

Bundesamt für Strassen
Abteilung Direktionsgeschäfte
Frau Rahel Galliker

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, 16. Juni 2014

Stellungnahme zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF)

Sehr geehrte Frau Galliker
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) nimmt gerne die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds wahr. Das CFS setzt sich für die gesamtheitliche und langfristige Berücksichtigung der nationalen und internationalen Verkehre zur Förderung der Standortattraktivität der Schweiz ein. Funktionale Verkehrsinfrastrukturen sind hierfür zentrale Faktoren und bedürfen einer strukturierten, gesamtheitlichen Planung und langfristiger Finanzierungskonzepte. Die Vorlage zielt genau darauf ab und findet daher unsere grundsätzliche Zustimmung.

Aufgaben des NAF

Im Kern geht es um die Fortsetzung des Infrastrukturfonds, IF und die Finanzierung der Nationalstrassen nach Schaffung des Bahninfrastrukturfonds, BIF. Entsprechend müssen die einzelnen Inhalte des IF im Gesamtkontext der Finanzierung von Strasse und Schiene bewertet und allenfalls neu zugeordnet werden. Der IF hat folgende Aufgaben: Fertigstellung der Nationalstrassen, Engpassbeseitigung, Hauptstrassen in den Berggebieten und Randregionen sowie Agglomerationsverkehr.

Die vorgeschlagene Fortführung des Infrastrukturfonds verändert diese bisherigen Ziele:

Für die *Fertigstellung der Nationalstrassen und die Engpassbeseitigung* sind deshalb der neue *Netzbeschluss inklusive die beiden neuen Netzelemente Glattalautobahn und Umfahrung Morges in den NAF aufzunehmen*.

Beim *Agglomerationsverkehr* besteht mit dem präsentierten Vorschlag die Gefahr einer ungebremsen Querfinanzierung der Schiene mit Strassenmitteln. *Sachgerecht wäre die Finanzierung schienengebundener öV-Projekte in den Agglomerationen aus dem BIF*.

Die Finanzierung der *Hauptstrassen in Bergregionen* und Randgebieten soll ab 2027 gänzlich gestrichen werden und inskünftig über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr statt den NAF erfolgen. Beides *widerspricht dem Gedanken der Fortsetzung des IF und wird abgelehnt*.

Agglomerationsprojekte im Besonderen

Gemäss Art. 17a Abs. 2 und Abs. 2bis MinVG werden Eisenbahnprojekte weiterhin mit Mineralölsteuern finanziert, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen (RPV wird ausschliesslich über den BIF finanziert). Eine Streichung dieses Artikels ist nicht vorgesehen.

Die Aufrechterhaltung ist angesichts der Schaffung des BIF schwierig zu begründen, da die Querfinanzierung der Schiene durch die Strasse mit der Schaffung von NAF und BIF beendet, zumindest aber drastisch verringert werden soll. Bei allem Verständnis für die verkehrs- und finanzpolitischen Herausforderungen der Agglomerationen müssen die Finanzierung von schienengebundenem ÖV durch den NAF kritisch hinterfragt und im Gegenzug die Voraussetzungen für die Unterstützung von

Agglomerationsprojekten, die ausschliesslich die Strasse betreffen, stark gelockert werden. De facto werden aufgrund der heute angestrebten Wirkungsziele derzeit aus dem Infrastrukturfonds fast ausschliesslich Langsamverkehr und schienengebundener öV finanziert. Dies ist nicht im Interesse des Güterverkehrs. Der Güterverkehr auf der Schiene wird durch den ungebremsten Ausbau des Personenverkehrs von der Schiene verdrängt, da auf die notwendigen Ausbaumassnahmen zur Sicherstellung ausreichender Güterverkehrskapazitäten und genügender Trassenqualitäten für den Bahngüterverkehr regelmässig aus Kostengründen verzichtet wird. Der NAF müsste für solche Fälle *spezielle Kompensationsmöglichkeiten vorsehen* entweder *Mittel zum notwendigen Infrastrukturausbau oder alternative Kapazitäten* auf der Strasse. Gleichzeitig ist die *Förderung des Schienengüterverkehrs durch Investitionsbeiträge an Bau und Erneuerung* von Anschlussgleisen und Terminalanlagen aufrechtzuerhalten. Die Mittel dieser Fördermassnahmen stellen eine Kompensation für die Mineralölsteuern auf Traktions- und Umschlagsmitteln dar, die die Strasse nicht nur nicht benützen, sondern von Verkehr entlasten.

Für die Feinverteilung und insbesondere die Versorgung der Agglomerationen ist der Güterverkehr auf ein funktionierendes Strassennetz und eine klare Privilegierung des Schwerverkehrs für City-Logistik (Logistik- und Umschlag-Standorte, Fahrstreifen, Fahrberechtigungen usw.) angewiesen. Die Agglomerationsprogramme müssen diesen besonderen Anliegen des Güterverkehrs Rechnung tragen.

Für die Erschliessung der Schweiz im maritimen Verkehr dienen die *Schweizerischen Rheinhäfen*. Sie stellen die Verbindung zu rund 80% aller in der Schweiz vorhandenen Anschlussgleise sowie den Containervor- und nachlauf auf der Strasse sicher. Diese *Sonderlast der Trägerkantone* für die gesamte Schweiz sollte in Analogie zu denjenigen anderer Verkehrsprobleme in den Agglomerationen *im neuen Finanzierungskonzept des NAF berücksichtigt* werden.

STEP und Ausbauprojekte

Die Planung der STEP sollte entsprechend dem Auftrag des Parlaments in der Motion 12.3329 auch die Hauptstrassen umfassen; diese bilden gemeinsam mit den Nationalstrassen die Hauptachsen des nationalen Strassennetzes, die die Zentren mit den Berggebieten und Randregionen verbinden.

Zu den Ausbauprojekten sollten daher auch die Kantonsstrassen im Allgemeinen sowie insbesondere diejenigen gemäss neuem Netzbeschluss und die neuen Netzelemente zählen.

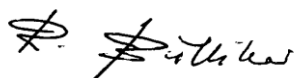
Finanzierung

Das Cargo Forum Schweiz erachtet die vorgesehenen *Erhöhungen der Mineralölsteuern* vor dem Hintergrund der eidgenössischen Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ als *nicht mehrheitsfähig*. Vielmehr sind zusätzliche Mittel für die Strassenfinanzierung durch die Senkung des Anteils Mineralölsteuererträge zugunsten der allgemeinen Bundeskasse von heute 50% auf 40% sowie die Streichung der Mittel für schienengebundenen öV in den Agglomerationen aufzubauen. Die vorgeschlagene Automobilsteuer auf E-Fahrzeuge begrüßen wir ebenfalls, sie sollte jedoch leistungsabhängig erhoben werden und vollumfänglich der Strassenfinanzierung zugutekommen.


Unserer Stellungnahme legen wir den Fragekatalog bei. Gerne hoffen wir, dass wir mit unserer Stellungnahme einen konstruktiven Beitrag zur Vernehmlassung gegeben haben, und stehen Ihnen für weitere Erläuterungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Cargo Forum Schweiz



Rolf Büttiker, alt Ständerat
Präsident CFS




Dr. Frank Furrer, VAP
Geschäftsführer CFS



Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident SSC



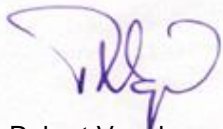
Conrad Tobler
Geschäftsleiter SSC



Thomas De Courten, Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS



Robert Vogel
Präsident GS1



Thomas Bögli
Geschäftsleitung GS1



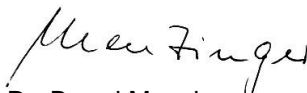
Dr. Ralph Lewin
Präsident SVS



André Auderset
Geschäftsführer SVS



Martin Dätwyler
Stv. Direktor HKBB



Dr. Bernd Menzinger
e. Vorstandsausschuss HKBB

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 Schienenverkehr 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.

1) Unterstützen Sie grundsätzlich die Neuordnung bei der Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr (neuer Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs- Fonds, Beibehaltung einer Spezialfinanzierung Strassenverkehr für übrige Beiträge)?

Nein. Im Kern geht es um die Fortsetzung des Infrastrukturfonds und die Finanzierung der Nationalstrassen. Die vorgeschlagene Fortführung des Infrastrukturfonds verändert seine bisherigen Ziele: Fertigstellung der Nationalstrassen, Engpassbeseitigung, Hauptstrassen in den Berggebieten und Randregionen sowie Agglomerationsverkehr. Für die Fertigstellung der Nationalstrassen und die Engpassbeseitigung sind der neue Netzbeschluss inklusive die beiden neuen Netzelemente Glattalautobahn und Umfahrung Morges aufzunehmen. Beim Agglomerationsverkehr besteht mit dem Vorschlag die Gefahr einer ungebremsten Querfinanzierung der Schiene mit Strassenmitteln. Die Finanzierung der Hauptstrassen in Bergregionen und Randgebieten wird 2027 gänzlich gestrichen und soll über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr statt den NAF erfolgen. Beides widerspricht dem Gedanken der Fortsetzung des IF und wird abgelehnt.

2) Unterstützen Sie grundsätzlich die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)?

Ja. Damit sollen mehr Transparenz und eine bessere Steuerbarkeit des Mitteleinsatzes erreicht werden.

3) Sind Sie mit der konkreten Ausgestaltung des Fonds einverstanden?

a) Mit den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen?

Ja zu folgenden Finanzierungsquellen:

- 100% Mineralölsteuerzuschlag
- 100% Autobahnvignette
- 100% Automobilsteuer
- 100% Steuerertrag E-Fahrzeuge, jedoch nicht pauschal, sondern leistungsabhängig
- Teuerungsausgleich auf die Mineralölsteuer ab Inkrafttreten der Vorlage

Nein zu folgenden Finanzierungsquellen:

- Erhöhung der Mineralölsteuer ohne vollständige Finanzierung der schienengebundenen öV-Agglomerationsverkehre aus dem BIF.

b) Mit den zu finanzierenden Aufgaben?

Ja zu folgenden Aufgaben:

- Finanzierung Nationalstrassen
- Agglomerationsverkehr auf der Strasse und im Langsamverkehr

Anpassungsbedarf in folgenden Bereichen:

- Aufnahme des Netzbeschlusses inkl. neue Netzelemente in den Aufgabenbereich des NAF
- Unbefristete Beiträge an die Hauptstrassen in Bergregionen und Randgebieten
- Streichung oder drastische Reduktion der schienengebundenen öV-Agglomerationsverkehre

c) Mit der weiteren Ausgestaltung des Fonds?

Ja.

4) Wie beurteilen Sie die unter Ziffer 2.7.1 beschriebene Variante "Abschaffung Spezialfinanzierung Strassenverkehr / weiterführende Vereinfachung des Finanzierungssystems"?

Diese Variante geht von der vollständigen Abschaffung der Zweckbindung desjenigen Teils der Mineralölsteuer aus, der nicht in den NAF fliesst. Diese Abschaffung begrüßen wir nicht, sondern fordern im Gegenteil eine Erhöhung der Zweckbindung der Mineralölsteuererträge zugunsten der Strassenfinanzierung auf 60%.

B Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke

5) Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, den Mineralölsteuerzuschlag zur Schliessung der Finanzierungslücke zu erhöhen?

Nein. Die vorgeschlagene Erhöhung in beiden Varianten ist nach den Ergebnissen der Volksabstimmung zum Netzbeschluss nicht mehrheitsfähig. Sie erschwert zudem künftige alternative Finanzierungsmodelle mittels Mobilitypricings.

6) Sind Sie grundsätzlich mit der teilweisen oder gesamthaften Zweckbindung der existierenden Automobilsteuer für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds einverstanden?

Ja.

7) Sind Sie mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 15 auf 45 Rappen pro Liter und einer Zweckbindung von höchstens zwei Dritteln der Einnahmen aus der Automobilsteuer einverstanden (Hauptvariante)?

Nein.

8) Sind Sie mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12 auf 42 Rappen pro Liter und einer Zweckbindung der Einnahmen aus der Automobilsteuer oder Teilen davon einverstanden (Nebenvariante)?

Nein.

9) Wenn Sie nicht mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags gemäss Haupt- oder Nebenvariante einverstanden sind:

a) Wie hoch sollte die Erhöhung ausfallen?

Maximal 4-7 Rappen.

b) Auf was ist zu verzichten, wenn die Erhöhung tiefer als in der Haupt- oder Nebenvariante ausfallen sollte?

Auf die schienengebundenen öV-Agglomerationsprojekte. Sie gehören in den BIF.

10) Sind Sie einverstanden, ab dem Jahr 2020 für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken (bspw. Elektro-Automobile)

a) neu eine Pauschalsteuer einzuführen und

Wir begrüssen die Einführung einer Automobilsteuer für E-Fahrzeuge. Diese muss jedoch leistungsabhängig erfolgen.

b) zur Finanzierung des NAF zu verwenden (siehe Frage 3a))?

Ja, sie soll jedoch zu 100% in die Strassenfinanzierung fliessen.

11) Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat künftig auf der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag einen Teuerungsausgleich vornehmen kann?

Nein. Dieser Beschluss soll dem Parlament im Rahmen der Festlegung der STEP vorbehalten bleiben.

12) Welcher der beiden vorgeschlagenen Varianten (Hauptvariante, Nebenvariante) geben Sie den Vorzug?

Keiner von beiden, wir lehnen beide Varianten ab.

a) Hauptvariante: Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag auf 45 Rappen, Zweckbindung der Automobilsteuer maximal zwei Drittel.

Nein

b) Nebenvariante: Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag auf 42 Rappen, Zweckbindung der Automobilsteuer bis zu hundert Prozent.

Nein

13) Schlagen Sie andere Massnahmen vor, um die Ausgaben und Einnahmen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und im Fonds nach dem Jahr 2017 ins Gleichgewicht zu bringen? Wenn ja, welche?

Wir schlagen folgende Massnahmen vor:

- Reduktion des Anteils der Mineralölsteuereinnahmen zugunsten der allgemeinen Bundeskasse deutlich unter 50%
- Automobilsteuer zu 100% zweckgebunden für den Strassenverkehr einsetzen
- Streichung oder zumindest drastische Reduktion der Mittel für schienengebundenen öV in den Agglomerationen

C Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

14) Sind Sie mit der Grundkonzeption zum strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen einverstanden?

Wir begüssen das Konzept, das in Analogie zu demjenigen zur Schiene bessere Steuerbarkeit und Transparenz bringt. Wir stellen jedoch die Frage, ob nicht zumindest diejenigen Hauptstrassen, die unmittelbar Zubringerfunktionen für die Nationalstrassen haben, nicht auch in die STEP integriert werden sollten. Damit wäre auch die Mitfinanzierung der Hauptstrassen aus Bundessicht zielgerichteter und würde der Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems nationaler und kantonaler Hauptachsen und Hauptzentren bis zur angemessenen Anbindung der Randregionen und Berggebiete gerecht.

15) Sind Sie damit einverstanden, dass der künftige Kapazitätsausbau der Nationalstrassen in mehreren Ausbausritten erfolgen soll?

Ja.

D Weitere Bemerkungen

16) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

-