als einen Drittel der Gesamtenergie. Die Reduzierung ihres "Fussabdrucks" muss daher zentraler Gegenstand jeder verkehrspolitischen Vorlage sein.

Wären umwelt- und klimapolitische Zielsetzungen Teil dieser Vorlage, würde darin auch eine andere Analyse gemacht bzw. es würden andere Schlussfolgerungen gezogen für die Art der Pilotprojekte. Denn es wäre erstens klar, dass bei Letzteren die Internalisierung der externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs zentraler Bestandteil sein muss und dass sich zweitens der "Modal-Split" deutlich zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs entwickeln muss. In der Realität geschieht momentan aber eher das Gegenteil: Der Modalsplit im Personenverkehr stagniert seit zehn Jahren und läuft akut Gefahr, sich künftig sogar deutlich zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs zu entwickeln. Denn das Autofahren wird tendenziell immer günstiger, während sich die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zunehmend verteuert. Dazu kommt, dass die Coronapandemie zu einer abrupten Änderung des Mobilitätsverhaltens – bzw. ebenfalls zu einer Verlagerung zugunsten des Individualverkehrs – führte, was es möglichst schnell wieder umzukehren gilt.

Für die Gewerkschaften ist selbstverständlich, dass die Erfolgsfaktoren des öffentlichen Verkehrs gestärkt werden müssen. Zu Letzteren gehören auch Angebote wie General-, Halbtax- und Verbundabonnemente, welche den einfachen, komfortablen Zugang zum öffentlichen Verkehr sicherstellen. Diese Angebote sind ein wesentlicher Faktor für die im internationalen Vergleich ausserordentliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Das Gleiche gilt für das Prinzip des "offenen Systems": Ein Billett von A nach B ist unabhängig vom Verkehrsmittel und der Tageszeit grundsätzlich auf allen Verbindungen gültig. Beide Erfolgsfaktoren – Abonnemente und offenes System – stehen jedoch im grundsätzlichen Widerspruch zu "Mobility-Pricing" beziehungsweise würden dadurch letztlich aufgehoben. **Der öffentliche Verkehr ist Service public und es ist deshalb unseres Erachtens 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.** Statt die Frequentierung der öffentlichen Verkehrsmittel in den Hauptverkehrszeiten noch teurer zu machen, wäre vielmehr ein billigeres und attraktiveres Angebot in den Randstunden einzuführen. Denn es darf nicht darum gehen, Personen zu bestrafen, die zu den Spitzenzeiten unterwegs sein müssen, sondern es müssen diejenigen, die ihre Reisezeit frei wählen können, wirklich dazu gebracht werden, ausserhalb der Spitzenzeiten zu reisen.

Fazit: Vor dem Hintergrund der gemachten Ausführungen spricht sich der SGB explizit gegen "Mobility-Pricing" – im Sinne der Definition des Bundesrates – im öffentlichen Verkehr aus und lehnt konsequenterweise auch entsprechende Pilotprojekte ab. Klar eingegrenzte Pilotprojekte ausschliesslich im Bereich des motorisierten Individualverkehrs in einer stark belasteten Agglomeration ohne unverhältnismässige Systemkosten, ohne unerwünschte Nebenwirkungen (Ausweichen auf andere Strassen) und bei Gewährleistung höchster Datenschutzanforderungen sind für uns allenfalls vorstellbar, sofern der ÖV gleichzeitig gut ausgebaut ist. Es bleibt darüber hinaus allerdings grundsätzlich sehr fragwürdig, ob solche Pilotprojekte überhaupt relevante neue Erkenntnisse zu Tage bringen können. Dies erstens, weil bei den vorgesehenen begrenzten Projektperimetern (geografische und zeitliche Begrenzung, mögliche Freiwilligkeit) die allgemeine Aussagekraft der Projektergebnisse eher limitiert sein dürfte. Und zweitens, weil die empirische Evidenz insbesondere im betreffenden Bereich "Road-Pricing" heute international schon sehr breit und vielfältig ist (siehe z.B. laufende Systeme in Stockholm, Oslo und London), was für die Schweiz zumindest auf die theoretische Evidenz am Beispiel der 2019 vom UVEK durchgeführten Wirkungsanalyse am Beispiel der Region Zug ebenfalls zutrifft.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär