



FORMULAR DELEGIERTENVERSAMMLUNG DER JUSO SCHWEIZ

VON DEN UNTERSTÜTZER*INNEN AUSZUFÜLLEN

UNTERSTÜTZER*INNEN	Geschäftsleitung der JUSO Schweiz		
<input type="checkbox"/> RESOLUTION <input type="checkbox"/> ANTRAG AN DIE DV <input type="checkbox"/> ANTRAG AN DIE STATUTEN <input type="checkbox"/> ANTRAG AN DEN GENDERLEITFADEN <input type="checkbox"/> ANTRAG AN DAS BUDGET <input checked="" type="checkbox"/> SONSTIGE (<i>bitte angeben</i>): Gegenresolution zu R6a			
TITEL	<h2 style="color: #0056b3;">Eine Verkehrspolitik für alle!</h2>	N°	6b
		<i>(von der Geschäftsleitung auszufüllen)</i>	
ENTWICKLUNG	<p>Die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen, ist ein zentrales politisches Thema, was durch den Druck, den Lobbys aus verschiedenen Lagern ausüben, deutlich wird. Das hat sich zuletzt beim Referendum gegen den Autobahnwahnsinn gezeigt. In der Schweiz arbeiten derzeit 71% der Bevölkerung außerhalb ihres Wohnortes.¹ Dieser Lebensstil hat Auswirkungen: Im Jahr 2021 belastete die Mobilität fast 7 % des Haushaltsbudgets.²</p> <p>Die Einreichung der Initiative für einen kostenlosen öffentlichen Verkehr in Genf im Jahr 2005 zeigt: die Herausforderungen der Mobilität sind seit langem ein Anliegen. Eine Reihe von Initiativen wurden in verschiedenen Kantonen und Städten ab den 2020er Jahren lanciert und eingereicht.</p> <p>Diese Initiativen wurden vom Bundesgericht aufgrund von Art. 81a Abs. 2 der Bundesverfassung für ungültig erklärt. Artikel 81a Absatz 2 schreibt vor, dass "die von den Benutzern des öffentlichen Verkehrs bezahlten Preise einen angemessenen Teil der Kosten decken". Gemäss Bundesgericht steht eine Gratis-Nutzung der ÖV im Widerspruch zu diesem Artikel und somit zur Verfassung. Dennoch haben sich mehrere Umsetzungen von kostenlosem Transport bewährt.</p>		

¹ Pendler*innen, BfS : <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transport-personnes/pendularite.html>

² Einkommen und Ausgaben Haushalte, BfS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/situation-economique-sociale-population/revenus-consommation-et-fortune/budget-des-menages.html>



Eines der am besten untersuchten Beispiele ist die Stadt Dünkirchen in Frankreich, die 2018 eine vollständige Gratisnutzung³ ihres Busnetzes eingeführt hat, oder auch Luxemburg, wo ab 2020 landesweit Gratisfahrten eingeführt wurden.

Die Argumente für den gratis ÖV haben einen ökologischen und einen sozialen Aspekt.

Ökologisches Argument

Der Verkehr verursacht 32,9 % der inländischen Treibhausgasemissionen.⁴

Befürworter*innen des kostenlosen öffentlichen Verkehrs argumentieren oft mit der Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel, wenn der Verkehr kostenlos ist. Dieser ist tatsächlich bis zu einem gewissen Grad zu beobachten, auch wenn es an Daten mangelt. Zudem gibt es eine erhebliche Verlagerung vom Fuß- und Radverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel. Das Beispiel Dünkirchen hat gezeigt, dass der Anstieg der Fahrgastzahlen bei kostenlosen öffentlichen Verkehrsmitteln wesentlich höher ist als der Rückgang des Autoverkehrs. Dieser zusätzliche Verkehr verursacht auch Emissionen.

Eine Verlagerung der Mobilität auf eine weniger umweltschädliche Infrastruktur kann nicht nur durch Anreize wie kostenlose Fahrten erfolgen. Verbindliche Maßnahmen, wie eine Begrenzung der Parkplätze, funktionieren besser. Diese Anreize sind notwendig um die Bevölkerung dazu zu bringen, den Abbau des Fahrzeugbestands zu akzeptieren und um ihn für Menschen, die für ihre Arbeit auf ihr Auto angewiesen sind, überhaupt erst möglich zu machen. Im Hinblick auf die Verringerung des Autoverkehrs muss die Anbindung der Randregionen und der Ballungsräume deutlich verbessert werden.

Soziales Argument

In einer Gesellschaft, in der Mobilität unerlässlich ist, um zur Arbeit zu gehen, Freizeitaktivitäten nachzugehen, Verwandte zu besuchen und sich zu bilden, muss Mobilität ein Grundrecht sein. Der derzeitige Zugang zu Mobilität ohne progressive Preise ist unsozial und begünstigt wohlhabendere Menschen, während er Menschen mit wenig Geld ausschliesst. Ein Teil der Bevölkerung wird durch die aktuellen ÖV-Preise in der Teilnahme am öffentlichen Leben eingeschränkt und kann sich nur die notwendigste Mobilität leisten und hat in vielen Fällen keine andere Wahl als das Auto.

Eine politische Entscheidung

Die Einführung des Gratis-ÖV erfordert, dass das von den ehemaligen Staatsbetrieben angewandte Rentabilitätsprinzip in Frage gestellt wird. Derzeit muss sich der Fernverkehr grösstenteils durch den Verkauf von Fahrkarten selbst finanzieren und wird nur indirekt von der öffentlichen Hand unterstützt. Dies darf so nicht weitergehen! Mobilität ist ein Grundbedürfnis und muss zu einer echten öffentlichen Dienstleistung werden.

Es ist klar, dass dies Kosten verursachen wird, aufgrund der entgangenen Einnahmen⁵ und für den Ausbau des Netzes.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, diese Kosten zu decken, die über den Rahmen dieser Resolution hinausgehen. Beispielsweise könnten die Einnahmen aus der Initiative für eine Zukunft, die auf durchschnittlich 6 Milliarden pro Jahr

³ text

⁴ text

⁵ Compte de résultat, CFF : faits et chiffres :

<https://reporting.sbb.ch/fr/finances?highlighted=79f836a62c4c7f1136b6ed66701cd07d&years=1,4,5,6,7&scroll=609>



geschätzt wird, die entgangenen Gewinne der SBB und einen Teil der Kosten für den Ausbau der Infrastruktur decken.

Die zusätzlichen Kosten müssten wahrscheinlich teilweise durch höhere Steuereinnahmen gedeckt werden, wie die Umsetzung in der estnischen Hauptstadt Tallinn zeigt, wo die Anzahl Steuerzahler*innen nach der Einführung des kostenlosen öffentlichen Verkehrs deutlich gestiegen ist. Ein Anstieg des verfügbaren Einkommens von Menschen mit niedrigerem Einkommen bedeutet auch, dass Geld direkt in die Wirtschaft zurückfließt, was auch den Steuereinnahmen zugutekommt.

Arbeitsplätze sichern

Im Jahr 2023 arbeiten 6 % der Angestellten der SBB in der "Kundenbetreuung", die gemeinhin als Schaffner*innen bezeichnet werden. Das entspricht 2204 Vollzeitstellen im Jahr 2023. Die Aufgaben dieser Angestellten sind nicht auf die Kontrolle von Fahrkarten beschränkt und sollten auch weiterhin bestehen bleiben. Mit der kostenlosen Nutzung wird ein massiver Ausbau des Netzes erforderlich sein, um der steigende Zahl der Fahrgäst*innen gerecht zu werden, sodass die Arbeitsplätze erhalten bleiben können, um die zusätzliche Nachfrage zu befriedigen.

Das Problem der Mobilität geht über den Verkehr hinaus

Schließlich ist Mobilität keine unvermeidbare Naturgegebenheit. Sie ist das Ergebnis einer aktiven Arbeits-, Wohnungs- und Stadtplanungspolitik, die Menschen, insbesondere Arbeiter*innen, dazu zwingt, große Entfernungen zurückzulegen. Prekäre Arbeiter*innen werden durch hohe Mietpreise aus den Innenstädten verdrängt, die Suburbanisierung verstärkt die Abhängigkeit vom Auto in den Ballungsräumen und die fehlende Infrastruktur macht die sanfte Mobilität gefährlich. Um Mobilität nicht mehr zu einem Zwang zu machen, braucht es systemische Veränderungen.

.... Deshalb fordern wir

Die Streichung von Artikel 81a, Absatz 2 aus der Bundesverfassung.

Die Einführung des Gratisverkehrs auf allen öffentlichen Verkehrsnetzen der Schweiz.

Den massiven Ausbau des ÖV-Netzes

Den Erhalt von allen Arbeitsplätzen im öffentlichen Verkehr

Eine Wohnungspolitik, die den Pendler*innenverkehr beschränkt

BEGRÜNDUNG
(falls zutreffend)

VON DER GESCHÄFTSLEITUNG AUSZUFÜLLEN

POSITION DER GESCHÄFTSLEITUNG	annehmen
-------------------------------	----------



BEGRÜNDUNG <i>(falls zutreffend)</i>	
---	--

VOM VERSAMMLUNGSVORSITZ AUSZUFÜLLEN

ORT DER DV		DATUM DER DV	
ABGABEFRIST		DATUM DER ABGABE	
NOTWENDIGKEIT EINES ORDNUNGSANTRAGS	<input type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN		
ERGEBNIS	<input type="checkbox"/> ANGENOMMEN <input type="checkbox"/> ABGELEHNT <input type="checkbox"/> ZURÜCKGEZOGEN <input type="checkbox"/> ABGELEHNT ZUGUNSTEN VON _____		
ANZAHL STIMMEN <i>(falls ausgezählt)</i>	JA _____ NEIN _____ ENTHALTUNG _____		
BEMERKUNGEN:			