



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV

Totalrevision Gütertransportgesetz; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

April 2014



INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage	4
1.1	Auftrag	4
1.2	Durchführung der Vernehmlassung	4
2	Generelle Haltung	5
3	Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragenkatalog	7
3.1	Zielsetzungen	7
	Frage 1: Sind Sie mit den Grundsätzen und Zielen der Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?	7
3.2	Fragen zu den Massnahmen	10
	Frage 2: Sind Sie mit den vorgeschlagenen Instrumenten zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?	10
	Frage 3: Erachten Sie Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne als geeignete Instrumente für eine Kapazitätssicherung zugunsten des Schienengüterverkehrs?	11
	Frage 4: Erachten Sie einen institutionalisierten Planungsprozess für die Erarbeitung eines Konzepts für die Entwicklung der bedeutenden Güterverkehrsanlagen und deren Abstimmung mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur als erforderlich und zielführend?	13
	Frage 5: Eignen sich die vorgeschlagenen finanziellen Fördermassnahmen, um die Zielsetzungen der Vorlage zu erreichen?	15
	Frage 6: Sind Sie mit der Befreiung der SBB von der Pflicht, Güterverkehr als Kernaufgabe zu betreiben, einverstanden?.....	21
	Frage 7: Sehen Sie andere Instrumente und Massnahmen, die die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in der Fläche wirksam steigern könnten?	23
3.3	Fragen zu den Auswirkungen	26
	Frage 8: Sind Sie mit den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen der Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?.....	26
	Frage 9: Sehen Sie neben den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?.....	28



3.4	Fragen zu den Rechtsanpassungen	29
	Frage 10: Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?	29
3.5	Weitere Bemerkungen	31
	Frage 11: Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?	31
	Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren.....	32
	Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage "Totalrevision Gütertransportgesetz, Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche"	35



1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Der Bundesrat beauftragte am 16. April 2013 das UVEK, ein Vernehmlassungsverfahren zur Vorlage *Totalrevision Gütertransportgesetz, Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche* durchzuführen.

1.2 Durchführung der Vernehmlassung

Die Vernehmlassung wurde am 16. April 2013 eröffnet und dauerte bis zum 15. August 2013.

Zur Vernehmlassung eingeladen wurden die Kantone, die politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft und die interessierten Kreise.

Insgesamt wurden 139 Adressaten eingeladen. Davon haben 80 geantwortet. Zusätzlich sind 10 spontane Stellungnahmen von weiteren Organisationen und Einzelpersonen eingegangen.

	Eingeladene	Antwortende
1. Kantone (inkl. kant. Organisationen)	30	27
2. Politische Parteien	12	7
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	3
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	12	5
5. Organisationen	82	38
6. Weitere / Spontanantworten		10
Total	139	90

Die vollständige Liste der eingegangenen Stellungnahmen findet sich in Anhang 1.



2 Generelle Haltung

Die Vorlage wurde von einer Mehrheit der Antwortenden positiv aufgenommen und gutgeheissen. Die Ablehnenden begründen ihre Haltung einerseits damit, dass ein Gesamtkonzept bzw. ein umfassender Masterplan zu Güterverkehr und Logistik fehlt, bei dem auch der Strassengüterverkehr einbezogen wird. Andererseits damit, dass der Auftrag aus der der Vorlage zugrundeliegenden Motion 10.3881 nicht erfüllt wird, weil eine Variante mit einem quantifizierten Verlagerungsziel bzw. einem klaren Service-public-Auftrag nicht ausführlicher in der Vorlage dargestellt, sondern im Voraus verworfen wurde.

Haltung zu Grundsätzen und Zielen

Die überwiegende Mehrheit befürwortet die Grundsätze und Ziele der Vorlage. Der umstrittenste Grundsatz ist die Eigenwirtschaftlichkeit. Für die Einen, welche die Grundsätze und Ziele ablehnen, wird dieser zu wenig konsequent umgesetzt, da weiterhin ein breites Spektrum an finanziellen Förderinstrumenten vorgesehen sei, welches diesen Grundsatz untergräbt. Für die Anderen soll nicht die Eigenwirtschaftlichkeit im Vordergrund stehen, sondern ein konkretes Verlagerungsziel. Dabei sollen Varianten ausgearbeitet werden, um den Schienenanteil am Gesamtverkehr zu vergrössern oder mindestens zu halten.

Haltung zu den Massnahmen

Die Massnahmen werden von den meisten Vernehmlassungsteilnehmern begrüsst. Eine Minderheit ist gar nicht einverstanden, weil die dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit entgegenlaufen oder in gegensätzlicher Einschätzung zu schwach wirken um den Schienengüterverkehr in der Fläche erfolgreich zu fördern.

Eine deutliche Mehrheit der Stellungnahmen ist einverstanden, die heutige Prioritätenregelung zwischen den Verkehrsarten durch die neuen Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne zu ersetzen. Wenige Teilnehmer sind teilweise oder ganz dagegen. Einige weil sie eine andere Prioritätenordnung der Verkehrsarten vorschlagen, andere weil sie befürchten, dass der geplante weitere Ausbau des Personenverkehrs durch eine Aufwertung des Güterverkehrs behindert werden könnte.

Einen institutionalisierten Planungsprozess für bedeutende Güterverkehrsanlagen erachten die Meisten als erforderlich und zielführend. Dabei wird aber oft gefordert, dass alle beteiligten Akteure von Anfang an und verbindlich in den Prozess eingebunden werden, und dass die Eisenbahn- sowie Strasseninfrastruktur und deren Ausbau mit der Planung der Güterverkehrsanlagen abgestimmt werden soll.

Bei den finanziellen Instrumenten ergibt die Rückmeldung der Vernehmlassung ein gemischtes Bild. Einzig das Instrument der LSVA-Rückerstattung im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs wird von fast allen klar befürwortet. Auch die vorgesehenen Investitionsbeiträge an Güterverkehrsanlagen sind mehrheitlich unbestritten. Kontrovers diskutiert wird der – je nach Sichtweise zu schnelle oder zu zögerliche – Abbau der heutigen Betriebsbeiträge und dass der Bund sich an den Bestellungen der



Kantone nur noch beteiligt, statt diese wie bisher alleine zu übernehmen. Auch betreffend der Einführung einer Anschubfinanzierung und der Förderung von technischen Innovationen gehen die Meinungen stark auseinander. Ein Teil der Stellungnahmen sieht das Zusammenspiel der Förderinstrumente wegen der Befürchtung einer zunehmenden Verlagerung von der Schiene auf die Strasse kritisch, weshalb von dieser Seite auch verlangt wird, die Anschubfinanzierung von den vorgesehenen drei auf fünf Jahre zu verlängern. Auf der anderen Seite werden Anschubfinanzierungen als solche wegen negativer Erfahrungen in der EU und der Befürchtung von Marktverzerrungen kritisch beurteilt. Eine Beteiligung des Bundes an Bestellungen, welche höchstens auf den Beitrag der Kantone begrenzt ist, wird von verschiedener Seite mit der Befürchtung einer Mehrbelastung der Kantone abgelehnt.

Die Befreiung der SBB von der Pflicht, Güterverkehr als Kernaufgabe zu betreiben, wird sehr kontrovers diskutiert. Die Befürworter sehen darin einen ersten notwendigen Schritt in Richtung Ausgliederung und (Teil-)Privatisierung der SBB Cargo. Die Gegner befürchten, dass im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) noch mehr Bedienpunkte geschlossen werden und sich die SBB allmählich ganz aus dem EWLV zurückziehen.

Als weitere Instrumente werden eine Überarbeitung des Trassenpreissystems, die Revision von Sicherheitsvorschriften, die Angleichung der Bedingungen bei Arbeitszeiten, Lärmauflagen und Kontrollen auf Schiene und Strasse sowie die Anpassung der Infrastruktur auf längere Züge vorgeschlagen.

Haltung zu den Auswirkungen

Mit den beschriebenen Auswirkungen ist eine Mehrheit ganz oder zumindest teilweise einverstanden. Es wird teilweise angemerkt, dass die Auswirkungen zu wenig konkret und umfassend dargestellt sind, um sie beurteilen zu können. Zudem vermissen Einige genauere Beurteilungen in Bezug auf die Umwelt. Befürchtet wird zudem, dass die Kürzung von Fördermitteln und die Anpassung der Rahmenbedingungen zeitlich schlecht aufeinander abgestimmt sind und die Auswirkungen somit kurzfristig negativer ausfallen könnten als beschrieben und die Reduktion von finanziellen Mitteln zwangsweise zu einer Reduktion des Schienenanteils in der Fläche führt.

Haltung zu den rechtlichen Anpassungen

Die meisten rechtlichen Anpassungen entsprechen inhaltlich den bereits oben genannten Äusserungen. Speziell wird von einigen Vernehmlassungsteilnehmern bemängelt, dass die bisherigen Haftungsregelungen unklar sind und die Vorlage dies nicht korrigiert. Andere, darunter die KöV, sind nicht einverstanden mit den vorgesehenen Zuständigkeiten bei den Bewilligungsverfahren beim Bau von Güterverkehrsanlagen.

Weitere Bemerkungen

Viele Vernehmlassungsteilnehmer fordern ein Monitoring der Auswirkungen mit allfälligen zusätzlichen Massnahmen und eine regelmässige Berichterstattung zur Entwicklung des Güterverkehrs in der Fläche.



3 Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragenkatalog

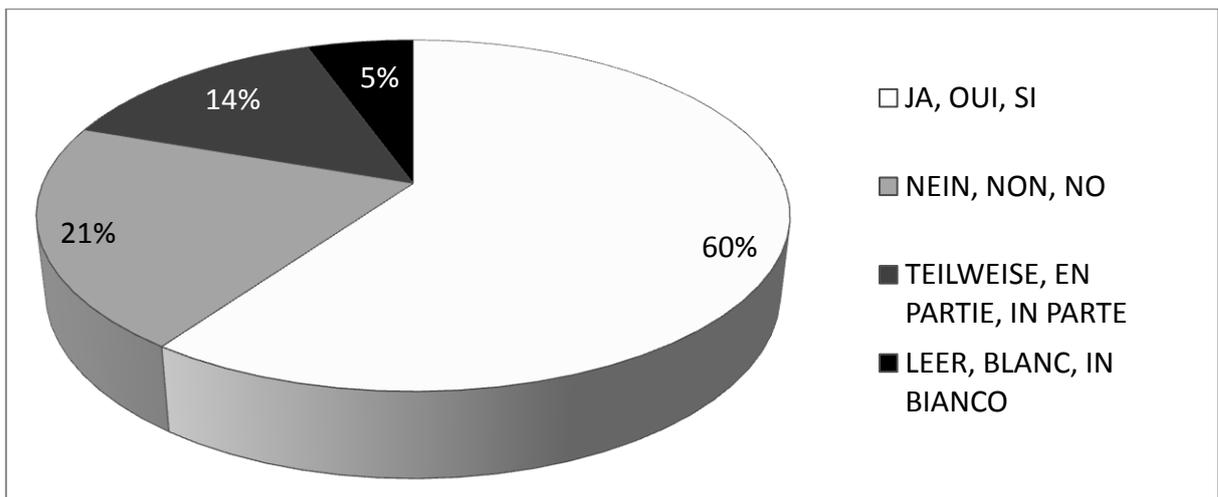
Den Teilnehmenden an der Vernehmlassung wurde ein Fragekatalog (siehe Anhang 2) zugesandt. Dieser beinhaltet insgesamt 11 Fragen zur allgemeinen Stossrichtung, zu Massnahmen und Finanzierung sowie deren Auswirkungen und zu übrigen Themen. Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen folgt der Struktur des Fragebogens¹.

3.1 Zielsetzungen

Frage 1: Sind Sie mit den Grundsätzen und Zielen der Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?

Grundtenor

Die Mehrheit der eingegangenen Stellungnahmen (68 von 87) zu dieser Frage ist mit den Grundsätzen und Zielen der Vorlage einverstanden oder teilweise einverstanden. Der eine Teil der Minderheit (7 von 19) ist mit diesen nicht einverstanden, weil die Eigenwirtschaftlichkeit zu wenig konsequent durchgesetzt wird und eine Verkehrsträger übergreifende Gesamtkonzeption fehlt. Für den anderen Teil (12 von 19) soll nicht der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit im Vordergrund stehen, sondern Varianten ausgearbeitet werden, um den Schienenanteil zu vergrössern oder mindestens zu halten.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 55 Teilnehmer, nämlich die KöV und 25 Kantone (AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH), 2

¹ Viele Vernehmlassungsteilnehmer haben nicht alle Fragen oder Unterfragen beantwortet. Dies ist jeweils in den Kuchendiagrammen dargestellt („leer“). In der ausführlichen Auswertung („Grundtenor“, „Im Einzelnen“) sind diese leeren Eingaben jedoch nicht berücksichtigt.



Parteien (CVP, FDP), 2 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, SAB), 2 Dachverbände der Wirtschaft (CP, economiesuisse) sowie 21 angeschriebene Organisationen und 2 weitere Stellungnahmen.

Die KöV² ist mit den Grundsätzen und Zielen einverstanden, sofern das heutige Angebot im regionalen Personenverkehr nicht eingeschränkt wird, Sicherheitsaspekte bei Gefahrguttransporten gebührend berücksichtigt werden und der Grundsatz der Nachhaltigkeit im Gesetz verankert wird. Für UR darf das heutige Schienenangebot nicht auf die Strasse verlagert werden. Für CP muss eine Abstimmung zwischen Personen- und Güterverkehr stattfinden. Einige Vernehmlassungsteilnehmer (fenaco, VAP, VSMR) fordern einen kontinuierlichen Ausbau der Infrastruktur auch für den Güterverkehr, andere (economiesuisse, CFS, HK BS/BL, IG DHS, SSC) ein Verkehrsträger übergreifendes Gesamtkonzept. economiesuisse findet zudem, dass weitergehende Schritte (wie die Untersuchung des Potenzials von innovativen Güterverkehrskonzepten) notwendig sind, um den Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen. Die IG DHS und Pro Bahn fordern die Festlegung eines konkreten Verlagerungsziels. Für die IG DHS muss die Förderung der Infrastrukturen diskriminierungsfrei sein und der Zugang zu Güterverkehrsanlagen und deren Betrieb konsequent liberalisiert werden. Für die CJ soll bei Schmalspurbahnen vom Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit abgewichen werden können.

TEILWEISE einverstanden mit der generellen Zielsetzung sind insgesamt 13 Vernehmlassungsteilnehmende. Diese verteilen sich auf 1 Kanton (BL), 1 Partei (GLP), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV) sowie 5 angeschriebene Organisationen (GF, Hupac, IGöV OS, Les Routiers Suisses, TCS, transfair) und 3 weitere Stellungnahmen (Rail Valley, SRT, Thurbo).

Für Einige (GLP, SGV, IGöV OS) fehlt ein konkretes, langfristiges Ziel, an welchem die Vorlage ausgerichtet bzw. deren Erfolg gemessen werden kann. Andere (BL, SGV, Les Routiers Suisses) vermischen den Bezug zu anderen Verkehrsmitteln und finden, die Vorlage sei zu einseitig auf den Schienengüterverkehr ausgerichtet. Gewisse Vernehmlassungsteilnehmende (IGöV OS, SRT, transfair) finden, dass der Entwurf zu stark auf den Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit konzentriert ist und die Nachhaltigkeit zu wenig berücksichtigt wird. BL fordert eine Ergänzung des Sachplans Verkehr mit den Bereichen Logistik und Transport. Für die Hupac müssen Güterverkehrsanlagen zwingend präziser definiert werden und die Ungleichbehandlung zwischen Freiverlad mit Kran und KV-Terminal aufgehoben werden. Der TCS bemängelt, dass es in der Fläche keinen Verlagerungsauftrag gibt und Gelder, die im Strassenverkehr erhoben werden, auch für diesen erhalten bleiben sollen. SRT sieht die besonderen Bedürfnisse des Schweizer Marktes zu wenig berücksichtigt.

Mit **NEIN** sind insgesamt 19 Stellungnahmen eingegangen. Dabei handelt es sich um 4 Parteien (EVP, GPS, SPS, SVP), 2 Dachverbände der Wirtschaft (SBV, SGB) sowie 9 angeschriebene Organisationen (AGVS, Alpeninitiative, ASTAG, FRS, Hochrheinterminal, IGöV CH, SEV, Swissterminal, VCS) und 4 weitere Stellungnahmen (AFV, Pro Cargo, SVZ, WVS).

² Der Stellungnahme der KöV schliessen sich das Gotthard Komitee sowie alle Kantone ausser AI, AG, SZ explizit an. Falls im Folgenden nicht anders dargestellt, impliziert die Meinung der KöV auch die Meinungen von denen, die sich ihr anschliessen.



Der eine Teil der Vernehmlassungsteilnehmenden (SVP, AGVS, ASTAG, FRS) lehnt die Grundsätze und Ziele der Vorlage ab, weil die Eigenwirtschaftlichkeit zu wenig konsequent durchgesetzt wird, ein umfassender Masterplan Logistik fehlt und die Abgaben aus dem Strassenverkehr missbräuchlich für den Schienengüterverkehr eingesetzt werden. AFV, Hochrheinterminal und Swissterminal können sich nicht einverstanden erklären, solange der Freiverlad nicht als Güterverkehrsanlage definiert wird und von den Instrumenten der Anschubfinanzierung und der vorgesehenen Bestellung durch die Kantone nicht abgesehen wird.

Der andere Teil (EVP, GPS, SPS, SBV, SGB, Alpeninitiative, IGöV CH, Pro Cargo, SEV, SVZ, VCS, WVS,) ist mit dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit nicht einverstanden und kritisiert das Fehlen eines konkreten Verlagerungsziels. Die Koalition Pro Cargo³ sieht den Motionsauftrag nicht erfüllt und fordert einen Vorschlag, wie ein Service-public-Auftrag (mit Transportpflicht, möglichen Verlagerungszielen sowie konkreten Instrumenten und Massnahmen) aussehen könnte. Dieser soll die Betrachtung des Gesamtsystems wie Umwelt und Klima, die Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung und die Versorgung von Randregionen beinhalten. Der SEV findet, dass es nicht zielführend sei, Diskussionen nur mit Branchenakteuren zu führen.

³ Pro Cargo schliessen sich folgende Vernehmlassungsteilnehmer an: GPS, SPS, SGB, Alpeninitiative, IGöV CH, SEV, VCS

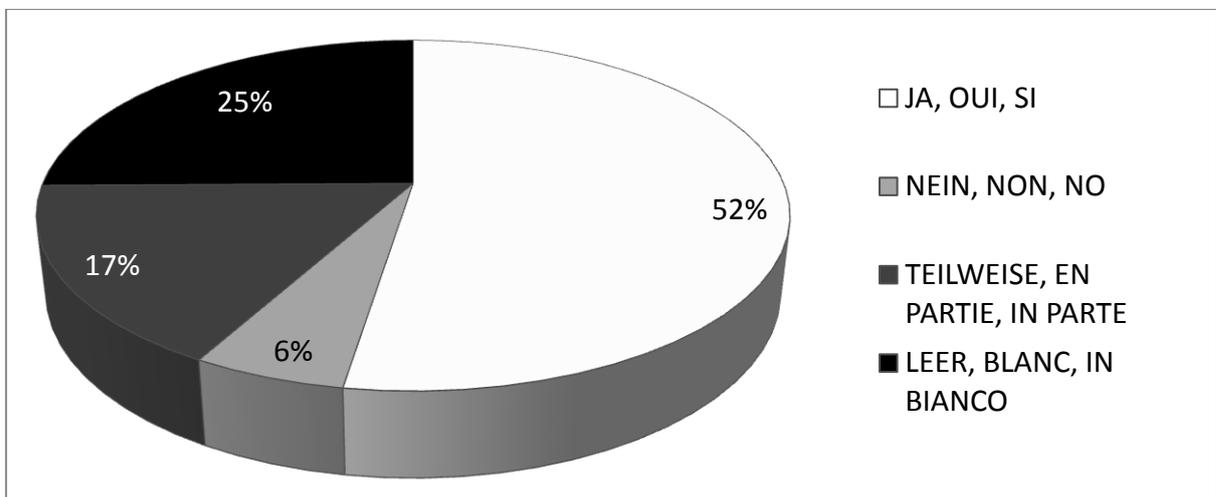


3.2 Fragen zu den Massnahmen

Frage 2: Sind Sie mit den vorgeschlagenen Instrumenten zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?

Grundtenor

Die grosse Mehrheit der eingegangenen Stellungnahmen (62 von 67) ist mit den vorgeschlagenen Instrumenten einverstanden bzw. teilweise einverstanden. 5 Teilnehmende sind nicht einverstanden, weil mit die Instrumente entweder dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit widersprechen oder zu schwach wirken.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 47 Teilnehmer, davon die KöV und 25 Kantone (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH), 3 Parteien (CVP, GLP, FDP), 2 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, SAB), 1 Dachverband der Wirtschaft (CP) sowie 15 angeschriebene Organisationen.

Verschiedene Vernehmlassungsteilnehmer (CFS, fenaco, HK BS/BL, VAP, VSMR) stellen unterschiedliche zeitliche Wirkungshorizonte der Instrumente fest. Die SBB möchten, dass Längenbegrenzungen von schweren Güterfahrzeugen im Bericht als Regulativ erwähnt werden.

TEILWEISE einverstanden sind 15 Teilnehmer, nämlich 1 Partei (SPS), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband), 3 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB, SGV) sowie 9 angeschriebene Organisationen und 1 weitere Stellungnahme (Rail Valley).

Ein paar Vernehmlassungsteilnehmer (SPS, IGöV OS, VCS) finden, dass die Instrumente nicht ausreichend sind bzw. dass es an Instrumenten fehlt, um den Schienenanteil am Verkehr zu halten oder zu vergrössern. economiesuisse und HK BS/BL stellen fest, dass unterschiedliche zeitliche Wirkungshorizonte zwischen den Instrumenten bestehen. economiesuisse findet ausserdem, dass eine mög-



lichst rasche Umsetzung der vorgeschlagenen und weitergehenden Verbesserungen der Rahmenbedingungen notwendig ist. Es sollen zusätzliche Massnahmen definiert werden, auch auf der Strasse, um Kapazitäten zu steigern. Auch der SGV bemängelt, dass die Massnahmen isoliert auf den Schienenverkehr bezogen sind. Pro Bahn ist der Meinung, dass die Lage und Anzahl von Terminals aufgrund der mutmasslichen Mengen überprüft und gegebenenfalls angepasst werden sollte.

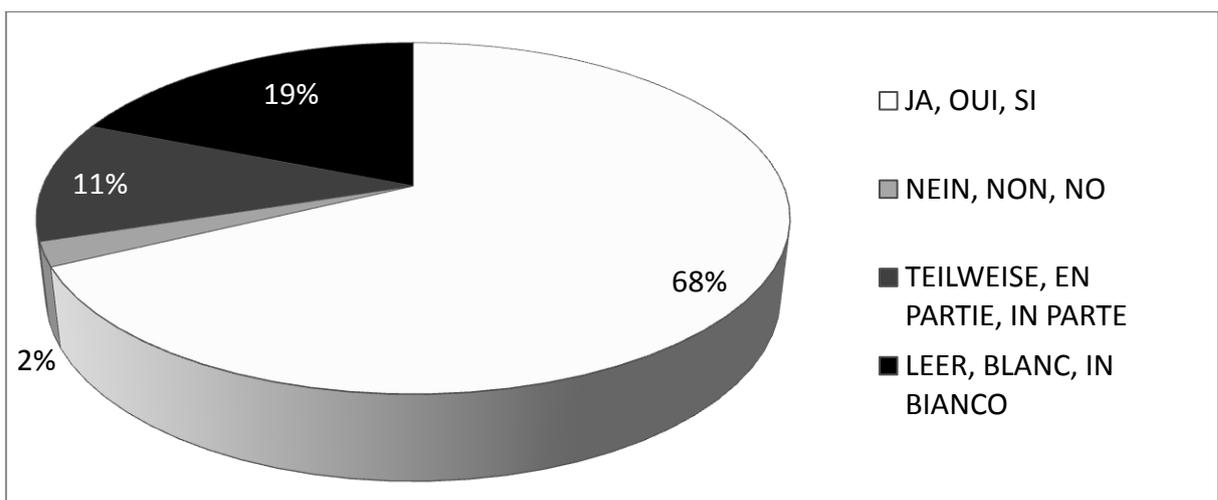
Mit **NEIN** geantwortet haben insgesamt 5 Teilnehmer, davon 2 Parteien (GPS, SVP), 2 angeschriebene Organisationen (Swissterminal, TCS) und 1 weiterer Vernehmlassungsteilnehmer (AFV).

SVP, TCS und AFV sehen einen Widerspruch zwischen der Eigenwirtschaftlichkeit und den vorgeschlagenen Instrumenten und lehnen eine Subvention für den Schienengüterverkehr in der Fläche ab. Für die GPS fehlen konkrete Instrumente um den Schienenanteil am Gesamtverkehr zu vergrössern und Massnahmen, wie diese durch die Leistungserbringer kostendeckend erbracht werden können.

Frage 3: Erachten Sie Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne als geeignete Instrumente für eine Kapazitätssicherung zugunsten des Schienengüterverkehrs?

Grundtenor

Die überwiegende Mehrheit der eingegangenen Stellungnahmen (61 von 73) zu dieser Frage ist damit einverstanden, die Prioritätenordnung in der heutigen Form durch ein Netznutzungskonzept und Netznutzungsplänen zu ersetzen. 12 Teilnehmer sind teilweise oder ganz dagegen. Einige weil sie eine andere Prioritätenordnung vorschlagen, andere weil sie befürchten, dass der geplante Ausbau des Personenverkehrs durch eine Aufwertung des Güterverkehrs behindert werden könnte.





Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 61 Vernehmlassungsteilnehmer, davon die KöV und 25 Kantone (AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH) mit geringfügigen Anpassungsvorschlägen. Im Weiteren haben 4 Parteien (CVP, EVP, GLP, SPS), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband), 4 Dachverbände der Wirtschaft (CP, economiesuisse, SGB, SGV) sowie 25 angeschriebene Organisationen und 1 weitere Stellungnahme zugestimmt.

Die Kantone verlangen eine Anpassung des Erlass textes. Im Gesetz soll klar verankert sein, dass der Bundesrat bei der Festlegung des Netznutzungskonzepts unter anderem die Zwecke der von Bund und Kantonen getätigten oder beschlossenen Investitionen und die Befriedigung der erwarteten Nachfrage berücksichtigen soll. Die Kantone, die Parteien und viele Verbände erachten es als notwendig, den Güterverkehr bei der Vergabe von Trassen verstärkt zu berücksichtigen ohne den Personenverkehr deswegen zu verdrängen. Die Akteure im Güterverkehr begrüßen der Einbezug ihrer Interessen in die Prozesse zur Erstellung und Änderung der Netznutzung.

TEILWEISE einverstanden sind 10 Vernehmlassungsteilnehmer, davon 1 Kanton (BL), 1 Partei (FDP), 2 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB, Städteverband) sowie 5 angeschriebene Organisationen und 1 weitere Stellungnahme.

BL schlägt vor, die Kapazitäts- und Angebotsplanung und das Netznutzungskonzept vor dem Parlamentsbeschluss über den Ausbau der Infrastruktur zu verabschieden. Die FDP erachtet die Instrumente als geeignet, gibt aber zu bedenken, dass unnötige zusätzliche administrative Aufwände vermieden und die Flexibilität der Instrumente erhöht werden soll. Turbo, CJ und IGöV befürchten eine Schlechterstellung des Regionalverkehrs gegenüber heute. Aus Sicht des SAB sind die Instrumente dann zu befürworten, wenn der Vorrang des Personenverkehrs bestehen bleibt und die Kantone und die betroffenen Akteure in die Planung einbezogen werden. Für die SRT zeigen die Ausführungen zu den Instrumenten zu wenig auf, wie die besonderen Bedürfnisse des Güterverkehrs bei der Trassierung mit den neuen Instrumenten erreicht werden können. TFG befürwortet eine Verschiebung der Priorität vom Personenverkehr zum Güterverkehr, möchte aber eine europäische Regelung abwarten. Für den Städteverband sind die Instrumente insbesondere deren zeitliche Zweistufigkeit zu kompliziert. Für den ASTAG gehen die Instrumente grundsätzlich in die richtige Richtung. Die Flexibilität der Instrumente und die Anhörungsverfahren dürfen aber nicht dazu führen, dass geplante Güterverkehrsstrassen zum Personenverkehr verschoben werden.

Mit **NEIN** geantwortet haben insgesamt 2 Vernehmlassungsteilnehmer (AFV, Swissterminal).

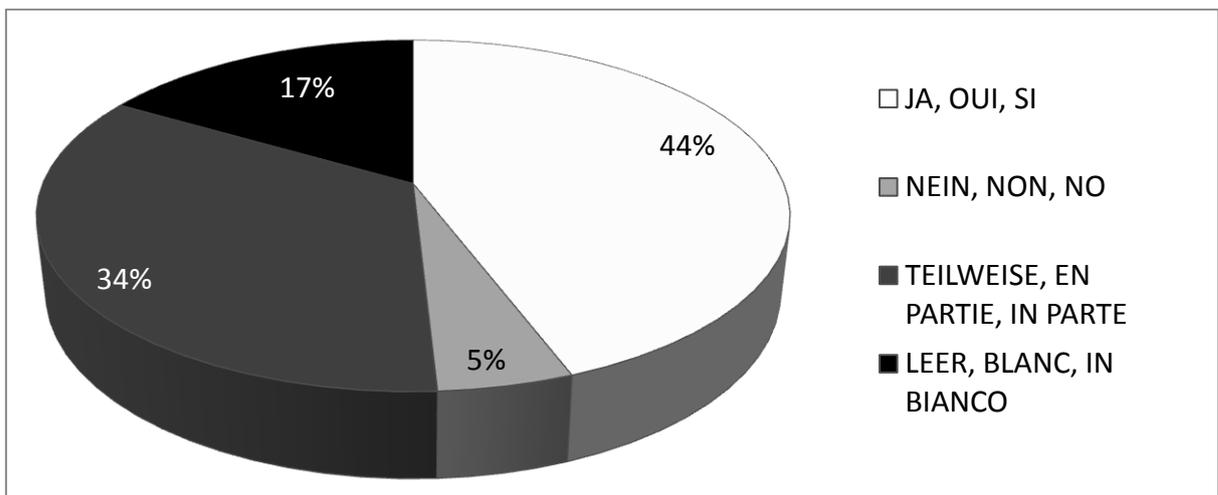
Die Swissterminal ist der Meinung, dass Netznutzungspläne grenzüberschreitend und in Zusammenarbeit mit den Akteuren definiert werden müssen.



Frage 4: Erachten Sie einen institutionalisierten Planungsprozess für die Erarbeitung eines Konzepts für die Entwicklung der bedeutenden Güterverkehrsanlagen und deren Abstimmung mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur als erforderlich und zielführend?

Grundtenor

Von den total 75 Antworten zu dieser Frage erachten mehr als die Hälfte (40) einen institutionalisierten Planungsprozess als erforderlich und zielführend. 31 Teilnehmer sind teilweise einverstanden. Sie erachten ihn als zielführend, falls gewisse Anpassungen stattfinden. 4 Vernehmlassungsteilnehmer sind nicht einverstanden. Die Meisten stellen fest, dass alle beteiligten Akteure von Anfang an und verbindlich in den Prozess eingebunden und die Eisenbahn- sowie Strasseninfrastruktur und deren Ausbau mit der Planung der Güterverkehrsanlagen abgestimmt werden sollen.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 40 Teilnehmer, davon 3 Kantone (BL, FR, SZ), 3 Parteien (CVP, EVP, FDP), 2 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB, Städteverband), 2 Dachverbände der Wirtschaft (CP, SGV) sowie 29 angeschriebene Organisationen und 1 weitere Stellungnahme.

Ein beachtlicher Teil (21) fordert den aktiven und verbindlichen Einbezug aller Akteure (Gemeinden, Kantone, EVUs und Verlager) in den Planungsprozesses von Anfang an. Für 7 Teilnehmer (AGVS, ASTAG, fenaco, FRS, Hoahrheinterminal, VSMR, VAP) muss der diskriminierungsfreie Zugang gewährleistet sein. Von 8 Vernehmlassungsteilnehmer (BL, CFS, fenaco, Hupac, Hoahrheinterminal, HK BS/BL, VSMR, VAP) wird gefordert, dass der Freiverlad ähnlich behandelt wird wie die Güterverkehrsanlagen. Einige (BL, fenaco, SBB, VSMR, VAP) weisen darauf hin, dass die Bedürfnisse des Güterverkehrs unbedingt integral in die Angebotsplanung und die daraus abgeleitete Infrastrukturplanung einfließen sollen. Andere (fenaco, VSMR, VAP) erachten es als notwendig, dass der Gesetzgeber definiert, welche Anlagen Rangieranlagen des öffentlichen Netzes und damit vom Infrastruktur-



betreiber betrieben sind und welche Anlagen SBB Cargo betreibt. Pro Bahn fordert eine Ergänzung des Konzepts um einen Sachplan Güterverkehr und merkt an, dass ein zu starker Einbezug der Kantone die Realisierung von Anlagen gefährden könnte.

TEILWEISE einverstanden sind insgesamt 31 Teilnehmer, davon die KöV und 22 Kantone (AG, AR, BE, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH) 1 Partei (SPS), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB) sowie 2 Organisationen (BLS, Gotthard Komitee) und 2 weitere Stellungnahmen (SRT, Thurbo).

Die Meisten (KöV, 22 Kantone, Gemeindeverband, SGB, economiesuisse, BLS, Thurbo), die teilweise einverstanden sind, fordern den aktiven und verbindlichen Einbezug aller Akteure (Gemeinden, Kantone, EVUs und Verlader) in den Planungsprozess von Anfang an. Die SPS fordert, dass die von neuen Güterverkehrsanlagen betroffene Bevölkerung miteinbezogen wird. Die Bedürfnisse des Güterverkehrs sollen gemäss 25 Teilnehmer (KöV, den 22 Kantonen, Thurbo und SRT) in die Angebotsplanung und die daraus abgeleitete Infrastrukturplanung einfließen. VD und BLS verlangen, dass der diskriminierungsfreie Zugang gewährleistet wird. economiesuisse verlangt, dass eine Koordination mit der Terminalstrategie stattfindet und lehnt eine separate Behandlung von Freiverladen und Rangierbahnhöfen ab.

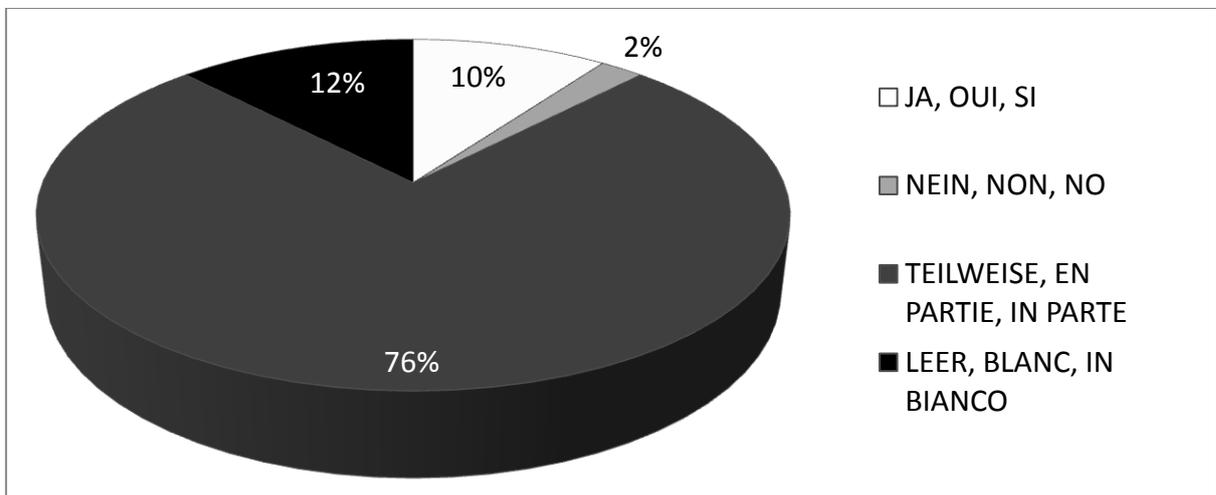
Mit **NEIN** geantwortet haben insgesamt 4 Teilnehmer, davon 3 Organisationen (GF, RhB, Swissterminal) und 1 weiterer Vernehmlassungsteilnehmer (AFV). Als Grund der Ablehnung wird vor allem erwähnt, dass alle Akteure von Anfang an verbindlich miteinbezogen werden müssen und nicht nur angehört werden sollen (AFV, GF, Swissterminal). Für AFV muss der Betrieb diskriminierungsfrei sein.



Frage 5: Eignen sich die vorgeschlagenen finanziellen Fördermassnahmen, um die Zielsetzungen der Vorlage zu erreichen?

Grundtenor

Wenige, die diese Frage beantwortet haben (9 von 79), sind ganz mit den finanziellen Fördermassnahmen einverstanden. Der grösste Teil (68) ist nur teilweise einverstanden. Nur 2 Teilnehmer sind gar nicht einverstanden. Für die meisten Vernehmlassungsteilnehmer, die nur teilweise oder gar nicht einverstanden sind, gehen die finanziellen Massnahmen entweder zu weit und sind somit nicht mit dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit vereinbar. Oder sie gehen sie zu wenig weit um den Schienenanteil in der Fläche zu halten bzw. zu vergrössern.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 9 Teilnehmer, davon 4 Kantone (AI, FR, SZ, ZH), 1 Partei (GLP), 1 Dachverband der Wirtschaft (CP) sowie 3 Organisationen (SBB, SL, VSLF).

TEILWEISE einverstanden sind 68 Vernehmlassungsteilnehmer, davon die KöV und 22 Kantone (AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZG), 3 Parteien (CVP, EVP, SPS), 3 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, SAB, Städteverband), 4 Dachverbände der Wirtschaft (CP, economiesuisse, SBV, SGV) sowie 30 Organisationen und 5 weitere Stellungnahmen.

MIT **NEIN** geantwortet haben 2 Teilnehmer, 1 Organisation (Swissterminal) und 1 weitere Stellungnahme (AFV).



Übersicht zu den einzelnen Instrumenten und deren Beurteilung⁴:

Allgemein	
Mittel sollen nicht gekürzt werden.	GR, Gemeindeverband, CJ, IGöV OS, SBB, trans-fair, VCS, VöV
Wirtschaftlichkeitskriterien müssen verschärft werden.	economiesuisse, AFV, AGVS, ASTAG, FRS, GF, Hupac
Es ist fraglich, ob die Mittel für die vorgeschlagenen Fördermassnahmen ausreichen.	SBV, Pro Bahn, SRT, SVZ
Finanzmittel müssen langfristig gesichert sein.	fenaco, VAP, VSMR
Ablehnung Subventionierung Bahnbetrieb.	AGVS, ASTAG, FRS
Betriebsbeiträge sollen beibehalten werden.	EVP, SPS, IGöV CH
Es soll eine ausreichende Finanzierung gewährleistet werden. Massnahmen und Mittel reichen allenfalls nicht aus.	AS, IGöV OS, VöV
Die Instrumente lassen sich erst abschliessend beurteilen, wenn sie den Massnahmen einer Verlagerungsvariante gegenübergestellt werden.	Pro Cargo, SEV
Befristung bis 2027 streichen.	SAB
Vorgeschlagene Instrumente sind nicht mit Eigenwirtschaftlichkeit vereinbar.	economiesuisse
Dauerhafte Steigerung des Schienenanteils ist nur über geeignete Rahmenbedingungen möglich (und nicht durch finanzielle Förderung).	economiesuisse
Auch Aspekten der Nachhaltigkeit nachkommen.	Hochrheinterminal
Grundlage schaffen, dass EVU in wirtschaftlichen Krisen und ausserordentlichen Situationen direkt unterstützt werden können.	SBB
Bestimmung Höhe Beiträge muss nachvollziehbar sein.	Hochrheinterminal
Problematische Umgestaltung Fördersystem. Missachtet Marktanforderungen, verzerrt Wettbewerb, setzt Fehlanreize und erhöht Intransparenz.	Hupac
Wirtschaftlichkeitskriterien müssen entschärft werden.	VCS
Subventionskürzungen in der Umsetzungsphase des neuen Finanzierungssystems sind unglücklich.	BE
Negative Auswirkungen auf alle Nutzer (auch Endkunden RPV) müssen in die volkswirtschaftliche Rechnung einfließen.	Thurbo
Unterscheidung zwischen Meter- und Normalspurbahn bei der Förderung.	CJ
Entflechtung der Finanzströme und Verzicht auf Quersubventionierung.	SGV

⁴ In der Tabelle ist jeweils nur die Kritik an den Instrumenten dargestellt. Dabei wird nicht unterschieden, ob die Vernehmlassungsteilnehmer "JA", "NEIN" oder "TEILWEISE" geantwortet haben.



Gleichbehandlung KV, Ganzzugverkehr und EWLK.	IG DHS
Diskrepanz zwischen Mittelkürzungen und Förderung des Schienengüterverkehrs.	SGB
Investitionsbeiträge Umschlagsanlagen und Anschlussgleise	
Beibehaltung der Investitionshilfen an die Erneuerung privater Gleisanlagen als Gleichberechtigung des EWLK gegenüber dem KV	KöV, Gotthard Komitee, CFS, EV, fenaco, HK BS/BL, IG DHS, VAP, VSMR
Ausnahmslos diskriminierungsfreier Zugang und Betrieb muss gewährleistet werden.	AGVS, ASTAG, BLS, FRS, GF, IG DHS, TFG
Unterstützung Güterverkehrsanlagen ausschliesslich über Investitionsbeiträge (für den Unterhalt im Sinne der Eigenwirtschaftlichkeit muss selbst aufgefunden werden).	AGVS, ASTAG, FRS, Hoahrheinterminal
Kostenbeteiligung beim Rückbau von Anschlussgleisen muss freiwillig sein.	CFS, fenaco, VAP, VSMR
Auch Freiverlad als Güterverkehrsanlage definieren.	economiesuisse, IG DHS, Swissterminal
Auf die Förderung soweit möglich verzichten bzw. auf ein Minimum beschränken.	AGVS, ASTAG, FRS
Zwanghafte Verlagerung ausschliessen, da die Grundversorgung durch Strassengüterverkehr erfolgt. Fehlende Rechtsgrundlage, unklare Zielformulierung, behauptete Wirkungen des Schienengüterverkehrs sind historisch widerlegt oder falsch.	AGVS, ASTAG, FRS
Förderhöhe für Terminals soll deutlich höher sein als für Anschlussgleise.	AGVS, ASTAG, FRS
Kostenbeteiligung beim Rückbau von Anschlussgleisen muss obligatorisch sein.	SOB
Finanzierung Anschluss an Güterverkehrsanlage durch die Infrastrukturbetreiberinnen muss wirtschaftlich und betrieblich zumutbar sein.	BLS , Turbo
Einsparnisse der Betriebsbeiträge für letzte Meile und unrentable Dienstleistungen aufwenden.	CVP, SAB
Schwellenwert Förderung Anschlussgleise deutlich erhöhen.	SBB
Erstellungskosten Anschlussvorrichtung soll weiterhin Anschliesser zahlen. Eigentum soll auch bei diesem bleiben.	SBB
Fördersätze sind zu hoch (Mitnahmeeffekte).	economiesuisse
Keine Reduktion der Investitionsbeiträge von 80% auf 60%.	CVP
Nur Terminals bewilligen, die 650m Züge in einem Stück bearbeiten können.	TFG
Regionale Bedienpunkte sollen für jede Kombinationsform von Strasse und Schiene offen stehen.	SAB
Betriebsreglemente SBB Cargo für Terminalbetreiber häufig finanziell unattraktiv und produktionstechnisch ineffizient.	GF



Keine zinslosen Darlehen. Rückzahlung wandert in allg. Bundeskasse und wird zweckentfremdet.	Swissterminal
LSVA-Rückerstattung im Vor- und nachlauf des KV	
Kurzfristig einverstanden, mittelfristig abschaffen.	SGV, AGVS, ASTAG, FRS
Widerspricht dem Postulat der Eigenwirtschaftlichkeit.	BL, fenaco, VAP
Abschaffung, da quer in der Landschaft, widerspricht Eigenwirtschaftlichkeit. Sie führt zu Wettbewerbsverzerrungen.	BL, economiesuisse, EV
Unterscheidung zwischen KV und EWLK weglassen.	fenaco, VAP
Gefahr von Missbrauch, da nur der Teil auf der Strasse transportiert wird, der genügt, um LSVA zurückzuerhalten.	SOB
Andere Verkehre (als nur UKV) mit einschliessen (Steinbruchtransporte, Abfall, Landwirtschaftserzeugnisse, etc.).	VD
Stückbezogener (evtl. vom Gewicht abhängiger) Bonus.	Pro Bahn
Nach Volumen entschädigen.	IG DHS
Aufheben bzw. in Anschubfinanzierung umwandeln.	SRT
Beteiligung Bund Bestellungen Kantone	
Kantone dürfen nicht durch Bundesrecht in eine Mitfinanzierung des Schienengüterverkehrs hineingezogen werden. Die heutige Regelung genügt.	KöV
Nicht zielführend, wird abgelehnt.	GLP, economiesuisse, AFV, Hochrheinterminal, Hupac, Swissterminal
Bei Schmalspurbahn begrüsst, bei Normalspur bestehen erhebliche Vorbehalte.	CFS, fenaco, HK BS/BL, SSC, VSMR, VAP
Finanzielle Förderung sollte nur in Absprache mit Verladern erfolgen.	fenaco, VSMR, VAP
Regionale Bedienpunkte sollten für jede Kombinationsform von Schiene Strasse offen stehen	fenaco, VSMR, VAP
Finanzielle Mittel v.a. für Ressourcen für die Bedienung der "letzten Meile" einsetzen. Diese Ressourcen könnten auch von lokalen, selbständigen Dienstleistern erbracht werden.	fenaco, VSMR, VAP
Bund soll Instrument beobachten, auf Fehlentwicklungen hinweisen und einen Weg finden, dass finanzschwache Kantone auch zu Leistungen kommen, wenn sie die 50% nicht stemmen können.	Alpeninitiative, VCS, VöV
Einbezug von kantonalen Interessen nicht geeignet. Bund muss verantwortlich sein.	Hochrheinterminal, TFG
Weniger rentable Strecken würden bei der Einführung des Instruments geschlossen werden.	SBV, SVZ
Anteil Bund muss höher sein als 50%. Gleiche Regelung wie im RPV.	RhB, VöV
Bund sollte - nach Rücksprache mit Kantonen - als Besteller auftreten	Pro Bahn
50% sind keine leichte finanzielle Mehrbelastung der Kantone.	SZ
Mitfinanzierung einer Massnahme darf nicht ausschliesslich davon ab-	IGöV OS



hängig gemacht werden, ob sie von einem Kanton ausgeht. Würde für gewisse Kantone massive Mehrkosten darstellen.	
Nationale und umweltpolitische Ziele verfolgen sowie Kosten-Nutzenverhältnis im Vgl. zu anderen Verkehrsträgern abwägen.	IG DHS
Kantone sollen mehr zahlen (70-80%)	IG DHS
Keine konkurrenzierenden und dezentralen Subventionssysteme	Swissterminal
Nicht einverstanden, dass gewisse Kantone massiv mehrbelastet werden.	BE
Anschubfinanzierung	
Fristen sollten nach definierten Kriterien verlängert werden können, da in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Dauer eventuell nicht ausreichend ist.	KöV, Alpeninitiative, Gott-hard Komitee
Befristung auf 5 Jahre erhöhen.	ZH, Gemeindeverband, AS, CJ, SRT, VCS, VöV
Ablehnung des Instruments.	SGV, AFV, AGVS, ASTAG, FRS
Ablehnung, da die Erfahrungen in der EU negativ waren.	CFS, fenaco, Hochrhein-terminal, VAP, VSMR
Rückforderbarkeit bei Aufgabe des Angebots nach Beendigung der Finanzierung.	fenaco, VAP, VSMR
Muss transparent ausgewiesen werden.	BLS, VöV
Muss betragsmässig begrenzt werden.	Les Routiers Suisses
Befristung auf maximal 6 Jahre.	IG DHS
Ablehnung, da Gefahr, dass Angebote nach Ablauf Finanzierung wieder verschwinden.	economiesuisse
Ablehnung, da sie zu Marktverzerrungen und Kannibalisierung führt.	Hupac
Es besteht die Gefahr der Kannibalisierung von Angeboten.	GF
Schaffung einer neutralen Fachgruppe aus kompetenten Marktteilnehmern zur Vernehmlassung und Empfehlung von Anträgen an BAV.	GF
Ausweitung auch auf Import-/Exportverkehre.	GF
Förderung technischer Innovationen	
Zusammenarbeit mit EU, Optimierungen v.a. im grenzüberschreitenden Verkehr.	BLS, Pro Bahn, VöV
Qualität des Verkehrs - v.a. EWLK - durch Ziel- und Kontrollsystem überwachen und nachhaltig fördern.	Pro Bahn, Rail Valley
Innovationsförderung im Infrastrukturbereich wird abgelehnt.	AGVS, ASTAG, FRS
Bund soll seine Rolle als Mitgestalter aktiver wahrnehmen und konkrete Implementierungen mittels Vorschriften, Förderungs- und Umrüstungsbeiträgen stützen. Konzept ähnlich zu Güterverkehrsanlagen.	BL, Alpeninitiative
Fachlich versierte Kommission einsetzen und Kompetenzzentrum schaffen.	AFV



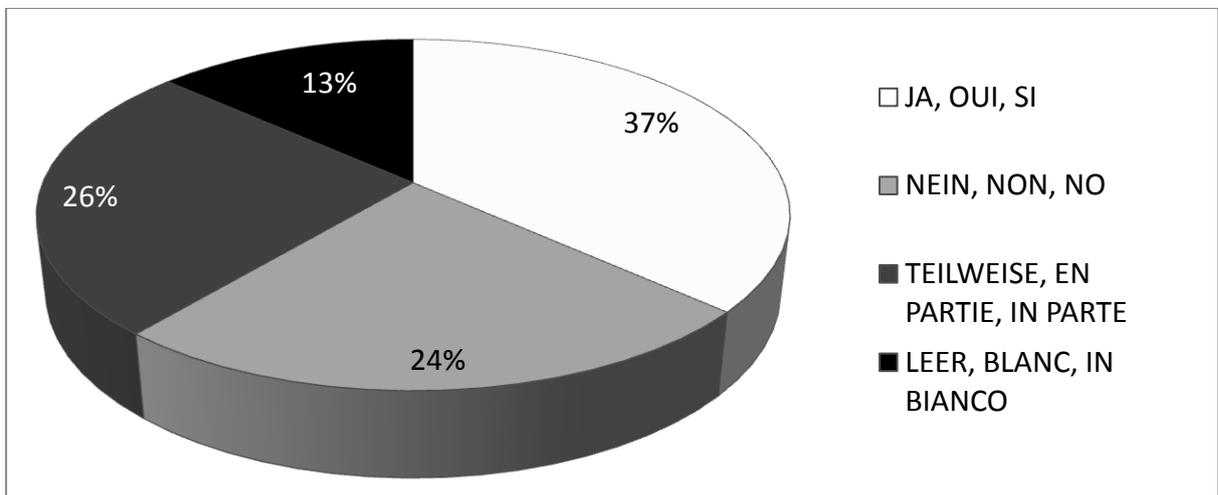
Übergangsfrist bestehende Betriebsabteilungen	
3 Jahre sind zu kurz.	BE, BS, Alpeninitiative, IG DHS, SBB, TFG, transfair, VCS, VöV
Rascher Abbau darf nur umgesetzt werden, wenn keine Verkehrsverluste von der Schiene auf die Strasse entstehen.	Städteverband, CFS, fenaco, HK BS/BL, VAP



Frage 6: Sind Sie mit der Befreiung der SBB von der Pflicht, Güterverkehr als Kernaufgabe zu betreiben, einverstanden?

Grundtenor

Mehr als ein Drittel (33 von 78), ist einverstanden damit, dass die SBB von dieser Pflicht befreit wird. 23 Vernehmlassungsteilnehmer sind teilweise einverstanden und 22 sind nicht einverstanden. Die Meisten, die nur teilweise einverstanden sind, möchten, dass der Bundesrat die Auswirkungen genauer darlegt. Vernehmlassungsteilnehmer, die nicht einverstanden sind, befürchten, dass noch mehr Bedienpunkte geschlossen werden und sich die SBB ganz aus dem Geschäft des EWLV zurückziehen.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 33 Teilnehmer, davon 5 Kantone (AI, AG, BE, SZ, ZH), 3 Parteien (FDP, GLP, SVP), 3 Dachverbände der Wirtschaft (CP, economiesuisse, SGV) sowie 21 Organisationen und 1 weitere Stellungnahme.

Einige (AG, BE, SZ, VSLF) stellen fest, dass die Auswirkungen unklar sind und Risiken bestehen, dass sich die SBB ganz oder teilweise aus diesem Geschäft zurückziehen. Der VöV sieht die Gefahr von weiteren Verlagerungen auf die Strasse und dass diese den zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen kann. Zusätzlich verteuern die Verkehrsverluste den regionalen Personenverkehr, da diese Verkehre als Kostenträger der Schiene verloren gehen. Andere finden, dass auf jeden Fall ein bestimmter Wagenpark aufrecht erhalten werden soll (CP), dass die SBB die Schliessung von Bedienpunkten transparent darlegen müsse (SOB), dass die Konzepte von SBB Cargo für die Zukunft unklar sind (VAP) und dass bei der Aufgabe eines Bedienpunktes dieser zurück gebaut werden muss (SL).

TEILWEISE einverstanden sind 23 Teilnehmer, nämlich die KöV und 16 Kantone (AR, BL, BS, GL, GE, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SG, TG, VS, ZG), 1 Partei (CVP), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband)), 3 Organisationen und 1 weitere Stellungnahme.



Für die Meisten, die nur bedingt einverstanden sind (KöV, AR, BL, BS, GE, GR, GL, OW, NE, NW, SO, SG, SH, VS, ZG, CVP, Gemeindeverband, Gotthard Komitee), sind die Auswirkungen unklar und sie sehen das Risiko vom teilweisen oder gänzlichen Rückzug der SBB. Sie fordern deshalb, dass der Bundesrat in der Botschaft ans Parlament die Auswirkungen nachvollziehbar aufzeigen soll. SG und SRT fordern, dass der Rückzug nicht von heute auf morgen stattfinden darf. SRT fordert zusätzlich, dass der Bund Kantone für die Überführungen der Verantwortung entschädigen soll. Für BL und TG sollen Gefahrguttransporte von der Befreiung ausgenommen werden. Für CJ darf es nicht dazu führen, dass gewisse Regionen benachteiligt werden.

MIT **NEIN** geantwortet haben 22 Teilnehmer, davon 5 Kantone (FR, JU, TI, UR, VD), 2 Parteien (EVP, SPS), 2 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB, Städteverband), 2 Dachverbände der Wirtschaft (SGB, SBV) sowie 8 Organisationen und 3 weitere Stellungnahmen.

Das Hauptargument gegen die Entbindung der SBB von der Kernaufgabe, besteht in der Gefahr der Schliessung von weiteren Bedienpunkten, und dass sich die SBB ganz aus dem Geschäft zurückziehen (FR, JU, UR, VD, SAB, SGB, AS, Pro Bahn). Für Einige (SPS, Pro Cargo, SEV) soll deshalb vielmehr ein Service-public-Auftrag im Gesetz verankert werden. Der Städteverband sieht die Förderung in der Fläche ohne ein Güterbahnunternehmen gefährdet. Für Pro Cargo und SEV ist die Befreiung der SBB umso unverständlicher, weil sie vor allem den EWLV schwächt und dieser mit Abstand am meisten Güter transportiert. transfair weist auf die grosse Bedeutung des Güterverkehrs im In- und Ausland hin. Pro Bahn findet, dass die Entscheidung beim Volk liegen soll. Die Alpeninitiative verweist auf die negativen Erfahrungen im Ausland. Für FR und die Alpeninitiative ist es nötig, schnell ein Planungsprozess bezüglich des Bedienpunktnetzes zu schaffen.

Weitergehende Bemerkungen

Obwohl die Frage nach weiter gehenden Schritten nicht gestellt wurde, äussern sich einige dazu:

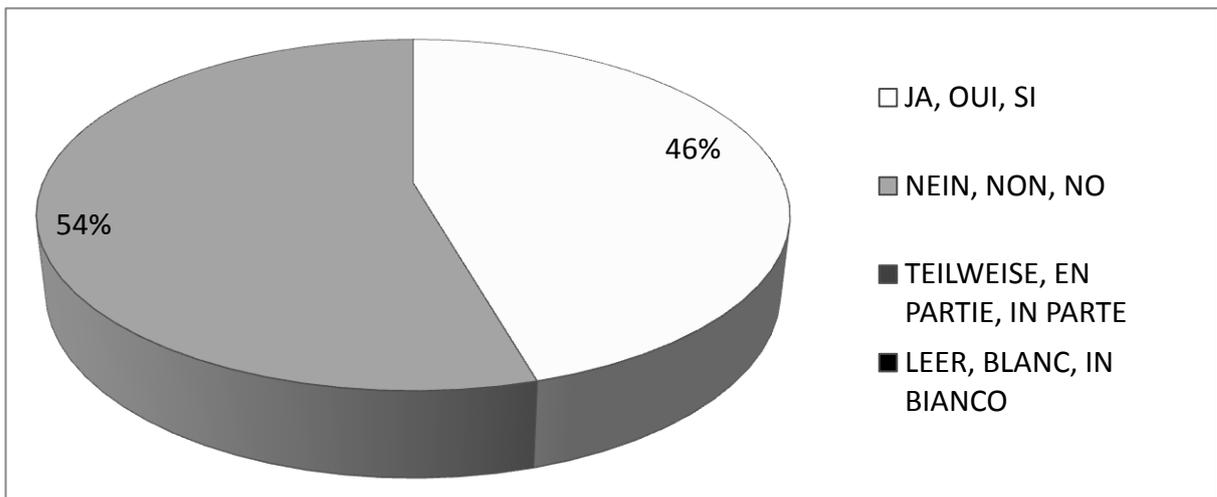
Einige (ASTAG, AGVS, FRS, EV, Hoahrheinterminal, Hupac) fordern das Herauslösen von SBB Cargo aus dem Konzern und eine Teilprivatisierung. Andere (economisuisse, CFS, HK BS/BL, SSC) schlagen auch vor, die SBB Cargo herauszulösen, aber vorerst als eigenständiges Unternehmen im Staatsbesitz zu belassen mit einem Verwaltungsrat aus Logistikfachleuten. Pro Bahn, welche sich gegen die Befreiung aussprechen, schlagen eine Autonomie wie bei DB Schenker vor, damit SBB Cargo als Gesamtanbieter auftreten könnte.



Frage 7: Sehen Sie andere Instrumente und Massnahmen, die die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in der Fläche wirksam steigern könnten?

Grundtenor

41 von 90 Teilnehmern sehen andere Instrumente und Massnahmen. 49 sehen keine⁵. Häufig erwähnt werden: eine Überarbeitung des Trassenpreissystems, die Revision von Sicherheitsvorschriften, die Angleichung der Bedingungen bei den Arbeitszeiten, den Lärmauflagen und den Kontrollen zwischen Schiene und Strasse sowie die Anpassung der Infrastruktur auf längere Züge.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 41 Teilnehmer, davon 6 Kantone (BL, FR, SZ, UR, VD, ZH), 2 Parteien (GLP, SPS), 1 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband), 1 Dachverband der Wirtschaft (economiesuisse) sowie 27 Organisationen und 4 weitere Stellungnahmen.

Anpassung Bedingungen Strasse und Schiene bei Arbeitszeiten, Umweltbestimmungen und Sicherheitskontrollen.	GLP, economiesuisse, CFS, fenaco, HK BS/BL, IG DHS, SSC, VAP, VSMR
Revision Sicherheitsvorschriften in Betrieb und Bau.	CFS, fenaco, HK BS/BL, IG DHS, SSC, VAP, VSMR
Überarbeitung Trassenpreissystems im Hinblick auf eine effiziente Nutzung (Qualität, Ausbaustandard, Gefahrgutzuschlag).	economiesuisse, CFS, fenaco, HK BS/BL, SBB, VAP, VSMR, VöV

⁵ Alle, die auf diese Frage nicht geantwortet haben, fallen in die Kategorie "NEIN".



Zuglänge als entscheidendes Produktivitätskriterium, Ausbau Infrastruktur für längere Züge.	economiesuisse, CFS, HK BS/BL, Hupac, SSC, VAP, VSMR
Vereinfachung Baubewilligungs- und Zulassungsverfahren sowie administrativen Verfahren insb. im grenzüberschreitenden Verkehr.	CFS, fenaco, HK BS/BL, SSC, VAP, VSMR
Trennung von Netz und Betrieb.	economiesuisse, AGVS, ASTAG, FRS
Zusammenlegung aller schweizerischen Normalspurnetze und als eigenständiges Unternehmen im Bundeseigentum verselbständigen.	fenaco, EV, VAP, VSMR
Erarbeitung eines Konzepts für Gefahrguttransporte und Störfallvorsorge.	BS, GE, ZH
Möglichst neutrale Containerterminalspezialisten und damit Verhinderung von monopolartigen Hemmnissen.	Hochrheinterminal, Hupac, Swissterminal
Verstärkung der Kompetenzen der SKE zu einer echten Regulierungsbehörde.	fenaco, VAP, VSMR
Standardisierung auf einen einheitlichen Transportbehälter, Normierung Kleincontainer.	SVI, Swissterminal
Bündelung des Verkehrs durch verschiedene Massnahmen.	Swissterminal, TFG
Schaffung eines Innovationszentrums vernetzt mit Forschungslandschaft.	Rail Valley, SVI
Obere Grenze der Belastung des Nationalstrassennetzes durch schwere Motorfahrzeuge festlegen.	VöV
Trassenvergabestelle an Bund überführen.	IG DHS
Arbeitsbedingungen des Strassenverkehrs an die des Schienenverkehrs anpassen.	SPS
Sicherheitsstandards des Strassenverkehrs erhöhen.	SOB
Verbesserung der Bedienzeiten der Terminals durch die lokalen SBB Cargoteams.	GF
Einsetzen eines aktiven Regulators zur Bewirtschaftung des Netzes.	Hupac
Wettbewerb im Schienengüterverkehr stärken. Als Betreiber von Güterverkehrsanlagen grundsätzlich vom Traktionär unabhängige Unternehmen vorziehen.	economiesuisse
Bund soll Mindestanforderungen für die Behandlung des Güterverkehrs in den kantonalen Richtplänen erlassen.	EV
Bund muss Rolle an Schnittstelle zum europäischen Aussenraum dezi-dierter wahrnehmen.	SVI
Bessere Zusammenarbeit von SBB und regionalen Bahnen	FR
Jede Region sollte Umschlagsanlagen (in Abstimmung mit dem Strassennetz) zur Verfügung stellen. Alternative Lösungen (wie z.B. die Benutzung von privaten Anschlussgleisen) sollten ausgearbeitet werden.	FR
Sachplan Verkehr dem Konzept vorziehen, da er verbindlicher ist. Er soll Folgendes beinhalten: Nutzung Schieneninfrastruktur, Abstimmung	Pro Bahn



Verkehrsträger, Standorte Logistikcluster und güterverkehrsintensive Nutzungen.	
Interventionen bei EU bezüglich Engpässen und Erarbeitung von Massnahmen, damit Verlagerungsziele umgesetzt werden können.	Pro Bahn
Staat sollte Einfluss auf wichtige Kostenelemente nehmen können.	SPS
Prüfung zusätzlicher Mehrwertleistungen für verladende Wirtschaft (z.B. Zwischenlagerung, Umpaketierung, Umetikettierung usw.)	SPS
Erwähnung der max. Länge von schweren Güterverkehrsfahrzeugen und nicht nur des Gewichts in Botschaftstext.	VCS
Ausbau GVA in Abstimmung mit der Raumplanung und damit mit dem ARE.	VCS
Bei Bund, Kantonen und Gemeinden sollen gewisse Transporte auf Schiene erfolgen müssen.	VCS
Überführung von EWLK, welche nicht rentabel sind, in KV Angebote. Damit können auch Unternehmen, welche über keinen direkten Gleisanschluss verfügen, vermehrt von Bahnangeboten profitieren.	Alpeninitiative
Ausbauten auf Zulaufstrecken zum 4m-Korridor.	SZ
Erhalt von Spielräumen bzw. Infrastrukturen (wie Überholungs-, Kreuzungs-, Abstellflächen) für alle Verkehrsteilnehmer muss gewährleistet sein.	Thurbo

Keine weiteren Instrumente sehen 49 Teilnehmer, davon die KöV und 20 Kantone (AG, AI, AR, BE, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, VS, ZG) , 5 Parteien (CVP, EVP, FDP, GPS, SVP), 2 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, SAB), 4 Dachverbände der Wirtschaft (CP, SBV, SGB, SGV) sowie 11 Organisationen und 6 weitere Stellungnahmen.

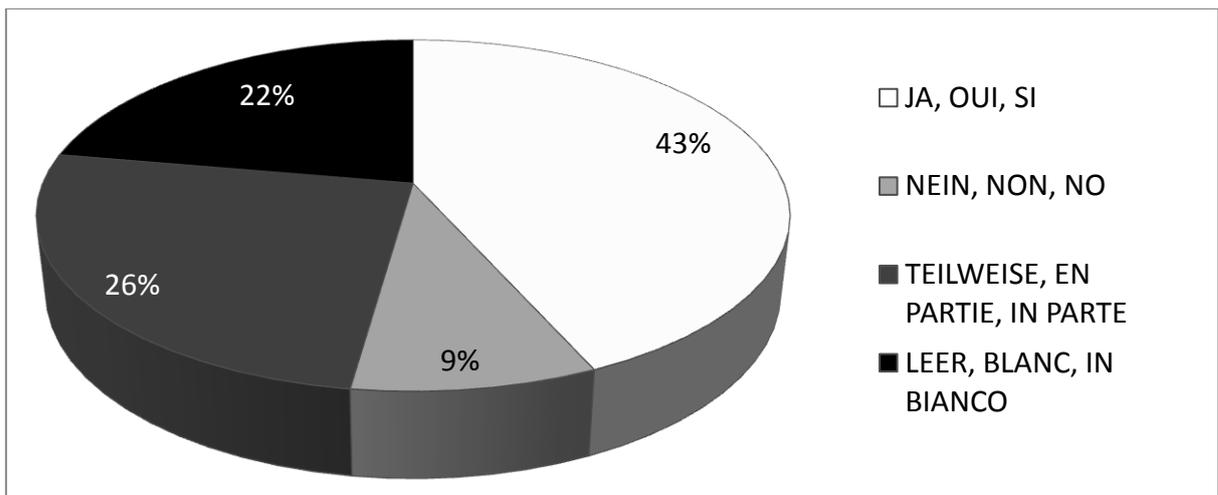


3.3 Fragen zu den Auswirkungen

Frage 8: Sind Sie mit den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen der Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?

Grundtenor

Die Mehrheit (39 von 70) derjenigen Vernehmlassungsteilnehmer, die auf diese Frage geantwortet haben, sind mit den Auswirkungen einverstanden. 23 Antwortende sind teilweise einverstanden. 8 Teilnehmer sind nicht einverstanden. Für die meisten Teilnehmer, die nur teilweise oder nicht einverstanden sind, werden die Auswirkungen zu wenig konkret und umfassend dargestellt, um die Wirkung der Massnahmen beurteilen zu können. Von Einigen werden genauere Auswirkungen der Massnahmen in Bezug auf das Ökosystem vermisst.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 39 Teilnehmer, davon die KöV und 23 Kantone (AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH), 3 Parteien (CVP, EVP, FDP), sowie 11 Organisationen und 1 weitere Stellungnahme.

Für die KöV und die CVP haben Netznutzungskonzept und -pläne Auswirkungen auf den regionalen Personenverkehr. Diese sind ungenau beschrieben. UR und SZ merken mögliche negative Auswirkungen bezüglich der Reduktion der Betriebsbeiträge an. UR und Pro Bahn sind mit den beschriebenen Auswirkungen bezüglich der Befreiung der SBB und des EWLTV nicht einverstanden. UR sieht in dem Zusammenhang und mit dem Instrument der Beteiligung des Bundes an den Bestellungen der Kantone negative Auswirkungen für gewisse Kantone. BS und GE vermissen die Beschreibung der Auswirkungen auf die Sicherheit bei Gefahrguttransporten. Hoahrheinterminal findet, dass andere Investitionen als in Grossterminals obsolet werden.



Mit **TEILWEISE** einverstanden geantwortet haben 23 Teilnehmer, davon 1 Kanton (BL), 2 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband), 4 Dachverbände der Wirtschaft (CP, economiesuisse, SBV, SGV) sowie 12 Organisationen und 4 weitere Stellungnahmen.

Von Vielen wird angemerkt, dass die Auswirkungen generell zu wenig umfassend dargestellt werden. economiesuisse bemängelt, dass die Auswirkungen zu normativ und wenig konkret sind. Einige finden sie zeitlich zu optimistisch beurteilt (CFS, fenaco, VSMR, VAP). Vermisst oder mit deren Beschreibung nicht einverstanden werden insbesondere Auswirkungen auf den regionalen Personenverkehr bedingt durch Netznutzungskonzept / -pläne (Gemeindeverband, Turbo), auf das Ökosystem (SL) und die Transportsicherheit (economicsuisse, Alpeninitiative, SL), auf die Gesundheit und die Städte (Städteverband), auf die Raumplanung (Alpeninitiative), auf die Kantone bedingt durch eine Befreiung der SBB (SRT), auf den Lärm (HEV, SL) auf die Strasse (SBV, CJ, SVZ, VöV) und andere Verkehrsträger (BL, VD) sowie auf periphere Gebiete (CJ). AS und Pro Cargo sehen die Gefahr, dass bedingt durch den Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit die Auswirkungen deutlich negativer ausfallen könnten. Einige (CFS, fenaco, VSMR, VAP) bemängeln, dass die Transportkilometer im Ausland bei der Beurteilung nicht berücksichtigt wurden und das Monopolangebot von SBB Cargo für das komplementäre KV-Angebot eher ein Risiko als ein Gewinn für den KV darstelle. CFS möchte, dass die weitere Entwicklung der Bahnlandschaft, der Organisation der Eisenbahnen und v.a. von SBB Cargo mit in die Vorlage aufgenommen wird. Für AS und CJ sind die sozialen Kosten nicht berücksichtigt. CJ vermisst die Auswirkungen von teurerem Treibstoff. Für Turbo sollen trotz Netznutzungskonzept / -pläne noch partnerschaftliche und pragmatische Lösungen möglich sein. Der VöV kann nicht nachvollziehen, wie Innovationen bzw. Bestellungen durch Kantone aussehen können, wenn die Finanzmittel so stark reduziert werden.

MIT **NEIN** geantwortet haben 8 Teilnehmer, davon 1 Kanton (AG), 1 Partei (SPS), 1 Dachorganisation der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), sowie 5 weitere Organisationen.

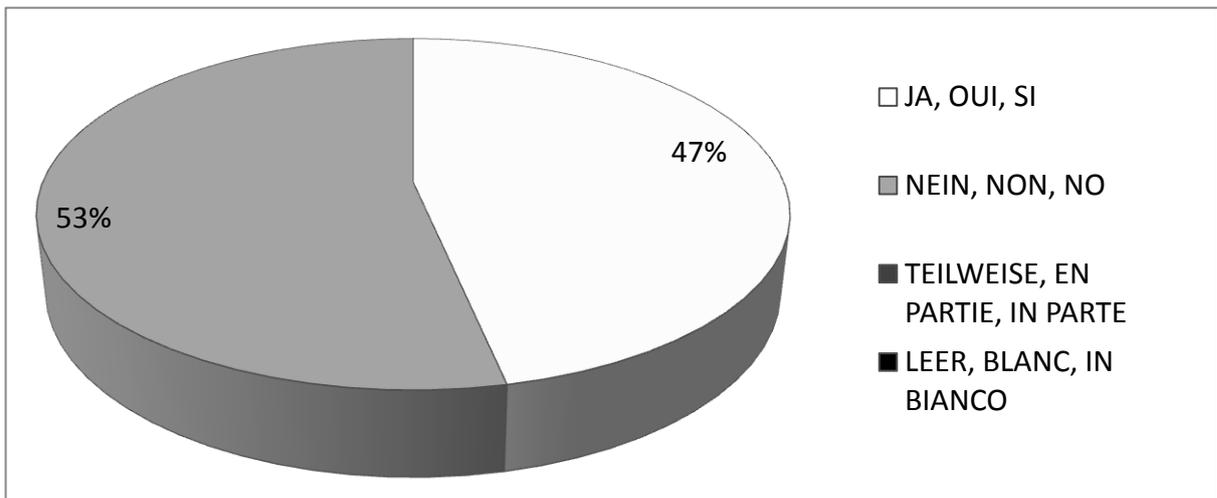
AG ist nicht einverstanden, weil die vorgesehene Änderung der Zuständigkeit beim Baubewilligungsverfahren von Güterverkehrsanlagen erhebliche Auswirkungen auf die personellen Ressourcen (Bund erheblichen Minderbedarf / Kantone hingegen Mehrbedarf) hat. Für die SPS kann mit dieser Vorlage eine nachhaltige Entwicklung und ein effizientes Zusammenwirken der Verkehrsträger nicht erreicht werden und die Glaubwürdigkeit der Schweizer Verlagerungspolitik im Ausland würde in Frage gestellt. Die Auswirkungen auf Ökosystem, Transportsicherheit und Stauzunahme auf der Strasse werden ihrer Meinung nach ungenügend dargestellt. SAB sieht ein massiver Abbau der Bedienpunkte und die Attraktivität der Schiene weiter geschwächt sowie negative Auswirkungen auf den regionalen Personenverkehr. Der VCS stellt fest, dass die Förderung des Güterverkehrs nicht seriös erfolgt ist und die Entbindung der SBB zu einer Verschiebung der (Finanzierungs-) Aufgaben hin zu Kantonen führt. Einige (AGVS, ASTAG, FRS) finden, dass dem Schienengüterverkehr in der Vorlage zuviel Bedeutung beigemessen wird und er im Vergleich zum Strassenverkehr kein Rückgrat der Schweizer Wirtschaft darstelle. Das Ziel einer redundanten Erschliessung der Fläche sei überflüssig und aus der Vorlage zu entfernen. Zudem verbessert der Strassentransport seine Ökobilanz laufend, weswegen diese nicht als Legitimation für eine Förderung des Schienengüterverkehrs hinhalten darf. Für Les Routiers Suisses wird sich die bisherig negative Entwicklung wahrscheinlich fortsetzen.



Frage 9: Sehen Sie neben den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Grundtenor

42 Vernehmlassungsteilnehmer sehen andere als im Bericht beschriebene Auswirkungen. Dementsprechend sehen die anderen 48 keine anderen Auswirkungen⁶.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben 42 Teilnehmer, die KöV und 23 Kantone (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG), 2 Parteien (CVP, SPS), 3 Dachorganisationen der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Gemeindeverband, SAB, Städteverband), 1 Dachverband der Wirtschaft (SBV) sowie 9 Organisationen und 3 weitere Stellungnahmen.

Die Anmerkungen hierzu wurden bereits bei der vorangehenden Frage aufgeführt.

Keine weiteren erwähnenswerten Auswirkungen sehen 48 Teilnehmer, davon 3 Kantone (AI, SG, ZH), 5 Parteien (EVP, FDP, GLP, GPS, SVP), 4 Dachverbände der Wirtschaft (CP, economiesuisse, SGB, SGV) sowie 29 Organisationen und 7 weitere Stellungnahmen.

⁶ Alle, die auf diese Frage nicht geantwortet haben, fallen die Kategorie "NEIN".

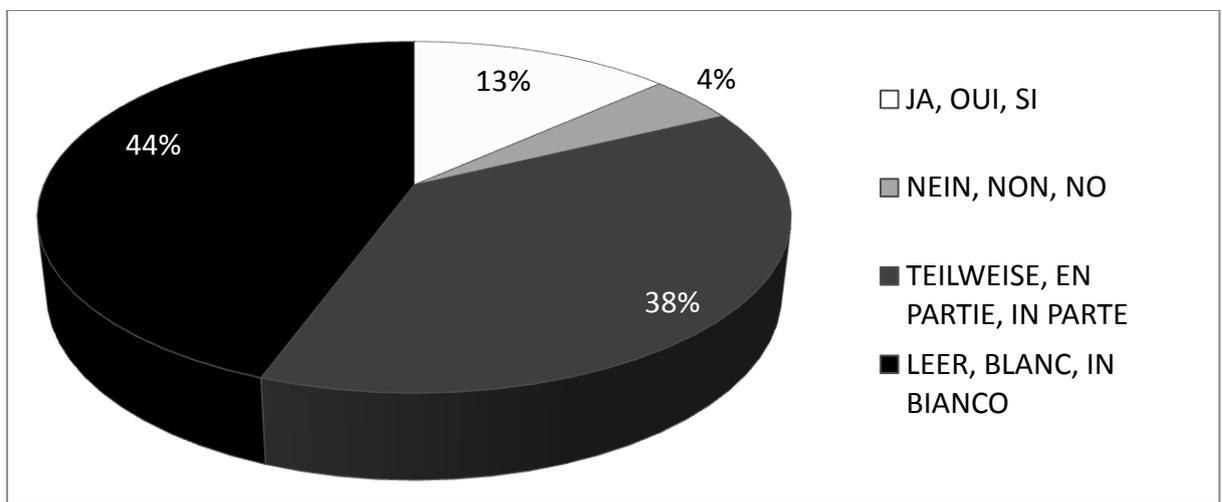


3.4 Fragen zu den Rechtsanpassungen

Frage 10: Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Grundtenor

12 Vernehmlassungsteilnehmer sind mit den gesetzlichen Anpassungen einverstanden. Der Grossteil ist teilweise (34) einverstanden oder hat nicht explizit darauf geantwortet (39). 5 Vernehmlassungsteilnehmer sind nicht einverstanden.



Mehrere Vernehmlassungsteilnehmer (KöV, AG) möchten folgende Änderung: "Der Bau, die Änderung und der Rückbau von Güterverkehrsanlagen bedürfen einer Plangenehmigung nach Art. 18 des Eisenbahngesetzes. Vorhaben von untergeordneter Bedeutung können nach kantonalem Recht bewilligt werden. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten in einer Verordnung."

Für die SBB und RhB hat sich der Planungsprozess bei bedeutenden Güterverkehrsanlagen bewährt und soll weiterhin nach dem Plangenehmigungsverfahren nach Art. 18 des Eisenbahngesetzes erfolgen.

Von Einigen (CFS, fenaco, IG DHS, Turbo, VSMR, VAP) wird bemängelt, dass die bisherigen Haftungsregelung unklar sind und eine verunglückten Regelung der Haftung für Güterschäden besteht. Die Neukonzeption biete sich an für die Bereinigung dieser Problematik.

Die Rückerstattung der Mineralölsteuern auf (schienengebundenen) Traktionsmitteln im Einsatz für multimodalen Verkehr gemäss MinVG wird von einer zwingenden in eine dispositive Bestimmung zur Ausrichtung von Beiträgen umformuliert. Den Substanzerhalt von Anschlussgleisen tragen neu die Eigentümer der Anlage, die Beteiligung des Bundes entfällt. Beide Änderungen lehnen 4 Vernehmlassungsteilnehmer (CFS, fenaco, VSMR, VAP) ab, weil dadurch wichtige finanzielle Anreize zur Entlastung der Strasse aufgehoben würden.



2 Vernehmlassungsteilnehmer (SBV, SVZ) lehnen die erleichterte Enteignung gemäss Art. 11 GÜTG ab. Wenn es trotzdem dazu kommen sollte, dann sollte sie mit einer höheren Entschädigung (nach Lageklassenmethode) verbunden sein.

AFV fordert ein konkretes Referenzieren an die internationale Gesetzgebung (ADR, ADN, RID, IMDG, IATA). CJ und Hochrheinterminal dasselbe, jedoch nur bei gefährlichen Gütern (RID).

VD möchte, dass es "Eisenbahngütertransportgesetz" heisst, damit keine Verwechslung mit anderen Transportarten entsteht.



3.5 Weitere Bemerkungen

Frage 11: Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

KöV, SAB, CP, SGV, BLS, CFS, EV, fenaco, HK BS/BL, IG DHS, SSC, VSMR, VAP, VöV: Regen eine regelmässige Berichterstattung über den Stand der Umsetzung, den Grad der Zielerreichung, die noch anstehenden Umsetzungsschritte sowie Vorschläge zu allfällig notwendigen Ergänzungen an.

IG DHS: Versorgungssicherheit von Randregionen werden nicht angegangen.

SAB: Fordert eine Regulierungsbehörde für Konflikte.

GR: Fordert Korrekturmassnahmen bei Fehlentwicklung.

Städteverband: Bund soll vermehrt als Bauherr einen Beitrag zur Förderung des Schienengüterverkehrs leisten (z.B. Kies- und Aushubtransporte zu 70% per Bahn).

Chiasso: Zollproblematik darf nicht vernachlässigt werden.



Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren

Abkürzung	Absender
1.	Kantone / Cantons / Cantoni
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren für öffentlichen Verkehr
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblée federale
CVP	CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démocrate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero
EVP	EVP Evangelische Volkspartei der Schweiz
FDP	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
SPS	SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
SVP	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre /



	UDC Unione Democratica di Centro
GPS	Grüne Partei der Schweiz / Les Verts Parti écologiste suisse / I Verdi Partito ecologista svizzero
GLP	Grünliberale Partei Schweiz
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna
Gemeindeverband	Schweizerischer Gemeindeverband
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Städteverband	Schweizerischer Städteverband
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui oeuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia
CP	CentrePatronal
	economiesuisse
SBV	Schweiz. Bauernverband (SBV) / Union suisse des paysans (USP) / Unione svizzera dei contadini (USC)
SGB	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
5.	Organisationen / organisations / organizzazioni
	Alpen-Initiative, Initiativkomitee
AS	Angestellte Schweiz
AGVS	Autogewerbe-Verband der Schweiz AGVS
BLS	BLS AG
CFS	Cargoforum Schweiz
CJ	Chemins de fer du Jura
Post	Die Schweizerische Post
ErdölV	Erdöl-Vereinigung, EV
fenaco	Fenaco Genossenschaft
	Gotthard Komitee
GF	Groupement Fer
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV
HK BS/BL	Handelskammer beider Basel
	Hochrheinterminal
Hupac	Hupac Intermodal AG
DHS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz IG DHS
IGöV CH	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, IGöV
IGöV OS	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz
	Les Routiers Suisses
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz



RhB	Rhätische Bahn RhB
SBB	Schweizerische Bundesbahnen SBB
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, ASTAG
SOB	Schweizerische Südostbahn SOB
SL	Stiftung für Landschaftsschutz Schweiz SL
FRS	strassenschweiz, Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS
SSC	Swiss Shippers Council SSC
	Swissterminal
TCS	Touring Club der Schweiz, TCS
	transfair
TFG	TFG Transfracht
trasse.ch	Trasse Schweiz AG
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft, VAP
VöV	Verband öffentlicher Verkehr, VöV
VSLF	Verband der schweizerischen Lokführer VSLF
VSMR	Verband Stahl-, Metall- und Papier-Recycling Schweiz VSMR
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz, VCS /ATE
6.	Weitere / Spontanantworten
AFV	Aktion Freiheit und Verantwortung
	Commune di Chiasso
HEV	Hauseigentümerverband Schweiz
Pro Cargo	Koalition Pro Cargo
	Rail Valley
SVZ	Schweizerischer Verband der Zuckerrübenpflanzer
SRT	Swiss Rail Traffic
Thurbo	Thurbo AG
WVS	Waldwirtschaft Schweiz
	Werner Wildhaber Technologieberatung



Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage "Totalrevision Gütertransportgesetz, Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche"

Zielsetzungen

- 1) Sind Sie mit den Grundsätzen und Zielen der Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?

Massnahmen

- 2) Sind Sie mit den vorgeschlagenen Instrumenten zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?
- 3) Erachten Sie Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne als geeignete Instrumente für eine Kapazitätssicherung zugunsten des Schienengüterverkehrs?
- 4) Erachten Sie einen institutionalisierten Planungsprozess für die Erarbeitung eines Konzepts für die Entwicklung der bedeutenden Güterverkehrsanlagen und deren Abstimmung mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur als erforderlich und zielführend?
- 5) Eignen sich die vorgeschlagenen finanziellen Fördermassnahmen (Investitionsbeiträge an Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und private Anschlussgleise, LSVARückerstattung im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs, die Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone, Anschubfinanzierung, Übergangsfrist für bestehende Betriebsabgeltungen), um die Zielsetzungen der Vorlage zu erreichen?
- 6) Sind Sie mit der Befreiung der SBB von der Pflicht, Güterverkehr als Kernaufgabe zu betreiben, einverstanden?
- 7) Sehen Sie andere Instrumente und Massnahmen, die die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in der Fläche wirksam steigern könnten?

Auswirkungen

- 8) Sind Sie mit den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen der Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?
- 9) Sehen Sie neben den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Rechtsanpassungen

- 10) Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Weitere Bemerkungen

- 11) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?