

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

Brugg, 2. Juli 2015

Zuständig: Armin Hartlieb
Sekretariat: Jeanette Sacher
Dokument: 150702 Mobility Pricing

Anhörung zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 27. Mai 2015 laden Sie uns ein, im Rahmen der oben genannten Anhörung Stellung zu nehmen. Für die uns gegebene Möglichkeit danken wir Ihnen bestens und sind gerne bereit, uns in dieser Angelegenheit vernehmen zu lassen.

Der Schweizer Bauernverband (SBV) teilt das Ziel einer Brechung von Verkehrsspitzen, auch wenn die Landwirtschaft und der ländliche Raum davon weniger betroffen sind. Bevor über eine Verteuerung des Verkehrs diskutiert wird, sollten die Ursachen des wachsenden Verkehrs benannt und angegangen werden. Davon ist im Bericht kaum die Rede. Dem Mobility Pricing steht der SBV durch seine Mehrkosten für die Verkehrsteilnehmer und dem zusätzlichen administrativen Aufwand insgesamt skeptisch gegenüber.

Die Einführung im Schienenverkehr lehnt der SBV aufgrund der Kostensteigerungen entschieden ab. Im Strassenverkehr ist die am wenigsten weitgehende Variante Netz A jedoch grundsätzlich vorstellbar. Eine flächendeckende Einführung auf die gesamte Schweiz wird wegen des Ausweichverkehrs auf den ländlichen Raum sowohl für die Strasse als auch für die Schiene abgelehnt. Ein weiterer Grund ist die Gefahr von höheren Lebensmittelpreisen und von höheren Preisen für die landwirtschaftlichen Produktionsmittel infolge allfälliger Überwälzung der Mehrkosten des Güterverkehrs auf die Endverbraucher. Im Folgenden finden Sie unsere Antworten auf Ihre Fragen.

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)?

Das Ziel ist aus Sicht des SBV grundsätzlich richtig gewählt. Die Landwirtschaft und der ländliche Raum sind zwar von Verkehrsspitzen weniger betroffen. Diese treten eher in Agglomerationsräumen auf, vor allem wegen der täglichen Pendlerströme. Bei einer Brechung von Verkehrsspitzen wird der Verkehr jedoch gezielt gelenkt und damit der vorhandene Raum besser genutzt. Auf diese Weise wird der Landverbrauch gemindert und damit auch der Druck auf das Kulturland. Der Schutz des Kulturlandes ist dem SBV ein grosses Anliegen.

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



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

Die Grundprinzipien sind nach unserer Meinung relevant und vollständig. Beim Grundprinzip Kompensation befürchten wir, dass die Rückverteilung administrativ sehr aufwändig wäre und hohe Transaktionskosten entstehen würden.

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

a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.1)?

b. die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 5.3)?

Beide morphologische Kästen sind für uns vollständig.

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

a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1)?

Der Entwicklungspfad mit einer ansteigenden räumlichen Ausdehnung sowie einer Einführung der fahrleistungsabhängigen Km-Abgabe und wahlweise des Km-Zuschlags erscheint in sich logisch. Das heisst aus unserer Sicht jedoch nicht, dass die letzte Variante mit einer flächendeckenden Einführung des Mobility Pricings im gesamten Schweizer Strassennetz ein Endziel einer Entwicklung ist, auf das die Schweiz zusteuern sollte. Im Gegenteil sprechen wir uns gegen eine flächendeckende Einigung aus (siehe Frage 5a).

b. die Schiene (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

Der Entwicklungspfad mit einer ansteigenden räumlichen Ausdehnung von der Linie zum Gesamtnetz ist nachvollziehbar. Das heisst aus unserer Sicht jedoch nicht, dass die letzte Variante mit einer flächendeckenden Einführung des Mobility Pricings im gesamten öV-Netz ein Endziel einer Entwicklung ist, auf das die Schweiz zusteuern sollte. Wir sprechen uns grundsätzlich gegen jede Form des Mobility Pricings im Schienenverkehr aus (siehe Frage 5b).

5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:

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

Gegen die Modellvariante Netz A, in der die Verkehrsteilnehmer die freie Wahl haben, ob sie eine leistungsbezogene oder eine pauschale Abgabe entrichten müssen, hat der SBV keine Einwände. Zudem wird hier nur die Vignette als Kompensation ersetzt. Das heisst, dass die km-Abgabe – egal ob leistungsbezogen oder pauschal bei einem Vignettenpreis von zurzeit 40 Franken nicht sehr hoch sein würde. Alle anderen Varianten sind zeitlich differenziert mit einem Zuschlag zu Hauptverkehrszeiten oder an neuralgischen Stellen.

Wir erkennen zwar an, dass dadurch eine gewisse Lenkung der Verkehrsströme und Brechung der Verkehrsspitzen möglich ist. Es besteht jedoch die grosse Gefahr des Ausweichverkehrs auf das untergeordnete Strassennetz.

Seite 3 | 5

Damit wären die Landwirtschaft und der ländliche Raum auf jeden Fall direkt betroffen und müssten mit Staus rechnen. Das wäre eine Verschlechterung der Lage im ländlichen Raum, die wir ablehnen.

Ab dem Modell Zone-Netz-Zone A besteht die Möglichkeit einer Weiterentwicklung hin zu einem flächendeckenden Modell. Damit wären auch die Strassen im ländlichen Raum durch das Mobility Pricing betroffen. Weiter wird im flächendeckenden Modell der Güterverkehr ins Mobility Pricing mit einbezogen. Hiervon ist in erster Linie der leichte Güterverkehr, der in der Feinverteilung tätig ist, betroffen. Der Schwerverkehr zahlt bereits heute die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Der Güterverkehr hat aufgrund von oftmals vorgegebenen Lieferterminen und dem Nacht- und Sonntagsfahrverbot wenig Flexibilität und muss deshalb die höheren Transportkosten bezahlen. Sie schreiben im Erläuterungsbericht selbst, dass die Zahlungsbereitschaft bei den Transportunternehmen hoch ist (S. 39). Sie weisen ferner darauf hin, dass es nicht auszuschliessen ist, dass Transportunternehmen diese Mehrkosten an die Endkunden abwälzen werden. Dadurch würden sich auch - bezogen auf die Landwirtschaft - die Lebensmittelpreise und die Preise für die landwirtschaftlichen Produktionsmittel erhöhen. Dieses lehnt der SBV entschieden ab. Für eine flächendeckende Ausdehnung des Mobility Pricings gibt es aus unserer Sicht auch keine Veranlassung, da es im ländlichen Raum keine starken Verkehrsspitzen gibt. Zudem wird dieses Modell laut Ihrem Erläuterungsbericht (S. 28) weltweit nirgendwo angewendet und die Akzeptanz der Bevölkerung ist aus unserer Sicht fraglich.

b. die Schiene? (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

Wir teilen die Auffassung, dass es nicht sinnvoll ist, einige stark belastete Linien zu verteuern. Das würde zu ungewolltem Umwegverkehr, der auch durch den ländlichen Raum führen kann, nach sich ziehen. Die Modellvariante öV-Zone würde das Mobility Pricing nur in besonders verkehrsbelasteten öV-Zonen von Städten oder Agglomerationen einführen. Durch das in dieser Variante grössere Gebiet sinkt das Risiko eines ungewollten Ausweichverkehrs. Eine Ausweitung auf den gesamten öffentlichen Personenverkehr lehnt der SBV entschieden ab. Hierzu sind die Verkehrsspitzen im ländlichen Raum zu wenig ausgeprägt.

Allen drei Modellvarianten ist gemein, dass die Kompensation enttäuschend ist. Es wird sogar die Option vorgeschlagen, keine Kompensation vorzunehmen. Ansonsten ist nur vorgesehen, dass zukünftige Tarifierhöhungen weniger stark ausfallen können. Faktisch bezahlt der ÖV-Kunde in diesem System immer mehr.

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

a. die Strasse?

Aus Sicht der Landwirtschaft ist die zielführendste die Modellvariante Netz A. Damit sind nur Nationalstrassen betroffen. Es erfolgt zudem auch keine zeitliche Differenzierung und damit auch keine Gefahr des Ausweichverkehrs in den ländlichen Raum. Weiter sind die Kosten für die Benützung der Nationalstrassen durch die Kompensation der bisherigen Vignette im überschaubaren Rahmen.

b. die Schiene?

Da jede Variante Kostensteigerungen zur Folge hat, lehnt der SBV alle Varianten ab. Im Übrigen schaden die Kostensteigerungen der dezentralen Besiedelung, die ein verfassungsrechtlich gesicherter Auftrag ist. Weiter müssen viele Menschen, auch die Familienangehörigen von Landwirten oder Landwirte im Nebenerwerb oft in die Agglomerationen pendeln. Diese würden durch das Mobility Pricing zusätzlich belastet, da die Pendelrouten zu den Stosszeiten in die Agglomerationen teurer werden würden, mit keinem oder keinem vollständigen Kostenausgleich. Das wird noch dadurch verstärkt, dass die Einkommen in der Landwirtschaft ohnehin unterdurchschnittlich tief sind und damit die Mehrkosten stärker ins Gewicht fallen würden (S. 41 Erläuterungsbericht).

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



Seite 4 | 5

(Vgl. Frage 6) für Ihr Umfeld?

Vorteilhaft sind die geringen Auswirkungen auf den ländlichen Raum, der aus unserer Sicht keine grossen Verkehrsprobleme mit Verkehrsspitzen besitzt. Auch ist die Gefahr des Ausweichverkehrs in dieser Modellvariante klein. Für die Landwirtschaft bestehen bei der angesprochenen Modellvariante keine nennenswerten Nachteile.

Zum öV siehe Antwort zur Frage 6b

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

Die Pendler werden durch das Mobility Pricing schwerpunktmässig mehr belastet. Es gibt sicherlich einige, die auch durch flexible Arbeitszeiten zu Randzeiten pendeln und damit zu einer Brechung von Verkehrsspitzen beitragen können. Dies muss jedoch mit den Arbeitsgegebenheiten und auch familiären Umständen (z.B. Öffnungszeiten Kindergärten) in Einklang gebracht werden können. Zudem müssen flexible Arbeitszeiten überhaupt erst einmal vorhanden sein. Laut Ihrem Erläuterungsbericht auf S. 37 besitzen diese bisher 42,4 Prozent der Arbeitnehmenden. Folglich besitzt die Mehrheit diese nicht.

Zur eigentlichen Arbeit von Landwirten ist folgendes zu sagen: Landwirte sind im ländlichen Raum stark auf ein eigenes Fahrzeug sowie auf Arbeitsmaschinen angewiesen. Weiter ist der Wohn- und Arbeitsort auch festgelegt und kann nicht einfach verlegt werden. Zudem orientieren sich die Fahrten auch stark an den Wettergegebenheiten und nicht an den Stosszeiten.

Deswegen stehen wir einer Einführung von Mobility Pricing im derzeitigen Umfeld skeptisch gegenüber. Die Anbindung der ländlichen Räume an die Agglomeration soll unserer Meinung nach nicht behindert werden. Das schreiben Sie auch auf S. 41 des Erläuterungsberichts. Hinzu kommen die aus unserer Sicht sehr aufwändige administrative Rückverteilung sowie die hohen Transaktionskosten.

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

Diese Projekte machen aus unserer Sicht nur für die von uns präferierte Modellvariante für die Strasse Sinn. Für die Schiene lehnen wir solche Projekte wegen der Zusatzkosten 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?

Eine pauschale Rückerstattung würde dem Grundsatz einer fahrleistungsabhängigen Abgabe widersprechen. Damit würde jeder eine pauschale Rückerstattung erhalten, unabhängig davon, ob eine Person durch ihre Mobilität mehr bezahlt oder überhaupt das Verkehrssystem in Anspruch nimmt. Dadurch kann eine vollständige Kompensation erst Recht nicht durchgeführt werden. Die Idee einer pauschalen Rückerstattung hält der SBV für inkonsequent.

11. Weitere Bemerkungen?

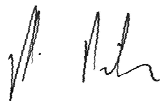
Sie schreiben, dass mit Mobility Pricing nicht mehr, sondern anders bezahlt wird, d.h. dass bestehende Abgaben ersetzt werden sollen. Bei der Schiene ist explizit keine oder keine vollständige Kompensation vorgesehen. Insofern wird Mobility Pricing unterm Strich auch mehr kosten. Dies lehnt der SBV ab.

Seite 5|5

Wir hoffen, dass Sie unsere Anliegen berücksichtigen werden und danken Ihnen nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizer Bauernverband



Markus Ritter
Präsident



Jacques Bourgeois
Direktor