

Frau Bundesrätin
Doris Leuthard
Vorsteherin UVEK
Bundeshaus Nord

3003 Bern

Cargo Forum Schweiz

c/o VAP
Ringlikerstrasse 70
Postfach 31
8142 Uitikon
Tel.: 044 491 15 95
Fax: 044 491 28 80
E-Mail: furrer.vap@bluewin.ch

Uitikon, 11. September 2015

Stellungnahme des Cargo Forum Schweiz zur Anhörung zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu diesem für den Güterverkehr fundamentalen Konzeptbericht.

Die obersten Prioritäten aus Sicht des CFS sind eine langfristige Finanzierung leistungsfähiger Infrastrukturen und gute Rahmenbedingungen für eine effiziente Logistik im Interesse des Wirtschafts- und Lebensraums Schweiz. Dabei stellen die Digitalisierung der Gesellschaft und die Entwicklung neuer Logistikkonzepte - erwähnt seien nur Drohnen und cargo sous terrain - stets neue Anforderungen an Entwicklung, Finanzierung und Regulierung der Infrastrukturen und ihrer Nutzung durch die Marktteilnehmer.

Mit FABI und NAF liegen mittelfristig praktikable Methoden für die Entwicklung der Landverkehrsinfrastrukturen vor. Die Finanzierungsmechanismen sind – und dies soll mit dem Konzeptbericht Mobility Pricing untersucht und gegebenenfalls geändert werden – noch zu wenig wirksam im Hinblick auf eine optimale Auslastung der Kapazitäten der Netze mit entsprechenden unerwünschten Auswirkungen in den Spitzen. Mit Mobility Pricing soll jedoch unseres Erachtens – entgegen der Feststellung im Bericht – die Finanzierung der Infrastrukturen geändert werden. Neu sollen das Verursacherprinzip und die Gleichbehandlung von Personen- und Güter-, aber auch von Strassen- und Schienenverkehr die Finanzierung von Ausbau und Erhalt der Netze deutlich stärker beeinflussen als dies heute unter dem Regime z.B. von LSVA, Nachtfahrverbot und Netzzugangsregelung gemäss EBG der Fall ist. Damit wird die freie Verkehrsmittelwahl aufgrund transparenter und vor allem örtlich und zeitlich differenzierter Kosten erst ermöglicht. Dabei geht das Cargo Forum Schweiz von wenigen jedoch zentralen Prämissen aus:

- Der Güterverkehr ist in seiner Gesamtheit in das Konzept einzubeziehen. Der Ausschluss des Bahngüterverkehrs ist gerade beim Bekenntnis zur Intermodalität undenkbar. Das vorgebrachte Argument, über den Trassenpreis erfolge bereits heute eine wirksame Lenkung, überzeugt nicht, da der Trassenpreis zeitlich und örtlich gerade nicht unterschiedlich ist.

- Der öffentliche Personenverkehr muss inskünftig seine Betriebskosten ohne staatliche Finanzhilfe decken. Ansonsten ist die angestrebte Sitzplatzgarantie selbst in Agglomerationen bei Fahrzeiten unter 30 Minuten, die zu einer Verdrängung des Güterverkehrs vom Schienennetz geführt hat, mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr unvereinbar.
- Die angestrebte Verflachung der Verkehrsspitzen wird zu einer Verlängerung der Überlastungszeiten von Strassen- und Bahnnetz führen. Im Strassenverkehr muss daher über eine Verkürzung des Nachtfahrverbots bzw. in Agglomerationen mit der Freigabe von Busspuren und Verkürzung von Sperrzeiten der Zentrumsbelieferung für eine Erhöhung der Kapazitäten gesorgt werden. Im Bahnverkehr muss sichergestellt werden, dass der Personenverkehr gegenüber dem Güterverkehr nicht priorisiert wird, so dass Güterverkehr von der Schiene auf die Strasse verdrängt wird.
- Schifffahrt und Luftfahrt bleiben ausgeklammert, wie dies im Titel des Konzeptberichts klar zum Ausdruck gebracht wird. Ansonsten wären erhebliche Schwierigkeiten im Zusammenhang mit den bestehenden internationalen Abkommen zu erwarten.

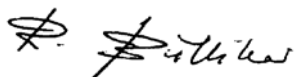
Das Cargo Forum Schweiz begrüsst einen solchen Paradigmenwechsel. Allerdings reichen die im Konzeptbericht dargestellten vagen Ausführungen zu den beabsichtigten Kompensationen anderer Abgaben und der angestrebten modularen Lösung nicht. Das Cargo Forum Schweiz erwartet vielmehr eine transparente Darstellung der geplanten Lenkungsabgaben und der entsprechenden Anpassungen an den Finanzierungsmechanismen im Sinne unserer obigen Ausführungen.

Zur Beantwortung der gestellten Fragen verweisen wir auf den beigelegten Fragebogen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

Cargo Forum Schweiz



Rolf Büttiker, alt Ständerat
Präsident CFS



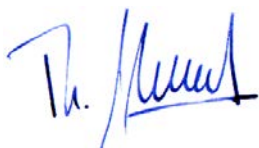
Dr. Frank Furrer, VAP
Geschäftsführer CFS



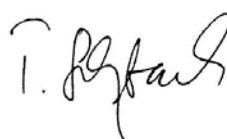
Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident SSC



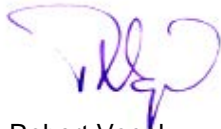
Conrad Tobler
Geschäftsleiter SSC



Thomas De Courten, Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS



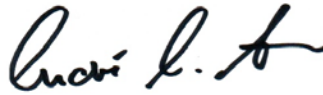
Robert Vogel
Präsident GS1



Thomas Bögli
Geschäftsleitung GS1



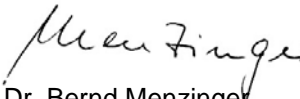
Dr. Ralph Lewin
Präsident SVS



André Auderset
Geschäftsführer SVS



Martin Dätwyler
Stv. Direktor HKBB



Dr. Bernd Menzinger
e. Vorstandsausschuss HKBB

cc: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

CARGO FORUM SCHWEIZ

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

GS1, Schweiz

ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5000 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer beider Basel

Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz. Sie verstehen sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliederfirmen repräsentieren die Struktur der Schweizer Wirtschaft und einen Grossteil der schweizerischen Arbeitsplätze.

SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel

ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 320 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft

Die SVS ist der Zusammenschluss der schweizerischen Schifffahrt sowie der Hafenwirtschaft und vertritt deren Interessen bei Behörden, anderen Verkehrsträgern und einschlägigen Organisationen im In- und Ausland.

VAP - Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen

Als Fachverband der Schweizer Verladerschaft für den multimodalen Verkehr repräsentiert der VAP 75% der Anschlussgleise und Terminals sowie 98% der Privatgüterwagen aller Branchen der Schweizer Wirtschaft mit einem Investitionswert von gut 4 Mia. Franken.

ENTWURF Konzeptbericht Mobility Pricing – 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 (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.1)?

Das Ziel der Brechung der Spitzen zur effizienteren Nutzung der Infrastruktur auf allen Verkehrsträgern wird begrüsst, eine Verkehrslenkung und eine Einflussnahme auf die Verkehrsmittelwahl hingegen werden abgelehnt. Kostenneutralität und Gleichbehandlung aller Verkehrsarten aller Verkehrsträger werden vorausgesetzt.

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

Die Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr sowie von Strassen- und Schienenverkehr müssen in der Zielsetzung explizit enthalten sein.

Die Senkung der Infrastrukturkosten (Ausbau und Substanzerhalt) sollte als eine weitere Zielsetzung berücksichtigt werden.

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

Pay as you use: Die beabsichtigte Ausklammerung des Bahngüterverkehrs verletzt dieses Grundprinzip, was der VAP ablehnt.

Kompensation: Muss im Sinne von Kostenneutralität mit gewissen Ausnahmen zur Erhöhung des Kostendeckungsgrads der Bahninfrastruktur und zur Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr verstanden werden.

Verteilungswirkung: Bei Anwendung des Prinzips der Kompensation im Verständnis des Bundesrats stellt sich die Frage eigentlich nicht. Sollte Mobility Pricing tatsächlich zu sozial-unverträglichen Kostensteigerungen führen, wäre die Zugänglichkeit mittels sozialer Ergänzungsleistungen an die Betroffenen sicherzustellen.

Intermodalität: Ist im Sinne von Multimodalität zu verstehen und wird begrüsst. Ungleichbehandlungen im bestehenden Regulativ sind vermeiden bzw. zu korrigieren (UKV/Umschlagsverkehr, Kostendeckungsgrad usw.).

Modularer Aufbau: Wird grundsätzlich begrüsst, allerdings müssen bei einer allfälligen Umsetzung des Konzepts die Folgen für die Wirtschaft klar absehbar sein. Die Auswirkungen des vorgelegten Entwurfs hingegen sind in keiner Weise fassbar.

Datenschutz: Der Datenschutz muss in verhältnismässiger Form umgesetzt werden.

Transparenz: Einverstanden. Zur Verwirklichung von Transparenz auch im Bahngüterverkehr ist die beabsichtigte Ausklammerung abzulehnen.

ERGÄNZEN: Interoperabilität des Schweizer Systems innerhalb Europas.

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)?

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)?

Es ist bedauerlich, dass die vom Bundesrat verworfenen Varianten nicht kurz vorgestellt werden.

5. Wie beurteilen Sie die Modellvarianten für:

- a. die Strasse (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.1 [Haupt- und Nebenvarianten])?
- die Schiene? (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 6.2)?

6. Welche Modellvariante beurteilen Sie als die zielführendste für:

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

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

Die Folgen sind deutlich zu wenig fassbar dargestellt, so dass eine wirklich Bewertung derzeit noch nicht möglich ist.

Grundsätzlich begrüssen wir eine möglichst flächendeckende und zeitlich/qualitativ differenzierte Variante. Die Ausklammerung des Bahngüterverkehrs ist undenkbar, insbesondere, weil ein erfolgreiches Mobility Pricing zu mehr Personenschienenverkehr ausserhalb der Spitzen führen könnte und dadurch der Bahngüterverkehr noch mehr verdrängt werden könnte.

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

Kostenneutralität und Korrektur von Ungleichbehandlungen der Vergangenheit (Verhältnis Personen-/Güterverkehr, Kostendeckungsgrad Strasse/Schiene, UKV/Umschlagsverkehr) stehen in einem besonderen Spannungsverhältnis.

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

Wir begrüssen Pilotprojekte. Sie müssen aber vor dem Hintergrund eines in seinen Auswirkungen klar fassbaren Konzepts im Rahmen der modularen Umsetzung (Grundprinzip) erfolgen. Der vorgelegte Konzeptentwurf erfüllt dieses Erfordernis in keiner Weise.

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?

Das CFS lehnt diese Idee ab.

11. Weitere Bemerkungen?

Zur Schaffung von Transparenz und Nachvollziehbarkeit sollten die weiteren Arbeiten am Konzept gemeinsam mit der Wirtschaft vorangetrieben werden. Reine Anhörungsverfahren gelangen bei diesem Grad der Komplexität an die Grenzen eines zielführenden Dialogs.

Uitikon, 11. September 2015