

Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 2. September 2015 sgv-KI/ds

Vernehmlassung: Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 27. Mai 2015 hat uns das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zur Stellungnahme betreffend Konzeptberichts Mobility Pricing – Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz eingeladen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt den Entwurf des Konzeptberichts Mobility Pricing bzw. die darin geäusserte Stossrichtung einer Verkehrslenkung ab. Für den sgv stehen die langfristig gesicherte Strassenfinanzierung und der Ausbau der Strassenverkehrsinfrastruktur im Vordergrund.

Mit benützungsbezogenen Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr soll die Mobilitätsnachfrage beeinflusst werden. Dabei strebt das UVEK an, mit Mobility Pricing verkehrsträgerübergreifend Verkehrsspitzen zu brechen und eine gleichmässiger Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen zu erreichen.

Falscher Konzeptansatz

2014 wurden über 20'000 Stautunden auf dem Nationalstrassennetz gezählt. Die dadurch entstandenen volkswirtschaftlichen Mehrkosten werden auf ca. eine Milliarde Franken pro Jahr geschätzt. Die Leistung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) hat sich seit 1970 verdoppelt. Auch der Güterverkehr und die Transportleistungen haben in den vergangenen Jahren stetig zugenommen. Für die Zukunft ist mit einer weiteren Zunahme der Mobilität sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse zu rechnen. Dies einerseits, weil die Präferenzen für die Mobilität generell zu nehmen, andererseits weil die Bevölkerung wächst und weil die von bestimmten Kreisen geforderte Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene nicht realistisch ist. Von den 2012 zurückgelegten 123 Milliarden Personenkilometern entfielen fast drei Viertel auf den MIV. Insbesondere das Gewerbe ist jederzeit auf eine funktionierende Strassenverkehrsinfrastruktur angewiesen, um die Feinverteilung mit Gütern sicherstellen zu können. Die Herausforderungen des wachsenden Verkehrs mit Mobility Pricing und Insellösungen bekämpfen zu wollen, beurteilt der sgv als falschen Ansatz. Im Vordergrund steht heute die seit Jahren geforderte und dringend notwendige Engpassbeseitigung. Vorrangiges Ziel ist die sichere Verkehrsfinanzierung, wie sie mit FABI 2014 bereits umgesetzt wurde, im Falle der Strassenverkehrsfinanzierung noch durch die Stimmbevölkerung bestätigt werden muss.

Falscher Zeitpunkt

Zwar hat der Bundesrat Mobility Pricing in seinen Legislaturzielen 2011 bis 2015 und muss jetzt – kurz vor Ablauf der Legislatur – diesen selbst gestellten Auftrag noch umsetzen. Vor dem Hintergrund der wichtigen Fragen zur Zukunft der Strassenfinanzierung ist der Zeitpunkt für die vorliegende Vernehmlassung denkbar schlecht gewählt. 2016 wird ein Schlüsseljahr für die Verkehrsinfrastrukturen. Der Gotthard-Sanierungstunnel, die Milchkuh-Initiative und der NAF (Verfassungsänderung) stehen zur Abstimmung. Die Diskussion dieser gewichtigen Vorlagen nun mit Mobility Pricing zu belasten, erachten wird als nicht zielführend.

Fragliche Wirkung

Das UVEK verspricht sich von Mobility Pricing eine lenkende Wirkung auf den Verkehr mit dem Ziel, verkehrsträgerübergreifend Verkehrsspitzen brechen zu wollen. Der sgv spricht sich grundsätzlich gegen ein neues Zwangsinterventionssystem in der Verkehrsfinanzierung aus. Mit Blick auf die Erfahrungen im Ausland ist es zudem fraglich, ob mit diesem System langfristig tatsächlich die angestrebte Entlastung erzielt werden kann. In dieses System sollen Nationalstrassen, Kantonsstrassen und Strassen in der Agglomeration sowie der öffentliche Verkehr und die Nutzerinnen und Nutzer dieser Verkehrsdienstleistungen mit einbezogen werden. Alleine das deutet auf eine administrativ aufwändige und umfassende Verkehrslenkung und Umverteilung hin.

Drohende Zusatzbelastungen für das Gewerbe

Die genannten Ansätze wie „sozialpolitische Ausgestaltung, „Intermodalität durch verkehrsübergreifendes Mobility Pricing“ und damit die Forderung nach „gleichmässiger“ Auslastung der Verkehrsträger Strasse und Schiene sind nicht geeignet, die täglichen Herausforderungen des Gewerbes in der Verteilung der Güter zu erleichtern. Von einem Mobility Pricing wird das Gewerbe besonders stark betroffen sein. 85 Prozent der Güterverteilung und insbesondere die Güterfeinverteilung finden auf der Strasse statt. Daran wird auch künftig nichts ändern. Zum einen soll die verkehrslenkende Massnahme gemäss Konzeptbericht vor allem in den Städten und Agglomerationen erfolgen, wo das Gewerbe in der täglichen Feinverteilung der Güter besonders gefordert ist. Zum anderen können die Gewerbetreibenden in der Erfüllung der Kundenwünsche in der Regel weder Zeit noch Ort der Fahrten selbst wählen. Aus Natur der Sache müssen beispielsweise gewisse Güter (Frischwaren) frühmorgens verteilt werden. Der Bundesrat verspricht zwar, keine zusätzlichen Abgaben erheben zu wollen. Für das Gewerbe drohen sehr wohl höhere Kosten. Konsequenterweise müsste das Nachfahrverbot gelockert werden. Zu prüfen wäre, ob das Nachfahrverbot morgens von 5 Uhr auf 4 Uhr gelockert werden kann. Diese Massnahme würde in den Ballungszentren eine Entlastung der Strasse zur Folge haben.

Eingriff in kantonale Hoheit

Zwar verspricht der Bund das Lenkungssystem ohne Mehrbelastung für den Einzelnen zu konzipieren, doch sollen finanzielle Mehrbelastungen zu Spitzenzeiten mit einer Reduktion der Verkehrsabgaben kompensiert werden. Da Verkehrsabgaben kantonal geregelt sind, greift der Bund in die Hoheit der Kantone ein, was diese nicht unwidersprochen akzeptieren werden. Diese vorgeschlagenen Kompensationen sind nicht nur sehr komplex, sondern auch mit hohem Konfliktpotenzial und damit mit hohen Unsicherheiten und Risiken verbunden.

Falsches Signal an den Arbeitsmarkt

Mit der Zustimmung zur FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 und der Änderung des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer ist der Pendlerabzug reduziert worden. Was auf Bundesebene auf einen Maximalabzug von CHF 3'000.- reduziert wird, findet jetzt in verschiedenen Kantonen Nachahmung. Die Reduktion des Pendlerabzugs hat die Wirkung einer neuen Steuer, ist rechtsungleich und diskriminiert die Randregionen. Zudem verletzt er das steuerrechtliche Prinzip der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Mobility Pricing hat ähnliche Folgen. Es bestraft Pendlerinnen und Pendler zusätzlich, egal ob auf der Strasse oder auf der Schiene. Die Forderung, dass Arbeitnehmende dort arbeiten sollen, wo sie wohnen, ist realitätsfremd. Die Mehrheit der Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler kann die Arbeitszeit nicht frei wählen, sondern muss zwangsläufig zu Spitzenzeiten an den Arbeitsplatz fahren und nach Hause zurückkehren.

Viele Firmen kennen offizielle Blockzeiten. Zu Stosszeiten sind viele Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler auf verlässliche Verbindungen mit dem Auto oder dem öffentlichen Verkehr angewiesen. Das wird sich auch in Zukunft nicht ändern. Zudem widerspricht der Ansatz der bisher von Bund und Kantonen in volkswirtschaftlicher Hinsicht immer wieder geforderten und proklamierten Flexibilität von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und behindert damit die wirtschaftlich notwendige freie Ressourcenallokation. Neue Belastungen stehen ausserdem in Widerspruch mit rechtlich im Sozialversicherungsbereich verankerten Prinzipien, wie bspw. derjenigen der Vermittlungsfähigkeit und damit einhergehend der Pflicht der Arbeit suchenden Person, auch eine Arbeitsstelle antreten zu müssen, die pro Weg zwei Stunden oder bis zu 100 Kilometer vom Wohnort entfernt ist. Solche Wege werden heute als zumutbar beurteilt. Da der Konzeptbericht Mobilität auch eine stärkere Bepreisung des öffentlichen Verkehrsmittels in Spitzenzeiten anstrebt, ist ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr keine Option. In jedem Fall wird die Mobilität verteuert. Damit hat die ganze Vorlage auch einen Einfluss auf die Arbeitsmarktpolitik.

Verkehrsfinanzierung für die Zukunft jetzt sicherstellen

Der sgv fordert, dass jetzt die Weichen für die künftige Verkehrsfinanzierung gestellt werden. Dazu gehören die Umsetzung der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfinanzierung NAF und die weiteren 2016 anstehenden Infrastrukturprojekte sowie die dringende Anhandnahme der Engpassbeseitigung.

Position zu den einzelnen Fragestellungen

Zu den einzelnen Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

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 (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.1)?

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt die Einführung neuer Zwangsabgaben bzw. Massnahmen zur Zwanglenkung sowohl im öffentlichen als auch im Individualverkehr ab. Sowohl für Mitarbeitende, die aufs Pendeln angewiesen sind, als auch für Gewerbetreibende, die zu ganz bestimmten Zeiten ihre Verpflichtungen erfüllen müssen, können die Reisezeit nicht frei wählen. Solange der Bund selbst Pendelzeiten von bis zu zwei Stunden für einen Weg als zumutbar erachtet, sollen betroffene Pendlerinnen und Pendler nicht zusätzlich bestraft werden. Die Lenkungswirkung dürfte sowieso fraglich sein, ausser die Preise würden derart massiv erhöht, dass bestimmte Schichten von Verkehrsteilnehmende sich das schlicht nicht mehr leisten können. Solche Massnahmen beurteilt der sgv als sozialpolitisch inakzeptabel.

b. Falls nicht, welches andere Ziel müsste mit Mobility Pricing verfolgt werden (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.2)?

Für den sgv gilt es prioritär, die längst geforderte Engpassbeseitigung umzusetzen. Der motorisierte Individualverkehr ist auf dem Nationalstrassennetz gewachsen. Hier gilt es auch, die entsprechenden Erweiterungsmassnahmen an die Hand zu nehmen.

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

Da der sgv Mobility Pricing ablehnt, gibt er zu dieser Frage keine weitere Stellungnahme ab.

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)?

Keine Ergänzungen.

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)?

Da der sgv das Konzept ablehnt, nimmt er zu dieser Frage keine Stellung.

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)?

Da der sgv das Konzept ablehnt, nimmt er zu dieser Frage keine Stellung.

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

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

Da der sgv das Konzept ablehnt, nimmt er zu dieser Frage keine Stellung.

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

Da der sgv das Konzept ablehnt, nimmt er zu dieser Frage keine Stellung.

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

Mobility Pricing will das Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer von Verkehrsinfrastrukturen verändern und läuft damit Gefahr, Ungerechtigkeiten zu schaffen. Für das Gewerbe und Arbeitspendler, die auf die Infrastruktur zu Spitzenzeiten angewiesen sind, wird es zu zusätzlichen finanziellen Belastungen kommen.

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

Der sgv lehnt Pilotprojekte ab.

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 sgv lehnt die Einführung neuer Lenkungsabgaben und Zwangsmassnahmen ab. Umverteilungsaktionen (z.B. über die Krankenkassen), wie das z.B. bei der VOC-Abgabe bereits heute der Fall ist, lehnt der sgv ebenfalls ab.

11. Weitere Bemerkungen?

Anstelle von Konzeptberichten mit isolierten Lösungen wie vorliegend stellt sich langfristig die Frage, wie die Kostenwahrzeit im Verkehr und die Reduktion der Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene bewerkstelligt werden soll. Diesbezüglich hätte der Bund sehr wohl eine Aufgabe, sich entsprechende Überlegungen zu machen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sg



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Dieter Kläy
Ressortleiter