

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Vorsteherin UVEK

3003 Bern

per E-Mail:
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Cargo Forum Schweiz
c/o VAP
Ringlikerstrasse 70
8142 Uitikon
Tel.: 044 491 15 95
E-Mail: furrer@cargorail.ch

Uitikon, 17. Mai 2021

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing. 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.

Gesamtkonzept für eine leistungsabhängige Bepreisung der Mobilität nötig

Das CFS ist sich bewusst, dass die bestehenden Finanzierungsmechanismen keine leistungsabhängige Bepreisung der Mobilität zulassen. Daher sind Kostenwahrheit und Eigenfinanzierungsgrad auf den verschiedenen Verkehrsträgern und bei Güterschwer- und Personenverkehr sehr unterschiedlich ausgeprägt mit den entsprechenden Fehlanreizen für die Mobilität und die Raumentwicklung in der Schweiz. Das CFS wünscht sich ein Gesamtkonzept zur künftigen Ausgestaltung der Mobilitätsabgaben. Dabei sollen die Massnahmen, mit denen die einzelnen Teilziele erreicht werden sollen, unter Vermeidung von Zielkonflikten und unter Berücksichtigung aller technischen Entwicklungen überarbeitet werden.

Das CFS hält an folgenden Prämissen fest:

- Logistik und Güterverkehr, insbesondere der Strassengüterverkehr sind wesentliches Element für einen erfolgreichen international vernetzten Wirtschaftsstandort Schweiz und zur Versorgung der Schweiz. Siedlungs-, Verkehrs- und Infrastrukturpolitik haben weiterhin dafür Sorge zu tragen.
- Der (Güter)verkehr wird möglichst bedürfnisgerecht sowie umwelt- und ressourcenschonend abgewickelt.
- Rahmenbedingungen und Infrastrukturentwicklung tragen mittels Anreize und ausreichender Infrastrukturkapazitäten sowie Förderung von Innovationen zur Erreichung dieser zwei Prämissen bei.
- Infrastruktur- und Verkehrskosten unterstehen dem Verursacherprinzip. Idealerweise decken alle Verkehrsteilnehmer im Personen- und Güterverkehr ihre Betriebs- und Infrastrukturkosten sowie allenfalls extern verursachte Kosten (Saldoprinzip).

Ja zu den Grundprinzipien der bisherigen Konzeptarbeiten für Mobility-Pricing

Das CFS unterstützt die bisher in den Konzeptarbeiten des Bundes formulierten Grundprinzipien, insbesondere pay as you use unter voller Kompensation, d.h. nicht mehr, sondern anders bezahlen, Intermodalität und Verteilungswirkung, so dass Strasse und Schiene gleichsam voll und nach gleichen Kriterien einbezogen werden, Mobilität jedoch gleichwohl erschwinglich bleibt und all dies im Rahmen eines gestaffelten, transparenten und verständlichen Aufbaus der Elemente.

Nein zu Lenkung – Förderung multimodaler Logistikketten zur Verkehrsverlagerung

Das CFS lehnt ein Kapazitätsmanagement auf den bestehenden Infrastrukturen ohne gleichzeitige volle Kompensation ab. Ebenso darf Mobility-Pricing nicht zur Verkehrsvermeidung oder zur Lenkung des Modalsplits eingesetzt werden, da dazu die Verfassung keinen Raum bietet.

Verkehrsverlagerung gelingt, wenn günstige Angebote und Anreize hierzu bestehen. Insbesondere multimodale Logistikkösungen bergen hierfür ein erhebliches Potential. Verkehrsverlagerung ist daher mittels Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastrukturkapazitäten für multimodale Logistikkösungen zu bewerkstelligen. Neben dem reinen Schienengüterverkehr ist besonderes Augenmerk den multimodalen Logistikkösungen Rhein-Schiene, Rhein-Strasse, Strasse-Schiene, Pipeline-Schiene, Pipeline-Strasse und entsprechenden Lösungen im Bereich City-Logistik zu widmen. Hierbei können grosszügige Rückerstattungen von Mobilitätsabgaben für zusätzliche Umschläge von Gütern und Behältern zwischen den Verkehrsträgern zur Vermeidung von externen Effekten und Senkung von Umweltbelastungen beitragen.

Methodische Mängel des vorgeschlagenen Bundesgesetzes

Der Entwurf macht praktisch keine Vorgaben zu den Versuchsanordnungen und den im Detail zu testenden Hypothesen. Der Einfluss des Bundes beschränkt sich bei Pilotprojekten mit Abgabepflicht auf die Prüfung und Genehmigung der Projekte. Hierbei ist sein Einfluss im Hinblick auf einen breit abgestützten Erkenntnisgewinn gemäss Art. 17 des Entwurfs sehr begrenzt. Nicht einmal die Vergleichbarkeit mehrerer Pilotversuche untereinander wird vorausgesetzt, so dass erhärtete Erkenntnisse aus verschiedenen Regionen zu einzelnen Thesen nicht erwartet werden dürfen. Bei Pilotprojekten mit freiwilliger Teilnahme scheint die Durchführung eines Pilotprojekts sogar ohne Prüfung gemäss Art. 26 möglich, sofern auf Bundesbeiträge verzichtet wird. Diese Mängel sind zu beheben.

Das Gesetz unterscheidet zwischen Pilotprojekten im Bereich des motorisierten Individualverkehrs und solchen im Bereich des öffentlichen Verkehrs (Art. 3, Art. 6 und Art. 9). Diese Unterscheidung ist unvereinbar mit den Grundprinzipien von Mobility-Pricing. Pilotprojekte sind so anzuordnen, dass Individualverkehr und öffentlicher Verkehr gleichsam ausgetestet werden können.

Das Gesetz konzipiert die Mobility-Pricing-Abgabe, ob freiwillig oder verpflichtend, als zusätzliche Abgabe zu den heute geltenden Abgaben (vgl. dazu Art. 11 Verbot von Tarifsenkungen). Dies widerspricht dem Gebot der Kompensation.

Das Gesetz sieht in Art. 12 nur für Pilotprojekte im Bereich des öffentlichen Verkehrs eine anonyme Abgabbeerhebung vor. Diese Voraussetzung muss auch für den motorisierten Individualverkehr gelten.

Nicht Gegenstand der Pilotprojekte bildet der Schwerverkehr auf Schiene und Strasse über 3,5t Gesamtgewicht. Entsprechend können für den Güterverkehr nur sehr untergeordnete Erfahrungen gesammelt werden.

Zu den Gesetzesbestimmungen im Einzelnen

Art. 1 Gegenstand Der Entwurf definiert Mobility-Pricing in Art 1 entgegen den Grundprinzipien der bisherigen Konzeptarbeiten sehr offen. Die Grundprinzipien sind in Form von Definitionen in einem zusätzlichen Artikel zu ergänzen.

Art. 2 Zweck Die Vorgaben zu den Versuchsanordnungen und den im Detail zu testenden Hypothesen sind äusserst vage gehalten. Zumindest in der nachfolgenden Verordnung sind klare wissenschaftlich formulierte Hypothesen vorzusehen.

Art. 3 Arten von Pilotprojekten Sämtliche Pilotversuche müssen verkehrsträgerübergreifend angeordnet sein.

Art. 4 Trägerschaften Die in lit. b an einzelne Gemeinden eingeräumte Möglichkeit zur Durchführung von Pilotprojekten ist aus Gründen der Repräsentanz der Resultate zu hinterfragen.

Generell sollten Trägerschaften dazu verpflichtet sein, Wirtschafts- und Mobilitätsverbände in die Pilotarbeiten in geeigneter Form einzubeziehen, um den Einbezug der Praxis sicherzustellen und eine möglichst breite Partizipation an den wissenschaftlichen Erkenntnissen zu ermöglichen.

Art. 5 Perimeter und Dauer der Pilotprojekte Versuche müssen sämtliche Verkehrsmittel innerhalb eines sinnvollen Perimeters umfassen. Fahrten innerhalb dieses Perimeters unterstehen der Abgabe. Ein streckenbezogener Ansatz wird abgelehnt. Die Dauer sollte max. 2 Jahre betragen.

2. Kapitel Pilotprojekte mit Abgabepflicht Auf die Unterscheidung in Projekte des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs ist zu verzichten. Sämtliche Pilotprojekte sind verkehrsträgerübergreifend zu gestalten.

Art. 8 Kreis der Abgabepflichtigen und Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe In Abs. 2 ist statt von «angestrebte» Wirkung auf die wissenschaftliche Versuchsanordnung gemäss Art. 2 des Entwurfs hinzuweisen.

Art 12 Anonyme Entrichtung der Mobility-Pricing-Abgabe Die anonyme Abgabenerhebung muss auch für den motorisierten Individualverkehr gelten.

Art. 16 Gesuch um Genehmigung eines Pilotprojekts Wie eingangs erwähnt, beschränkt sich die Einflussnahme des Bundes auf die Genehmigung von Projekten. Seine Vorgaben sind in Art. 2 bewusst zurückhaltend, u.E. deutlich zu zurückhaltend, formuliert. In **lit. b** wird auf die «erwarteten», wie in Art. 8 auf die «angestrebte» verkehrlichen Auswirkungen hingewiesen wird. Korrekterweise ist auf die wissenschaftliche Versuchsanordnung gemäss Art. 2 des Entwurfs zu referenzieren. In **lit. i** wird auf die vorgesehene Verwendung der Einnahme der Projektträgerschaft hingewiesen. Diese wird im Entwurf in Art. 22 vorgegeben, sollte jedoch den Grundprinzipien der bisherigen Konzeptarbeiten zu Mobility-Pricing entsprechen, d.h. rückerstattet werden.

Art. 22 Verwendung der Einnahme aus der Abgabenerhebung Einnahmenüberschüsse sollen gemäss Entwurf für Belange des Verkehrs im Verkehrseinzugsgebiet verwendet werden. Da für Mobility-Pricing das Prinzip der Kompensation gilt, sind Überschüsse grundsätzlich zurückzuerstatten oder für die Infrastrukturfinanzierung des motorisierten Individual- bzw. des öffentlichen Verkehrs einzusetzen.

Art. 26 Prüfung der Pilotprojekte Es wird auf unsere Bemerkungen zu Art. 16 und zu unseren einleitenden Bemerkungen zu den methodischen Mängeln des Entwurfs verwiesen.

Art. 30 Schlussbestimmungen Die Befristung sollte auf 5 Jahre reduziert werden.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse an den Erfahrungen und Empfehlungen der Logistikbranche und Verlager. Für Ergänzungen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Cargo Forum Schweiz



Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident CFS



Dr. Frank Furrer, VAP
Geschäftsführer CFS



Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident SSC



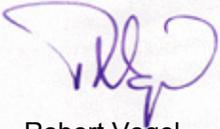
Philipp Muster
Geschäftsleiter SSC



Thomas De Courten, Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS



Robert Vogel
Präsident GS1



Thomas Bögli
Geschäftsleitung GS1



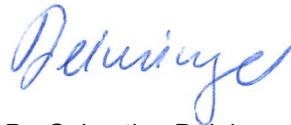
Dr. Ralph Lewin
Präsident SVS



André Auderset
Geschäftsführer SVS



Martin Dätwyler
Direktor HKBB



Dr. Sebastian Deiningner
Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt HKBB



Thierry Burkart, Ständerat
Zentralpräsident ASTAG



Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor ASTAG



Josef Dittli, Ständerat
Präsident VAP



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär VAP

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:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

ist der Verband des Schweizer Güter- und Personentransports auf der Strasse mit Lastwagen, Cars und Taxis. Die ASTAG hat rund 4'200 Transportunternehmen in 18 Sektionen und 15 Fachgruppen und repräsentiert damit über 80 Prozent des Transportgewerbes in allen Kantonen und Regionen der Schweiz.

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 bei-der 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 - Verlager, Anschlussgleise, Privatgüterwagen

Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der verladenden Wirtschaft und Logistik der Schweiz, Deutschlands, Italiens, Polens, Österreichs und Frankreichs, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen in Anschlussgleise, Terminals, Umschlagseinrichtungen, Lastwagen, Güterwagen und Traktionsmittel tätigen.