



Per E-mail: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 14. September 2015

Schweizerische Eidgenossenschaft
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Betreff: Mobility Pricing - Fragebogen

Sehr geehrte Damen und Herren

SWISSCOFEL ist der Verband des Schweizer Früchte-, Gemüse- und Kartoffelhandels sowie der Hersteller von küchenfertigen Schnittsalaten. Die Mitglieder unseres Verbands repräsentieren zirka 86% des Schweizer Marktvolumens mit diesen Produkten, was einem Umsatzvolumen von rund 4 Mia. Schweizer Franken entspricht.

Wir danken Ihnen, dass Sie uns zur Anhörung eingeladen haben und nehmen gerne Stellung zum Entwurf Konzeptbericht Mobility Pricing – Fragebogen.

Alle SWISSCOFEL-Mitglieder sind mit Früchte und Gemüse unterwegs und sind täglich den unproduktiven und kostenintensiven Wartezeiten auf der Strasse ausgeliefert. Aus diesem Grund wäre es wünschenswert, wenn Verkehrsspitzen gebrochen werden könnten. Da im Frischesektor mit hochverderblicher Ware die Logistik überaus wichtig ist, würden wir gerne bei den nächsten Etappen von Mobility Pricing aktiv beteiligt sein.

Mit dem von Ihnen vorliegenden Konzept können wir uns nicht identifizieren. Wir glauben nicht, dass mit einem Roadpricingsystem die Verkehrsprobleme gelöst werden können. Die nahe aufeinanderliegenden Städte, deren Agglomerationen im wachsenden Stadium sind, bringen automatisch mehr Verkehr, sowohl auf der Strasse als auch im öffentlichen Verkehr.

Um diesem Mehrverkehr gerecht zu werden braucht es Lösungen. Es wäre durchaus wünschenswert den Transitschwerverkehr aus den Städten zu halten. Dazu braucht es aber dringend grössere Kapazitäten auf den Umfahrungsachsen.

Hingegen müssen die Städte auch in Zukunft mit geeigneten Transportmitteln versorgt werden können. Eine Logistik nur mit Kleintransportern würde dem Ziel nach weniger Verkehr widersprechen. Es würde dazu führen, dass die Städte mit Kleintransportern überfüllt wären.

Eine Massnahme zur Brechung der Verkehrsspitzen im täglichen Strassenverkehr könnte die Aufhebung des Nachtfahrverbots für den Schwerverkehr auf den Hauptverkehrsachsen bringen.

Im Privatverkehr würden auch Park and Ride-Anlagen ausserhalb der Städte eine grosse verkehrsberuhigende Wirkung entfalten. Voraussetzungen sind eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr und ein einheitliches Benützungssystem zu vertretbaren Kosten für Verkehrsteilnehmer und 24-Stundenbetriebe. Neuralgische Verkehrsknotenpunkte müssen mit oder ohne Mobility Pricing ausgebaut werden.

Unseres Erachtens würde mit einem Roadpricingsystem ein sehr kostenintensives und mit grossem administrativem Aufwand verbundenes Instrument aufgebaut.

Heute und auch in Zukunft wird es viele Arbeitnehmer und Lieferungen geben, welche zu fixen Zeiten an einem bestimmten Ort in der Stadt erwartet werden. Diese Arbeitnehmer und Lieferanten würden durch das Roadpricing diskriminiert, weil sie keine zeitlichen Ausweichmöglichkeiten hätten.

Da SWISSCOFEL Mobility Pricing ablehnt, nehmen wir keine Stellung auf die Fragen drei bis sechs. Die Antworten auf die übrigen Fragen haben wir direkt in den beiliegenden Fragebogen eingefügt.

Für Fragen und Auskünfte steht Ihnen der unten rechts Unterzeichnende gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

SWISSCOFEL

Jacques Blondin
Präsident

A handwritten signature in black ink, appearing to be "JB".

Stefan Geiger
Fachzentrum Logistik

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Geiger".

Roger Maeder
Bereichsleiter

A handwritten signature in black ink, appearing to be "R. Maeder".



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 Verkehrsspitzen in den Städten zu brechen muss sicher weiterverfolgt werden. Wir bezweifeln, ob dies mit Mobility Pricing erreicht werden kann.
 - b. Falls nicht, welches andere Ziel müsste mit Mobility Pricing verfolgt werden (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 2.2)?
Kein Mobility Pricing! Das Ziel muss mit anderen Instrumenten erreicht werden.
- 2. Wie beurteilen Sie die sieben Grundprinzipien hinsichtlich Relevanz und Vollständigkeit für Mobility Pricing (Vgl. Konzeptbericht Ziff. 3)?**
Sollte Mobility Pricing vom Volk jemals eingeführt werden, könnten diese Grundprinzipien angenommen werden. Die sieben Grundprinzipien sind hinsichtlich Relevanz gut gewählt.
- 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)?
- 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)?
- 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?

Ergebnisse von anderen Länder, welche Roadpricing eingeführt haben, können nicht eins zu eins auf die Schweiz übertragen werden. Es geht in der Schweiz nicht darum eine Stadt isoliert vom Verkehr zu entlasten. Betroffen sind das gesamte Mittelland und auch das weiträumige Umland der Schweizer Städte. Roadpricing würde das Problem in Gebiete ausserhalb der Städte exportieren.

Es muss erst geprüft werden, wieviel Arbeitsplätze überhaupt einen zeitlich verschobenen Arbeitsbeginn möglich machen könnten. Prüfwert wäre auch, ob Schichtpläne in der Industrie so gelegt werden könnten, dass der Schichtbeginn nicht mit den Hauptverkehrszeiten zusammenfällt. Beide Fälle sind unbedingt zu prüfen. Insbesondere wegen den Betroffenen, die aufgrund den zeitlichen Verschiebungen vom öffentlichen- auf den Privatverkehr umsteigen müssten. Was selbstverständlich kontraproduktiv wäre.

Wir glauben nicht, dass eine der vorgestellten Modellvarianten zum Ziel führen wird.

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

Die Akzeptanz zur Einführung von Mobility Pricing wird klein sein.

- Keine Diskriminierung zu Lasten von Arbeitnehmern ohne flexible Arbeitszeiten
- Berücksichtigung, dass diese Städte mit Gütern versorgt werden müssten (Belieferungstransporte von Mobility Pricing Ausnehmen)

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

Regionalbegrenzte Pilotprojekte werden die Auswirkungen auf den Gesamtverkehr zu wenig abbilden. Sie führen nicht zu relevanten und aussagekräftigen Ergebnissen. Wir lehnen sie darum 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?

Fahrleistungsabhängige Abgaben werden der unterschiedlichen Abhängigkeit der verschiedenen Verkehrsteilnehmer von Strasse und Schiene nicht gerecht. Prüfwert wäre eine Komponente für eine Fahrleistungsabgabe als Teil einer Gesamtbelastung. Eine solche besteht bereits z.B. in Form der Treibstoffabgabe und der LSVA.

Dabei ist zu beachten, dass der administrative Aufwand für solche komplexe Abgabensysteme nicht ins Unermessliche steigt.

Einnahmen, welche durch Mobility Pricing erwirtschaftet werden, müssen zweckgebunden für die Optimierung der Verkehrssysteme sein. Rückerstattungen via Krankenkassenprämien lehnen wir deshalb ausdrücklich ab.

11. Weitere Bemerkungen?