

## Positionspapier

### Mobilität

#### I. Forderungen des sgv

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 250 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Vor diesem Hintergrund verlangt der sgv:

- **Nach dem Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel fordert der sgv die Gleichbehandlung des privaten und des öffentlichen Verkehrs.**
- **Der sgv fordert einen bedarfsgerechten Ausbau der überregionalen Strasseninfrastruktur und die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz.**
- **Die Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene ist zu reduzieren und der Eigenfinanzierungsgrad des öffentlichen Verkehrs ist zu erhöhen.**
- **Mit Blick auf die Finanzierung der Verkehrsträger fordert der sgv auf Verfassungsebene einen unbefristeten Fonds zur gesicherten Strassenfinanzierung. Ebenso fordert der sgv einen Verfassungsartikel mit dem Zweck, dass Bund und Kantone für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesteilen sorgen.**
- **Der sgv fordert die Integration des Netzbeschlusses bzw. der 400 Kilometer Kantonsstrasse (Vorlage 12.018) in den NAF.**
- **Die künftige Finanzierung von Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur soll über die Milchkuhinitiative sichergestellt werden. Eventualiter ist eine markante Veränderung der Zweckbindung des Mineralölsteuer-Grundzolls Verhältnis von mindestens 60:40 zugunsten der Strasse vorzunehmen. Lenkungssysteme wie Mobility Pricing oder die Erhöhung der Autobahnvignette lehnt der sgv ab.**
- **Bahnprojekte – auch in der Agglomeration – müssen künftig konsequent über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden.**
- **Der sgv fordert eine Gesamtschau für den Güterverkehr Schweiz 2030.**
- **Der sgv fordert günstige Rahmenbedingungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt und einen bedarfsgerechten Ausbau der Flughafeninfrastruktur in der Schweiz.**

#### II. Situation heute und Trends in Zukunft

##### Bedeutung der Mobilität für das Gewerbe

Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) prägen die Schweizerische Volkswirtschaft. 99,7 Prozent aller Unternehmen sind KMU, die rund zwei Drittel aller Arbeitsplätze in der Schweiz anbieten.

Mit ihrer hohen Produktivität pro Mitarbeitenden leisten die KMU einen wesentlichen Beitrag zum Wohlstand und Wohlfahrt in der Schweiz. Das Gewerbe ist besonders stark von der Verkehrspolitik betroffen, die sich nach dem Grundsatz der Co-Modality ausrichten soll. Alle Verkehrsträger, ob Schiene, Strasse, Luft oder Wasser, sollen sich ergänzen. Der sgv setzt sich für eine Verkehrspolitik ein, welche die Stärken aller Transportmöglichkeiten sinnvoll und optimal miteinander verbindet. Mobilität von Menschen und Gütern ist die Grundlage für das wirtschaftliche Schaffen, weshalb die Verkehrsträger bedürfnisgerecht auszubauen sind.

### **Wichtigster Verkehrsträger Strasse**

Von den Verkehrsträgern Strasse, Schiene, Luft und Wasser ist für das Gewerbe die Strasse am wichtigsten. Für über zwei Drittel der Güterverkehrsleistung und mehr als drei Viertel des Personenverkehrs kommt die Strasse auf. Das Gewerbe ist jederzeit auf eine funktionierende Strassenverkehrsinfrastruktur angewiesen um die Feinverteilung mit Gütern sicherstellen zu können. Nur wenn die KMU den heutzutage geforderten ständigen (24h) und jederzeitigen (365 Tage/Jahr) Mobilitäts- und Erreichbarkeitserfordernissen nachkommen können, bleiben sie wirtschaftlich leistungs- und überlebensfähig. Seit 1990 hat sich der Verkehr auf dem Nationalstrassennetz mehr als verdoppelt. Auch der Güterverkehr und die Transportleistungen haben in den vergangenen Jahren stetig zugenommen. Heute beherrschen Engpässe das Strassennetz. 2014 wurden auf dem Nationalstrassennetz über 20'000 Stautunden gezählt. Die dadurch entstandenen volkswirtschaftlichen Mehrkosten werden auf ca. eine Milliarde Franken pro Jahr geschätzt. Für die Zukunft ist mit einer weiteren Zunahme der Mobilität sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse zu rechnen. Dies einerseits, weil die Präferenzen für die Mobilität generell zu nehmen, andererseits weil die Bevölkerung wächst und weil die von bestimmten Kreisen geforderte Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene nicht realistisch ist. Entsprechend dieser Entwicklung brauchen die Nationalstrassen Kapazitätserweiterungen und eine gesicherte Finanzierung.

### **Mobilitätspolitik ist Finanzpolitik**

Die Bewältigung schädlicher Staus und die Beseitigung der Engpässe muss in den nächsten Jahren das vordringliche Ziel der Verkehrspolitik sein. Die Gesamtkosten für den Personen- und Güterverkehr in der Schweiz betragen gemäss Bericht des Bundesamtes für Statistik rund CHF 95 Mia. pro Jahr, was rund CHF 12'000.- pro Einwohner entspricht. Der grösste Teil der Gesamtkosten fällt mit CHF 72,1 Mia. auf den motorisierten Strassenverkehr, gefolgt vom Schienenverkehr mit CHF 10,3 Mia. und vom Luftverkehr mit CHF 6,4 Mia. Am meisten Kosten verursachen Anschaffung, Betrieb und Unterhalt der Verkehrsmittel mit 58,3 Mia. Die Aufwendungen für Infrastruktur betragen 15,6 Mia. Drei Viertel der Gesamtkosten fallen auf den Personenverkehr. Der Güterverkehr trug mit CHF 21,1 Mia. zu rund einem Viertel der Gesamtkosten bei. Während dem sich der Strassenverkehr selbst finanziert, trug der Staat beim öffentlichen Strassenverkehr 54% der Kosten. Beim Schienenverkehr beträgt der Eigenfinanzierungsgrad weniger als 50%. Die grösste Herausforderung ist, wie die künftigen Verkehrsinfrastrukturen Strassen, Schiene und Luft bedarfsgerecht finanziert und bedürfnisgerecht weiterentwickelt werden können. Während dem mit FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) die Stimmbevölkerung am 9. Februar 2014 die Grundlagen für die Weiterentwicklung der Bahn sichergestellt hat, harrt die Strasse noch nach einer Lösung.

### **Mobility Pricing**

Der sgv verschliesst sich neuen und innovativen Ideen nicht, lehnt aber Massnahmen, die einseitig auf die Verteuerung oder die Umverteilung mittels Lenkungsabgaben ausgerichtet sind, ab. Dazu gehören die mobilitätsverteuernden Forderungen der Energiestrategie 2050 oder der im Sommer 2015 in Vernehmlassung gegebene Konzeptbericht Mobility Pricing des Bundesrates. Mit benützungsbezogenen Abgaben für Infrastrukturnutzung will Mobility Pricing die Nachfrage im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr beeinflussen. Der Bundesrat verspricht sich davon eine lenkende Wirkung mit dem Ziel, Verkehrsträger übergreifend Verkehrsspitzen brechen zu wollen. Die Folge sind Zusatzbelastungen für das Gewerbe. 85 Prozent der Güterverteilung finden auf der Strasse statt. Daran wird sich auch künftig nichts ändern. Zum einen soll die verkehrslenkende Massnahme gemäss Konzeptbericht vor allem in den Städten und Agglomerationen erfolgen, wo das Gewerbe in der täglichen Güterverteilung besonders gefordert ist. Zum anderen können die Gewerbetreibenden in der Erfüllung der Kundenwünsche in der Regel weder Zeit noch Ort der Fahrten selbst wählen.

Für das Gewerbe drohen höhere Kosten. Konsequenterweise müsste das Nachtfahrverbot von morgens von 5 Uhr auf 4 Uhr gelockert werden, was Bundesrat und Parlament jüngst aber abgelehnt haben.

### **III. Zielsetzungen des sgv**

#### **Allgemein**

Der sgv setzt sich für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Schweiz ein. Er fordert, dass die Verkehrsinfrastrukturen bedürfnisgerecht ausgebaut, weiterentwickelt und erhalten werden. Neue, nicht verursachergerechte oder nicht zweckgebundene sowie wirtschaftlich nicht tragbare Steuern und Abgaben werden ebenso abgelehnt wie restriktive Zwangsmassnahmen zulasten einzelner Verkehrsträger. Die Sicherstellung der Finanzierung muss sich am Verursacherprinzip ausrichten. Gemäss dem Grundsatz der freien Verkehrsmittelwahl verlangt der sgv die Gleichbehandlung von privatem und öffentlichem Verkehr (öV). Zudem ist beim öV für eine vollständige Kosten- und Finanzierungstransparenz zu sorgen.

#### **Strasse**

##### **Gesicherte Bahnfinanzierung – Strassenfinanzierung noch ungelöst**

Sowohl beim Individual- als auch beim Güterverkehr ist die Strasse der wichtigste Verkehrsträger. Rund CHF 9,4 Mia. fliessen jährlich aus Abgaben und Steuern der Strassenbenützer in die Bundeskasse. Dieser Betrag setzt sich unter anderem zusammen aus Einnahmen der Autobahnvignette (0,352 Mia.), der Automobilsteuer (0,453 Mia.), leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA, 1,53 Mia.), Mehrwertsteuereinnahmen, Mineralölsteuer auf Treibstoffen (3,04 Mia.), Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen (1,98 Mia.). Von diesem Gesamtbetrag fliesst mit rund 3,8 Milliarden nur der kleinere Teil, etwa 31% direkt an die Strassenbenützer zu (Bau, Unterhalt und Betrieb von Nationalstrassen). CHF 4 Mia. fliessen ohne Zweckbindung in die Bundeskasse. Die Kantone profitieren mit einer halben Milliarde von der LSVA. Die Strassenbenützer leisten einen erheblichen Anteil an die allgemeine Finanzierung des Bundes und die Finanzierung der Bahn. Dieser Trend wurde mit der Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ (FABI) zementiert. Am 9. Februar 2014 stimmte der Souverän mit 62% dem Verfassungsartikel zur Bahnfinanzierung (Bahninfrastrukturfonds BIF) und einem Betrag von 6,4 Mia. zu. Am 24. November 2013 ist hingegen die Erhöhung der Autobahnvignette von CHF 40 auf CHF 100 und die Ergänzung des Netzbeschlusses abgelehnt worden.

##### **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)**

Seit Jahren fordert der sgv eine Entflechtung der Finanzströme in der Verkehrsfinanzierung. Im Rahmen der Beratungen der FABI-Vorlage und des Netzbeschlusses (2012/2013) hat der sgv vergeblich Parallelität der Finanzierungslösung für den Bahn- und den Strassenverkehr gefordert. Mit dem NAF will der Bundesrat die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs langfristig sichern. Der unbefristete Fonds wird in der Verfassung verankert und mit bestehenden und neuen Einnahmen zweckgebunden alimentiert. Aus dem Fonds sollen sämtliche Aufwendungen für die Nationalstrassen sowie die Beiträge an den Agglomerationsverkehr finanziert werden. Analog zur Bahn werden für die Nationalstrassen im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) Kapazitätsausbauten zusammengefasst und etappenweise umgesetzt. Der Bundesrat wird dem Parlament alle vier Jahre eine Botschaft mit einem Ausbauschnitt unterbreiten und gleichzeitig einen Verpflichtungskredit beantragen.

Der Ständerat berät derzeit die Vorlage und beantragt eine Erhöhung des Umfangs der Zweckbindung der Mineralölsteuer zugunsten des Strassenverkehrs von 50 auf 55%. Dafür könne die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags statt wie vom Bundesrat von 6 auf 4 Rappen pro Liter abgemildert werden. Ebenfalls schlägt er in der Verfassung einen Artikel vor, dass Bund und Kantone für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesteilen sorgen. Zur Diskussion steht die Integration des Netzbeschlusses verbunden mit einer Erhöhung der Autobahnvignette auf CHF 70.-. Dies nicht einmal zwei Jahre, nachdem die Erhöhung von 60 auf 100.- mit über 60% der Stimmen an der Urne gescheitert ist.

Der sgv befürwortet den NAF und unterstützt insbesondere den Förderartikel in der Bundesverfassung, mit dem der Bund und die Kantone verpflichtet werden, für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesteilen zu sorgen, lehnt aber eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags oder der Autobahnvignette ab.

Mit der Absicht des Ständerates, die Autobahnvignette erhöhen zu wollen, wird nicht nur die Vorlage überladen und der Entscheid über die künftige Finanzierung des Nationalstrassennetzes verzögert, sondern es droht auch die Gefahr, dass der Strassenkasse bald das Geld ausgeht. Zudem wird es bei der Realisierung dringend notwendiger Engpassprojekte wie z.B. bei der Umfahrung Morges (VD) zu weiteren Verzögerungen kommen. Den Bedürfnissen der Romandie muss jetzt endlich Rechnung getragen werden. Die NAF-Vorlage muss mit höchster Priorität behandelt werden, damit zumindest die Umfahrung Morges und die Glattalautobahn in Angriff genommen werden können.

### **Der sgv unterstützt die Integration des Netzbeschlusses in die NAF Vorlage und die Übernahme der 400 Kilometer Kantonsstrasse (gemäss Vorlage 12.018) durch den Bund.**

#### **Volksinitiative für eine faire Verkehrsfinanzierung (Milchkuhinitiative)**

Die 2013 lancierte und vom sgv mitgetragene Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuhinitiative) fordert eine konsequente Einhaltung des Verursacherprinzips. Steuern, Gebühren und Abgaben der Autofahrer sollen künftig vollumfänglich der Strasse zugutekommen. Bisher floss jährlich die Hälfte (CHF 1,5 Mia.) der Einnahmen aus der Mineralöl-Grundsteuer in die allgemeine Bundeskasse. Neu soll der gesamte Reinertrag aus dieser Steuer (CHF 3 Mia.) in den Strassenverkehr investiert werden. Bundesrat und Parlament empfehlen Ablehnung ohne Gegenvorschlag. Der sgv unterstützt das Anliegen, da es die Zweckentfremdung der Strassengelder abbaut. Ein alternativer Weg, der Strasse mehr der ihr zustehenden Gelder zu geben, ist eine höhere Zweckbindung des Mineralölsteuer-Grundzolls. Heute gilt 50% für die allgemeine Bundeskasse und 50% Zweckbindung für die Strasse. In der Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) liegt der Antrag der ständerätlichen Verkehrskommission von 45% zugunsten der allgemeinen Bundeskasse und 55% zugunsten der Strasse auf dem Tisch. Der sgv fordert, sollte die Milchkuhinitiative nicht umgesetzt werden können, ein Verhältnis von mindestens 60:40 zugunsten der Strasse.

#### **Schiene**

##### **Mit FABI die Entwicklungsschritte festgelegt**

Über CHF 25 Mia. sind in den letzten 10 Jahren vom Staat in die Kassen der Bahn geflossen. Mit der FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) ist die langfristige Finanzierung der Bahninfrastruktur gesichert. Mit dem neu geschaffenen Bahninfrastrukturfonds (BIF) werden Betrieb und Unterhalt des bestehenden Schienennetzes als auch der schrittweise Ausbau gemäss einem strategischen Entwicklungsprogramm STEP finanziert (Bahn 2030). Allerdings leisten die Strassenbenützer weiterhin einen erheblichen Beitrag an die Eisenbahninfrastruktur. Die Schienenprojekte müssen jetzt konsequent über den BIF finanziert werden.

#### **Güterverkehr**

Um die Herausforderungen des wachsenden Güterverkehrs in Zukunft erfolgreich zu meistern, braucht es in der Güterverkehrspolitik einen ganzheitlichen Ansatz. Das 2015 im Parlament beratene und verabschiedete Gütertransportgesetz ist ein unzureichender Schritt und fokussiert einseitig auf den Schienenverkehr. Schiff und Flugverkehr haben klare Vorteile auf längeren Distanzen für Import und Export. Die Stärke des Strassentransports liegt in der Feinverteilung in der Fläche. In den kantonalen Richtplänen müssen neue Standorte für die Wirtschaft für verkehrsintensive Nutzungen (Produktions-, Lager-, Logistikbetriebe und Umschlagsterminals) vorgesehen, beziehungsweise bestehende Standorte gesichert werden. Kantonale Raumplanung, strategische Entwicklung von Strassen- und Bahninfrastruktur und von Häfen und Flughäfen sind besser aufeinander abzustimmen. Nur mit einer ganzheitlichen Sicht in der zukünftigen Güterpolitik der Schweiz sowie einer Harmonisierung der Güterverkehrsplanung lassen sich die Stärken aller Verkehrsträger optimal nutzen und eine ebenso effiziente wie bezahlbare Güterversorgung des ganzen Landes garantieren. Es braucht eine Gesamtchau Güterverkehr Schweiz 2030.

## Luft

Der schweizerischen Luftfahrt kommt eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Sie ist sowohl ein Element der Aussenwirtschaftspolitik als auch ein zentraler Standortfaktor und braucht Rahmenbedingungen, die sie international konkurrenzfähig machen. Zu diesem Zweck muss sich die Infrastruktur nachfragegerecht entwickeln können. Der Luftverkehr deckt bereits heute seine Kosten zu 100%. Der sgV lehnt deshalb weitere Belastungen der Luftfahrt durch zusätzliche Abgaben ab. Die Schweiz verfügt über drei Landesflughäfen. Im Unterschied zu den Flughäfen Basel und Genf ist der Flughafen Zürich gestützt auf die Luftfahrtpolitik des Bundes als Drehscheibe ausgelegt. Dieses Betriebskonzept erlaubt es der Schweizer Wirtschaft, auf ein attraktives, interkontinentales Langstreckennetz für Personen- und Gütertransporte (Luftfracht) zurückzugreifen. Die Bereitstellung direkter Langstreckenverbindungen in alle bedeutenden Wirtschaftszentren der Welt gibt dem Flughafen Zürich eine strategische Bedeutung für die Schweizer Volkswirtschaft. Der Bund hat diese Ausnahmestellung in seiner Luftfahrtpolitik zu berücksichtigen und den Drehscheibenbetrieb zu gewährleisten. Langfristig verlässliche Rahmenbedingungen sind für die baulichen und betrieblichen Entwicklungen der Fluginfrastruktur von zentraler Bedeutung.

## IV. Fazit

Die Schweiz hat hervorragende Verkehrsinfrastrukturen, die ein Wettbewerbsvorteil sind. Diese Verkehrsinfrastrukturen müssen bedürfnisgerecht weiterentwickelt werden können. Die freie Wahl des Transportmittels muss gewährleistet sein. Künftig braucht es vernetzte Lösungen zwischen allen Verkehrsträgern und der Raumplanung. Für den Schweizerischen Gewerbeverband sgV und die Gewerbetreibenden stehen die langfristig gesicherte Strassenfinanzierung und der bedürfnisgerechte Ausbau der Strassenverkehrsinfrastruktur im Vordergrund des Engagements.

Bern, 13. September 2016

### Dossierverantwortlicher

Dieter Kläy, Ressorleiter  
Telefon 031 380 14 45, E-Mail [d.klaey@sgv-usam.ch](mailto:d.klaey@sgv-usam.ch)