



Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Vorsteherin UVEK  
3003 Bern

Bern, 15. August 2013 // UW/bv

G:\HK\Rechtsdienst\Vernehmlassungen\201308\_August\_Totalrevision\_Gütertransportgesetz\20130814 StellungnahmeGesamtkonzeptSchienengüterverkehr.docx

## **Totalrevision des Gütertransportgesetzes; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in den Flächen**

### **Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 16.4.2013 haben Sie uns zur Vernehmlassung betreffend die Totalrevision des Gütertransportgesetzes, Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in den Flächen, eingeladen. Wir bedanken uns für die Gelegenheit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Stellung beziehen zu können und äussern uns zur Vorlage wie folgt.

Der Auto Gewerbe Verband der Schweiz (AGVS) ist mit der vorgelegten Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienenverkehrs in der Fläche nicht einverstanden, weist diese zu viele Mängel, Widersprüche und damit Schwächen auf, die sich insbesondere zulasten des Strassentransports und damit der Strasse auswirken würden. Der AGVS teilt denn auch die seitens strasseschweiz als Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz formulierte Befürchtung, dass der Schienenverkehr in der Fläche auch in Zukunft jenseits jeglicher logistischer Vernunft sowie unter Ausschluss einer verkehrsübergreifenden Gesamtsicht massiv subventioniert werden soll. Vielmehr ist ein integrierender Masterplan Güterverkehr und Logistik zu erarbeiten, der alle Verkehrsträger inkl. des nach wie vor unentbehrlichen Strassentransportes mitumfasst.

Der AGVS schliesst sich in der Folge der seitens strasseschweiz eingereichten Vernehmlassung zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes und der hierbei übermittelten umfassenden und fundierten Stellungnahme des vorgenannten Dachverbandes vorbehaltlos an, auf die entsprechenden Ausführungen wird in der Folge verwiesen.

Der AGVS möchte es jedoch nicht unterlassen, auf nachfolgenden, für das Autogewerbe der Schweiz besonders wichtigen Punkt, nochmals explizit hinzuweisen. Es ist für das Autogewerbe von grundlegender Bedeutung und damit überaus wichtig, dass das Verursacherprinzip künftig auch auf den Schienenverkehr zur Anwendung gelangt, d.h. jeder Verkehrsträger

tatsächlich seine Kosten selbst finanziert und damit im Sinne der Eigenwirtschaftlichkeit agiert. Eine direkte wie indirekte Quersubventionierung des Schienenverkehrs zulasten des Strassenverkehrs resp. -transports, wie diese heute erfolgt, ist zwingend und in aller Konsequenz zu unterbinden – die Schiene darf nicht mehr aus rein politischen Beweggründen auf Kosten bzw. durch eine Schwächung der Strasse gestärkt werden. So ist insbesondere die Zweckentfremdung von grossen Teilen der Erträge aus dem Strassenverkehr (Mineralölsteuer, LSVA) zugunsten der Schiene künftig zu unterlassen. Die vorgebrachten vermeintlichen Schwächen der Strasse, so insb. die Stauanfälligkeit, können und dürfen eine Weiterführung der bestehenden Quersubventionierung und Privilegierung der Schiene nicht legitimieren, ist es just die Umlagerung von für die Strasse dringend erforderlichen Geldern zur Schiene hin, welche diese vermeintlichen Schwächen erst hervorgerufen haben. Es braucht für die Entlastung der Strassen nicht mehr Schienen(güter)verkehr, sondern umgehend den Ausbau der Leistungskapazitäten des Strassennetzes, so insb. die dringend erforderliche Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf dem Nationalstrassennetz. Das Nationalstrassennetz ist zu Gunsten des Schienenverkehrs verantwortungslos vernachlässigt worden – die hierbei verursachten Stautunden generieren heute einen immensen volkswirtschaftlichen Schaden.

Es kann damit zusammenfassend auf nachfolgende, seitens autoschweiz treffend definierte Grundsätze verwiesen werden, welche im Rahmen der Totalrevision zwingend zu berücksichtigen sind:

**Erster Grundsatz:** Es gilt das Verursacherprinzip, jeder Verkehrsträger bezahlt seine Kosten gemäss seiner Wegekostenrechnung selber. Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern sind zu vermeiden und Betriebskosten vollumfänglich vom Verkehrsbenutzer bzw. -besteller zu finanzieren (Eigenwirtschaftlichkeit). Infrastrukturkosten können entweder durch die öffentliche Hand – aufgrund des von der Verkehrserschliessung erwarteten Nutzens – oder unter Beteiligung der Verkehrsteilnehmenden übernommen werden.

**Zweiter Grundsatz:** Es gibt keine Abgabe ohne Zweckbindung. Verkehrsabgaben sollen ausschliesslich zur Finanzierung von Verkehrskosten erhoben werden. Zweckgebundene Strassengelder sind auch für Strassenzwecke einzusetzen. Lenkungsabgaben (z.B. auf nicht erneuerbaren Energieträgern) untergraben die Fiskalabgaben und führen systemimmanent zu einem Versiegen der Geldquelle. Eine so genannte Internalisierung externer Kosten, welche die Verkehrsnutzen nicht berücksichtigt, ist nicht zielführend.

**Dritter Grundsatz:** Es dürfen keine Steuern auf Vorrat erhoben werden. Die Steuern sind entsprechend dem für Bau und Betrieb der Strasseninfrastrukturen erforderlichen Finanzbedarf zu bemessen. Grundlage dazu muss eine Investitions- und Finanzplanung bilden, die auf verbindlichen Bauprogrammen basiert.

**Vierter Grundsatz:** Es braucht eine ausreichende Finanzierung für bedarfsgerechte Verkehrsinfrastrukturen. Mit einer allfälligen Steuererhöhung müssen vorhandene, echte Bedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft abgedeckt werden.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unseres Votums sowie der umfassenden und fundierten Stellungnahme von strasseschweiz als Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz



Urs Wernli  
Zentralpräsident



Katrin Portmann  
Mitglied der Geschäftsleitung