

Liste der ständigen Vernehmlassungsadressaten Liste des destinataires consultés systématiquement Elenco dei destinatari permanenti della consultazione

Art. 4 Abs. 3 Vernehmlassungsgesetz (SR 172.061)

- 1 Kantone / Cantons / Cantoni
- 2 In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / Partiti rappresentati nell'Assemblea federale
- 3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / Associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna
- 4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / Associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dell'economia
- 5 Diverse / Divers / Varia

1. Kantone / Cantons / Cantoni

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon zentral 062 835 12 40
Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

Per E-Mail

Bundesamt für Verkehr

finanzierung@bav.admin.ch

25. Juni 2025

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 30. April 2025 wurden die Kantonsregierungen zum Vernehmlassungsverfahren eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der erläuternde Bericht gibt keine Auskunft, wie die Massnahmen finanziert werden. Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Investitionsbeiträge mehrheitlich über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden. Dadurch werden die Mittel für den Ausbau der Bahninfrastrukturen geschmärlert. Auf eine Kürzung der BIF-Einlage ist auch aus diesem Grund zu verzichten.

Für die Investitionsbeiträge sind die entsprechenden Gefässe zeitgerecht genügend zu alimentieren. Insbesondere sind die Leistungsvereinbarungen des Bundes mit den Infrastrukturbetreiberinnen mit mehr Mitteln zu versehen, damit die entsprechenden Anlagen rechtzeitig bereitgestellt werden können. Wenn Güter nicht von Beginn der Produktion an auf der Bahn transportiert werden können, ist eine Rückgewinnung auf die Schiene schwierig.

Die Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln entnehmen Sie bitte dem Antwortformular.

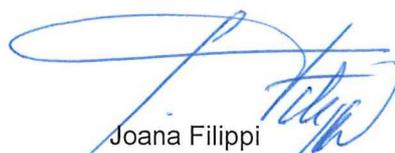
Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Dieter Egli
Landammann



Joana Filippi
Staatsschreiberin

Beilage

- Antwortformular



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Regierungsrat Kanton Aargau
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	RR Kanton AG
Adresse / Adresse / Indirizzo	Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Name / Nom / Nome	
Datum / Date / Data	

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Der erläuternde Bericht gibt keine Auskunft, wie die Massnahmen finanziert werden. Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Investitionsbeiträge mehrheitlich über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden. Dadurch werden die Mittel für den Ausbau der Bahninfrastrukturen geschmälert. Auf eine Kürzung der BIF-Einlage ist auch aus diesem Grund zu verzichten.

Für die Investitionsbeiträge sind die entsprechenden Gefässe zeitgerecht genügend zu alimentieren. Insbesondere sind die Leistungsvereinbarungen des Bundes mit den Infrastrukturbetreiberinnen mit mehr Mitteln zu versehen, damit die entsprechenden Anlagen rechtzeitig bereitgestellt werden können. Wenn Güter nicht von Beginn der Produktion an auf der Bahn transportiert werden können, ist eine Rückgewinnung auf die Schiene schwierig.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	² <i>Er leistet die Investitionsbeiträge an den Neubau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland, die in der Schweiz der Verlagerung des Güterverkehrs dienen. Die Unterstützung erfolgt in Form von A-Fonds-perdu-Beiträgen.</i>	Absatz 2 ermöglicht die Finanzierung von KV-Anlagen im Ausland grundsätzlich. Im erläuternden Text werden diese eingeschränkt. Diese Einschränkung des Nutzens für die Schweiz soll in den Text aufgenommen werden.
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input checked="" type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Variante A fördert die kleineren / mittleren Terminals, die auch weniger Skaleneffekte haben. Dafür birgt sie die Gefahr, dass bei grossen Anlagen kurz vor 8'000 Wagen eine Verlagerung auf die Strasse stattfindet, um die Unterstützung nicht zu verlieren.
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.



Departement Bau und Volkswirtschaft, 9102 Herisau

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation
(per E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch)

Dölf Biasotto
Regierungsrat

Herisau, 8. Juli 2025

Eidg. Vernehmlassung; Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport); Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 30. April 2025 unterbreitet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die eingangs erwähnte Vorlage bis zum 12. August 2025 zur Vernehmlassung.

Das Departement Bau und Volkswirtschaft von Appenzell Ausserrhoden verzichtet auf eine Stellungnahme.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Dölf Biasotto, Regierungsrat



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
finanzierung@bav.admin.ch

Appenzell, 3. Juli 2025

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen / Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weiterer Ordnungsänderungen im Bereich Gütertransport) Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 30. April 2025 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Totalrevision der Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie begrüsst die Vorlage im Grundsatz. Gemäss Art. 42 der Vorlage prüft das Bundesamt für Verkehr (BAV) auch Baugesuche für Bauten und Anlagen in der Nähe von Anschlussgleisen auf sicherheitsrelevante Beeinträchtigungen. Diese Prüfberichte sind von den Bewilligungsbehörden zu berücksichtigen, was aus Sicht des Kantons Appenzell I.Rh. sachgerecht und nicht zu beanstanden ist.

Auf dem Gebiet des Kantons Appenzell I.Rh. verkehren keine Gütertransporte auf der Schiene, weshalb auf weitere Ausführungen verzichtet wird.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Roman Dobler

Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Bau- und Umweltdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per E-Mail an:

finanzierung@bav.admin.ch

Liestal, 24. Juni 2025

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport); Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Wir sind mit dem vorliegenden Entwurf der Umsetzung auf Verordnungsstufe einverstanden.

Zusätzlich verweisen wir auf die Ihnen separat zugestellte Stellungnahme der Schweizerischen Rheinhäfen. Wir unterstützen als Eigner die darin enthaltenen Bemerkungen zu der Totalrevision der Gütertransportverordnung.

Hochachtungsvoll



Isaac Reber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.bs.ch/regierungsrat

Bundesamt für Verkehr BAV

Per Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 1. Juli 2025

Regierungsratsbeschluss vom 1. Juli 2025

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport); Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 30. April 2025 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV) und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Der Kanton Basel-Stadt begrüsst die Totalrevision der Gütertransportverordnung sowie die weiteren Verordnungsänderungen. Er ist als Schweizer Standort der Güterschifffahrt auf dem Rhein von der Vorlage in besonderem Umfang angesprochen. Zusammen mit dem Nachbarkanton Basel-Landschaft hatte unser Kanton die Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen (GüTG) stark unterstützt, weil diese endlich die Anerkennung des Gütertransports auf dem Rhein und seine Gleichstellung mit dem Gütertransport auf der Schiene brachte.

Der Wagenladungsverkehr ist für die Rheinschifffahrt und die Hafenwirtschaft in Basel-Stadt und Basel-Landschaft von zentraler Bedeutung. Nach den jüngsten Entwicklungen bei SBB Cargo (Aufhebung des Umschlagsnetzes für den Kombinierten Verkehr) ist es wichtig, dass sich neue Kooperationen zwischen Terminalbetreibern und Eisenbahnunternehmungen ergeben. Hier sind auch die entsprechenden Transport- und Logistikunternehmen und Branchenverbände in der Pflicht, damit der Wagenladungsverkehr – und damit der Grossteil des heutigen Schienengüterverkehrs in der Schweiz – eine Zukunft hat. Die totalrevidierte GüTV setzt hierbei auf ihrer gesetzlichen Grundlage die richtigen Akzente und definiert die notwendigen Elemente, um die Fördermechanismen anwenden zu können. Die Definition und Aufteilung von Anlagen in Anschlussgleise, Anlagen für den Kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) und Anlagen an öffentlichen Freiverladen ist zentral für den Aufbau der Verordnung. Hier sieht der Kanton Basel-Stadt noch Präzisierungsbedarf, so dass für die Anlagen der Hafenwirtschaft am öffentlichen Netz der Hafenbahn eine gleichberechtigte Förderung sichergestellt ist.

Gemäss der Planung des Bundes erfolgt die Finanzierung der Massnahmen gemäss der vorliegenden GüTV hauptsächlich zu Lasten des Bahninfrastrukturfonds (BIF), indem die Mittel der LSVA nicht mehr dem BIF, sondern neu dem Bundeshaushalt zufließen. Der Kanton Basel-Stadt wünscht sich in diesem Punkt eine transparente Darstellung der Mittelflüsse, um zu erfahren, ob diese Kürzung der Alimentierung des BIF kompensiert werden muss und wenn ja, wie der Bund die Kompensation erreicht, ohne dass eine Erhöhung der Beiträge der Kantone notwendig wird.

2. Konkrete Änderungsanträge

Art. 4 Voraussetzungen

Für die Umschlagsanlagen in den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) im Kanton Basel-Stadt zeigt sich eine Besonderheit, welche im Art. 4 undefiniert bleibt: Ein Grossteil der Umschlagsanlagen befinden sich an den Quais mit den öffentlichen Bahnanlagen der Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG) und bedienen hier die Verbindung zwischen Schiff, Schiene und Bau-rechtspartellen der Hafenfirmen. Dort finden logistische Prozesse sowie auch der Umschlag auf die Landverkehrsträger (Schiene und Strasse) statt.

Die Anlagen befinden sich daher nicht in einem privaten Anschlussgleis, sondern stellen den Umschlag auf die Bahn über das öffentliche Netz der Hafenbahn Schweiz AG sicher. Um eine gleichberechtigte Förderung dieser Anlagen zu gewährleisten, sind diese Anlagen analog den förderfähigen Anlagen an öffentlichen Freiverladeanlagen zu behandeln.

Dies betrifft insbesondere die Voraussetzungen nach Art. 4 und den Mechanismus für die Umschlags- und Verladebeiträge nach Art. 13ff.

Antrag:

Wir beantragen, dass die Anlagen, welche an öffentlichen Bahnanlagen liegen, sinngemäss aufgenommen und behandelt werden. Hierzu ist in Art. 4 ein neuer Abs. 4 aufzunehmen, und die Anlagen sind im Art. 13 Abs. 2 zu erwähnen:

^{4neu} Die Voraussetzungen gelten gleichermassen für Investitionsbeiträge an Neubau- und Erweiterungsprojekte für Anlagen an öffentlichen Bahnanlagen.

Art. 13

² Die Umschlags- und Verladebeiträge für beladene Bahnwagen, die auf Freiverladeanlagen oder an Anlagen mit öffentlichem Netzzugang empfangen oder versendet werden, werden an die Person ausgerichtet, welcher die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt werden.

Begründung:

Um eine gleichberechtigte Förderung der Anlagen an den öffentlichen Bahnanlagen in den Hafengebieten des Kantons Basel-Stadt zu gewährleisten, sind diese Anlagen analog den förderfähigen Anlagen auf Anschlussgleisen oder auf KV-Umschlagsanlagen zu behandeln. Bei den Umschlags- und Verladebeiträgen sind die Anlagen am öffentlichen Netz den Freiverladeanlagen gleichzustellen.

Art. 16 Voraussetzung (für die Gewährung von Umschlags- und Verladebeiträge)

Analog Art. 13 ist in dieser Bestimmung zu verankern, dass Umschlags- und Verladebeiträge für an Anlagen der Hafenwirtschaft am Netz der Hafenbahn Schweiz AG beladene Bahnwagen gemäss Abs. 2 auf Gesuch hin ausgerichtet werden.

Antrag:

Wir beantragen, dass die Anlagen in Art. 16 Abs. 2, welche an öffentlichen Bahnanlagen liegen, mit Freiverladeanlagen gleichgestellt werden:

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

² Umschlags- und Verladebeiträge für auf Freiverladeanlagen oder an Anlagen mit öffentlichem Netzzugang versendete oder empfangene, beladene Bahnwagen werden auf Gesuch hin ausgerichtet.

Begründung:

Bei den Umschlags- und Verladebeiträgen sind die Anlagen der Hafenwirtschaft am öffentlichen Netz den Freiverladeranlagen gleichzustellen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per Mail: finanzierung@bav.admin.ch

RRB Nr.: 760/2025
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

13. August 2025

Vernehmlassung des Bundes: Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport)

Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur im Titel erwähnten Verordnungsänderung und für die gewährte Fristverlängerung um einen Tag.

Der Regierungsrat des Kantons Bern ist erfreut über die Annahme des Gütertransportgesetzes durch das Bundesparlament im März 2025. Dieses stellt eine wichtige Grundlage für den Erhalt und die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs dar. Auch unterstützt der Regierungsrat die Zielsetzung der neuen Güterverkehrspolitik im Allgemeinen und die nun vorliegenden Ausführungsbestimmungen. Diese betreffen den Kanton Bern allerdings nur punktuell.

Hinsichtlich der nun präsentierten Gütertransportverordnung begrüsst der Berner Regierungsrat insbesondere den diskriminierungsfreien Zugang zum Einzelwagenladungsverkehr für verschiedene Anbieterinnen gemäss Artikel 6 der Vorlage. Schliesslich bewertet der Regierungsrat auch die Weiterführung der Bundesbeteiligung gemäss Artikel 35 GüTV positiv. Demnach wird die Mitfinanzierung am Gütertransport von Schmalspurbahnen durch den Bund weitergeführt. Die gesetzliche Regelung gilt neu unbefristet.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Christoph Neuhaus
Regierungspräsident



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

T +41 26 305 10 40
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la télécommunication (DETEC)
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Fribourg, le 4 juillet 2025

2025-858

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises ; mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) – Procédure de consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Vous avez mis en consultation la révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) et les adaptations d'autres ordonnances du domaine du transport de marchandises. Cette révision et ces adaptations découlent de la révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises (LTM) qui a réformé les conditions-cadres et introduit de nouveaux instruments de promotion et de renforcement du fret ferroviaire.

Le Conseil d'Etat de Fribourg soutient globalement la révision totale de l'OTM, plus particulièrement :

- > Le renforcement de l'incitation au report modal par les contributions de transbordement et de chargement, et leur extension à davantage de situations, ce qui encourage l'utilisation du rail ;
- > Les contributions d'investissement pour des innovations techniques, y compris l'attelage automatique numérique (DAC) et les véhicules respectueux de l'environnement ;
- > La simplification des procédures d'octroi de contributions, notamment par l'introduction de directives claires, de taux forfaitaires et de processus numériques.

Toutefois, le Conseil d'Etat de Fribourg émet les remarques suivantes :

- > **Équité régionale** : la fixation de quantités minimales transportées chaque année à 720 wagons chargés sur les voies de raccordement et à 5 000 unités de conteneurs standard sur les ITTC (art. 4, 12 et 16 OTM) pourrait défavoriser certaines installations régionales et manquer ainsi un potentiel de développement progressif. Nous demandons d'abaisser ces quantités minimales.
- > **Accessibilité pour les petites entreprises** : il convient de veiller à ce que les exigences administratives et les garanties demandées ne constituent pas un frein pour les petites et moyennes entreprises (PME) actives dans le domaine logistique ou industriel.

- > Coordination intercantonale et transfrontalière : nous appelons à un dialogue renforcé entre les cantons et avec les régions limitrophes, notamment pour optimiser l'usage des installations ITTC à vocation alpine ou transfrontalière.
- > Conflit entre le trafic de voyageurs et le trafic de marchandises : certains sillons réservés pour le trafic de marchandise entrent en conflit avec le trafic de voyageurs et entraînent des exceptions à la cadence, quand bien même ces sillons réservés ne sont pas utilisés. Nous demandons à nouveau que, dans de tels cas, la priorité soit donnée au trafic de voyageurs. En ce qui concerne plus particulièrement la ligne Berne-Fribourg/Freiburg-Lausanne-Genève, la réalisation de nouveaux tracés est indispensable à l'application d'un principe d'égalité entre le transport ferroviaire de marchandises et celui de voyageurs ; tant que ces aménagements ne sont pas réalisés, la priorité doit être donnée au trafic de voyageurs.
- > Situation financière du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) : nous demandons que le Conseil fédéral procède à un état des lieux afin de démontrer que la situation financière du FIF (qui financera avec d'autres sources les différentes aides financières prévues dans la LTM et l'OTM) est stable et permettra de financer les projets déjà votés par le Parlement et ceux des prochaines étapes d'aménagement du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES).

Nous vous remercions de nous avoir consultés et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-François Steiert, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Copie

—

à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de la mobilité ;
à la Chancellerie d'Etat.



Genève, le 2 juillet 2025

Le Conseil d'Etat

2464-2025

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral nord
3003 Berne

Concerne : consultation relative à la mise en œuvre au niveau des ordonnances de la révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 30 avril 2025, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a lancé une consultation relative à la mise en œuvre au niveau des ordonnances de la révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises du 21 mars 2025. Cette consultation nous est bien parvenue et nous vous en remercions.

Le Conseil d'État de la République et Canton de Genève soutient dans une large mesure les modifications proposées dans la proposition d'ordonnance soumise à consultation. Il considère toutefois que certains éléments suivants doivent être clarifiés :

- la prise en compte par la Confédération d'éventuels encouragements supplémentaires des cantons ou de communes à l'investissement destiné aux installations de transbordement et de chargement est à préciser (art. 4). Ceux-ci ne doivent pas réduire l'encouragement de la Confédération et doivent s'y additionner;
- la notion de proportionnalité des remboursements prévus à l'article 12 doit être précisée;
- la variante 1 de l'article 14 est à privilégier, car elle incite plus fortement les petits acteurs à faire le premier pas vers le ferroviaire, tandis que les grands acteurs ont intérêt à amortir les investissements en poursuivant l'utilisation de la chaîne de transport multimodale au-delà de 8'000 wagons par an.
- la notion d' "entreprise de navigation" doit être précisée à l'article 18. Dans ce cadre, c'est l'innovation technique liée au transport de marchandises par rail ou par voie d'eau qui doit être soutenue et non l'entreprise elle-même. En effet, à Genève, seuls les services industriels exploitent une voie d'eau à des fins de transport de marchandises. Ceux-ci ne peuvent pas prétendre être une "entreprise de navigation".

Nonobstant ces éléments, le Conseil d'État de la République et Canton de Genève soutient les modifications proposées et vous transmet le questionnaire dûment rempli en annexe.

En vous remerciant de nous avoir consultés sur le sujet, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de notre considération distinguée.

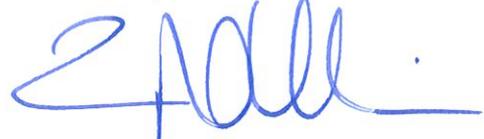
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti-El Zayadi

Le président :



Thierry Apothéloz

Annexe mentionnée

Copie à : finanzierung@bav.admin.ch



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation
Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Office cantonal des transports Genève
Abkürzung / Abréviation / Abbreviazione	OCT-GE
Adresse / Adresse / Indirizzo	Chemin des Olliquettes 4, 1213 Lancy
Name / Nom / Nome	Nicolas Borzykowski
Datum / Date / Data	04.06.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri**2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali**

Les objectifs climatiques du canton et la congestion routière imposent que des mesures soient prises en faveur du fret ferroviaire, notamment sur l'axe national Est-Ouest. Un report modal massif de la route vers le rail, qui permettra de décongestionner le réseau routier, est indispensable, malgré la transition attendue relative à la motorisation électrique. Sur ce constat, l'adoption de la nouvelle loi sur le transport de marchandises est à saluer. L'ordonnance soumise à consultation propose des dispositions d'exécution conformes à la loi sur le transport de marchandises adoptée le 25 mars 2025.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?**Êtes-vous d'accord avec le projet ?****Siete d'accordo con l'avamprogetto?** Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	La prise en compte par la Confédération d'éventuels encouragements supplémentaires des cantons ou de communes est à préciser. La Confédération réduit-elle alors sa contribution ? Cela ne semble pas adéquat si l'on veut laisser une marge de manœuvre aux cantons et aux communes.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

<p>Art. 12</p>	<p><input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>L'alinéa 2 n'est pas clair. En effet, la notation de proportionnalité doit être précisée et ne doit pas dépendre uniquement de la durée de vie de l'installation, mais plutôt de la différence annuelle entre le volume atteint et le volume convenu multiplié par le nombre d'années sur laquelle court la convention. L'intérêt annuel de 5% prévu à l'alinéa 5 pourrait également s'appliquer (éventuellement dans des proportions moindres) dans les cas prévus aux alinéas 1-3.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 13</p>	<p><input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 14</p>	<p><input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2</p> <p>Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo</p>	<p>Préciser que les 8'000 wagons sont une limite annuelle.</p>	<p>La variante 1 paraît plus appropriée, car elle incite les petits acteurs à faire le premier pas. Les grands acteurs ont intérêt à amortir leur investissement et donc à poursuivre l'utilisation de la chaîne de transport multimodale au-delà de 8000 wagons par an.</p>
<p>Art. 15</p>	<p><input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>

Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	La notion d' "entreprise de navigation" doit être clarifiée ou supprimée. A Genève, ce sont les Services industriels qui exploitent la voie navigable à des fins de transport de marchandises. Ceux-ci doivent être éligibles à la contribution prévue. C'est l'innovation technique liée au transport de marchandises par rail ou par voie d'eau qui doit être soutenue et non l'entreprise.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

<p>Art. 21</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 22</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 23</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 24</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 25</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 26</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>

<p>Art. 27</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 28</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 29</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 30</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 31</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 32</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>

Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Click or tap here to enter text.	L'article 35, en l'état, permet une participation fédérale aux commandes des cantons sur des chemins de fer à voie étroite, mais aussi sur des chemins de fer à écartement normal. Le texte du rapport explicatif induit en erreur et semble ne concerner que les commandes sur voies étroites.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

<p>Art. 39</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 40</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 41</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 42</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 43</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 44</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>

<p>Art. 45</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 46</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 47</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 48</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 49</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 50</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>

<p>Art. 51</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 52</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 53</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Art. 54</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
<p>Anhang Annexe Allegato</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation
3003 Bern

Glarus, 3. Juli 2025
Unsere Ref: 2025-107 / SKGEKO.4910

Vernehmlassung i. S. Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport)

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie gaben uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und teilen Ihnen mit, dass wir aufgrund geringer Betroffenheit auf eine Stellungnahme verzichten.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat



Kaspar Becker
Landammann



Michael Schüepp
Ratsschreiber-Stv.

E-Mail an (PDF- und Word-Version): finanzierung@bav.admin.ch



Sitzung vom

12. August 2025

Mitgeteilt den

12. August 2025

Protokoll Nr.

573/2025

Eidg. Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport), Vernehmlassung an das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 30. April 2025 haben Sie uns zur Vernehmlassung zur Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport) eingeladen.

Wir unterstützen den Vernehmlassungsentwurf grossmehrheitlich. Explizit begrüssen wir die neue Möglichkeit für Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport und die digitale automatische Kupplung. Für die automatische Kupplung

beantragen wir die Möglichkeit, auch Bahnwagen älter als Jahrgang 1995 mit Investitionsbeiträgen zu unterstützen, da in den verschiedenen Flotten immer noch grössere Bestände von älteren Bahnwagen in Gebrauch sind.

Des Weiteren beantragen wir im Sinne einer besseren Planungssicherheit für den Bund und die Kantone, dass der Bund sich fest an den Bestellungen der Kantone im Güterverkehr mit dem jeweiligen prozentualen kantonalen Anteil der Bundesbeteiligung am regionalen Personenverkehr beteiligt.

Für Schmalspurbahnen erachten wir einen Beitrag von CHF 40 pro empfangenden oder versendeten beladenen Bahnwagen als unerlässlich. Damit werden die Kundenattraktivität gefestigt, die Wirtschaftlichkeit erhöht und die Abhängigkeit von Unterstützungsleistungen von Bund und Kanton reduziert. Zudem ist aus unserer Sicht auf eine Einschränkung für die Umschlagsplätze der Schmalspurbahnen zu verzichten; die Notwendigkeit ist vom Unternehmen mittels Gesuch zu begründen.

Schliesslich schliesst sich der Kanton der Stellungnahme der Vereinigung der Schifffahrtsämter an, welche die Vorlage und seinen Inhalt ebenfalls begrüsst.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme sowie die Berücksichtigung unserer Anliegen und grüssen Sie mit dem Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.



Namens der Regierung

Der Präsident:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Caduff', written over a light blue horizontal line.

Marcus Caduff

Der Kanzleidirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Spadin', written over a light blue horizontal line.

Daniel Spadin

Beilagen:

- Fragebogen
- Stellungnahme vom 12.6.2025 der Vereinigung der Schifffahrtsämter

Kopie an (ohne Beilagen):

- Departement für Volkswirtschaft und Soziales
- Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit
- Erziehungs-, Kultur- und Umweltschutzdepartement
- Departement für Finanzen und Gemeinden
- Amt für Energie und Verkehr
- Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität



ASSOCIATION DES SERVICES DE LA NAVIGATION
VEREINIGUNG DER SCHIFFFAHRTSÄMTER
ASSOCIAZIONE DEI SERVIZI DELLA NAVIGAZIONE

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Per E-Mail
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 12. Juni 2025

Vernehmlassungsverfahren zur Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport)

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 30. April 2025 das UVEK beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zur Totalrevision der Gütertransportverordnung und weiteren Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Die Vereinigung der Schifffahrtsämter (vks) bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme.

Allgemeine Bemerkungen:

- Wir begrüßen, dass das Gütertransportgesetz Investitionsbeiträge für klimafreundliche Schiffe ermöglicht und dass die Verordnung die Förderung dieser technischen Neuerungen präzisiert.
- Wir begrüßen die neuen rechtlichen Erlasse, welche einen Rahmen für Investitionsbeiträge des Bundes für technische Neuerungen im Gütertransport auf dem Wasser schaffen.
- Wir begrüßen den Beitrag des Bundes zu einer klimafreundlichen Schifffahrt und zur Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen.
- Im Allgemeinen begrüßen wir die revidierte Gütertransportverordnung.

Vielen Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Stephan Lanz
Präsident vks

Chantal Schweizer Bourqui
Geschäftsführerin vks



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation
Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:
finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Bundesamt für Verkehr / Office fédéral des transports / Ufficio federale dei trasporti
Abkürzung / Abréviation / Abbreviazione	BAV / OFT/ UFT
Adresse / Adresse / Indirizzo	Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Name / Nom / Nome	Schletti Reto
Datum / Date / Data	30.04.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit der Stellungnahme zur Totalrevision der Gütertransportverordnung.

Wir unterstützen den Vernehmlassungsentwurf grossmehrheitlich. Explizit begrüßen wir die neue Möglichkeit für Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport und die digitale automatische Kupplung. Für die automatische Kupplung beantragen wir die Möglichkeit, auch Bahnwagen älter als Jahrgang 1995 mit Investitionsbeiträgen zu unterstützen, da in den verschiedenen Flotten immer noch grössere Bestände von älteren Bahnwagen im Gebrauch sind.

Des Weiteren beantragen wir im Sinne einer besseren Planungssicherheit für den Bund und die Kantone, dass der Bund sich fest an den Bestellungen der Kantone im Güterverkehr mit dem jeweiligen prozentualen kantonalen Anteil der Bundesbeteiligung am regionalen Personenverkehr beteiligt. Weiter ist ein Beitrag von CHF 40 pro empfangenden oder versendeten beladenen Bahnwagen für Schmalspurbahnen unseres Erachtens unerlässlich. Damit werden die Kundenattraktivität gefestigt, die Wirtschaftlichkeit erhöht und die Abhängigkeit von Unterstützungsleistungen von Bund und Kanton reduziert. Schliesslich ist aus unserer Sicht auf eine Einschränkung für die Umschlagsplätze der Schmalspurbahnen zu verzichten; die Notwendigkeit ist vom Unternehmen mittels Gesuch zu begründen.

Mit der Bitte um Kenntnisnahme

Mit freundlichen Grüssen

Amt für Energie und Verkehr Graubünden

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?

Êtes-vous d'accord avec le projet ?

Siete d'accordo con l'avamprogetto?

Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo

Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo

Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo

Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	

Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	

Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale X Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2	Für kleine Bahnen und Schmalspurbahnen ist der Betrag auf CHF 40 pro Wagen zu erhöhen (siehe Art. 15).	Für kleine Bahnen und Schmalspurbahnen ist ein Betrag unter CHF 40 pro Wagen nicht akzeptierbar, da wirtschaftlicher Betrieb zu diesem Preis nicht möglich.
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no X Teilweise / partielle / parziale	Anpassung Abs. 3: keine Einführung einer Einschränkung für die Umschlagsplätze der Schmalspurbahnen. Das Unternehmen muss die Notwendigkeit mittels Gesuch begründen.	Korrektur und Präzisierung

Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag, wir begrüßen diesen ausserordentlich	
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	

Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag, wir begrüßen diesen ausserordentlich	
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Abs 2 ist wie folgt abzuändern : Die Höhe des Beitrags für Bahnwagen der Baujahre 1980–2009 beträgt 5000 Franken.	In verschiedenen Flotten sind immer noch grössere Bestände von älteren Bahnwagen im Gebrauch. Wenn diese nicht umgerüstet werden und die Umrüstung dieser Bahnwagen nicht unterstützt wird, müssen diese Wagen verschrottet resp. ersetzt werden, was massive Ersatzinvestitionen auslösen würde.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	

Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	

Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Antrag Art. 35 Abs. Wie folgt abzuändern : Bestellt ein Kanton ein Angebot auf dem Netz der Schmalspurbahnen, so werden die Betriebsbeiträge des Bundes bis zum prozentualen Anteil der Bundesbeteiligung nach Anhang 3 der Verordnung vom 16. Oktober 2024 über die Abgeltungen und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV) erhöht.	Diese feste Bindung an die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr schafft Planungssicherheit für Bund und Kantone mit Schmalspurnetzen
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	

Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
---------	---	--------------------------	--

Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	

Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	

Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Zustimmung zum Vorschlag	

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Par courriel (Word et PDF) à :
finanzierung@bav.admin.ch

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication - DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 17 juin 2025

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Le Gouvernement de la République et Canton du Jura vous remercie de le consulter sur ces révisions d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises. Vous trouverez ci-joint le questionnaire faisant office de réponse de la part du canton du Jura.

Celui-ci accueille favorablement le maintien des participations fédérales aux commandes des cantons, selon les dispositions figurant à l'article 35, et l'augmentation prévue du budget, en particulier en faveur de la commande de l'offre sur le réseau des chemins de fer à voie étroite.

Le Gouvernement vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs, l'expression de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA



Martial Courtet
Président



Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Annexe mentionnée



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:
finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Gouvernement de la République et Canton du Jura
Abkürzung / Abréviation / Abbreviazione	
Adresse / Adresse / Indirizzo	2800 Delémont
Name / Nom / Nome	
Datum / Date / Data	17.06.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Le présent formulaire constitue une annexe au courrier du Gouvernement de la République et Canton du Jura du 17 juin 2025.

Le Gouvernement jurassien est favorable aux textes proposés. Il tient en particulier à ce que la Confédération continue à participer à la commande de l'offre de transport de marchandises, y compris au côté des cantons pour les transports sur le réseau à voie étroite, comme le prévoit l'article 35.

Il est également favorable à la variante 1 concernant les articles 14 et 15 (limite de 8'000 wagons/an et 40 francs par wagon). Elle est plus favorable aux situations prévalant pour des installations à trafic limité comme le canton du Jura les connaît, contrairement à la variante 2 (pas de limite supérieure sur le nombre de wagons, mais seulement 29 francs par wagon).

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK

Per E-Mail:
finanzierung@bav.admin.ch

Luzern, 1. Juli 2025

Protokoll-Nr.: 800

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport); Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 30. April 2025 laden Sie unter anderem die Kantone ein, zur erwähnten Vorlage Stellung zu nehmen. Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir keine Einwände und Bemerkungen zur Vorlage anzubringen haben.

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Révision totale de la loi fédérale sur les transports de marchandises ; mise en œuvre au niveau de l'ordonnance (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises)

Monsieur le conseiller fédéral,

Nous avons pris connaissance du projet mis en consultation par votre Département relatif à l'objet cité en titre. Nous vous remercions de nous permettre de faire part de notre avis en la matière.

Le gouvernement neuchâtelois vous informe qu'il n'a pas de remarques à formuler.

Nous vous prions de croire, Monsieur le conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 7 juillet 2025



Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
C. GRAF

La chancelière,
S. DESPLAND

NE



KANTON
NIDWALDEN

LANDAMMANN UND
REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 24. Juni 2025

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport). Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat Albert Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 30. April 2025 das UVEK beauftragt, bei den Kantonen zur Totalrevision der Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Die Vorlage umfasst in erster Linie eine Totalrevision der Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (GüTV) als Ausführungsverordnung zum Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (GüTG) - und daneben weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport. Im Wesentlichen geht es um die Möglichkeit der finanziellen Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene.

Seit 2006 wird der Güterverkehr im Kanton Nidwalden auf der Strasse und über den See abgewickelt. Die bahnseitigen Verladeanlagen der zentralbahn AG wurden abgebaut. Aufgrund der räumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen ist nicht zu erwarten, dass im Kanton Nidwalden Verlade- oder Umschlagsanlagen Schiene-Strasse zukünftig errichtet werden. Entsprechend verzichtet der Kanton Nidwalden auf eine Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES


Res Schmid
Landammann




lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:
- finanzierung@bav.admin.ch



CH-6060 Sarnen, BRD

Per E-Mail

Eidgenössisches Departement für Umwelt
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Sarnen, 3. Juli 2025

Vernehmlassung: Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport); Stellungnahme.

Sehr geehrter Herr Rösti

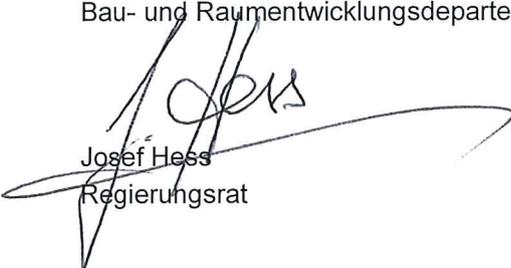
Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat die Kantonsregierungen mit Schreiben vom 30. April 2025 eingeladen, zur Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit.

Nach Prüfung der Vernehmlassungsunterlagen kommen wir zum Schluss, dass der Kanton Obwalden nicht direkt betroffen ist. Deshalb verzichten wir auf eine Stellungnahme.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Bau- und Raumentwicklungsdepartement


Josef Hess
Regierungsrat

Kopie an:

- per E-Mail an finanzierung@bav.admin.ch (jeweils PDF- und Word-Version)
- Zirkulationsmappe Regierungsrat
- Staatskanzlei
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement

Kanton Schaffhausen
Baudepartement
Beckenstube 7
CH-8200 Schaffhausen
www.sh.ch



T +41 52 632 73 67
sekretariat-bd@sh.ch

Baudepartement

Bundesamt für Verkehr BAV

per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Schaffhausen, 6. August 2025

Vernehmlassung UVEK betreffend Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 30. April 2025 haben Sie uns zur Stellungnahme in obgenannter Angelegenheit eingeladen, wofür wir uns bedanken. Wir verzichten auf eine Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

DER DEPARTEMENTSVORSTEHER

Martin Kessler, Regierungspräsident

Kopie an:
Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

finanzierung@bav.admin.ch

Schwyz, 24. Juni 2025

Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 30. April 2025 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen zur Totalrevision der Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen vom 25. Mai 2016 (Gütertransportverordnung, GüTV, SR 742.411) und weiterer Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport zur Vernehmlassung bis 12. August 2025 unterbreitet.

Wir begrüssen die vorgesehenen Anpassungen der Gütertransportverordnung und der weiteren Verordnungen im Bereich Gütertransport an die geänderten Gesetzesgrundlagen. Weitere Bemerkungen ergeben sich nicht.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

Michael Stähli
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Bau- und Justizdepartement
Departementssekretariat

Rötihof
Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
Telefon 032 627 25 43
bd.so.ch

Regina Füeg, Dr.iur., RA
Departementssekretärin
Telefon 032 627 25 99
regina.fueeg@bd.so.ch

Bundesrat
Albert Rösti
UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern
(per E-Mail an reto.schletti@bav.admin.ch)

10. Juni 2025

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport); Verzicht auf Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns am 30. April 2025 eingeladen, zur Totalrevision der Gütertransportverordnung eine Stellungnahme einzureichen. Dafür danken wir Ihnen.

Nach Prüfung der Unterlagen können wir Ihnen mitteilen, dass wir auf eine Stellungnahme verzichten.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Dr. Regina Füeg
Departementssekretärin



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 89 42
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 1. Juli 2025

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport); Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 30. April 2025 laden Sie uns zur Vernehmlassung zur Totalrevision der Gütertransportverordnung (SR 742.411) und weiteren Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Der Kanton St.Gallen befürwortet die vorliegende Totalrevision der Gütertransportverordnung und weiteren Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport.

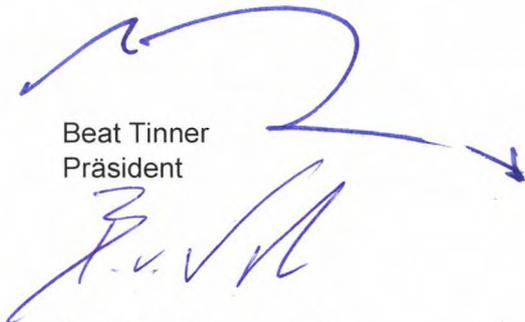
Der Schienengüterverkehr ist ein wichtiges Instrument zur Gewährung der Versorgungssicherheit, zur Erreichung der Umwelt- und Energieziele sowie zur Entlastung des Strassenverkehrs.

Der vorliegende Entwurf der Gütertransportverordnung und die weiteren Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport sind geeignet, die im totalrevidierten Gütertransportgesetz (SR 742.41) enthaltenen Massnahmen umzusetzen und so den Schienengüterverkehr zu stärken.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung

Beat Tinner
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Zustellung nur per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
finanzierung@bav.admin.ch

Staatskanzlei, Regierungskanzlei, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Herr Albert Rösti
Bundesrat
3003 Bern

Frauenfeld, 4. August 2025
Nr. 401

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen: Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport)

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Totalrevision der Verordnung über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen (Gütertransportverordnung, GüTV; SR 742.411) und zu weiteren Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport.

Den vorgeschlagenen Verordnungsanpassungen können wir zustimmen. Die neuen Regelungen sind geeignet, die im totalrevidierten Gütertransportgesetz (GüTG; SR 742.41) beschriebenen Massnahmen umzusetzen und so den Schienengüterverkehr zu stärken.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber



Numero
3485

sl

0

Bellinzona
9 luglio 2025

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

*Invio per posta elettronica (Word e pdf):
finanzierung@bav.admin.ch*

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci: presa di posizione

Signor Consigliere federale,
gentili signore e signori,

il 30 aprile 2025 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante la consultazione in oggetto e vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Innanzitutto comunichiamo di condividere il principio dell'introduzione di nuovi strumenti di promovimento per il traffico merci su rotaia previsti dalla legge federale sul trasporto di merci approvata dal Parlamento lo scorso 21 marzo.

Alla luce delle recenti decisioni strategiche di FFS Cargo, tuttavia, esprimiamo forti dubbi sull'entità dei nuovi incentivi finanziari affinché il trasporto di merci su rotaia possa essere ancor più concorrenziale e fornire un contributo importante al raggiungimento degli obiettivi di politica ambientale ed energetica del nostro Paese.

Rispetto alle due possibili varianti per l'art. 14 (base di calcolo) propendiamo per la variante 2 che non limita a 8000 il numero di carri ferroviari al beneficio di un contributo di trasbordo.

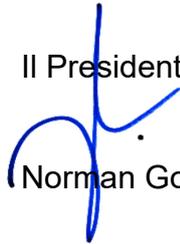
Questa scelta comporta tuttavia una riduzione del contributo unitario per carro ferroviario ricevuto o inviato rispetto al contributo potenziale di 40 franchi basato sull'odierna restituzione della tassa sul traffico pesante commisurato alle prestazioni (TTPCP) per i veicoli utilizzati nelle corse iniziali e finali nel traffico combinato non accompagnato.

In allegato vi trasmettiamo il questionario debitamente compilato come richiesto.

RG n. 3485 del 9 luglio 2025

Vogliate gradire, signor Consigliere federale, gentili signore e signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Norman Gobbi

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Allegato: questionario

Copia a:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Bundesamt für Verkehr / Office fédéral des transports / Ufficio federale dei trasporti
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	BAV / OFT/ UFT
Adresse / Adresse / Indirizzo	Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Name / Nom / Nome	Schletti Reto
Datum / Date / Data	30.04.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Il Consiglio di Stato condivide il principio dell'introduzione di nuovi strumenti di promovimento per il traffico merci su rotaia previsti dalla legge federale sul trasporto di merci approvata dal Parlamento lo scorso 21 marzo.
Alla luce delle recenti decisioni strategiche di FFS Cargo, tuttavia, esprime forti dubbi sull'entità dei nuovi incentivi finanziari affinché il trasporto di merci su rotaia possa essere ancor più concorrenziale e fornire un contributo importante al raggiungimento degli obiettivi di politica ambientale ed energetica del nostro Paese.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input checked="" type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Questa scelta comporta una riduzione del contributo unitario per carro ferroviario ricevuto o inviato rispetto al contributo potenziale di 40 franchi basato sull'odierna restituzione della tassa sul traffico pesante commisurato alle prestazioni (TTPCP) per i veicoli utilizzati nelle corse iniziali e finali nel traffico combinato non accompagnato.
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.



P.P. CH-1951
Sion

A

Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)

Monsieur le Conseiller fédéral

Albert Rösti
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Date **18 JUIN 2025**

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises – consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de l'avoir consulté dans le cadre de la procédure ouverte par le DETEC en lien avec la révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM), consécutive à l'adoption, par le Parlement, de la révision de la loi sur le transport de marchandises (LTM) le 21 mars 2025.

Nous soutenons cette démarche, qui vise à garantir une mise en œuvre cohérente et adaptée des objectifs définis dans la LTM, notamment pour renforcer le transport de marchandises par modes durables tels que le rail et la voie navigable.

Après analyse, nous considérons que les modifications proposées au niveau de l'ordonnance résultent directement et logiquement de la révision législative. Nous n'avons pas de remarque particulière à formuler à ce stade.

Vous trouverez en annexe 1 le formulaire de consultation rempli conformément à vos attentes.

Nous vous remercions de nous avoir consultés et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président


Mathias Reynard

La chancelière




Monique Albrecht

Annexe : questionnaire du DETEC dûment rempli

A envoyer par courriel à : finanzierung@bav.admin.ch



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:
finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Canton du Valais
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	
Adresse / Adresse / Indirizzo	Place de la Planta 3, CP 670, 1951 Sion
Name / Nom / Nome	
Datum / Date / Data	18.06.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

La révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises s'avère nécessaire à la suite de l'adoption, par le Parlement fédéral, de la révision complète de la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises, en date du 21 mars 2025.

Les principales adaptations de l'ordonnance découlent directement de cette révision législative.

Nous ne formulons pas de remarque particulière à ce stade.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 2	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 4	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 5	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 6	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 8	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 12	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 14	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 15	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 16	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 17	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 19	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 21	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 23	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 24	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 25	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 26	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 27	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 28	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 29	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 30	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 31	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 32	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 33	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 34	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 35	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 36	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 41	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 46	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 47	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Corriger le numéro d'article, soit 52 au lieu de 51	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 53	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Roesti
Chef du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral
3003 Berne

Envoi par courriel :
finanzierung@bav.admin.ch

Réf. : 25_COU_3909

Lausanne, le 2 juillet 2025

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises ; mise en œuvre au niveau de l'ordonnance

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat du Canton de Vaud vous remercie de l'avoir consulté sur le projet de révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises ainsi que d'autres adaptations d'ordonnances dans ce domaine.

De manière générale, le Conseil d'Etat soutient le projet d'ordonnance du Conseil fédéral. En effet, d'une part il s'aligne de manière satisfaisante avec les objectifs de la nouvelle loi fédérale sur le transport de marchandises. D'autre part, il tend à soutenir la stratégie cantonale vaudoise du transport de marchandises, qui vise à réduire les externalités négatives du transport de marchandises et à encourager le chargement des marchandises sur le rail.

Le Conseil d'Etat estime toutefois que des clarifications doivent être apportées à certains articles de l'ordonnance, afin d'assurer une application cohérente de la loi.

Ainsi, à l'art. 4, al. 1, il est nécessaire de définir précisément les critères qualifiant une « participation appropriée » aux coûts imputables par l'exploitant subventionné. L'absence de cette précision crée en effet une insécurité de planification pour les bénéficiaires ainsi que pour les pouvoirs publics qui prévoient un encouragement financier. Le Conseil d'Etat propose d'inscrire un pourcentage de participation minimal de 20%, en cohérence avec la pratique actuelle.

Concernant l'art. 14, al. 2, la limitation des contributions de transbordement au-delà de 8000 wagons chargés par année défavorise la concentration du fret sur des sites à grande capacité, et les acteurs qui les exploitent. Par ailleurs, le contrôle de cette limitation engendrera une tâche administrative supplémentaire pour la Confédération. Cela étant, la variante 2 qui prévoit de réduire le montant de la contribution de 40 à 29 francs sans restriction du seuil ne convient pas non plus, car elle réduit la compétitivité du transport par rail. Le Conseil d'Etat propose dès lors de supprimer la limite maximale tout en

maintenant une contribution à 40 francs.

Par ailleurs, la définition d'un seuil limite minimal pour la contribution de transbordement (art. 16, al. 3) n'est également pas efficiente et il faudrait y renoncer. Cette approche est contraire à l'esprit de la nouvelle loi, qui a supprimé une telle limite pour les contributions d'investissement (cf. art. 10 nLTM). Elle crée une distorsion de concurrence aux dépens des petits acteurs locaux et alourdit également la charge administrative de la Confédération.

Enfin, le Conseil d'Etat propose des reformulations sur plusieurs dispositions afin d'optimiser la mise en œuvre de l'ordonnance. Elles figurent dans le formulaire de réponse joint.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER



Michel Staffoni

Copies

- DGMR
- OAE

Baudirektion, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

finanzierung@bav.admin.ch

T direkt +41 41 594 29 94
roman.wuelser@zg.ch
Laufnummer: 55466 RW/las

**Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport)
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 30. April 2025 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK das Vernehmlassungsverfahren in der obgenannten Angelegenheit eröffnet und den Kanton Zug zur Stellungnahme eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat die Baudirektion mit der direkten Erledigung dieses Geschäfts beauftragt. Wir äussern uns dazu gerne wie folgt:

Mit der Totalrevision der Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (GüTV) und weiteren einzelnen Verordnungsanpassungen im Bereich Gütertransport konkretisiert der Bundesrat die vom Parlament beschlossenen Massnahmen zur Stärkung des Güterverkehrs per Bahn (neue Förderinstrumente) und Schiff und entwickelt bestehende Instrumente punktuell weiter.

Zu den Anpassungen der Verordnungen im Bereich Gütertransport haben wir nichts einzuwenden.

Seite 2/2

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Baudirektion

Kopie an:

- Amt für Raum und Verkehr (info.arv@zg.ch)



Elektronisch an finanzierung@bav.admin.ch



Kanton Zürich
Regierungsrat

staatskanzlei@sk.zh.ch
Tel. +41 43 259 20 02
Neumühlequai 10
8090 Zürich
zh.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

2. Juli 2025 (RRB Nr. 698/2025)

Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport (Vernehmlassung)

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 30. April 2025 haben Sie uns zur Vernehmlassung zur Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV; SR 742.411) und weiteren Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport eingeladen. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Wir begrüssen die Absicht des Bundes, die Revision des Gütertransportgesetzes (GüTG; SR 742.41) möglichst umgehend zu konkretisieren und auf den 1. Januar 2026 in Kraft zu setzen. Die Revision des GüTG wie auch der nun zu beurteilenden GüTV steht im Einklang mit den Strategien des Kantons Zürich im Hinblick auf den Gütertransport, insbesondere mit dem 2022 vom Regierungsrat festgesetzten Güterverkehrs- und Logistikkonzept, zu dessen Zielen das Sichern und Stärken des Bahnanteils im Güterverkehr gehört. Das Hauptanliegen des Kantons Zürich besteht darin, dass die Verordnung die im Gesetz festgehaltenen Ziele und Massnahmen nicht nur konkretisiert, sondern diesen auch möglichst gerecht wird. Dieses Anliegen sehen wir grundsätzlich als erfüllt an. Wir äussern uns im Detail nur zu Bestimmungen, für die im Erläuterungsbericht Alternativen dargelegt werden, sowie zu Artikeln, die wir als für den Kanton Zürich relevant erachten. Dazu gehören insbesondere auch die Anschlussgleise, da diese gemäss § 30 Abs. 4 lit. c des Zürcher Planungs- und Baugesetzes (LS 700.1) Bestandteil der behördenverbindlichen Planung sind.

1. Art. 10 Abs. 4 Bst. e: Wir begrüssen die Pflicht, (Anschlussgleis-)Anlagen während 20 Jahren in betriebsfähigem und sicherem Zustand zu halten, ausdrücklich. Sie wirkt Fehlinvestitionen entgegen und sorgt dafür, dass Anschlussgleise mindestens während zwei Jahrzehnten unbehindert benützt werden können.

- 2. Art. 14 Abs. 2:** Hierzu werden im erläuternden Bericht zwei Varianten aufgeführt: Variante 1 enthält die im Verordnungsentwurf vorgesehene Obergrenze von 8000 Wagen pro Anschlussgleis, falls ein Umschlags- und Verladebeitrag von Fr. 40 pro empfangenem oder versendetem beladenen Bahnwagen vorgesehen wird. In Variante 2 wird auf eine Obergrenze verzichtet, was die Anzahl der Wagen angeht, bei gleichzeitiger Reduktion der Beitragshöhe auf Fr. 29. In der Botschaft zum GÜTG wird ausgeführt, dass mit einem Beitrag von Fr. 40 ein massgeblicher Einfluss auf den Verkehrsträgerentscheid erreicht wird (vgl. BBl 2024 300, S. 84). Insofern ist auf die Option einer Reduktion dieses Beitrags pro Wagen zu verzichten, weil nicht sichergestellt ist, dass dadurch dieselbe angestrebte Verlagerungswirkung erzielt wird. Entsprechend ist unbedingt ein Beitrag von Fr. 40 vorzusehen. Das quantitative Kriterium der vorgesehenen Obergrenze widerspricht dem Grundgedanken des Gesetzes einer zeitlich, aber nicht quantitativ begrenzten Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs. Wir beantragen deshalb, diesen Absatz zu entfernen und einen Beitrag von Fr. 40 pro Wagen ohne zahlenmässige Obergrenze pro Anschlussgleis vorzusehen. Die Formel von Betrag pro Wagen (Fr. 40) und Obergrenze (8000 Wagen pro Anschlussgleis) ergibt sich allein aus der Höhe der Mittel, die aus dem Verzicht auf die Rückerstattung der Beiträge an den Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs frei werden. Das greift angesichts der Zielsetzung des GÜTG zu kurz.
- 3. Art. 26 Abs. 1:** Hierzu werden im erläuternden Bericht zwei Varianten angeführt: Variante 1 sieht die im Verordnungsentwurf enthaltenen abgestuften Fördersätze für die Umrüstung auf die digitale automatische Kupplung (Fr. 5000 für Wagen mit den Baujahren 1995 bis 2009; Fr. 10000 für Wagen mit Baujahren ab 2010) vor. Mit Variante 2 wird ein Förderbeitrag von Fr. 8000 für alle Wagen mit Baujahren ab 1995 vorgesehen. Wir können die Begründung zugunsten von Variante 1 nachvollziehen, wonach damit die Erneuerung des Wagenparks im Zug der Umstellung auf die digitale automatische Kupplung gefördert werden soll.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Die Staatsschreiberin:

Dr. Martin Neukom

Dr. Kathrin Arioli



2. In der Bundesversammlung
vertretene politische Parteien /
Partis politiques représentés à
l'Assemblée fédérale / partiti
rappresentati nell'Assemblea
federale



Par e-mail: finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 4 août 2025

Consultation : Révision totale de la Loi fédérale sur le transport de marchandises (LTM) ; mise en œuvre au niveau des ordonnances

Madame, Monsieur,

Vous avez invité notre parti à prendre position sur le projet de consultation visé en titre. Nous vous remercions de nous offrir l'opportunité de nous exprimer à ce sujet.

La présente consultation porte sur la mise en œuvre au niveau des ordonnances de la révision totale de la Loi fédérale sur le transport de marchandises (LTM). Cette révision vise à moderniser les conditions-cadres du transport, en particulier ferroviaire, et à introduire de nouveaux instruments de soutien au fret ferroviaire. Les mesures contenues dans cette révision de la LTM entendent ainsi renforcer la contribution du rail à la sécurité de l'approvisionnement du pays et à la réalisation des objectifs environnementaux et énergétiques de la Confédération.

Renforcer la multimodalité et garantir l'approvisionnement du pays

Depuis l'acceptation de l'Initiative des Alpes, les efforts concertés pour permettre un report de la route vers le rail et pour renforcer la multimodalité constituent un des piliers majeurs de la politique des transports de notre pays. Aujourd'hui, toutefois, force est de constater que nos objectifs en la matière ne sont toujours pas atteints.

Sur le principe, Le Centre accueille favorablement l'ensemble des mesures de cette révision qui permettent d'améliorer l'intermodalité logistique entre rail, route et navigation. Il est, en effet, attendu d'ici 2050 une augmentation du volume de transport de marchandises de plus de 30 %, et ce, alors que nos capacités routières sont déjà saturées. Aussi, il est essentiel d'accompagner la croissance du transport de marchandises par des infrastructures multimodales de qualité pour renforcer le report de la route vers le rail et pour ainsi garantir l'approvisionnement du pays.

Toutefois, au vu de la tendance à la fermeture de certains terminaux dans le secteur du fret ferroviaire et des suppressions de postes qui l'accompagnent, Le Centre restera vigilant à ce que le report modal attendu par ces mesures s'oriente bien de la route vers le rail et non l'inverse. A ce titre, nous souhaitons qu'une évaluation soit menée d'ici quelques années, afin de vérifier que les mesures mises en œuvre contribuent effectivement à l'atteinte des objectifs climatiques et énergétiques de la Suisse.

Une modernisation nécessaire pour mettre en œuvre l'Initiative des Alpes

Le Centre salue en particulier la volonté de soutenir le trafic par wagons complets isolés (TWCi), indispensable pour permettre à ce segment aujourd'hui non rentable de gagner en viabilité à moyen terme. La construction et la modernisation d'installations de transbordement et de chargement sont, en effet, cruciales pour le développement du fret. Aujourd'hui, leur état, voire leur implantation, entrave parfois leur efficacité. Le Centre estime ce soutien opportun pour remédier à ces lacunes et renforcer l'attractivité du secteur.



A ce titre, Le Centre se félicite des mesures d'encouragement pour l'introduction de l'attelage automatique numérique (DAC). Le passage au DAC constitue en effet une étape importante qui assurera que le transport ferroviaire de marchandises soit exploité de manière plus économique, plus simple et surtout plus efficace.

Le Centre est convaincu que de tels investissements dans le fret ferroviaire sont nécessaires pour assurer la mise en œuvre concrète de l'initiative des Alpes. Cela contribue à œuvrer à la préservation de cette région sensible en limitant les émissions de CO₂, la pollution par abrasion des pneus, ainsi que les nuisances que la collectivité doit supporter comme les embouteillages ou le bruit.

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de prendre position et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Le Centre

Sig. Philipp Matthias Bregy
Président Le Centre Suisse

Sig. Gianna Luzio
Secrétaire générale Le Centre Suisse

FDP.Die Liberalen, Postfach, 3001 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bern, 9. August 2025 / HG
20250718_VL_Gütertransport_d

Elektronischer Versand: finanzierung@bav.admin.ch

**Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport)
Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen**

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

Die Sicherstellung eines leistungsfähigen, ökologisch tragfähigen und wirtschaftlich effizienten Gütertransports ist von grosser Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Schweiz. Die Verordnung bietet die Chance, die Rahmenbedingungen im Bereich des kombinierten Verkehrs und des Schienengüterverkehrs gezielt weiterzuentwickeln.

1. Grundsätzliche Haltung

Die FDP.Die Liberalen begrüsst das Ziel, die Güterverkehrsträger besser zu vernetzen und die Effizienz des Gesamtsystems zu steigern. In einem liberalen Verständnis muss die Rolle des Bundes dabei subsidiär bleiben: Rahmenbedingungen sollen so gestaltet sein, dass sie marktwirtschaftliche Anreize für Innovation, Investitionen und nachhaltige Transportlösungen setzen. Eingriffe in den Markt sind dort gerechtfertigt, wo sie durch externe Effekte (z. B. Umwelt- oder Infrastrukturkosten) sachlich begründet sind, technologieneutral wirken und zeitlich klar begrenzt bleiben.

2. Förderung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV)

Die FDP unterstützt grundsätzlich die Zielsetzung, den unbegleiteten kombinierten Verkehr als wichtigen Bestandteil einer ressourcenschonenden Logistikkette zu fördern. Entscheidend ist, dass Förderinstrumente wirksam, einfach und transparent ausgestaltet sind. Der vorgesehene Verladebeitrag soll gezielt dort Wirkung entfalten, wo der Umstieg auf die Schiene mit zusätzlichem Aufwand verbunden ist. Aus Sicht der FDP ist dabei sicherzustellen, dass:

- die Förderung effektiv denjenigen Akteuren zugutekommt, die die logistischen Leistungen erbringen oder die entsprechenden Kosten tragen;
- marktverzerrende Elemente möglichst vermieden und keine unnötige Bürokratie geschaffen werden;

- die Wirkung der Massnahmen regelmässig evaluiert und bei Bedarf angepasst wird.

Daher muss die Weitergabe von Umschlags- und Verladebeiträge (Art. 13 Abs. 2) über Freiverladeanlagen hinaus auch für KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleise gelten. Entsprechend soll Art. 13 (Empfänger) wie folgt angepasst werden:

- Art. 13 Abs. 1
Der Bund richtet die Umschlags- und Verladebeiträge an die Betreiberinnen von Anschlussgleisen, KV-Umschlagsanlagen und Freiverladeanlagen aus.
- Art. 13 Abs 2
Die Umschlags- und Verladebeiträge ~~für beladene Bahnwagen, die auf Freiverladeanlagen empfangen oder versendet werden,~~ werden an die Person ausgerichtet, welcher die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt werden.

3. Technologieneutrale und faire Anreizstrukturen

Anreize müssen so gesetzt sein, dass sie die Effizienz der gesamten Logistikkette fördern, nicht einzelne Verkehrsträger bevorzugen oder benachteiligen. Die FDP lehnt verkehrspolitisch motivierte Eingriffe ab, die zu strukturellen Wettbewerbsverzerrungen führen oder Innovationen behindern. Die vorgesehenen Beiträge sind so auszugestalten, dass sie für Unternehmen unabhängig von ihrer Grösse oder Infrastrukturanschlüssen nutzbar bleiben. Insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen dürfen durch die konkrete Ausgestaltung nicht strukturell benachteiligt werden.

4. Zielorientierung statt Mengengrenzen

Die Einführung von Mengengrenzen, wie beispielsweise die Obergrenze von 8000 Bahnwagen pro Anschlussgleis und Jahr, erscheint aus Sicht der FDP nicht zielführend. Solche Einschränkungen wirken kontraproduktiv, wenn sie gerade effiziente und stark genutzte Anlagen begrenzen und dadurch betriebswirtschaftlich wie ökologisch suboptimale Verlagerungseffekte verursachen. Förderbeiträge sollen sich an Leistung und Wirkung orientieren, nicht an starren Schwellen.

Aus diesem Grund fordert die FDP die Streichung von Art. 14 Abs. 2, was der zweiten, im erläuternden Bericht beschriebenen Variante entspricht. Damit einher geht die Reduktion der Beitragshöhe in Art. 15 Abs. 1 von 40 auf 29 Franken. Der Argumentation der ASTAG in ihrer Vernehmlassungsantwort folgend soll dies die absolute Untergrenze von Beiträgen sein. Alternativ soll Art. 14 Abs. 2 vorgeben, dass im UKV der Umschlags- und Verladebeitrag pro empfangenen oder versendeten Ladebehälter ausgerichtet wird.

- Art. 14 Abs. 2
Im unbegleiteten kombinierten Verkehr wird der Umschlags- und Verladebeitrag pro empfangenen oder versendeten Ladebehälter ausgerichtet.
- Art. 15 Abs. 1
Der Beitrag pro empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen oder Ladebehälter beträgt neunundzwanzig Franken

5. Evaluation und Übergang

Die FDP spricht sich für eine kontinuierliche Evaluation der Wirkung der Massnahmen aus. Die Ablösung der bisherigen LSVA-Rückerstattung durch neue Instrumente soll sorgfältig überwacht werden. Es gilt sicherzustellen, dass keine unbeabsichtigten Rückverlagerungen

auf die Strasse erfolgen und dass die ökologischen und verkehrspolitischen Zielsetzungen auch effektiv erreicht werden. Zudem ist eine faire Übergangsregelung sicherzustellen, welche Planungssicherheit für betroffene Akteure bietet.

Fazit

Die FDP.Die Liberalen unterstützt mehrheitlich die vorgeschlagene Totalrevision der GüTV, sofern die Verordnung unternehmerisches Handeln fördert, auf faire und wirksame Anreize setzt und marktwirtschaftliche Prinzipien respektiert. Die gesetzten Ziele müssen mit einfach umsetzbaren, zielgerichteten Massnahmen erreicht werden, ohne neue Wettbewerbsverzerrungen oder administrative Hürden zu schaffen.

Für die Kenntnisnahme danken wir und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen

Der Präsident

Der Generalsekretär

Thierry Burkart
Ständerat

Jonas Projer



GRÜNE Schweiz

Miro Poffa
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

miro.poffa@gruene.ch
031 326 66 12

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 12. August 2025

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport); Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN Schweiz zur Stellungnahme zur Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport). Wir danken Ihnen für die Einladung und äussern uns wie folgt.

Mit der Totalrevision der Gütertransportverordnung wird das im März 2025 vom Parlament verabschiedete Gütertransportgesetz auf Verordnungsstufe umgesetzt. Die Absicht des neuen Gesetzes, den Schienengüterverkehr zu stärken, wird nur mit zusätzlichen Massnahmen erreicht werden können. Die Verordnung muss den neuesten Entwicklungen Rechnung tragen. Diese zeigen, dass solche Massnahmen dringend notwendig wären: Die angekündigte Schliessung von Terminals durch SBB Cargo oder die Einstellung der Rollenden Landstrasse zeigen, dass zentrale Infrastrukturen und Dienstleistungen des Schienengüterverkehrs unter Druck stehen. Dabei stehen diese Entwicklungen im deutlichen Widerspruch zu den übergeordneten verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen des Bundes.

Entsprechend setzt die nun vorliegende GüTV ein Gesetz um, das den heutigen Herausforderungen nicht gerecht wird. Es braucht deutlich stärkere Impulse – sowohl finanzieller wie auch struktureller Art – zugunsten der Schiene.

Die GRÜNEN fordern deshalb, die vorliegende Verordnungsanpassung dahingehen zu überarbeiten, als dass Mittel für Investitionsbeiträge an Umschlags- und Verladeanlagen, sowie die pauschalen Umschlags- und Verladebeiträge substantiell erhöht werden. So kann der Krise von Verladeangeboten entgegengewirkt werden. Als Eigner soll der Bundesrat

gegenüber der SBB zudem für das Interesse an einem starken und zukunftsfähigen Schienengüterverkehr entschlossen eintreten.

Die GRÜNEN fordern den Bundesrat weiter auf zu prüfen, inwiefern die Anliegen der Kommissionsmotion 25.3949 der Verkehrskommission des Nationalrates in der vorliegenden Vernehmlassung umgesetzt werden können. Mit einer deutlichen Mehrheit fordert die Kommission darin, die freiwerdenden Gelder für die RoLa in den Jahren 2026 bis 2030 für zusätzliche Fördermechanismen für alpenquerende Schienengütertransporte einzusetzen. Eine Möglichkeit besteht darin, für alpenquerende Transporte einen erhöhten Verladebeitrag vorzusehen und damit gezielt Mittel aus der aufgehobenen RoLa im Rahmen der GüTV für die Umsetzung des Verlagerungsziels einzusetzen.

Weiter ist leider festzustellen, dass der Sektor Verkehr die von der Stimmbevölkerung beschlossene CO₂-Reduktion von -57% bis 2040 gegenüber 1990 nur sehr schwer erreichen wird. Entsprechend sind deutlich stärkere Bemühungen notwendig, um die Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs und die Verlagerung auf umweltschonendere Verkehrsträger voranzutreiben.

Die GüTV bleibt in ihrer jetzigen Form hinter den verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Erfordernissen zurück. Die GRÜNEN fordern den Bundesrat deshalb auf, seinen Handlungsspielraum konsequent im Sinne des Verlagerungsziels zu nutzen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser Stellungnahme und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Lisa Mazzone
Präsidentin



Miro Poffa
Fachsekretär Umwelt, Energie und Verkehr

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation UVEK
3003 Bern

Elektronisch an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 11. August 2025

Verordnung über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen

Antwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Das totalrevidierte Gütertransportgesetz wurde am 21. März 2025 vom Parlament mit 127 zu 58 (davon alle SVP) Stimmen bei 6 Enthaltungen verabschiedet (24.017; BBI 2025 1103). Sämtliche Verordnungen, welche sich aktuell auf das bisherige Gütertransportgesetz stützen, müssen revidiert werden, weil sie nach der Totalrevision des GÜTG auf eine neue gesetzliche Basis gestellt werden. Im Zuge dieser Anpassungen, welche rein formalen Charakter haben, werden – wo dies notwendig oder zweckmässig ist – auch inhaltliche Anpassungen in den Verordnungstexten vorgenommen.

Die SVP lehnt Verordnungsanpassungen, durch welche ein neuer Subventionstopf geöffnet wird, ohne die tatsächlichen Änderungsbedürfnisse zu berücksichtigen, grundsätzlich ab. Hauptmangel ist jedoch, dass die Vorlage lediglich die Kompatibilität mit dem geltenden Landverkehrsabkommen prüft, nicht aber mit dem vom Bundesrat angestrebten neuen Landverkehrsabkommen im Rahmen der Vernehmlassung zum Paket Schweiz-EU.¹ Die Vorlage kann daher gar nicht beurteilt werden und ist vollumfänglich zur Nachbesserung zurückzuweisen.

Besonders auffällig ist die Behauptung, dass «Sämtliche Bestimmungen im nGÜTG und der vorliegenden Totalrevision der GüTV [...] mit dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union kompatibel [sind]» (Erläuternder Bericht, S. 5 f.) Ebenso wird behauptet, dass «die in dieser Vorlage beschriebenen finanziellen Förderinstrumente [...] keine unverhältnismässigen Wettbewerbsverzerrungen [verursachen]». Tatsächlich müsste jedoch geprüft werden, ob die in dieser Vorlage beschriebenen finanziellen Förderinstrumente mit den voraussichtlichen neuen Spielregeln im Beihilfeprotokoll zum Landverkehrsabkommen kompatibel sind (vgl. u. a. <https://backend.europa.eda.admin.ch/fileservice/sdweb-docs-prod-europaedach-files/files/2025/06/12/96c23177-cd4c-4420-8ac0-a2f0bc0cafaa.pdf>).

Obwohl einige Schweizer Förderpraktiken, wie die Unterstützung von Rollmaterial oder Verladeanlagen, auf den ersten Blick mit den neuen EU-Vorgaben vereinbar erscheinen, wird das EU-Recht die Schweizer Beihilfepolitik erheblich einschränken. Dies betrifft insbesondere die

¹ S. <https://www.europa.eda.admin.ch/de/vernehmlassung-paket-schweiz-eu/#%C3%9Cbersicht-EU-Gesetzgebungsakte-Paket-Schweiz-EU>

genaue Dosierung der Förderung, die Anerkennung anrechenbarer Kosten, die Zulässigkeit von Pauschalbeträgen und die Einhaltung strenger Transparenzpflichten.

Die Verordnungsbestimmungen betreffend melden wir folgende Kritik an:

- **Weitergabe der Umschlags- und Verladebeiträge an Transportunternehmen unabhängig von Anlagentyp (KV-Umschlagsanlage, Anschlussgleis, Freiverladeanlage)**

Mit der neuen Gütertransportverordnung GüTV wird die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr durch einen Umschlags- und Verladebeitrag ersetzt. Betreiber von Freiverladeanlagen müssen diesen an die Verlader weitergeben. Betreiber von Anschlussgleisen und KV-Anlagen hingegen nicht.

Die SVP fordert, dass die Beiträge in jedem Fall an den Verlader, also das Transportunternehmen weitergegeben werden muss.

- **Bemessung der Umschlags- und Verladebeiträge pro Ladebehälter anstatt Bahnwagen im unbegleiteten kombinierten Verkehr (29 Franken pro ver- oder entladem Ladebehälter, unabhängig von Länge)**

Die GüTV sieht vor, dass der Umschlags- und Verladebeitrag pro versendetem oder entladem Bahnwagen entrichtet wird. Die Höhe des Beitrags beträgt 29 Franken. Da aber Bahnwagen mehr als ein Wechselbehälter oder Container transportieren können, sinkt der Beitrag pro verladem Ladebehälter gegenüber der heutigen LSVA-Rückerstattung deutlich. Der Aufwand für den Verlader bleibt aber gleich. Daher fordern wir einen Beitrag pro Ladebehälter im unbegleiteten kombinierten Verkehr.

- **Verzicht auf Obergrenze von 8000 Bahnwagen, die pro Anschlussgleis finanziell gefördert werden.**

Die GüTV sieht bei Anschlussgleisen eine Obergrenze von 8000 subventionierten Bahnwagen vor. Vorteil dieser Variante wäre, dass der Beitrag auf 40 Franken pro Bahnwagen erhöht werden kann. Andererseits würde man mit Obergrenze grössere Anschlussgleise «bestrafen», mit der Schliessung der KV-Terminals wird der Druck auf verbleibende Anlagen zunehmen. Mit Obergrenze müssen gemeinsame Nutzer von Anschlussgleisen einen Verteilschlüssel aushandeln. Daher spricht sich die SVP gegen die Obergrenze aus.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident

Der Generalsekretär

Marcel Dettling
Nationalrat

Henrique Schneider

3. Gesamtschweizerische
Dachverbände der Gemeinden,
Städte und Berggebiete /
Associations faîtières des
communes, des villes et des
régions de montagne qui
œuvrent au niveau national /
Associazioni mantello nazionali
dei Comuni delle città e delle
regioni di montagna



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Ver-
kehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 11. August 2025

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Ordnungsänderungen im Bereich Gütertransport); Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Umsetzung der Totalrevision des Gütertransportgesetzes auf Verordnungsebene Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Allgemeine Einschätzung

Der Städteverband hat die vom Parlament verabschiedete Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG) klar unterstützt. Er erachtet die Totalrevision als wichtigen und notwendigen Schritt, um den Güterverkehr auf der Schiene und auf dem Wasser zu stärken und langfristig abzusichern. Dies ist sowohl für die Versorgungssicherheit des Landes als auch für die Erreichung der Ziele in der Umwelt- und Energiepolitik essenziell. Der Gütertransport auf der Schiene ist die zentrale Säule der angestrebten Verlagerungspolitik. Er ermöglicht einen platzsparenden Transport grosser Gütervolumen auf beschränktem Raum. Im Kontext des Bevölkerungswachstums und der Innentwicklung in den Agglomerationen hat dieser Vorteil für die Städte eine grosse Bedeutung.

Im Rahmen der Totalrevision des GüTG hat der Städteverband insbesondere die Fördermassnahmen für die Migration zur digitalen automatischen Kupplung (DAK) und die Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) befürwortet, um die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehr und damit seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse zu stärken. Der Städteverband hat allerdings bedauert, dass das Parlament kein Verlagerungsziel in das GüTG aufgenommen hat. Dies wäre ein wichtiges Bekenntnis zur konsequenten Güterverkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene auf Bundesebene gewesen.

Die Vorschläge des Bundes zur Umsetzung der Totalrevision des GüTG auf Verordnungsstufe setzen aus Sicht des Städteverbands die richtigen Akzente. **Der Städteverband unterstützt ausdrücklich die in der neuen Güterverkehrsverordnung (GüTV) konkretisierten Elemente für die Förderung**



des Einzelwagenladungsverkehrs. Konkrete Kommentare und Änderungsanträge betreffend einzelne Artikel der GüTV sind untenstehend und im beigelegten Fragebogen aufgelistet.

Gemäss der Planung des Bundes erfolgt die Finanzierung der Massnahmen zulasten des BIF, dessen finanzielles Gleichgewicht in den kommenden Jahren durch vorgesehene Kürzungen im Rahmen des Entlastungspakets 2027 und Mehrkosten beim Bahnausbau infrage gestellt ist. Es wäre aus Sicht des Städteverbands wünschenswert, wenn der Bund in diesem Zusammenhang eine transparente Prognose der Mittelflüsse des BIF und potenzielle Konsequenzen für die Kantone und Städte erarbeiten würde.

Konkrete Bemerkungen und Änderungsanträge

GüTV Art. 4:

Basel ist als Standort der Güterschifffahrt auf dem Rhein von der Vorlage besonders betroffen. Bei den Umschlagsanlagen in den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) im Kanton Basel-Stadt zeigt sich eine Besonderheit, welche im Art. 4 undefiniert bleibt: Ein Grossteil der Umschlagsanlagen befinden sich an den Quais mit den öffentlichen Bahnanlagen der Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG) und bedienen hier die Verbindung zwischen Schiff, Schiene und Baurechtsparzellen der Hafenfirmer. Dort finden logistische Prozesse sowie auch der Umschlag auf die Schiene und Strasse statt.

Die Anlagen befinden sich daher nicht in einem privaten Anschlussgleis, sondern stellen den Umschlag auf die Bahn über das öffentliche Netz der Hafenbahn Schweiz AG sicher. Um eine gleichberechtigte Förderung der Anlagen an den öffentlichen Bahnanlagen in den Hafengebieten des Kantons Basel-Stadt zu gewährleisten, sind diese Anlagen analog den förderfähigen Anlagen auf Anschlussgleisen oder auf KV-Umschlagsanlagen zu behandeln. Bei den Umschlags- und Verladebeiträgen sind die Anlagen am öffentlichen Netz den Freiverladeanlagen gleichzustellen. Dies betrifft insbesondere die Voraussetzungen nach Art. 4 und den Mechanismus für die Umschlags- und Verladebeiträge nach Art. 13ff.

Antrag:

Wir beantragen, dass die Anlagen, welche an öffentlichen Bahnanlagen liegen, sinngemäss aufgenommen und behandelt werden. Hierzu ist in Art. 4 ein neuer Abs. 4 aufzunehmen, und die Anlagen sind im Art. 13 Abs. 2 zu erwähnen:

- Art. 4 neuer Abs. 4: Die Voraussetzungen gelten gleichermassen für Investitionsbeiträge an Neubau- und Erweiterungsprojekte für Anlagen an öffentlichen Bahnanlagen.
- Art. 13 Abs. 2: Die Umschlags- und Verladebeiträge für beladene Bahnwagen, die auf Freiverladeanlagen oder an Anlagen mit öffentlichem Netzzugang empfangen oder versendet werden, werden an die Person ausgerichtet, welcher die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt werden.

GüTV Art. 14, Abs. 2:

Gemäss den Angaben des Bundes in der Botschaft zum GÜTG ist ein Umschlag- und Verladebeitrag von 40 Franken erforderlich, damit die Kostendifferenz zum Strassengüterverkehr deutlich verkleinert bzw. nivelliert werden kann. Damit die Massnahme wirksam bleibt, sollte dieser Betrag keinesfalls unterschritten werden und die im erläuternden Bericht genannte Variante 1 umgesetzt werden. Der Städteverband plädiert allerdings dafür, den Verzicht auf eine Obergrenze für Anzahl beitragsberechtigter



Bahnwagen oder mindestens eine Erhöhung dieser Obergrenze anzustreben, um eine möglichst hohe Förderwirkung zu erzielen.

Antrag:

Wir beantragen, Art. 14 Abs. 2 hinsichtlich eines Verzichts auf eine Obergrenze ersatzlos zu streichen. Falls zwingende Gründe gegen diesen Schritt sprechen, soll eine Erhöhung der Obergrenze geprüft werden.

GüTV Art. 16:

Analog Art. 13 ist in dieser Bestimmung zu verankern, dass Umschlags- und Verladebeiträge für Anlagen der Hafenvirtschaft am Netz der Hafenbahn Schweiz AG beladene Bahnwagen gemäss Abs. 2 auf Gesuch hin ausgerichtet werden.

Antrag:

Wir beantragen, dass die Anlagen in Art. 16 Abs. 2, welche an öffentlichen Bahnanlagen liegen, mit Freiverladeanlagen gleichgestellt werden:

Umschlags- und Verladebeiträge für auf Freiverladeanlagen oder an Anlagen mit öffentlichem Netzzugang versendete oder empfangene, beladene Bahnwagen werden auf Gesuch hin ausgerichtet.

GüTV Art. 26, Abs. 1:

Die Städte stimmen zu, dass hier die Variante 1 zu privilegieren ist, wonach für die Umrüstung neuerer Wagen ab Baujahr 2010 eine höhere finanzielle Förderung vorgesehen ist, und die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung mit einer Erneuerung des Wagenparks verbunden wird.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Anders Stokholm

Direktorin

Monika Litscher

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband
Beilage erwähnt



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Bundesamt für Verkehr / Office fédéral des transports / Ufficio federale dei trasporti
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	BAV / OFT/ UFT
Adresse / Adresse / Indirizzo	Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Name / Nom / Nome	Schletti Reto
Datum / Date / Data	30.04.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Text hier eingeben.
Remplir ici.
Compilare qui.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

4. Gesamtschweizerische
Dachverbände der Wirtschaft /
Associations faîtières de
l'économie qui œuvrent au
niveau national / Associazioni
mantello nazionali
dell'economia



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

12. August 2025

Umsetzung der Revision GÜTG auf Verordnungsstufe: Stellungnahme economiesuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 30. April 2025 haben Sie uns eingeladen zur Umsetzung der Revision des Gütertransportgesetzes (GÜTG) auf Verordnungsstufe Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse bündelt die Interessen von rund 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und insgesamt circa 100'000 Unternehmen in der Schweiz. Unsere Mitgliederbasis mit ihren rund 2 Mio. Angestellten im Inland ist sehr an einem zukunftsfähigen Schienengüterverkehr interessiert. Entsprechend unterstützt economiesuisse die Vernehmlassungsvorlage mehrheitlich.

Die kürzlich vom Parlament beschlossene Totalrevision des Gütertransportgesetzes ist mit grossen Hoffnungen verbunden. Nicht nur soll sie den Digitalisierungsrückstand und die Wettbewerbsnachteile zur Strasse ausgleichen, sondern auch für einen eigenwirtschaftlichen Schienengüterverkehr sorgen, der künftig mehr Güter anzieht. Diese Ambition ist hoch, was sich auch im finanziellen Rahmen von rund über einer halben Milliarde Franken widerspiegelt. Die Signale aus dem Markt sind derweil angespannt. Vereinzelt zeigen sich aufgrund der Preispolitik von SBB Cargo Rückverlagerungstendenzen auf die Strasse, noch bevor die Revision des GÜTG voll greifen kann. Dies beobachten wir weiterhin mit Besorgnis.

Nun gilt es, auch die Verordnungsebene auf die Ziele der Eigenwirtschaftlichkeit und des Mengenwachstums auszurichten, insbesondere durch eine zielgerichtete, diskriminierungsfreie Aufrüstung der DAK. Ebenso müssen in den Leistungsvereinbarungen für die künftige Abgeltung des EWLV gute Rahmenbedingungen geschaffen werden, die für attraktive und kostengünstige Angebote sorgen. Entsprechende Detailkommentare finden Sie im beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen vielmals für die Berücksichtigung unserer Argumente und stehen bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung, Bereichsleiter
Energie, Infrastruktur & Umwelt



Lukas Federer
Stv. Bereichsleiter Energie, Infrastruktur & Umwelt



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	economiesuisse
Abkürzung / Abréviation / Abbreviazione	
Adresse / Adresse / Indirizzo	Hegibachstrasse 47, 8032 Zürich
Name / Nom / Nome	Lukas Federer
Datum / Date / Data	12.08.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Wir unterstützen die Vernehmlassungsvorlage mehrheitlich.

Bezüglich den einzelnen Förderinstrumenten möchten wir folgende Punkte hervorheben:

- **Zielgerichtete Verladebeiträge an die Verlader:** Die Verladebeiträge müssen direkt bei den Verladern ankommen, da sie als Entscheidungsträger für die Wahl des Transportmittels sowie als Rechnungsträger massgeblich sind. Nur so entsteht ein starker Anreiz für Unternehmen, ihre Güter auf die Schiene zu verlagern oder dort zu halten, was das Hauptziel der Förderung sein sollte.
- **Bemessung der Beiträge nach effektiver Ladeinheit statt Bahnwagen:** Die Förderhöhe muss sich künftig an der Anzahl der tatsächlich verladenen Ladeeinheiten orientieren und nicht mehr pauschal nach Anzahl Bahnwagen. Dadurch werden Wettbewerbsverzerrungen zwischen verschiedenen Wagenarten vermieden, da Wagen mit höherer Kapazität oder spezieller Bauart angemessen berücksichtigt werden können. Dieses System bildet die tatsächliche Transportleistung genauer ab und setzt gezielt Anreize für eine effiziente Nutzung der Transportkapazitäten. So wird eine gerechtere und leistungsorientierte Förderung gewährleistet, die zudem die Verlagerung von Gütern auf die Schiene nachhaltiger unterstützt.
- **Verzicht auf mengenmässige Obergrenze bei geförderten Wagen:** Auf eine mengenmässige Obergrenze von 8'000 geförderten Wagen pro Anschlussgleis ist zu verzichten, da sie leistungsstarke, gemeinsam genutzte Anlagen benachteiligt. Eine solche Deckelung würde den Skaleneffekt der Verlagerung auf die Schiene bremsen, da ab Erreichen der Obergrenze der Anreiz zur weiteren Nutzung entfällt. Dadurch würden insbesondere Unternehmen mit grossem Verlagerungspotenzial weniger von den Förderbeiträgen profitieren und Investitionen in Infrastruktur sowie die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs eingeschränkt.
- **Ausweitung der Investitionsbeiträge auf weitere Anlagentypen:** Anschlussgleise müssen ebenfalls förderberechtigt sein, da sie für Branchen wie Chemie, Pharma oder Logistik entscheidend sind, um die Schienenanbindung und Verlagerung zu sichern. Zudem sollten unterirdische Gütertransportsysteme den gleichen Förder- und Betriebsbedingungen wie der Schienengüterverkehr unterstellt werden, um ihre Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten und zur nachhaltigen Entlastung der Verkehrsinfrastruktur beizutragen.
- **Ausschöpfung der zur Verfügung stehenden Fördermittel:** Die Beitragshöhen sollten so festgelegt werden, dass der verfügbare Förderkredit von 50 Mio. CHF vollständig ausgeschöpft wird, um den volkswirtschaftlichen Nutzen zu maximieren und den Anreiz zur Verlagerung auf die Schiene optimal zu nutzen.

Ergänzend zu dieser Stellungnahme verweisen wir auf unser Schreiben ans Bundesamt für Verkehr vom 31. März 2025 bezgl. Richtlinie über die finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV). Da die Umsetzung von Art. 13 GüTG über die Leistungsvereinbarungen erfolgt und keine dazugehörigen Ausführungsbestimmungen in der GüTV vorgesehen sind, möchten wir an dieser Stelle erneut auf einige Anliegen hinweisen:

- **Zielorientierter Einsatz der Fördermittel:** Der zielgerichtete Einsatz der Fördermittel ist zweifellos ein Kernziel für die Leistungsvereinbarungen. Bei den Spielräumen für die Preisentwicklung besteht allerdings ein Spannungsfeld. Die LV sollte Kostenwahrheit bei den Preisen anstreben, aber auch verhindern, dass Leistungserbringer ihre Kosten übermässig auf die Kunden abwälzen können. Anders formuliert muss die LV die Preisthematik so angehen, dass auch Effizianzanreize für die Leistungserbringer entstehen. Dieser disziplinierende Effekt ist für die Attraktivität des EWLV

insgesamt sehr wichtig. Preiserhöhungen sollen nur dann zulässig sein, wenn die EVUs einen transparenten und nachvollziehbaren Nachweis erbringen können, dass die bisherigen Subventionen in einem wesentlichen Umfang zur Steigerung der Effizienz führen.

- **Sanktionen, Controlling, Monitoring:** Art. 13 Abs. 8 GüTG verpflichtet das BAV zur periodischen, öffentlichen Berichterstattung über die Entwicklung des Angebots sowie der Kosten und Erträge im EWLTV. Wir sind der Ansicht, dass diese Berichterstattung im Rahmen eines schlanken Quartalsreportings erfolgen sollte, analog der Strommarktberichte der Elcom. Dadurch sind eine bessere Steuerung und eine granulare Verfolgbarkeit der Entwicklung möglich. Dies stärkt das Vertrauen in das Fördersystem zugunsten des EWLTV. Ergänzend sollten in den LV griffige Sanktionsmechanismen bei Verfehlungen der Eigenwirtschaftlichkeitsziele vorgesehen werden.
- **Gemeinsame Leitlinien für den Gütertransport auf der Schiene:** Im Hinblick auf eine zweite Vierjahresperiode der LV sollte innerhalb der Begleitgruppe Schienengüterverkehr die Branche versuchen, neue Leitlinien zu entwickeln, die den neuen Prämissen des revidierten Art. 5 GüTG gerecht werden (Art. 5 Abs. 1 lit. b «Wettbewerb stärken» und lit. d «Abschluss von Leistungsvereinbarungen und laufende Beobachtung»). Der Ideenwettbewerb und ein Wachstum der Mengen zwecks besserer Auslastung des Wagenladungsverkehrsnetzes sollten dabei im Fokus stehen.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 1 lit. a: die Investitionsbeiträge an den Neubau, die Erweiterung und die Erneuerung von Umschlags- und Verladeanlagen <u>sowie Anschlussgleisen</u>;</p> <p>Art. 1 lit. b: die finanzielle Förderung des Transports, des Umschlags und des Verlags von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser <u>und</u>, mit Seilbahnen <u>und mit den Anlagen des unterirdischen Gütertransports</u>;</p> <p>Art. 1 lit. c: die Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport, für die digitale automatische Kuppelung sowie für klimafreundliche Fahrzeuge auf der Schiene <u>und</u>, auf dem Wasser <u>und im Untergrund</u>;</p> <p>Art. 1 lit. e: die Planung, den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung von Anschlussgleisen <u>sowie Direktanschlüssen an den unterirdischen Gütertransport</u>.</p>	<p>Die Ergänzung stellt klar, dass Anschlussgleise ebenfalls in den Anwendungsbereich der Investitionsbeiträge fallen.</p> <p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p>
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 2: Eisenbahn-, Seilbahn- und Schifffahrtsunternehmen, <u>sowie die Betreiber von Anlagen des unterirdischen Gütertransports</u> können das Erfüllen, Verladen und Entladen gefährlicher Güter einschränken.</p>	<p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p>

Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 3 Abs. 1: Der Bund leistet die Investitionsbeiträge an den Neubau, die Erweiterung und Erneuerung von Umschlags- und Verladeanlagen <u>sowie Anschlussgleisen</u> im Inland in Form von A-Fonds-perdu-Beiträgen.</p>	<p>Die Ergänzung stellt klar, dass auch Anschlussgleise in den Anwendungsbereich der Investitionsbeiträge fallen (siehe Ausführungen im Erläuternden Bericht, S.8).</p>
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 4 Abs. 1: Investitionsbeiträge werden nur geleistet, wenn sich die Betreiberin von Umschlags- und Verladeanlagen <u>und Anschlussgleisen</u> mit eigenen Mitteln in angemessenem Umfang an den anrechenbaren Kosten beteiligt. Der Bund berücksichtigt dabei allfällige zusätzliche Förderungen von Kantonen und Gemeinden.</p> <p>Art. 4 Abs. 3:</p> <p>a. auf Anschlussgleisen: 720 beladene Bahnwagen; <u>für Branchen mit strukturell tieferen, aber stabilen Transportmengen kann das Bundesamt für Verkehr (BAV) Ausnahmen gewähren;</u></p> <p>b. auf KV-Umschlagsanlagen; 5000 Standard-Containereinheiten (Twenty Foot Equivalent Units, TEU).</p> <p><u>c. (neu): auf Direktanschlüssen an den unterirdischen Gütertransport: 28'800 Euro-Paletten.</u></p>	<p>Zu Art. 4 Abs. 1: Neben Umschlags- und Verladeanlagen sollen auch für Anschlussgleise Investitionsbeiträge geleistet werden.</p> <p>Zu Art. 4 Abs. 3 lit. a müssen Ausnahmeregelungen für gewisse Branchen (etwa den Agrarsektor) angewendet werden, die im System EWLIV investieren, jedoch die Mindestzahl von 720 beladenen Bahnwagen nicht erreichen. Ohne solche Ausnahmeregelungen droht eine Abwanderung dieser bis anhin per Bahn transportierten Gütermengen auf die Strasse.</p> <p>Dabei gilt zu beachten, dass Güter des Agrarsektors bereits am Verladepunkt von der Urproduktion übernommen werden und nicht per LKW zugeführt werden müssen. Die Verlademengen eines Bahnwagens entsprechen 3 LKW-Ladungen, welche ohne Ausnahmeregelung auf die Strasse verlagert werden.</p> <p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p>

Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<u>Art. 5 Abs. 3 (neu): Reine Anschlussgleise sind von der Voraussetzung des diskriminierungsfreien Zugangs befreit.</u>	Explizite Nennung gemäss nGüTG Art. 3 Abs. 1 Buchstabe e. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Bahnversorgung von Chemie-/Pharmaparks entscheidend. So wird auch die Stellung der direkten Bahnversorgung gegenüber dem kombinierten Verkehr gewährt.
Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 6 lit. c: die grundsätzlichen Bedingungen für die Erbringung der Dienstleistungen, für die Planung und Zuteilung der Ressourcen sowie für die Bemessung der Preise publizieren. <u>Die Publikationspflicht muss dabei möglichst schlank ausgestaltet sein, um unnötigen bürokratischen Aufwand zu vermeiden und eine praxisgerechte Transparenz sicherzustellen.</u>	Dies ist ein relevanter Artikel zum Abbau der wichtigen Markteintrittsschwelle. Denn der freie Zugang zur letzten Meile ist für Güterbahnen entscheidend. Müssten sie die gesamte Rangierinfrastruktur und das Rangierpersonal von Beginn an stellen, so würde ein Markteintritt stark erschwert. Es stellt sich zudem die Frage, wie effizient es wäre, wenn auf der beschränkten Schienenkapazität Rangierloks von mehreren Anbietern stehen würden. Eine administrativ schlanke Ausgestaltung der Publikationspflichten in Art. 6 lit. c wäre wünschenswert.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Abs. 2 lit. d: der Unterhalt von KV-Umschlagsanlagen, und Anschlussgleisen <u>und Anlagen für den direkten Anschluss an den unterirdischen Gütertransport.</u>	In Analogie zu den Regelungen zu Anschlussgleisen ist Art. 7 Abs. 2 lit. d mit einer Regelung für Anlagen zum Direktanschluss von Kunden an den unterirdischen Gütertransport zu ergänzen.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 13 Abs. 1: «Der Bund richtet Verladebeiträge an die Betreiberinnen von Anschlussgleisen, <u>Anlagen des unterirdischen Gütertransports. Freiladeanlagen</u> und KV-Umschlagsanlagen aus.</p> <p>Art. 13 Abs. 2: Die Umschlags- und Verladebeiträge für beladene Bahnwagen, die auf Freiverladeanlagen empfangen oder versendet werden, werden an die Person ausgerichtet, welcher die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt werden.</p>	<p>Um einen möglichst grossen Anreiz der Verloader zu schaffen, auf die Bahn zu setzen, müssen die Verladebeiträge unbedingt bei den Entscheidungsträgern also den Verladern ankommen. Oder wie eben in Art. 13 Abs. 2 ausgeführt: «Die Umschlags- und Verladebeiträge für beladene Bahnwagen werden an die Person ausgerichtet, welche die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt erhält.» Diese Person ist meist auch die Entscheidungsträgerin bei der Wahl des Transportmittels.</p>

		<p>Art. 13 Abs. 3 (neu): <u>Falls diese Betreiberinnen nicht jener Person entsprechen, die die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt erhält, so werden die Umschlags- und Verladebeiträge an Letztere ausgerichtet.</u></p>	<p>Letztlich ist ja vor allem das Ziel, Unternehmen zur Verlagerung ihrer Güter auf die Schiene zu bewegen resp. diese dort zu halten.</p> <p>Zudem ist der unterirdische Gütertransport in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p>
Art. 14	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/>Variante 1 <input checked="" type="checkbox"/>Variante 2</p> <p>Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo</p>	<p>Art. 14 Abs. 1: Der Umschlags- und Verladebeitrag wird pro empfangenen und versendeten beladenen Bahnwagen ausgerichtet. <u>Bemessungsgrundlage ist die Ladeinheit.</u></p> <p><u>Art. 14 Abs. 2: Er wird je Anschlussgleis für maximal 8000 beladene Bahnwagen ausgerichtet.</u></p>	<p>Im Erläuternden Bericht zu Art. 14 Abs. 1 steht: «Um eine Benachteiligung von bspw. Doppeltaschenwagen zu verhindern, gelten Bahnwagen mit mehr als zwei Drehgestellen bei der Berechnung der Umschlags- und Verladebeiträge als zwei Bahnwagen.»</p> <p>Ein Doppeltaschenwagen (mit 3 Drehgestelle) kann zwei Trailer beladen. Jeder Trailer hat 34 EUR-Palettenstellplätze, d.h. $2 \times 34 = 68$. Dieser wird als zwei Bahnwagen gezählt, erhält also CHF 80 pro Sendung. Ein vierachsiger Schiebwanwagen mit einer Zuladung von 72 bis 76 EUR-Palettenstellplätze und einer Nutzlast von bis zu 64 Nettotonnen wird lediglich als ein Bahnwagen bemessen, erhält also CHF 40 vergütet. Dies kann zu Ineffizienz auf der Schiene (Nettotonne pro Zugmeter) und einer Wettbewerbsverzerrung bei der Förderung führen. Fazit: Die Förderung zwischen UKV und Bahnwagen sollte gleichgestellt erfolgen.</p> <p>Mit der Bemessungsgrundlage «Ladungseinheit» kann ein pragmatischer Ansatz gewählt werden. Unter «Ladeinheit» wird normalerweise</p>

			<p>ein Sattelaufleger, ein Bahnwagen, eine Wechselbrücke etc. verstanden. Es sollte ein pragmatischer und pauschaler Ansatz gewählt werden. Bei der LSVA-Rückerstattung hat sich die Pauschale ebenfalls bewährt. Es gab eine pauschale Rückerstattung, egal ob die Distanz des Vor- oder Nachlaufes 5 oder 150 km war.</p> <p>Zudem ist eine geeignete Bemessungsgrundlage für Umschlags- und Verladebeiträge auch für Transporte mit den Anlagen des unterirdischen Güterverkehrs zu formulieren. Auch in diesem Fall könnte man sich an der Ladeeinheit orientieren. Dabei ist auch der multimodale Transport Bahn/unterirdischer Gütertransport zu berücksichtigen.</p> <p>Fazit: Umschlags- und Verladebeiträge sollen allgemein pro Ladeeinheit anstelle von pro Bahnwagen erfolgen.</p> <p>Die Obergrenze von 8'000 Wagen ist zu streichen (Variante 2). Dies u.a. aus den folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none">– Eine Deckelung der anspruchsberechtigten Bahnwagen ist aus ökologischer Sicht nicht sinnvoll. Damit würde ab der Erreichung der Obergrenze der Anreiz wegfallen, weiter auf die Bahn zu setzen. Mehr unterstützte Bahnwagen bedeuten auch mehr Güter, die auf die Schiene verlagert werden. Eine Deckelung würde den Skaleneffekt der Verlagerung auf die Schiene bremsen. Andererseits würden Unternehmen mit
--	--	--	---

			<p>grossen Verlagerungsambitionen dagegen proportional weniger von den Unterstützungsbeiträgen profitieren. Eine ausserordentliche Effizienz bei der Verlagerung würde daher weniger gewürdigt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Investitionen in Anschlussgleise und Umschlagsanlagen rechnen sich erst mit einer gewissen Menge an Bahnwagen. Eine Deckelung an unterstützten Einheiten würde die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs reduzieren und Neuinvestitionen in den Schienengüterverkehr verhindern. <p>economiesuisse unterstützt Variante 2, wobei die Höhe der Beiträge wie nachfolgend ausgeführt so angepasst werden müssen, dass die CHF 50 Mio. ausgeschöpft werden.</p>
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 15 Abs. 1: Der Beitrag pro empfangenen oder versendeten beladenen <u>Bahnwagen Ladeeinheit</u> beträgt vierzig Franken. <u>Für Branchen mit strukturell tieferen, aber stabilen Transportmengen kann das BAV einen Zuschlag pro Ladeeinheit gewähren oder nach transportierter Nettotonnage bemessen.</u></p> <p>Art. 15 Abs. 2: Im Falle einer <u>Nichtaus-schöpfung sowie einer</u> Erhöhung oder Kürzung des Voranschlagskredits für Umschlags- und Verladebeiträge Schienengüterverkehr kann das BAV den Beitrag <u>entsprechend so</u> anpassen, <u>dass der Kredit ausgeschöpft wird.</u></p>	<p>In Art. 15 Abs.1 sind auch Beiträge für Transporte mit den Anlagen des unterirdischen Güterverkehrs zu bestimmen. Vorzugsweise sollte man sich dabei auf die Anzahl transportierter Euro-Paletten stützen.</p> <p>Aktuell beruht die Beitragshöhe einzig auf Prognosen, die noch wenig verlässlich sind. Wichtig ist, dass der zur Verfügung stehende Kredit von zurzeit 50 Mio. CHF ausgeschöpft wird. Nur so ist sichergestellt, dass für die Verlagerer der grösstmögliche Anreiz zur Verlagerung auf die Schiene geschaffen werden kann.</p>

			<p>Eine Senkung des Umschlags- und Verladebeitrags ist angesichts gesetzlicher Budgetvorgaben nachvollziehbar, liegt jedoch bereits am wirtschaftlichen Minimum. Weitere Reduktionen würden den Schienentransport in vielen Fällen unattraktiv machen, während der aktuelle Beitrag für Branchen mit geringen Transportmengen (wie den Agrarsektor) ohnehin unzureichend ist und flexibel ausgestaltet werden sollte.</p>
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 16 Abs. 1: Umschlags- und Verladebeiträge werden für Anschlussgleise und KV-Umschlagsanlagen ausgerichtet, wenn mit der Betreiberin der Anlage eine Vereinbarung nach Artikel 10 Absatz 6 GüTG besteht. <u>Dasselbe gilt für die Anlagen des unterirdischen Gütertransports, wenn mit der Betreiberin dieser Anlagen eine Vereinbarung im Sinne von Artikel 10 Absatz 6 GüTG besteht.</u></p> <p>Art. 16 Abs. 3: Beiträge für Anschlussgleise werden nur ausgerichtet, wenn auf der Anlage eine Mindestmenge von 720 empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen pro Jahr erreicht wird. Für Neubauten und wieder in Betrieb genommene Anschlussgleisanlagen, <u>sowie Direktanschlüsse von unterirdischen Gütertransportanlagen,</u> gilt die Untergrenze erst ab dem sechsten Betriebsjahr. <u>Für Branchen mit strukturell tieferen, aber stabilen Transportmengen entfällt diese Mindestmengenanforderung vollständig.</u></p>	<p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p> <p>Eine Untergrenze von 720 Wagen pro Anschlussgleis schafft für Branchen mit geringen Transportmengen keinen Anreiz, zusätzliche Güter auf die Bahn zu verlagern oder bestehende Transporte dort zu belassen. Insbesondere kleinere und mittlere Verlagerer, die Hauptnutzer des heutigen EWL, können diese Kriterien nicht erfüllen, erhalten keine Beiträge und werden so eher von der Schiene auf die Straße abwandern.</p>

Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 18: Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene, <u>im Untergrund und</u> auf dem Wasser können gewährt werden, wenn dadurch:	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 20 Abs. 2 lit. a: Es muss folgende Unterlagen enthalten: a) Eine umfassende Beschreibung der Neuerung und ihres Nutzens für den Gütertransport auf der Schiene, <u>im Untergrund oder</u> auf dem Wasser.	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 22 Abs. 1: Die Gesuchstellerin erstattet dem BAV Bericht über die Umsetzung der technischen Neuerung, die praktischen Resultate und den praktischen Nutzen für den Gütertransport auf der Schiene, <u>im Untergrund oder</u> auf dem Wasser.	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.

Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 23: Der Bund kann Fahrzeughaltern mit Sitz in der Schweiz einen einmaligen Investitionsbeitrag <u>Investitionsbeiträge</u> pro Fahrzeug für die Ausrüstung von Bahnwagen und Triebfahrzeugen mit der digitalen automatischen Kupplung (DAK) leisten.</p>	<p>Die geplante DAK-Migration muss in enger internationaler Abstimmung der beteiligten europäischen Länder erfolgen. Firmensitz des Halters, Immatrikulationsland des Fahrzeugs (NVR) und tatsächliches Einsatzgebiet des Fahrzeugs sind nicht kongruent.</p> <p>Aufgrund der Komplexität und der voraussichtlich langen Dauer der DAK-Migration ist ein einmaliger Investitionsbeitrag nach vollständigem Umbau nicht zielführend. Gestaffelte Investitionsbeiträge für definierte Teilschritte der Migration (z.B. Vorbereitung eines Fahrzeugs) sollten möglich sein.</p>
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 24: c. (neu): <u>Fahrzeuge, welche ausschliesslich auf Anschlussgleisen und in Umschlagzentren zum Verschub von Güterwagen eingesetzt werden und deshalb nicht im Register aufgeführt sind, müssen vom Halter für die Umrüstung angemeldet werden.</u></p>	<p>Es ist zu befürchten, dass die Forderung «nur für Fahrzeuge mit Immatrikulationsnummer identifizierbar gemäss Eisenbahngesetz» die finanzielle Förderung für den Umbau von Rangierfahrzeugen innerhalb von Umschlagszentren bzw. Chemie-/Pharmaparks ausschliesst.</p>
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 25: Der Umfang und die Definition der Funktionalitäten <u>des Rollmaterials richten sich nach den für den europäischen Schienengüterverkehr festgelegten Grundfunktionen (Basic Package).</u></p>	<p>Die für den interoperablen Verkehr geforderten DAK-Funktionen sind heute in den zuständigen europäischen Gremien noch nicht abschliessend beschlossen und festgelegt. Damit der freizügige grenzüberschreitende Verkehr mit DAK gewährleistet ist, muss die Schweiz dieselben Vorgaben anwenden. Da voraussichtlich nicht alle relevanten Vorgaben in den TSI festgelegt werden, ist eine allgemeinere Formulierung zu wählen.</p>

Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 26 Abs. 1: Die Höhe des Investitionsbeitrags für Bahnwagen mit Baujahr ab 2010 und mit einer Immatrikulation vor dem 1. Januar 2026 oder die während der Laufzeit des Verpflichtungskredits für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung im Gütertransport auf der Schiene beschafft werden beträgt 10'000 Franken.</p> <p>Art. 26 Abs. 2: Die Höhe des Beitrags für Bahnwagen der Baujahre 1995–2009 beträgt 5000 Franken.</p> <p>Art. 26 Abs. 2 (neu): Die Höhe des Beitrags für Triebfahrzeuge, die nach Ende der Ausrüstung mindestens noch fünf Jahre im Einsatz sind, beträgt 75'000 Franken.</p> <p>Art. 26 Abs. 3 (neu): <u>Der Investitionsbeitrag wird einmal je DAK gewährt.</u></p>	<p>Das Baujahr eines Fahrzeugs sollte nicht für die Abstufung der Investitionsbeiträge genutzt werden. Es ist die unternehmerische Freiheit des Besitzers/Halters, ob er eine neuere oder ältere Fahrzeugflotte betreibt. Falls ein mit DAK ausgerüstetes Fahrzeug aus unternehmerischen Gründen frühzeitig verschrottet wird, können teure Komponenten für eine Weiternutzung ausgebaut und anderweitig eingesetzt werden. Die betragsmässige Festlegung des Investitionsbeitrags ist zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht. Es bestehen aktuell noch keine gesicherten Angaben für die Ausrüstungskosten je Fahrzeug. Zudem ist die Gesamtzahl der auszurüstenden Fahrzeuge noch nicht abschliessend geklärt.</p> <p>Wie oben beschrieben soll es die unternehmerische Freiheit der Wagenhalter sein, die DAK in die Wagen einzubauen, die er für sinnvoll erachtet. Einschränkung muss dann aber sein, dass der Einbau der DAK nur einmalig gewährt wird.</p>
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Abs. 7 (neu): <u>Die Organisation wird so aufgebaut, dass Inhalt und Umfang ihrer Tätigkeit stufenweise an Marktentwicklung und Ausrüstungsprogramme angepasst werden können. Sie arbeitet eng mit den für die DAK-Migration zuständigen EU-Stellen und weiteren europäischen Akteuren zusammen.</u></p>	<p>Der Aufbau der Organisation zur Ausrüstung auf die DAK soll schrittweise erfolgen, sich im In- und Ausland zu koordinieren.</p> <p>Vor allem wichtig ist eine enge Zusammenarbeit mit den zuständigen EU-Stellen zentral, da die DAK ein europaweites Migrationsprojekt ist und die grenzüberschreitende Kompatibilität sichergestellt werden muss.</p>
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 30: Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge auf der Schiene, <u>in oder auf den Anlagen für den unterirdischen Gütertransport und</u> für Güterschiffe der Binnenschifffahrt können gewährt werden, wenn diese in der Schweiz zugelassen sind.</p>	<p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p>
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 32 Abs 2 lit. b: <u>Für Schiffe einen</u> Kostenvoranschlag und eine Vergleichsofferte <u>zu</u> einem ein Schiff mit konventionellem Antrieb.</p>	<p>Gemäss der aktuellen Formulierung gilt Abs. 2 für alle Gesuche für Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge, insbesondere auch für Fahrzeuge auf der Schiene. Bst. b gilt hingegen nur für Schiffe bzw. Schiffsantriebe. Dies ist entsprechend zu präzisieren oder die Struktur von Art. 32 ist entsprechen zu überarbeiten.</p>
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>

Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		Click or tap here to enter text.
Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 35 Abs. 1: Bestellt ein Kanton ein Angebot, des Gütertransports auf der Schiene <u>oder über die Anlagen des unterirdischen Gütertransports</u> und ersucht er den Bund um Betriebsbeiträge, so umfasst das Gesuch: [...]	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 8. August 2025 sgv-ml/ap

Vernehmlassungsantwort: Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport)

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgV über 230 Verbände und über 600 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. 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.

Mit der Vorlage sollen die Bestimmungen des geänderten Gütertransportgesetzes vom 21. März 2025 präzisiert werden. Dies beinhaltet die Totalrevision der Gütertransportverordnung sowie Änderungen an sechs weiteren Verordnungen.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgV anerkennt die Bedeutung des Schienengüterverkehrs für die Wirtschaft sowie die Notwendigkeit von Investitionen, um diesen zukunftsfähig zu gestalten. Der Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG) stand der sgV jedoch stets kritisch gegenüber und dies aus Gründen der finanzpolitischen Tragfähigkeit der Vorlage, wegen der wirtschaftlichen und wettbewerblichen Notwendigkeit einer höheren Eigenwirtschaftlichkeit des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV), sowie aufgrund der für einen zukunftsfähigen Gütertransport unabdingbaren stärkeren Verknüpfung von Strasse und Schiene – anstelle einer reinen Verlagerung. Die mit der vorliegenden Verordnungsänderung vorzunehmenden Konkretisierungen der am 21. März 2025 angenommenen Gesetzesänderung erachtet der sgV grundsätzlich als mit den gesetzlichen Bestimmungen kongruent. Er erlaubt sich jedoch im Folgenden einige allgemeine sowie konkrete Bemerkungen zur Vorlage sowie zur Förderung des EWLK.

Sicherstellung und Kontrolle der Entwicklung hin zur Eigenwirtschaftlichkeit des EWLK: Gemäss Art. 3, Abs 2 GüTG müssen die Angebote des Gütertransports auf der Schiene eigenwirtschaftlich sein. Die befristete finanzielle Förderung des EWLK soll unter anderem dazu dienen, dass dieser künftig der Forderung nach Eigenwirtschaftlichkeit gerecht werden kann. Dazu bedarf es jedoch einer periodischen Überprüfung der finanziellen Entwicklung des EWLK hin zur Eigenwirtschaftlichkeit, welche in Art. 13 Abs. 8 GüTG definiert ist. Für diese Überprüfung sowie für die Beurteilung der Annäherung an, bzw. Erreichung der Eigenwirtschaftlichkeit müssen im Rahmen der Leistungsvereinbarungen zwischen dem

Bundesamt für Verkehr (BAV) und den EWLV-Betreiberinnen zwingend klare und verbindliche Beurteilungskriterien definiert werden – und zwar durch das BAV und nicht nur durch die EWLV-Anbieterinnen selbst – sowie anschliessend angewandt werden. Diese Beurteilung sollte auch zentrale Informationen liefern, welche das Parlament für die Entscheidung über den Verpflichtungskredit für die Zeit nach 2029 benötigen wird.

Sicherstellung der Unterbindung von Querfinanzierung und Marktverzerrungen: Art. 13 Abs. 6 GüTG regelt weiter, dass Querfinanzierung sowie Marktverzerrungen durch die EWLV-Anbieterinnen nicht zulässig sind. Dafür müssen – ebenso wie zur Beurteilung der Erreichung der Eigenwirtschaftlichkeit – die Finanzen der Anbieterinnen transparent ausgewiesen werden. Diesbezüglich ist ebenfalls eine verbindliche und konsequente Umsetzung von Art. 13 Abs. 8 GüTG notwendig. Auch hierzu sind klare Regelungen im Rahmen der Leistungsvereinbarungen notwendig.

Keine Verschlechterung der Anreize für den Verlad auf die Schiene durch Strassentransportunternehmen: Gemäss Art. 14 Abs. 1 GüTG sind die Betreiberinnen der Umschlags- und Verladeanlagen verpflichtet, die Umschlags- und Verladebeiträge weiterzugeben. Damit soll die heutige LSVR-Rückerstattung ersetzt werden. Der sgv erachtet es als zentral, dass die Weitergabepflicht für alle Anlagentypen – auch für KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleise – gilt. Wenn der EWLV für Transporteur attraktiver werden soll, dann müssen die Beiträge unbedingt und in jedem Fall bei demjenigen Akteur ankommen, welcher die Kosten für die Beförderung der Fracht trägt. Ausserdem steht der sgv der vorgesehenen Berechnungsgrundlage der Umschlags- und Verladebeiträge kritisch gegenüber. Werden diese künftig pro Bahnwagen berechnet, so kann dies zu Verzerrungen gegenüber der effektiv transportierten Menge führen, beispielsweise bei Wagen, welche drei Container aufnehmen können. Der sgv fordert daher, dass die Beiträge pro Ladebehälter und nicht pro Bahnwagen berechnet werden. Für weitere Details bezüglich des Umschlags- und Verladebeitrags verweist der sgv auf die Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG, welcher als Mitglied des sgv die Anliegen der Strassentransportbranche vertritt.

Zusätzlich zu den oben ausgeführten Punkten nimmt der sgv zu den weiteren Fragen im beigefügten Fragebogen Stellung.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Urs Furrer
Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Beilage

- erwähnt



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Schweizerischer Gewerbeverband
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	sgv
Adresse / Adresse / Indirizzo	Schwarztorstrasse 26, 3001 Bern
Name / Nom / Nome	Lisibach Michèle
Datum / Date / Data	04.08.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Siehe Begleitschreiben

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Der Umschlags- und Verladebeitrag ist in jedem Fall an diejenigen Akteure weiterzugeben, welche die Kosten für die Beförderung der Fracht tragen.	Siehe Begleitschreiben
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Der Umschlags- und Verladebeitrag ist pro Ladebehälter und nicht pro Bahnwagen zu entrichten.	Siehe Begleitschreiben
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

5. Diverse / Divers / Varie



Elektronisch verschickt an:
finanzierung@bav.admin.ch

Stellungnahme zur Gütertransportverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Pro Alps bedankt sich für die Möglichkeit, zur Vernehmlassung der Gütertransportverordnung (GüTV) Stellung zu nehmen. Die Verordnung setzt zentrale Elemente des revidierten Gütertransportgesetzes (GüTG) um, dessen Auswirkungen wir aber kritisch beurteilen. Zwar unterstützt das Gesetz einzelne Massnahmen wie die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) und den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV), doch die grundlegende Ausrichtung entfernt sich aus unserer Sicht deutlich von einer konsequenten Verlagerungspolitik für den Güterverkehr in der Fläche.

Dass die Verlagerungswirkung des totalrevidierten GüTG deutlich ungenügend ist, wurde bereits anhand verschiedener aktueller Entwicklungen bestätigt. Unter Verweis auf die politisch geforderte Eigenwirtschaftlichkeit streicht die Netzwerkanbieterin SBB Cargo Bedienpunkte, erhöht in den nächsten Jahren die Preise erheblich und plant bis 2030 ein Fünftel des Personals abzubauen. Dies ist als eine Vorschau auf die noch anstehende Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse zu verstehen – trotz und aufgrund des neuen GüTG. Das auf die zukünftige Eigenwirtschaftlichkeit im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) getrimmte Gesetz entpuppt sich bereits früh als ein Missstand für die Versorgungssicherheit, eine resiliente Logistik und den Umweltschutz in der Schweiz. Auch im Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) im Inland bewegt die Aussicht auf die auf Januar 2026 geplante Inkraftsetzung des Gesetzes derzeit nicht zu mehr Verlagerung. Im Gegenteil. SBB Cargo kehrt sich mit der sogenannten «Neuausrichtung im Kombinierten Verkehr» vom nationalen KV ab. Die Bedienung von 8 der 10 Terminals wird auf Ende 2025 eingestellt. Ob die aufgegebenen Verkehre nun von anderen Akteuren übernommen werden können, ist angesichts der weiterhin schwierigen Rahmenbedingungen unklar.

Die GüTV ist vor diesem Hintergrund als eine technische Ausformulierung eines verkehrspolitischen Versäumnisses zu lesen. Umso mehr ist es Pro Alps ein Anliegen, dass der vollständige Gestaltungsraum mit der GüTV vollständig genutzt wird. Folgende Verbesserungen müssen unbedingt vorgenommen werden:

- Art. 15: Der Zahlungsrahmen von 50 Mio. CHF für die Verladebeiträge muss vollständig ausgeschöpft werden. Es ist jedoch wichtig zu garantieren, dass dadurch kein Anreiz zu Verkehrsabbau gegeben wird.
- Art. 15, Abs. 3: Die Verlagerung im alpenquerenden Güterverkehr soll durch erhöhte Verlade- und Umschlagsbeiträge zusätzlich gefördert werden.
- Art. 23: Eine modulare Förderung von einzelnen Funktionalitäten der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK), wie beispielsweise die Automatische Bremsprobe (ABP), muss möglich sein, wenn dadurch Effizienzgewinne erreicht werden sowie eine Aufwärtskompatibilität zur DAK besteht.

Die vollständige Stellungnahme von Pro Alps ist dem angehängten Fragebogen zu entnehmen.

Freundliche Grüsse



Django Betschart
Geschäftsleiter



Silvan Gnos
Verantwortlicher Politik

Anhang: Fragebogen

01 Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

Absender / Expéditeur / Mittente

— Organisation / Organisation / Organizzazione	Pro Alps
— Abkürzung / Abréviation / Abbreviazione	
— Adresse / Adresse / Indirizzo	Hellgasse 23, 6460 Altdorf
— Name / Nom / Nome	Silvan Gnos
— Datum / Date / Data	12.08.2025



Altdorf, 12. August 2025

Stellungnahme / prise de position / pareri

Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Die Gütertransportverordnung (GüTV) setzt das revidierte Gütertransportgesetzes (GüTG) um. Dass die Verlagerungswirkung des im März 2025 vom Parlament verabschiedeten GüTG ungenügend ist, wurde bereits anhand verschiedener aktueller Entwicklungen angedeutet. Dementsprechend ist das GüTV als eine technische Ausformulierung eines verkehrspolitischen Versäumnisses zu lesen. Zu den negativen Entwicklungen gehören unter anderem, dass SBB Cargo angekündigt hat, einen Grossteil ihrer Verladeanlagen für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr zu schliessen. Auf 8 von 10 Terminals werden ohne Gegenwirken des Bundesrates auf Ende Jahr die Bedienung eingestellt. Es ist fraglich, ob hier andere Akteure auf die Kürze in die Bresche springen. Diese Massnahme fällt um so mehr ins Gewicht, als dass auch die Rollende Landstrasse eingestellt wird. Im Bereich des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) wird das Netz zusammengeschrumpft. Zusätzlich drohen Preiserhöhungen und allgemein ein Personalabbau durch die Netzwerkanbieterin, den Staatsbetrieb SBB Cargo. Dies läuft diametral entgegen der volkswirtschaftlichen Interessen an einem gut ausgebauten und funktionierenden Schienengüterverkehr in der Schweiz. Unter diesen Vorzeichen ist ab 2026 – trotz und auch aufgrund des neue GüTG bzw. der neuen GüTV – mit einer deutlichen Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse und somit mit zehntausenden zusätzlichen Lastwagen auf Schweizer Strassen zu rechnen.

Angesichts der aktuellen Entwicklungen ist die Vernehmlassungsvorlage zu überarbeiten. Insbesondere sind die Mittel für Investitionsbeiträge an Umschlags- und Verladeanlagen sowie die Höhe der pauschalen Umschlags- und Verladebeiträge substanziell zu erhöhen, um der akuten Krise bei den Verladeangeboten entgegenzuwirken. Der Bundesrat ist als Eigner zudem gefordert, das volkswirtschaftliche Interesse der Schweiz an einem starken und zukunftsfähigen Schienengüterverkehr gegenüber der zukünftigen Netzwerkanbieterinnen entschlossen zu vertreten. Das neue GüTG und seine Umsetzung durch die GüTV dürfen nicht als Instrumente einer schleichenden Demontage des Schienengüterverkehrs in der Schweiz wirken. Darauf deuten aktuelle Signale jedoch hin. Die gesprochenen Fördermittel dürfen nicht als finanziellen Zustupf zum breiten Abbau im Netzwerkverkehr genutzt werden.

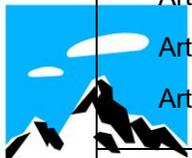
Im Detail ist vor allem bei Art. 15 zur Höhe der Verlade- und Umschlagebeiträge zu ergänzen, dass der Bundesrat angehalten ist, die jährlich gesprochene Kreditsumme vollständig auszuschöpfen. Weiter hat die Verkehrskommission des Nationalrates Anfang

Juli 2025 mit grosser Mehrheit eine Kommissionsmotion (25.3949) verabschiedet, die den gezielten Einsatz der freiwerdenden Rola-Gelder in den Jahren 2026 bis 2030 für zusätzliche Verlagerungsmassnahmen im alpenquerenden Verkehr fordert. Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, wie diese Entwicklung in der Überarbeitung der GüTV berücksichtigt und die Verordnung entsprechend angepasst werden kann. Ein bedeutender Teil des alpenquerenden Verkehrs entfällt auf Binnen-, Export- und Importverkehre – also auf Verkehre, die potenziell im nationalen kombinierten Verkehr (KV) und Einzelwagenladungsverkehr (EWLTV) stattfinden und deren Förderung durch die vorliegende Verordnung geregelt wird. Eine konkrete Massnahme könnte darin bestehen, einen erhöhten Verladebeitrag für alpenquerende Transporte einzuführen und so einen Teil der freiwerdenden Rola-Mittel gezielt im Rahmen der GüTV für den verfassungsmässigen Verlagerungsauftrag zu nutzen (Ergänzung Art. 15, Abs. 2). Zuletzt ist der integrale Förderansatz bei der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) zu hinterfragen (Art. 23). Ein integraler Ansatz birgt die Gefahr, dass die im GüTG vorgesehenen Fördermittel auf Grund von Verzögerungen auf europäischer Ebene ungenützt bleiben. Die DAK beinhaltet verschiedene Funktionalitäten. Wenn bestimmte Funktionalitäten der DAK (bzw. die Automatische Bremsprobe ABP) bereit zur Implementierung sowie aufwärtskompatibel zur DAK sind und dadurch Effizienzgewinne im Schienengüterverkehr möglich werden, sollen diese unabhängig gefördert werden.

Da das gesetzliche alpenquerende Verlagerungsziel nach wie vor verfehlt wird und weil sich abzeichnet, dass die von der Bevölkerung 2023 beschlossene CO₂-Reduktion im Sektor (Land-)Verkehr von -57% bis 2040 gegenüber 1990 (Art. 4 Abs. 1 Bst. b KIG) nur sehr sehr schwierig erreicht werden kann, sind die Bemühungen zur Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs und zur Verlagerung auf umweltfreundlichere und erneuerbar betriebene Verkehrsträger deutlich zu intensivieren. Wenn der Güterverkehr nicht bereits spätestens im Verlauf der frühen 2040er-Jahre vollständig fossilfrei betrieben wird, muss die öffentliche Hand spätestens 2050 massiv in Negativemissionstechnologien investieren, um die international und innenpolitisch vereinbarten Klimaziele zu erreichen, zumal bereits für nicht oder kaum substituierbare Treibhausgasemissionen wie den (Fracht-)Flugverkehr ab der Schweiz solche klimapolitische «Notlösungen» wohl unumgänglich werden.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
 Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
 Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
 Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo



**pro
alps**

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approva- zione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Abs. 2 ... von Kantonen und Gemeinden <u>oder Dritten</u> .	<p>Analog zu Art. 20 Abs. 2 Bst. c und Art. 32 Abs. 2 Bst. c sind auch Beiträge Dritter zu berücksichtigen.</p> <p>Wir vermissen im erläuternden Bericht eine Ausführung weshalb in Abs. 3 Bst. a auf die Erwähnung der Mindestmenge von 12'000 t verzichtet werden soll, da uns eine Mindestmenge in Tonnen für die Verlagerungswirkung mindestens so relevant erscheint wie eine Mindestmenge in Wagenladungen.</p>



Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Die Eigentümerinnen und die Betreiberinnen der vom Bund geförderten KV-Umschlagsanlagen <u>und Anschlussgleise</u> gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Anlagen, indem sie...	Alle vom Bund geförderten Anlagen sollen der Pflicht zum diskriminierungsfreien Zugang unterliegen.
Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	-	-

	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	Wir begrüßen insbesondere das explizite Einfordern von langfristigen Investitionsplänen. Selbstverständlich soll bei der Prüfung des Gesuches auch bei Investitionen von unter 5 Mio. Fr. die Qualität der Schienenanbindung entscheidend sein (auch wenn für diese Projekte gemäss Abs. 2 nicht mehr in jedem Fall Unterlagen dazu einzureichen sind).
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	-	Wir erwarten, dass der Bund das Instrument der zu vereinbarenden Transportmenge rege gemäss Abs. 4 Bst. f benutzt – auch als Reaktion auf den Abbau der UKV-Angebote bei SBB Cargo. SBB Cargo als Unternehmen im alleinigen Besitz des Bundes sind dabei besonders ambitionierte Vorgaben zu machen und die Eigentümerstrategie ist mit entsprechenden Vorgaben für die Verladeanlagen von SBB Cargo zu ergänzen. Wir begrüßen, dass in Abs. 4 Bst. e neu im Sinne der Erwartungssicherheit die explizite Ausrichtung auf einen 20-jährigen Betrieb genannt wird.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-

Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	-	<p>Wir begrüßen, dass der bestehende Art. 14 Abs. 3 gestrichen wird und erwarten dass zurückgeforderte Gelder in den Schienengüterverkehr reinvestiert werden.</p> <p>Zu Abs. 1: Wir erwarten, dass der Bund das Instrument der zu vereinbarenden Transportmenge rege benutzt – auch als Reaktion auf den Abbau der UKV-Infrastruktur bei SBB Cargo. SBB Cargo als Unternehmen im alleinigen Besitz des Bundes sind dabei besonders ambitionierte Vorgaben zu machen und die Eignerstrategie ist mit entsprechenden Vorgaben für die Verladeanlagen von SBB Cargo zu ergänzen.</p> <p>Zu Abs. 4: Im Falle von Besitzerwechsel von vom Bund unterstützten Verladeanlagen hat der Bund eine aktive Rolle beim Finden von Anschlusslösungen wahrzunehmen. Für SBB Cargo hat der Bund als Eigner (in der Eignerstrategie oder den Vereinbarungen nach Art. 10) als Reaktion auf die jüngsten Entwicklungen verschärfte Vorgaben zu machen, um Betriebsaufgaben künftig betriebswirtschaftlich unattraktiv zu machen.</p> <p>Den neuen Abs. 3 begrüßen wir.</p>
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	-	-

	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2	Abs. 2 Er wird je Anschlussgleis für maximal <u>X</u> Bahnwagen ausgerichtet.	<p>Variante 1 ist nur schon deshalb zwingend, weil gleichzeitig die LSVA-Rückerstattung für den Vor- und Nachlauf abgeschafft werden soll. Würden die Beiträge sich nicht an diesen Mehreinnahmen für den Bund orientieren, wäre die neue Fassung ein Rückschritt in der Güterverlagerungspolitik der Schweiz, was in Anbetracht des Minderangebotes im unbegleiteten kombinierten Verkehr aufgrund der Einstellung grosser Teile des Angebots von SBB Cargo und dem Verfehlen klimapolitischer Ziele und des Güterverlagerungsziels nicht zu rechtfertigen wäre.</p> <p>Würde Variante 2 gewählt (was wir ablehnen), müsste der Bundesrat dem Parlament einen zusätzlichen Kredit beantragen, um das Ausmass des finanziellen Anreizes zur Güterverlagerung zumindest nicht zu reduzieren, denn dies würde definitiv nicht der Absicht des Gesetzgebers entsprechen. Wir sind der Ansicht, der Bund sollte die Obergrenze in Abs. 2 tiefer ansetzen, um Mitnahmeeffekte möglichst gering zu halten (und den Beitrag pro Bahnwagen in Art. 15 Abs. 1 höher wählen (siehe auch unten)).</p>
Art. 15	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Abs. 1 Der Betrag pro empfangenen oder versandten beladenen Bahnwagen beträgt <u>X</u> Franken. [X>40]</p> <p>Abs. 3 (neu) <u>Fallen in einem Jahr Kreditresten an,</u></p>	<p>Neu soll Abs. 1 angepasst und Abs. 3 ergänzt werden, der darauf abzielt, dass die Höhe der Beiträge so angepasst werden müssen, dass die CHF 50 Mio. ausgeschöpft werden. Denn die Massnahme erfüllt nur dann ihren Zweck als zusätzliches Verlagerungsinstrument, wenn der finanzielle Anreiz im Vergleich zum heutigen System mit der LSVA-Rückerstattung für den Vor- und Nachlauf für einen Grossteil der verladenen Güter ansteigt. Gemäss dem erläuternden Bericht ist dies mit der hier vorgeschlagen tiefen Betrag von Fr. 40.- pro Bahnwagen nicht der Fall.</p>

		<p><u>muss das BAV die Beitragshöhe entsprechend anpassen, so dass künftig keine Kreditreste zu erwarten sind.</u></p> <p>Abs. 4 (neu) <u>Der Beitrag pro empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen beträgt im alpenquerenden Verkehr Y Franken. [Y>X]</u></p>	<p>Vor allem in den ersten Jahren erscheint uns die vom Bund geschätzte Nachfrage nach diesen Beiträgen zu optimistisch – um so mehr als dass seit Beginn der Vernehmlassung bekannt wurde, dass die SBB Cargo zahlreiche Verladeanlagen und Verkehre einstellen wird. Der vom Gesetzgeber gesprochene Kredit muss unbedingt ausgeschöpft werden, um die volle Wirkung zu erzielen. Gleichzeitig ist in den LV-Verhandlung mit den Netzwerkanbieterinnen zu garantieren, dass dieser neue Absatz nicht ausgenützt wird, um den Abbau zu finanzieren.</p> <p>Neu als Absatz 4 fordern wir, dass die GüTV genutzt wird, um der politisch breit abgestützten Kommissionsmotion KVF-N (25.3949) nachzukommen. Konkret soll der Verladebeitrag für alpenquerende Transporte höher ausfallen als für übrige Verkehre. Hierfür kann ein Teil der Mittel, die durch die vorzeitige Einstellung der Rollenden Landstrasse frei werden, gezielt in zusätzliche Verlagerungsmassnahmen im alpenquerenden Verkehr in den Jahren 2026 bis 2030 investiert werden, wie es die Mehrheit der nationalrätlichen Verkehrskommission verlangt. Ein stetig wachsender Teil des alpenquerenden Verkehrs entfällt auf den Binnen-, Export- und Importverkehr, der potenziell über den kombinierten Verkehr (KV) und den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) abgewickelt wird, also genau jene Verkehre, die in der GüTV geregelt sind. Angesichts der aktuellen Verlagerungskrise und des klar überschrittenen gesetzlich festgelegten Verlagerungsziels ist ein gezielter, erhöhter Beitrag für alpenquerende Transporte nicht nur verfassungsmässig geboten, sondern mit Blick auf das GüTG und unter den derzeitigen gesetzlichen Rahmenbedingungen auch umsetzbar. Die Beitragshöhe soll sich an der zu erwartenden Verlagerungswirkung orientieren, insbesondere im Vergleich zu anderen möglichen Massnahmen zur Umsetzung der Motion 25.3949.</p>
--	--	--	---

Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	-
Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 18	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	... a Güter effizienter, <u>oder</u> ressourcenschonender <u>oder klimafreundlicher</u> transportiert werden <u>und</u>	Ein Nutzen in Bezug auf Effizienz (und damit das Verlagerungspotential), die Ressourcenschonung oder die Klimawirkung muss eine notwendige Bedingung für Investitionsbeiträge für technische Neuerungen sein (siehe auch Änderung Art. 20). Test-/Pilotanwendungen oder die Migration auf neue Standards sind hingegen alternativ (deshalb «und» in Bst. a). Diese kleine Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass die Schweizer Güterverkehrspolitik bei all ihren anderen Politikinstrumenten seit 30 Jahren darauf ausgerichtet ist, einen positiven Umweltnutzen zu generieren. Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand für technische Neuerungen sollen da keine Ausnahme sein. Die staatliche Förderung von (potentiell) z.B. klimaschädlichen Technologien, können wir uns nicht leisten. Die Ergänzung um «klimafreundlicher» bringt zum Ausdruck, dass der klimapolitische Handlungsbedarf und die Zielverfehlungen der Schweizer Politik seit der letzten grundlegenden Revision des Gütertransportverordnung vor 10 Jahren deutlich gestiegen ist. Diese Ergänzung schafft keine Redundanz mit den Artikeln 30 bis 33, da mit Artikel 18

			auch Test- und Pilotanlagen sowie die Migration auf neue Standards förderwürdig sind und weil für Investitionsbeiträge nach Art. 32 zu Recht ein Mindestmass an Treibhausgaseinsparungen vorausgesetzt wird.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 20	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Abs. 2 Bst. a ... auf der Schiene oder auf dem Wasser <u>inklusive deren Auswirkung auf die Klimabilanz</u>	Eine Folge der Änderung in Art. 18 zu «... transportiert werden und». Während Effizienzsteigerungen und z.T. auch eine gesteigerte Ressourcenschonung auch ohne spezifische Unterlagen erkannt werden können sind, sind Unterlagen zu Auswirkungen auf das Klima mit dem Gesuch in jedem Fall beizulegen, um z.B. sicherzustellen, dass eine technische Neuerung nicht zu einem erhöhten Treibstoffbedarf führt.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-

Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Der Bund kann Fahrzeughaltern mit Sitz in der Schweiz einen einmaligen Investitionsbeiträge pro Fahrzeug für die Ausrüstung von Bahnwagen und Triebfahrzeugen mit der digitalen automatischen Kupplung (DAK) <u>und den dazugehörigen Automations- und Digitalisierungsfunktionen</u> leisten.</p>	<p>Nicht der Sitz des Fahrzeughalters, sondern der Einsatzort der Fahrzeuge ist für die Förderwirkung entscheidend. Art. 24 kann so angepasst werden, dass ausländische Fahrzeughalter nachweisen müssen, dass ihre Fahrzeuge durchschnittlich gleich häufig wie die Fahrzeuge von inländischen Fahrzeughalter durch die Schweiz verkehren, um Investitionsbeiträge zu erhalten. Für ausländische Halter, die nicht nachweisen können, dass ihre Fahrzeuge gleich häufig wie inländische durch die Schweiz verkehren, kann in Art. 26 eine abgestufte Beitragshöhe vorgesehen werden. Eine Doppelförderung lässt sich durch eine Ergänzung von Art. 27 vermeiden.</p> <p>Weiter sprechen wir uns für einen modularen Förderansatz aus. Ein integraler Ansatz birgt die Gefahr, dass die im GÜTG vorgesehenen Fördermittel auf Grund von Verzögerungen auf europäischer Ebene ungenützt bleiben. Die DAK beinhaltet verschiedene Funktionalitäten. Wenn bestimmte Funktionalitäten der DAK (bpsw. die Automatische Bremsprobe ABP) bereit zur Implementierung sowie aufwärtskompatibel zur DAK sind und dadurch Effizienzgewinne im Schienengüterverkehr möglich werden, soll diese unabhängig gefördert werden können.</p>

Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	-	<p>Wir stehen der vorgesehenen Staffelung der Investitionspauschalen für die Ausrüstung mit der digitalen automatischen Kupplung (DAK) nach Baujahr der Wagen kritisch gegenüber. Gerade bei älteren Wagen fallen die Umrüstkosten oft höher oder mindestens gleich hoch aus. Eine frühzeitige Ausmusterung solcher Wagen ist betriebswirtschaftlich vielfach nicht sinnvoll und würde insbesondere kleinere oder spezialisierte Wagenhalter überproportional belasten – mit der Folge, dass der Schienengüterverkehr zusätzlich unter Druck gerät.</p> <p>Die Migration zur DAK ist ohnehin mit erheblichen Investitionen verbunden. Eine zusätzliche finanzielle Benachteiligung älterer, aber funktionsfähiger Fahrzeuge setzt falsche Anreize und könnte auch aus Umweltperspektive kontraproduktiv sein, da sie zu vorzeitiger Ausmusterung führt.</p> <p>Wir befürworten grundsätzlich die Modernisierung des Wagenparks. Jedoch nur in</p>

			enger Abstimmung mit den betroffenen Akteuren und unter Berücksichtigung technischer und wirtschaftlicher Realitäten.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 27 Abs. 2 Bst. c Angaben über zugesicherte Beiträge der öffentlichen Hand oder Dritter.	Siehe Ausführungen Art. 23.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-

<p>Art. 30</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no</p> <p><input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>... und für Güterschiffe der Binnenschifffahrt können gewährt werden, wenn ...</p>	<p>Aus Art. 16 GüTG ergibt sich keine gesetzliche Grundlage für eine Einschränkung auf die Binnenschifffahrt. Der klimapolitische Handlungsbedarf der Hochseeschifffahrt ist bestens ausgewiesen und die Schifffahrt auf internationalen Gewässern wird vermehrt Bestandteil des Klimavölkerrechts. Zudem ist die Schweiz bei Forschung und Entwicklung der entsprechenden Technologien z.T. führend (z.B. erneuerbare synthetische Schiffstreibstoffe) und die Wertschöpfung fällt entsprechend auch teilweise in der Schweiz an. Allenfalls kann in der Verordnung zum Ausdruck gebracht werden, dass Projekte der Hochseeschifffahrt unter Schweizer Flagge in zweiter Priorität oder mit tieferen Fördersätzen gefördert werden können, falls sich das aus Bestimmung von Art. 32 Abs. 2 Bst c nicht ohnehin ableiten lässt. Allenfalls könnte die Voraussetzung der Beiträge nach Art. 16 Abs. 2 GüTG auf die Voraussetzung verzichtet werden, dass die Schiffe unter Schweizer Flagge verkehren müssen. Insbesondere falls sich die Stelle mit Niedrigwasser nicht auf Schweizer Territorium befindet, sollten auch Anreize vorhanden sein, dass unabhängig vom Flaggenerfordernis (auch) der betroffene Staat auf dessen Territorium der Abschnitt mit Niedrigwasser befindet, mitfinanziert und mitfinanzieren kann, zumal auch sein Wassermanagement für die Niedrigwasserprobleme mitverantwortlich sein kann. Wir unterstützen die erwähnte Praxis dass spezielle Schiffe für Niedrigwasser nur förderungswürdig sind, wenn sie auch eine positive Klimabilanz aufweisen und erwarten, dass diese Projekte in gleichem Umfang wie die übrigen mit einem Klimanutzen einhergehen müssen.</p>
<p>Art. 31</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no</p> <p><input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Abs. 2: Die Höhe der Beiträge richtet sich bei Fahrzeugen auf dem Wasser nach den Mehrkosten der Investition ...</p>	<p>Artikel 16 Abs. 3 GüTG, der mit diesem Artikel umgesetzt wird, bezieht sich offensichtlich nicht nur auf «Fahrzeuge des Gütertransports auf dem Wasser» sondern auch auf «Fahrzeuge des Gütertransports auf der Schiene». Auch der erläuternden Bericht erhält keinerlei Informationen, weshalb für letztere keinerlei oder eine abweichende Umsetzung vorgesehen ist. Wenn nicht in der Verordnung, dann spätestens in der Weisung ist zu präzisieren, wann eine «massgebliche Reduktion von Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffen» vorliegt, die das Gesetz in Art. 16 Abs. 1 voraussetzt. Die Kriterien Zusatzinvestitionen und Treibhausgas-</p>

			/Luftschadstoffwirkung sind unseres Erachtens richtig gewählt. Im Sinne der Förderereffizienz sind die beiden Aspekte wo sinnvoll und falls Priorisierungen nötig sein sollten ins Verhältnis zu setzen.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	Wir unterstützen, dass zur Vermeidung von Mitnahmeeffekten der Nachweis zu erbringen ist, dass die betroffenen Projekte ohne Bundeshilfe nicht umgesetzt werden können. Ist die Umrüstung auf Niedrigwasserschiffen insbesondere durch deutschen oder französischen Streckenabschnitten des Rheins begründet, erwarten wir, dass die Schweiz nur subsidiär Beiträge spricht und dass im Sinne von Abs. 2 Bst c auch Informationen über Beiträge der entsprechenden Staaten eingeholt werden (siehe auch Art. 30).
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	Wir gehen davon aus, dass bei Projekten die gleichzeitig über die Treibstoffkompensationspflicht gefördert werden keine Beiträge nach Art. 16 GüTG gesprochen werden, da jene Projekte der Treibstoffimporteure komplementär zu staatlich unterstützten Projekten sind. Allenfalls könnte dieser Ausschlussgrund noch explizit in der Verordnung erwähnt werden, wie das in vergleichbaren Situation im CO2G oder der CO2V jeweils praktiziert wird.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-

Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	-	-
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	-	-

	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-

Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-

Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 8. August 2025

**Vernehmlassungsverfahren Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen sowie deren Umsetzung auf Verordnungsstufe
Stellungnahme von auto-schweiz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Gelegenheit, zur im Titel erwähnten Vernehmlassungsvorlage eine Stellungnahme abgeben zu können.

Die Schweizer Automobilwirtschaft stellt die drittgrösste Importwirtschaft unseres Landes dar. auto-schweiz ist die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure und wir vertreten 39 Mitglieder, welche 61 Fahrzeugfabrikate von Personenwagen, leichten und schweren Nutzfahrzeugen importieren und damit rund 4'000 Markenhändler bedienen. Der jährliche Einfuhrwert der Produkte unserer Mitglieder beträgt über 11 Milliarden Schweizer Franken. Es ist unser Auftrag und Ziel, die Interessen des Fahrzeughandels, der ganzen Automobilwirtschaft sowie deren Nutzergruppen zwecks bestmöglicher Rahmenbedingungen konsequent zu vertreten. Dazu gehört auch die kommerzielle Nutzung im Gütertransportbereich.

Mit der Vernehmlassungsvorlage **sind wir grundsätzlich einverstanden, sehen aber in einigen Artikeln Anpassungsbedarf**. Die ausführlichen Informationen dazu, haben wir im beigefügten Fragebogen notiert.

Besten Dank, dass wir uns für diese Vorlage einbringen konnten. Wir freuen uns, wenn unsere Beiträge geprüft und berücksichtigt werden.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz



Thomas Rücker
Direktor

Beilage
Ausgefüllter Fragebogen



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	
Adresse / Adresse / Indirizzo	Wölflistrasse 5, 3006 Bern
Name / Nom / Nome	Thomas Rücker
Datum / Date / Data	08.08.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Wir sind mit grossen Teilen der Vorlage einverstanden, sehen aber in verschiedenen Artikeln Korrekturbedarf (sh. Details). Grundsätzlich erkennen wir nicht, dass die Verladebeiträge die anfallenden Mehrkosten durch den Verladevorgang im Kombinierten Verkehr (Nutzungsdauer Fahrzeug, Arbeitszeit des Personals, Zusatzkosten Ausrüstung des Fahrzeuges/Ladebehälter, Umwege, Wartezeiten, Verladeprozesskosten) mitabdecken vermag. Das kann zu einer längerfristigen Diskrepanz der Wirtschaftlichkeit von reinem Strassengüterverkehr vs. dem Schienengüterverkehr führen und ist in der Vorlage zu berücksichtigen.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Ziff. 3: Das BAV verlangt, dass A-fonds-perdu-Beiträge durch ein Grundpfandrecht oder mittels Bankgarantien mindestens während 20 Jahren gesichert werden.	Die dauerhafte Leistungserbringung der Beförderungslleistung muss im Vordergrund stehen. Daher ist es notwendig, dass Beiträge über einen Mindestzeitraum gesichert sind. Freie Mittelverwendung ohne Sicherheitsleistung über einen längeren Zeitraum lehnen wir ab.
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Ziff. 1: Investitionsbeiträge werden nur geleistet, wenn sich die Betreiberin von Umschlags- und Verladeanlagen mit eigenen Mitteln zu mindestens 2/3 an den anrechenbaren Kosten beteiligen. Von Kantonen und Gemeinden geleistete Beiträge reduzieren den Investitionskostenanteil des Bundes.	Ziel muss sein, dass ein Betreiberinteresse besteht und dafür auch die hauptsächlichen Kostenfolgen durch diesen getragen werden, da daraus ein Geschäftsmodell entsteht. Leistungsanteile von Kantonen und Gemeinden sollen den Bundesanteil reduzieren. Damit soll verhindert werden, dass nicht unnötig Infrastruktur auf Bundeskosten gebaut werden.

Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Neue Ziff. 4: Die Investitionsbeiträge sind gemäss Art. 4 auf maximal 1/3 der gesamten Investitionskosten begrenzt.	Eine Deckelungsregelung ist zu implementieren, damit die öffentlichen Interesse des Bundes gewahrt bleiben und es sich nur um Beiträge handelt, nicht dass der Bund überproportional hohe Kosten trägt.
Art. 8	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Die Begrenzung ist auf maximal 1/3 des Investitionsvolumens zu begrenzen.	Das öffentliche Interesse an regionalen und nationalen Projekten ist legitim. Aber dennoch muss sich ein tragfähiges Geschäftsmodell entwickeln. Gerade die jüngste Entwicklung der Rollenden Landstrasse zeigt, dass Verladeanlagen wenig bringen, wenn der Betreiber die Dienstleistung einstellt oder einstellen wird. Dies ist in der Neuregelung zu berücksichtigen mit einer Deckelung der Investitionsbeiträge und gleichzeitigen Grundpfandsicherung oder Bankgarantie. Vgl. Art. 4 und 7.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Ergänzung Ziff. 4, Bst i: Die Rückzahlungsmodalitäten von Investitionsbeiträgen, wenn die Mindestvertragsdauer im operativen Betrieb nicht eingehalten wird. Vgl. Art. 12	Die Wahrung des öffentlichen Interesses mit der Beitragsleistung ist abzusichern und daher ist die Rückforderungsklausel nach Art. 12 in die Vereinbarung einzuschliessen.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Die Bemessungsgrundlage sollte nicht die Anzahl Bahnwagons sein, sondern die Anzahl beförderter Ladebehälter.	Die Verlagerungsabsicht des Artikels ist unbestritten. Aber die die Anzahl Ladebehälter sollten relevant sein, nicht die Anzahl benötigter Wagons. Dies darum, weil die Behältergrößen unterschiedlich ausfallen können. Deswegen empfehlen wir, den Aufteilungsschlüssel neu festzulegen.

Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Digitale automatische Kupplungen führen zu Effizienzsteigerungsmassnahmen, welche die Betriebskosten reduzieren. Investitionen in die Ausrüstung müssen durch Minderbetriebskosten amortisiert werden.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Digitale automatische Kupplungen führen zu Effizienzsteigerungsmassnahmen, welche die Betriebskosten reduzieren. Investitionen in die Ausrüstung müssen durch Minderbetriebskosten amortisiert werden.
Art. 23	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Digitale automatische Kupplungen führen zu Effizienzsteigerungsmassnahmen, welche die Betriebskosten reduzieren. Investitionen in die Ausrüstung müssen durch Minderbetriebskosten amortisiert werden.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Digitale automatische Kupplungen führen zu Effizienzsteigerungsmassnahmen, welche die Betriebskosten reduzieren. Investitionen in die Ausrüstung müssen durch Minderbetriebskosten amortisiert werden.
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Digitale automatische Kupplungen führen zu Effizienzsteigerungsmassnahmen, welche die Betriebskosten reduzieren. Investitionen in die Ausrüstung müssen durch Minderbetriebskosten amortisiert werden.
Art. 26	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Die Beiträge sind um 50% zu reduzieren und sind zu hoch angesetzt.	Digitale automatische Kupplungen führen zu Effizienzsteigerungsmassnahmen, welche die Betriebskosten reduzieren. Investitionen in die Ausrüstung müssen durch Minderbetriebskosten amortisiert werden.

Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Digitale automatische Kupplungen führen zu Effizienzsteigerungsmassnahmen, welche die Betriebskosten reduzieren. Investitionen in die Ausrüstung müssen durch Minderbetriebskosten amortisiert werden.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Digitale automatische Kupplungen führen zu Effizienzsteigerungsmassnahmen, welche die Betriebskosten reduzieren. Investitionen in die Ausrüstung müssen durch Minderbetriebskosten amortisiert werden.
Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Digitale automatische Kupplungen führen zu Effizienzsteigerungsmassnahmen, welche die Betriebskosten reduzieren. Investitionen in die Ausrüstung müssen durch Minderbetriebskosten amortisiert werden.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 31	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Ziff 3: Der Beitragssatz des Bundes beträgt unter Berücksichtigung des Eigeninteresses der Gesuchstellerin höchstens 50 Prozent der Mehrkosten nach Abs. 2. Der Bundesanteil wird um die Beiträge von Kantonen und Gemeinden reduziert.	Der Logik von oben folgend, ist eine maximale Förderfähigkeit für die Bundesmittel vorzusehen. Der Bundesanteil reduziert sich anhand geleisteter Beiträge von Kantonen/Gemeinden.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 2, Bst. c: Angaben über zugesicherte Beiträge von Kantonen und Gemeinden.	Der Logik von oben folgend, ist der bereits geleistete Anteil von Kantonen und Gemeinden für Bundesgelder reduzierend.

Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Neue Ziffer 3: Die Beitragszahlungen werden über eine minimale Nutzungsdauer von 10 Jahren gewährt. Die Beiträge sind mittels Bankgarantie abzuschließen. Bei frühzeitiger Ausserbetriebsetzung sind anteilige Kostenbeiträge zurück zu erstatten.</p>	<p>Die Beitragsleistungen sind abzuschließen und in Zusammenhang zu einer Nutzungszeit auszuformulieren. Damit wird gewährleistet, dass eine dauerhafte Leistung erbracht wird und gleichzeitig sind die Beiträge abgesichert falls es zu einer Rückforderung kommt.</p>
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>

Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	BLS Netz AG
Abkürzung / Abréviation / Abbreviazione	
Adresse / Adresse / Indirizzo	Freiburgstrasse 130, 3001 Bern
Name / Nom / Nome	
Datum / Date / Data	

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

IBP / Tobias Schoch: Keine Bemerkungen

IAN / Flavio Giovani / Michael Imhof: siehe unten

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Planung und Porjektierung analog heute je nach Vorhaben anrechenbar.	Planungsaufwand unterscheidet sich je nach Komplexität und kann nicht mit Pauschalen abgedeckt werden.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Artikel 10 Absatz 5 GüTG nicht vorhanden	Korrigieren
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Die Betreiber können schnell einmal wechseln und die ISB bekommt davon nichts mit, was zu schwierigen rechtlichen und vertraglichen Verhältnissen führen kann (z.B. sachenrechtliche Problematik, wenn der Betreiber nicht Eigentümer der Anlage auf unserem Boden ist).	Der Eigentümer ist in jedem Fall gegenüber dem Betreiber als Vertragspartner zu bevorzugen.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Infrastrukturbetreiberinnen sollten keine Anschlussvorrichtungen für Anschlussgleise finanzieren müssen, die wenig oder keinen Verkehr haben (siehe auch Art. 20 Abs. 1 lit. c nGüTG). Daher soll die Regelung zu den Mindestmengen bei Neubau- und Erweiterungsprojekten	Diese sieht vor, dass neue Anschlussvorrichtungen, die die Mindestmenge nicht erfüllen, vom Anschliesser und nicht von der Infrastrukturbetreiberin finanziert werden.

		sowie für Rückbau für alle Anschlussgleise weiterhin gelten (analog Art. 5 und 28 aGüTV).	
Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par courrier électronique :
finanzierung@bav.admin.ch

Paudex, le 12 août 2025

Procédure de consultation : révision de la loi fédérale sur le transport de marchandises ; mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre organisation a examiné avec intérêt l'objet cité en titre, mis en consultation par vos soins. Par la présente, nous souhaitons vous faire part de notre position.

De manière générale, nous soutenons les dispositions d'exécution de la loi citée en titre (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et adaptations des autres ordonnances du domaine du transport de marchandises). Ci-dessous, nous nous bornerons à commenter la révision de l'OTM car elle constitue la modification législative la plus importante à nos yeux.

Révision de l'Ordonnance sur le transport de marchandises (OTM)

Nous saluons le fait que la révision de l'OTM renforce la stratégie cantonale vaudoise du transport de marchandises. En effet, cette stratégie vise à accroître sensiblement le chargement des marchandises par rail. Un transbordement accru des marchandises est souhaitable en ce qu'il contribue à une réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi parce qu'il permet de soulager un peu la circulation routière. A cet égard, nous soulignons l'état de saturation avancée de plusieurs secteurs du réseau des routes nationales sur territoire vaudois, en particulier dans la région lémanique où les travaux de résolution des goulets d'étranglement (dont celui de Crissier) ont déjà pris beaucoup de retard.

Nous rappelons que notre organisation appuie depuis longtemps le développement du transbordement de marchandises, ainsi que les mesures développées ces dernières années par la Confédération pour inciter les différents acteurs économiques à y faire recours. C'est donc en toute cohérence que nous soutenons les grandes mesures proposées dans la révision de l'OTM.

A cet égard, nous sommes particulièrement favorables aux contributions d'investissement pour la construction, l'extension et le renouvellement des installations nécessaires au transport combiné. En effet, ces contributions sont nécessaires pour maintenir une qualité de service adaptée aux besoins de la branche des transports qui connaît une concurrence internationale accrue depuis plusieurs années.

Nous acceptons également les contributions proposées pour favoriser les innovations techniques, en particulier celles liées au développement de l'attelage automatique numérique. Rappelons que la mise en œuvre de cette innovation permettrait de tracter des trains plus longs et de fournir à tout moment des indications essentielles sur l'intégrité des convois, ce qui constitue un bonus sécuritaire intéressant. A long-terme, l'attelage automatique numérique nous paraît avoir vocation à remplacer l'attelage classique à vis, dont la manipulation est laborieuse et pénible physiquement pour le personnel.

Dans un autre registre, nous sommes favorables à la simplification des procédures générales d'octroi de contributions, en particulier par l'introduction de processus numériques. Toutefois, nous souhaitons que le Conseil fédéral précise les critères évoqués dans l'article 4 al.1 quant à « une participation appropriée » aux coûts imputables par l'exploitant subventionné. A cet égard, on pourrait imaginer de mentionner un pourcentage de participation minimal de 20%, comme c'est la pratique actuellement. Cette clarification permettrait sans doute une meilleure planification pour les entités bénéficiaires et pour les cantons.

Par ailleurs, nous souhaitons attirer l'attention du Conseil fédéral sur la nécessité de (continuer) les efforts pour développer une véritable coopération transfrontalière en matière de transport combiné. Plus précisément, nous en appelons à développer autant que possible un dialogue renforcé avec les régions limitrophes de la Suisse afin d'optimiser l'usage des (couteuses) installations à vocation transfrontalière.

Enfin, nous relevons que l'article 14 al.2 propose deux variantes que nous jugeons suboptimales. En effet, la limitation des contributions de transbordement au-delà de 8000 wagons chargés par année défavorise la concentration du fret sur des sites à grande capacité. Du point de vue de l'efficacité (économie d'échelle liée aux grandes structures), cette situation ne nous paraît pas souhaitable. En outre, le contrôle de cette limitation comporte le risque de développer une bureaucratie coûteuse. Quant à l'autre variante, elle est sans doute moins problématique mais demeure critiquable. En effet, la réduction de la contribution (de 40 à 29 francs par wagon) sans restriction de seuil pourrait réduire l'attrait du transport par rail. Dès lors, nous préconisons de supprimer la limite maximale mentionnée ci-dessus tout en maintenant une contribution à 40 francs où, à défaut, proche de ce montant.

Conclusions

Le Centre Patronal soutient ces modifications législatives sous réserve des quelques commentaires exposés ci-dessus.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce qui précède et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal



Cenni Najy



Bundesamt für Verkehr
Per E-Mail an:

finanzierung@bav.admin.ch

**Vereinigung
kantonaler
Lärmschutzfachleute**

Groupement
des responsables
cantonaux
de la protection
contre le bruit

Givisiez/St. Gallen, 15. Juli 2025

Stellungnahme GüTV des Cercle Bruit

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir danken Ihnen für die Vernehmlassungsunterlagen, welche wir am 10.05.2025 per Mail erhalten haben. Gerne machen wir von der Möglichkeit eine Stellungnahme einzureichen Gebrauch. Unsere Stellungnahme erfolgt in Absprache mit der Konferenz der Umweltämter KVVU.

Antrag:

In Art. 18 beantragen wir, dass auch lärmarme technische Neuerungen eingeschlossen werden sollten. Um die Aussage noch genereller zu gestalten in Bezug auf andere Umweltthematiken, beantragen wir folgenden Zusatz:

- a. *Güter effizienter, ressourcenschonender oder **emissionsärmer** transportiert werden;*

Wir danken im Voraus für die Analyse unseres Antrages und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Cercle Bruit Schweiz/Suisse
Béatrice Balsiger
Co-Präsidentin

Kopie:

- Christoph Zemp, Präsident KVVU (per E-Mail an christoph.zemp@bd.zh.ch)
- Nadine Kammermann, Geschäftsstelle KVVU (per E-Mail an nadine.kammermann@kvu.ch)

Cercle Bruit Schweiz
c/o Kanton St.Gallen
Bau-und Umweltdepartement
Tiefbauamt
Lämmlibrunnenstr. 54
9001 St. Gallen

Telefon 026 305 37 52
Beatrice.Balsiger@fr.ch



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	fenaco Genossenschaft
Abkürzung / Abréviation / Abbreviazione	
Adresse / Adresse / Indirizzo	Erlachstrasse 5, Postfach, 3001 Bern
Name / Nom / Nome	Joseph von Rotz / Sarah Rust
Datum / Date / Data	08. August 2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die uns zugestellten, gut aufbereiteten Vernehmlassungsunterlagen zur Gütertransportverordnung und der damit verbundenen Möglichkeit zur Stellungnahme.

Von der Förderung des Güterverkehrs ist die fenaco Genossenschaft als Gesamtunternehmen betroffen, dies insbesondere mit den Geschäftseinheiten Getreide, Ölsaaten, Futtermittel (GOF); LANDOR, AGROLA, TRAVECO sowie mit der Dienst Einheit Areale & Technik.

Der Schienengüterverkehr und damit verbunden auch im Speziellen der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) wie auch der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) tragen wesentlich dazu bei, die Versorgungssicherheit in unserem Land jederzeit zu gewährleisten, Strassen vor zusätzlichen LKW-Transporten zu entlasten und damit verbunden auch Stauzeiten und Investitionsbedarf in Strasseninfrastrukturen zu reduzieren/vermeiden.

Unser Ziel ist es, dem Schienengüterverkehr unter passenden Rahmenbedingungen so viel Raum wie möglich zu geben und monetär vertretbar abzubilden, um obgenannte Zielsetzungen zu erreichen resp. zu unterstützen. Um dies weiterhin umsetzen zu können, erachten wir eine Ausnahmeregelung für Agrargüter in der vorliegenden Verordnung als notwendig und angezeigt. Wir haben dies in den betreffenden Artikeln entsprechend aufgeführt. Agrargüter weisen per se ein grosses Volumen bei gleichzeitig hohen Gewichten auf und sind durch Ausserachtlassung des Transportgewichtes im Wettbewerb benachteiligt.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für mögliche Fragen gerne zur Verfügung.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?

Êtes-vous d'accord avec le projet ?

Siete d'accordo con l'avamprogetto?

Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo

Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo

Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo

Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 4	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Projekte von < fünf Millionen Investitionsvolumen explizit auch aufzuführen resp. auf Artikel 3 Abschnitt 1 verweisen. Voraussetzungen für Projekte von > fünf Millionen Investitionsvolumen Ausnahmeregelung für Agrargüter Futter- und Lebensmittelrohstoffe: Zwei Kriterien mit Anzahl Wagen oder Transportmenge (Tonnage) , wovon mind. ein Kriterium erfüllt sein muss.	Investitionsvolumen < fünf Millionen: es ist für den Leser nicht klar ersichtlich, dass die Voraussetzungen unter Abschnitt 3 für Projekte < fünf Millionen keine Gültigkeit haben. Projekte > fünf Millionen: die Voraussetzungen für Investitionsbeiträge von mindestens 720 beladenen Bahnwagen sind für den Agrarsektor wesentlich zu hoch, dies würde einer Verlademenge von rund 43'000to gleichkommen. welche nur an ganz wenigen Punkten erreicht würde. Mit dieser Bedingung würde praktisch

			der gesamte Agrarsektor ausgeklammert und damit der Verkehr mittelfristig (im Rahmen der Investitionszyklen) auf die Strasse verlagert.
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Ausnahme für Agrargüter: keine Anwendung der Mindestanzahl an Wagen für Agrargüter (siehe Artikel 16)	

Art. 15	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Die Beitragshöhe von CHF 40.00 je beladenen Wagen ist für Agrargüter zu tief.</p> <p>Ausnahmeregelung für Agrargüter: Beiträge ohne Mindestanzahl an Wagen erhöhen und/oder Beiträge an die Menge (Tonnage) koppeln (ist zu betrachten im Zusammenhang mit der Maximal- und Mindestanzahl Wagen (Artikel 16))</p>	<p>Siehe Ausführungen zu Artikel 16.</p> <p>Die Wirtschaftlichkeit von Bahntransporten im Vergleich zur Strasse wird für Agrargüter durch einen Beitrag von CHF 40.00 / beladenen Wagen zu wenig unterstützt.</p>
Art. 16	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Die Voraussetzung für eine Mindestanzahl von 720 empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen soll für Agrargüter und somit volumengetriebene Güter komplett gestrichen werden. = Weder Mindestanzahl Wagen noch Mindestgewicht für Agrargüter = Ausnahmeregelung</p>	<p>Es sollen mit den Umschlags- und Verladebeiträgen prioritär Binnenverkehre und somit Inlandmengen/Inlandtransporte berücksichtigt und unterstützt werden. Der Fokus soll auf die Förderung des EWLTV gelegt werden. Eine Untergrenze für Agrargüter von 720 Bahnwagen schafft keinen Anreiz zusätzliche Mengen auf Bahn zu verladen. Von einer Verlagerung Strasse zu Bahn und somit einer Mehrmenge per Bahn ist nicht auszugehen. Es wird im Gegenteil eher eine Verlagerung von Agrargütern, welche seit jeher per Bahn transportiert wurden, von der Bahn auf die Strasse stattfinden.</p> <p>Agrargüter sind ab inländischen Annahmestellen, welche nahe der Urproduktion liegen bereits am Ort des Verlags und müssen nicht mit anderen Transportträgern dem Verladeort zugeführt werden. Es werden hohe Gewichte transportiert (eine Bahnwagenladung entspricht drei LKW-Ladungen).</p>

			Bei einer Mindestanzahl von 720 Wagen je Anschlussgleis werden generell nur wenige Akteure von Umschlags- oder Verladebeiträgen profitieren. Kleinere und mittlere Verlader, die hauptsächlichen Nutzer des heutigen EWLK, können diese Kriterien nicht erfüllen, erhalten keine Beiträge und eine Verlagerung auf die Strasse wäre die Folge davon.
Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Simon Burgunder
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 76 603 57 93
simon.burgunder@sev-online.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 12. August 2025
SIB

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zur Totalrevision der Gütertransportverordnung. Gerne nimmt der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, die Möglichkeit zur Stellungnahme wahr. Der SEV hat die eben beschlossene Revision des Gütertransportgesetzes (GüTG) begrüsst. Insbesondere die Möglichkeit, dass der Bund den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) finanziell fördern kann, erachtet der SEV als zwingende Massnahme, um den EWLV als Systemangebot für die nächsten Jahre abzusichern. Leider hat es das Parlament im Zuge der Gesetzesberatung verpasst, einen konkreten Verlagerungsauftrag festzuschreiben und so ein ambitioniertes Verlagerungsziel zu setzen.

Für den SEV ist die Stärkung des Schienengüterverkehrs ein wichtiges verkehrspolitisches Anliegen. Die Vorteile des Schienengüterverkehrs sind für den SEV offensichtlich: bessere Energie- und Flächeneffizienz, keine CO₂-Emissionen, und höhere Sicherheit. Für den SEV muss deshalb bei der Konkretisierung der Massnahmen aus dem revidierten GüTG der Fokus darauf liegen, eine möglichst grosse Verlagerungswirkung zu erzielen. Denn soll der Schienengüterverkehr in der Fläche mittel- bis langfristig gesichert und gestärkt werden, muss er in den nächsten Jahren Marktanteile dazugewinnen. Wir erwarten daher vom Gesetzgeber, dass er bei der Revision der Gütertransportverordnung seinen Gestaltungsspielraum weitestgehend ausnutzt. Das scheint uns beim vorliegenden Entwurf nur bedingt der Fall zu sein. So werden die Umschlags- und Verladebeiträge im Vergleich zur heutigen LSVA-Rückerstattung nicht erhöht und es fehlen Bestimmungen, die sicherstellen, dass der Voranschlagskredit ausgeschöpft wird. Aus diesem Grund ist der SEV mit dem vorliegenden Entwurf nur zum Teil zufrieden.

1. Aktuelle Entwicklung im Schienengüterverkehr: Abbau statt Ausbau!

Mit der Verabschiedung des revidierten GüTG im März 2025 hegte der SEV die Erwartung, der EWLV sei mindestens für die nächsten acht Jahre finanziell abgesichert. Mit der erfolgreichen Revision verband der SEV die Hoffnung, SBB Cargo würde die Chance nutzen, eine Strategie zu entwickeln, wie der Schienengüterverkehr zukünftig ausgebaut werden kann. Stattdessen hat SBB Cargo seit März 2025 weitere Abbaumassnahmen angekündigt, sei es beim Personal oder bei den Bedienpunkten. Von zehn Terminals für

den kombinierten Verkehr (KV) sollen bis Ende 2025 acht geschlossen werden. Damit wird der KV auf der Ost-West-Achse komplett eingestellt und auch die Rola soll nicht wie vom Parlament beschlossen bis 2028 weitergeführt, sondern auf Ende 2025 eingestellt werden. Zu all dem beabsichtigt SBB Cargo in den nächsten Jahren auch noch die Preise zu erhöhen. Jede einzelne dieser unternehmerischen Entscheidungen läuft dem Ziel des revidierten GÜTG den Schienengüterverkehr in der Fläche zu stärken zuwider, weil so Gütertransporte auf der Schiene verlorengehen. Bisherige Kunden, die auf den Schienengüterverkehr setzen, werden durch solche Massnahmen geradewegs auf die Strasse getrieben. Diese später wieder auf die Schiene zurückzuholen, scheint unrealistisch, denn mit dem Wechsel auf die Strasse gehen die notwendigen Kapazitäten und Kompetenzen verloren. Die Abbaumassnahmen von SBB Cargo haben zur Folge, dass Güterverkehr von der Schiene auf die Strasse rückverlagert wird. Angesichts dieser Entwicklungen im EWLK und im KV, zieht der SEV ernsthaft in Zweifel, dass die beschlossenen Massnahmen im Rahmen der Revision des GÜTG auch tatsächlich ausreichen, den Schienengüterverkehr in der Fläche mittel- bis langfristig zu sichern und zu stärken. Es scheint, als wolle SBB Cargo die vielversprechende Chance nicht nutzen, ein funktionierendes und leistungsfähiges Systemangebot aufzubauen. Die Hoffnung, die vielen Jahre des kontinuierlichen Abbaus des Schienengüterverkehrs in der Fläche seien mit der erfolgreichen GÜTG-Revision zu Ende, erweisen sich bisher als Trugschluss. Statt die Weichen endlich in Richtung eines nachhaltigen und zukunftsgerichteten Güterverkehrs auf der Schiene zu stellen, macht SBB Cargo weiter wie bisher.

2. Konsequente Umsetzung der Fördermassnahmen

Der SEV erwartet, dass der Bund als Eigner von SBB Cargo darauf hinwirkt, dass die totalrevidierten gesetzlichen Rahmenbedingungen funktional und im Sinne des Gesetzgebers umgesetzt werden. Er ist gefordert, dafür zu sorgen, dass der EWLK als Systemangebot mittel- und langfristig tatsächlich gesichert und gestärkt wird. Obwohl der Bundesrat in den strategischen Zielen der SBB explizit Defizite im EWLK erlaubt, baut SBB Cargo mit dem Argument, der EWLK müsse eigenwirtschaftlich sein, das Angebot ab. In dieser Situation steht für den SEV ausser Frage, dass der Bund seine Verantwortung als Eigner übernehmen muss. Demzufolge hat der Bund die Aufgabe, SBB Cargo an die verkehrs-, klima-, energie-, umwelt- und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen der GÜTG-Revision zu erinnern. Aus unserer Sicht scheint es deshalb nicht sinnvoll, wenn SBB Cargo als einziger Netzwerkanbieter und spezialgesetzliche Aktiengesellschaft im 100-prozentigen Besitz des Bundes, vorprescht und im Schienengüterverkehr in der Fläche Tatsachen schafft, bevor die Bestimmungen des neuen GÜTG überhaupt in Kraft sind. Jetzt wäre es an der Zeit, die Grundlagen für ein für die Kunden attraktives Angebot zu fairen Preisen zu erarbeiten. Dazu sind in einem ersten Schritt sowohl das Gütertransportkonzept als auch die gemeinsamen Leitlinien für den EWLK zu überarbeiten.

Neben der dringend nötigen finanziellen Förderung des EWLK als Systemangebot braucht es weitere Förderinstrumente. Folgerichtig sieht das revidierte GÜTG weitere Instrumente vor, wie Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen, Verladebeiträge und Investitionsbeiträge für technische Entwicklungen. Die vorliegende Verordnung konkretisiert diese Förderinstrumente. Aufgrund des bevorstehenden Abbaus bei SBB Cargo im EWLK und im KV drängt sich die Frage auf, wie der drohenden Rückverlagerung auf die Strasse entgegengewirkt werden kann. Damit die Anreize für Nutzung und Bereitstellung eines Angebots im Schienengüterverkehr in der Fläche erhöht werden können, müssten u. E. die Investitions- und Verladebeiträge substanziell erhöht werden. Sollen die Förderinstrumente eine Verlagerungswirkung haben, müssen sie bei den Kosten des Schienengüterverkehrs ansetzen. Mehr Güter werden nur auf die Schiene verlagert, wenn es gelingt den strukturellen Kostennachteil zu reduzieren. Es ist unbedingt zu verhindern, dass die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen letztlich dazu führen, dass der Schienengüterverkehr in der Schweiz weiterabgebaut wird.

Aus Sicht des SEV ist und bleibt die Vorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit unrealistisch angesichts der Geschäftsergebnisse der letzten 20 Jahre. Ob es gelingt, den EWLK innerhalb der nächsten acht Jahre so zu organisieren, dass er eigenwirtschaftlich betrieben werden kann, scheint schwer zu beurteilen. Deshalb erwartet der SEV vom Bund, dass allfällige erklärbare Defizite auch in acht Jahren weiterhin gedeckt werden, sofern der EWLK seinen systemrelevanten Nutzen erbringt.

3. Stellungnahme zu den einzelnen Artikeln

Für die vollständige Stellungnahme verweisen wir auf den beiliegenden Fragebogen.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus bestens. Gerne stehen wir Ihnen bei Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Simon Burgunder
Koordinator Politik

Beilage
Fragebogen



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	SEV Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Abkürzung / Abréviation / Abbreviazione	SEV
Adresse / Adresse / Indirizzo	Steinerstrasse 35, 3006 Bern
Name / Nom / Nome	Simon Burgunder
Datum / Date / Data	12.08.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Für den SEV ist die Stärkung des Schienengüterverkehrs ein wichtiges verkehrspolitisches Anliegen. Die Vorteile des Schienengüterverkehrs sind für den SEV offensichtlich: bessere Energie- und Flächeneffizienz, keine CO₂-Emissionen, und höhere Sicherheit. Für den SEV muss deshalb bei der Konkretisierung der Massnahmen aus dem revidierten GüTG der Fokus darauf liegen, eine möglichst grosse Verlagerungswirkung zu erzielen. Denn soll der Schienengüterverkehr in der Fläche mittel- bis langfristig gesichert und gestärkt werden, muss er in den nächsten Jahren Marktanteile dazugewinnen. Wir erwarten daher vom Gesetzgeber, dass er bei der Revision der Gütertransportverordnung seinen Gestaltungsspielraum weitestgehend ausnutzt. Das scheint uns beim vorliegenden Entwurf nur bedingt der Fall zu sein. So ist nicht vorgesehen, die Umschlags- und Verladebeiträge im Vergleich zur heutigen LSVA-Rückerstattung zu erhöhen und es fehlen Bestimmungen, die sicherstellen, dass der Voranschlagskredit ausgeschöpft wird. Aus diesem Grund ist der SEV mit dem vorliegenden Entwurf nur zum Teil zufrieden.

- **Aktuelle Entwicklung im Schienengüterverkehr: Abbau statt Ausbau!**

Mit der Verabschiedung des revidierten GüTG im März 2025 hegte der SEV die Erwartung, der EWLTV sei mindestens für die nächsten acht Jahre finanziell abgesichert. Mit der erfolgreichen Revision verband der SEV die Hoffnung, SBB Cargo würde die Chance nutzen, eine Strategie zu entwickeln, wie der Schienengüterverkehr zukünftig ausgebaut werden kann. Stattdessen hat SBB Cargo seit März 2025 weitere Abbaumassnahmen angekündigt, sei es beim Personal oder bei den Bedienpunkten. Von zehn Terminals für den kombinierten Verkehr (KV) sollen bis Ende 2025 acht geschlossen werden. Damit wird der KV auf der Ost-West-Achse komplett eingestellt und auch die Rola soll nicht wie vom Parlament beschlossen bis 2028 weitergeführt, sondern auf Ende 2025 eingestellt werden. Zu all dem beabsichtigt SBB Cargo in den nächsten Jahren auch noch die Preise zu erhöhen. Jede einzelne dieser unternehmerischen Entscheidungen läuft dem Ziel des revidierten GüTG, den Schienengüterverkehr in der Fläche zu stärken, zuwider, weil so Gütertransporte auf der Schiene verlorengehen. Bisherige Kunden, die auf den Schienengüterverkehr setzen, werden durch solche Massnahmen geradewegs auf die Strasse getrieben. Diese später wieder auf die Schiene zurückzuholen, scheint unrealistisch, denn mit dem Wechsel auf die Strasse gehen die notwendigen Kapazitäten und Kompetenzen verloren. Die Abbaumassnahmen von SBB Cargo haben zur Folge, dass Güterverkehr von der Schiene auf die Strasse rückverlagert wird. Angesichts dieser Entwicklungen im EWLTV und im KV, zieht der SEV ernsthaft in Zweifel, dass die beschlossenen Massnahmen im Rahmen der Revision des GüTG auch tatsächlich ausreichen, den Schienengüterverkehr in der Fläche mittel- bis langfristig zu sichern und zu stärken. Es scheint, als wolle SBB Cargo die vielversprechende Chance nicht nutzen, ein funktionierendes und leistungsfähiges Systemangebot aufzubauen. Die Hoffnung, die vielen Jahre des kontinuierlichen Abbaus des Schienengüterverkehrs in der Fläche seien mit der erfolgreichen GüTG-Revision zu Ende, erweisen sich bisher als Trugschluss. Statt die Weichen endlich in Richtung eines nachhaltigen und zukunftsgerichteten Güterverkehrs auf der Schiene zu stellen, macht SBB Cargo weiter wie bisher.

- **Konsequente Umsetzung der Fördermassnahmen**

Der SEV erwartet, dass der Bund als Eigner von SBB Cargo darauf hinwirkt, dass die totalrevidierten gesetzlichen Rahmenbedingungen im Sinne des Gesetzgebers umgesetzt werden. Er ist gefordert, dafür zu sorgen, dass der EWLTV als Systemangebot mittel- und langfristig tatsächlich gesichert und gestärkt wird. Obwohl der Bundesrat in den strategischen Zielen der SBB explizit Defizite im EWLTV erlaubt, baut SBB Cargo mit dem Argument, der EWLTV

müsse eigenwirtschaftlich sein, das Angebot ab. In dieser Situation steht für den SEV ausser Frage, dass der Bund seine Verantwortung als Eigner übernehmen muss. Demzufolge hat der Bund die Aufgabe, SBB Cargo an die verkehrs-, klima-, energie-, umwelt- und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen der GüTG-Revision zu erinnern. Aus unserer Sicht scheint es nicht sinnvoll, wenn SBB Cargo als einziger Netzwerkanbieter und spezialgesetzliche Aktiengesellschaft im 100-prozentigen Besitz des Bundes, vorprescht und im Schienengüterverkehr in der Fläche Tatsachen schafft, bevor die Bestimmungen des neuen GüTG überhaupt in Kraft sind. Jetzt wäre es an der Zeit, die Grundlagen für ein für die Kunden attraktives Angebot zu fairen Preisen zu erarbeiten. Dazu sind in einem ersten Schritt sowohl das Gütertransportkonzept als auch die gemeinsamen Leitlinien für den EWLTV zu überarbeiten.

Neben der dringend nötigen finanziellen Förderung des EWLTV als Systemangebot braucht es weitere Förderinstrumente. Folgerichtig sieht das revidierte GüTG weitere Instrumente vor, wie Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen, Verladebeiträge und Investitionsbeiträge für technische Entwicklungen. Die vorliegende Verordnung konkretisiert diese Förderinstrumente. Aufgrund des bevorstehenden Abbaus bei SBB Cargo im EWLTV und im KV drängt sich die Frage auf, wie der drohenden Rückverlagerung auf die Strasse entgegengewirkt werden kann. Damit die Anreize für Nutzung und Bereitstellung eines Angebots im Schienengüterverkehr in der Fläche erhöht werden können, müssten u. E. die Investitions- und Verladebeiträge substantiell erhöht werden. Sollen die Förderinstrumente eine Verlagerungswirkung haben, müssen sie bei den Kosten des Schienengüterverkehrs ansetzen. Mehr Güter werden nur auf die Schiene verlagert, wenn es gelingt den strukturellen Kostennachteil zu reduzieren. Es ist unbedingt zu verhindern, dass die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen letztlich dazu führen, dass der Schienengüterverkehr in der Schweiz weiterabgebaut wird.

Aus Sicht des SEV ist und bleibt die Vorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit unrealistisch, gerade angesichts der Geschäftsergebnisse der letzten 20 Jahre. Ob es gelingt, den EWLTV innerhalb der nächsten acht Jahre so zu organisieren, dass er eigenwirtschaftlich betrieben werden kann, scheint schwer zu beurteilen. Deshalb erwartet der SEV vom Bund, dass allfällige erklärbare Defizite auch in acht Jahren weiterhin gedeckt werden, sofern der EWLTV seinen systemrelevanten Nutzen erbringt.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Click or tap here to enter text.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/>	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Wieso die Mindestmenge von 12'000t nicht mehr erwähnt wird, ist können wir nicht nachvollziehen
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Click or tap here to enter text.	Die Aufhebung der Pflicht zum diskriminierungsfreien Zugang bei reinen Anschlussgleisen sehen wir kritisch. Im Sinne einer gemeinwohlorientierten Finanzierung sollte jegliche vom Bund geförderte Anlage diskriminierungsfrei zugänglich sein

Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Der finanzielle Anreiz Güter auf die Schiene zu verladen sollte möglichst hoch sein. Deshalb befürwortet der SEV Variante 1. Eine Kürzung der Beitragshöhe im Vergleich zur heutigen LSVA-Rückerstattung wäre kontraproduktiv. Variante 2 lehnt der SEV ab.
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Es muss sichergestellt werden, dass die zur Verfügung stehenden Kreditmittel voll ausgeschöpft werden bzw. das allfällige Kreditreste für Verlagerungsmassnahmen eingesetzt werden. Die Beitragshöhe sollte so angepasst werden, dass die CHF 50 Mio. verteilt werden. Wie in der Botschaft zum GüTG ausgeführt ist, hat die Beitragshöhe einen massgeblichen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsträgers. Deshalb ist darauf abzielen den finanziellen Anreiz im Vergleich zum heutigen System der LSVA-Rückerstattung zu erhöhen.

Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Die ausschliessliche Fokussierung auf die digitale automatische Kuppelung (DAK) würden wir nicht für angemessen halten. Denn aufgrund der Komplexität und der technischen Herausforderungen überhaupt erst einmal eine praxistaugliche DAK zu entwickeln und zweitens diese europaweit koordinierten zu migrieren, sind zeitliche Verzögerungen oder gar ein Scheitern durchaus möglich. Die finanzielle Förderung von technischen Neuerungen sollte sich deshalb an den in der Botschaft zum GüTG definierten Funktionalitätsstufen orientieren. D. h. sobald einzelne Komponenten der DAK wie bspw. die automatische Bremsprobe (ABP) technisch soweit ausgereift sind, dass sie praxistauglich und aufwärtskompatibel sind, soll diese unabhängig gefördert werden können. Es soll verhindert werden, dass Fördermittel wegen Verzögerungen auf europäischer Ebene ungenutzt bleiben.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	

Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Bei der Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr mittels Einführung der DAK, sollte u. E. berücksichtigt werden, dass solche Transformationsprozesse in der Regel langwierige und ergebnisoffen sind. Deshalb sind wir der Meinung, dass es während einer Übergangszeit eine hybride Kupplungssysteme bzw. ein doppeltes System mit und ohne DAK braucht. Es ist zu überlegen wie diese Übergangsphase zu organisieren und finanzieren ist.
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Aus unserer Sicht ist unbestritten, dass die öffentliche Hand einen Teil der Umrüstkosten übernehmen muss, damit die gewünschte Wirkung erzielt werden kann. Es stellt sich die Frage nach der richtigen Höhe. Wie bereits in der Vernehmlassungsantwort zum GüTG festgehalten, scheint uns ein Kostenanteil von 30% zu gering. Grundsätzlich begrüßen wir einen Optimierungsschub durch die Erneuerung des Wagenparks.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Stellungnahme

Basel, 12. August 2025

Totalrevision der Gütertransportverordnung

Die Handelskammer beider Basel unterstützt die Vernehmlassungsvorlage grundsätzlich. Es gilt mit den Verordnungsbestimmungen die Ziele der Eigenwirtschaftlichkeit und des Mengenwachstums im inländischen Schienengüterverkehr zu erreichen. Im Übrigen verweisen wir auf die Stellungnahme von economiesuisse sowie in Bezug auf die Anlagen auf dem Gebiet der Schweizerischen Rheinhäfen auf die Position der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS).

Ausgangslage

Die Logistikcluster Region Basel ist die wichtigste Logistikkreuzung der Schweiz. Rund 13'000 Erwerbstätige erwirtschaften ca. 1.6 Milliarden Franken Bruttowertschöpfung. Es werden 7.2 Milliarden Tonnen Güter umgeschlagen. 63 Prozent der Schweizer Schienenexporte rollen durch den Bahnknoten Basel. Die Handelskammer beider Basel hat als Stimme des Wirtschaftsstandorts Basel deshalb ein bedeutendes Interesse an einem zukunftsfähigen Schienengüterverkehr. Entsprechend unterstützen wir die Vernehmlassungsvorlage mehrheitlich.

Die kürzlich vom Parlament beschlossene Totalrevision des Gütertransportgesetzes ist mit grossen Hoffnungen verbunden. Nicht nur soll sie den Digitalisierungsrückstand und die Wettbewerbsnachteile zur Strasse ausgleichen, sondern auch für einen eigenwirtschaftlichen Schienengüterverkehr sorgen, der künftig mehr Güter anzieht. Diese Ambition ist hoch, was sich auch im finanziellen Rahmen von rund über einer halben Milliarde Franken widerspiegelt. Die Signale aus dem Markt sind derweil angespannt. Vereinzelt zeigen sich mitunter aufgrund der Preispolitik von SBB Cargo Rückverlagerungstendenzen auf die Strasse, noch bevor die Revision des GÜTG voll greifen kann. Dies beobachten wir weiterhin mit Besorgnis.

Nun gilt es, auch die Verordnungsebene auf die Ziele der Eigenwirtschaftlichkeit und des Mengenwachstums auszurichten, insbesondere durch eine zielgerichtete, diskriminierungsfreie Aufrüstung der DAK. Ebenso müssen in den Leistungsvereinbarungen für die künftige Abgeltung des EWLV gute Rahmenbedingungen geschaffen werden, die für attraktive und kostengünstige Angebote sorgen.

Unsere Position

Die Handelskammer beider Basel unterstützt die Vernehmlassungsvorlage grundsätzlich. Wir schliessen uns der Position unseres Dachverbandes an und verweisen auf das Schreiben von economiesuisse ans Bundesamt für Verkehr vom 31. März 2025 bezgl. Richtlinie über die

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25

Postfach

CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60

F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV). Da die Umsetzung von Art. 13 GüTG über die Leistungsvereinbarungen erfolgt und keine dazugehörigen Ausführungsbestimmungen in der GüTV vorgesehen sind, möchten wir an dieser Stelle auf einige Anliegen hinweisen:

- **Zielorientierter Einsatz der Fördermittel:** Der zielgerichtete Einsatz der Fördermittel ist zweifellos ein Kernziel für die Leistungsvereinbarungen. Bei den Spielräumen für die Preisentwicklung besteht allerdings ein Spannungsfeld. Die LV sollte Kostenwahrheit bei den Preisen anstreben, aber auch verhindern, dass Leistungserbringer ihre Kosten übermässig auf die Kunden abwälzen können. Anders formuliert muss die LV die Preisthematik so angehen, dass auch Effizienzreize für die Leistungserbringer entstehen. Dieser disziplinierende Effekt ist für die Attraktivität des EWLV insgesamt sehr wichtig. Preiserhöhungen sollen nur dann zulässig sein, wenn die EVUs einen transparenten und nachvollziehbaren Nachweis erbringen können, dass die bisherigen Subventionen in einem wesentlichen Umfang zur Steigerung der Effizienz führen.
- **Sanktionen, Controlling, Monitoring:** Art. 13 Abs. 8 GüTG verpflichtet das BAV zur periodischen, öffentlichen Berichterstattung über die Entwicklung des Angebots sowie der Kosten und Erträge im EWLV. Wir sind der Ansicht, dass diese Berichterstattung im Rahmen eines schlanken Quartalsreportings erfolgen sollte, ähnlich der Strommarktberichte der Elcom. Dadurch ist eine bessere Steuerung und eine granulare Verfolgbarkeit der Entwicklung möglich. Dies stärkt das Vertrauen in das Fördersystem zugunsten des EWLV. Ergänzend sollten in den LV greifbare Sanktionsmechanismen bei Verfehlen der Eigenwirtschaftlichkeitsziele vorgegeben werden.
- **Gemeinsame Leitlinien für den Gütertransport auf der Schiene:** Im Hinblick auf eine zweite Vierjahresperiode der LV sollte die Branche innerhalb der Begleitgruppe Schienengüterverkehr versuchen, neue Leitlinien zu entwickeln, die den neuen Prämissen des revidierten Art. 5 GüTG gerecht werden (Art. 5 Abs. 1 lit. b «Wettbewerb stärken» und lit. d «Abschluss von Leistungsvereinbarungen und laufende Beobachtung»). Der Ideenwettbewerb und ein Wachstum der Mengen zwecks besserer Auslastung des Wagenladungsverkehrsnetzes sollten dabei im Fokus stehen.

Betreffend die Anlagen auf dem Gebiet der Schweizerischen Rheinhäfen verweisen wir zusätzlich auf die Stellungnahme der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS). Wir unterstützen die Bitte des SVS um Klärung der offenen Fragen sowie ihre Forderung, eine gleichberechtigte Förderung der Umschlagsanlagen in den Schweizerischen Rheinhäfen zu gewährleisten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Argumente und stehen bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 10
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 12.08.2025

Vernehmlassung Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport): Stellungnahme der IG Detailhandel

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die IG Detailhandel bedankt sich für die Möglichkeit, zu den Verordnungsänderungen Stellung nehmen zu können.

Die Mitglieder der IG Detailhandel setzen in ihrer Logistik stark auf den Schienengüterverkehr und glauben auch an dessen Zukunft. Unsere Mitglieder treten dabei im Markt sowohl als Kunden – mit der Migros-Gruppe als grosse Kundin von SBB Cargo – als auch als Betreiberin eines Schienengüterverkehrsunternehmens (Coop als Besitzerin von railCare) auf.

Wir sind auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem angewiesen. Für uns ist es von zentraler Bedeutung, dass die Güter des täglichen Bedarfs den Menschen in der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge und optimaler Qualität sowie auf kosteneffiziente Weise zur Verfügung stehen. Wir sind der festen Überzeugung, dass dabei weiterhin auch der Schienengüterverkehr eine bedeutende Rolle spielen soll.

Daher haben wir die Totalrevision des Gütertransportgesetzes unterstützt, welche eine diskriminierungsfreie Förderung des Schienengüterverkehrs sicherstellt und diesen durch die Förderung der digitalen automatischen Kupplung leistungsfähiger machen wird.

Die IG Detailhandel unterstützt auch im Grundsatz die vorliegenden Verordnungsentwürfe. Ziel muss sein, den Schienengüterverkehr zu fördern, um möglichst viele Güter effizient auf der Schiene befördern zu können. Wir regen dabei folgende Änderung an (vgl. beigelegten Fragebogen):

Umschlags- und Verladebeiträge für Agrarrohstoffe (Minimalmengen pro Betriebspunkt):

Mindestmengen, um Beiträge zu erhalten, fördern den Umstieg von der Schiene auf die Strasse. Insbesondere bei landwirtschaftlichen Produkten bestünde das Risiko, dass Anlagen nicht mehr betrieben werden könnten und die Logistik auf der Strasse abgewickelt würde. Dies widerspräche dem Ziel der Vorlage. Wir regen an, eine Ausnahme für Agrarrohstoffe vorzusehen, damit weiterhin möglich ist, diese per Bahn transportieren.

Wir begrüßen explizit, dass Bahnwagen mit mehr als zwei Drehgestellen bei der Berechnung der Umschlags- und Verladebeiträge als zwei Bahnwagen gelten. Dies verhindert eine Benachteiligung von grösseren Wagen.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unseres Änderungsvorschlags.

Freundliche Grüsse



Rainer Deutschmann
Präsident AG Güterverkehr
Leiter Direktion Sicherheit und Verkehr
Migros-Genossenschafts-Bund



Daniel Hintermann
Mitglied der AG Güterverkehr
Leiter Direktion Logistik & Produktion
Coop Genossenschaft



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Interessengemeinschaft Detailhandel
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	IG D
Adresse / Adresse / Indirizzo	Falkenplatz 11, 3012 Bern
Name / Nom / Nome	Rainer Deutschmann
Datum / Date / Data	12.08.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Sehr geehrte Damen und Herren

Die IG Detailhandel bedankt sich für die Möglichkeit, zu den Verordnungsänderungen Stellung nehmen zu können.

Die Mitglieder der IG Detailhandel setzen in ihrer Logistik stark auf den Schienengüterverkehr und glauben auch an dessen Zukunft. Unsere Mitglieder treten dabei im Markt sowohl als Kunden – mit der Migros-Gruppe als grosse Kundin von SBB Cargo – als auch als Betreiberin eines Schienengüterverkehrsunternehmens (Coop als Besitzerin von railCare) auf.

Wir sind auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem angewiesen. Für uns ist es von zentraler Bedeutung, dass die Güter des täglichen Bedarfs den Menschen in der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge und optimaler Qualität sowie auf kosteneffiziente Weise zur Verfügung stehen. Wir sind der festen Überzeugung, dass dabei weiterhin auch der Schienengüterverkehr eine bedeutende Rolle spielen soll.

Daher haben wir die Totalrevision des Gütertransportgesetzes unterstützt, welche eine diskriminierungsfreie Förderung des Schienengüterverkehrs sicherstellt und diesen durch die Förderung der digitalen automatischen Kupplung leistungsfähiger machen wird.

Die IG Detailhandel unterstützt auch im Grundsatz die vorliegenden Verordnungsentwürfe. Ziel muss sein, den Schienengüterverkehr zu fördern, um möglichst viele Güter effizient auf der Schiene befördern zu können. Wir regen dabei folgende Änderung an:

Umschlags- und Verladebeiträge für Agrarrohstoffe (Minimalmengen pro Betriebspunkt): Mindestmengen, um Beiträge zu erhalten, fördern den Umstieg von der Schiene auf die Strasse. Insbesondere bei landwirtschaftlichen Produkten bestünde das Risiko, dass Anlagen nicht mehr betrieben werden könnten und die Logistik auf der Strasse abgewickelt würde. Dies widerspräche dem Ziel der Vorlage. Wir regen an, eine Ausnahme für Agrarrohstoffe vorzusehen, damit weiterhin möglich ist, diese per Bahn transportieren.

Wir begrüssen explizit, dass Bahnwagen mit mehr als zwei Drehgestellen bei der Berechnung der Umschlags- und Verladebeiträge als zwei Bahnwagen gelten. Dies verhindert eine Benachteiligung von grösseren Wagen.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unseres Änderungsvorschlags.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
 Êtes-vous d'accord avec le projet ?
 Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Mindestmenge (Art. 16 Abs. 3) und Beitragshöhe für Agrarrohstoffe müssen so ausgestaltet sein, dass Agrarrohstoffe weiterhin wirtschaftlich sinnvoll per Bahn transportiert werden können.	Mindestmengen, um Beiträge zu erhalten, fördern den Umstieg von der Schiene auf die Strasse. Insbesondere bei landwirtschaftlichen Produkten bestünde das Risiko, dass Anlagen nicht mehr betrieben werden könnten und die Logistik auf der Strasse abgewickelt würde. Dies widerspräche dem Ziel der Vorlage. Wir regen an, eine Ausnahme für Agrarrohstoffe vorzusehen, damit weiterhin möglich ist, diese per Bahn transportieren.



Die Schweizerische Post AG
Stab CEO
Public & International Affairs
Wankdorfallee 4
3030 Bern

Telefon +41 58 341 15 64
www.post.ch

Die Schweizerische Post AG, Stab CEO PIA, Wankdorfallee 4, 3030 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Als PDF/Word an:

finanzierung@bav.admin.ch

Datum 12. August 2025
Kontaktperson Michael Flury
E-Mail michael.flury.2@post.ch
Direktwahl +41 79 633 78 74

Stellungnahme der Schweizerischen Post zur Vernehmlassung der Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Sehr geehrter Herr Schletti

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, im Rahmen der Vernehmlassung über die Umsetzung der Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen auf Verordnungsstufe Stellung nehmen zu können.

a) Ausgangslage für die Schweizerische Post

Die Post setzt bei der Beförderung von Briefen und Paketen zwischen den Sortierstandorten bereits seit 175 Jahren auf klimafreundliche Transporte wie den Schienentransport. Heute betreibt die Post mehrere Logistikstandorte mit Schienenanschluss: Neun Standorte für Pakete (Genf, Daillens, Ostermundigen, Biel, Basel, Härkingen, Cadenazzo, Frauenfeld und St. Gallen) und sieben für Briefe (Genf, Eclépens, Härkingen, Chur, Zürich-Mülligen, Gossau und Visp). Nachhaltigkeit wird als strategischer Schwerpunkt bei der Post grossgeschrieben. Die Post prüft deshalb laufend, bei welchen Transportwegen sie die Strasse oder die Schiene bevorzugt. Der Bahntransport lohnt sich vor allem dort, wo grosse Mengen transportiert werden müssen. Im Jahr 2024 transportiert die Post über 15% mehr per Bahn im Vergleich zum Vorjahr. Gleichzeitig konnten die Strassentransporte zwischen den grossen Standorten um rund 9% reduziert werden.

Ungefähr 50 Prozent aller Briefe und Pakete legen heute mindestens einen Teil ihrer Reise auf der Schiene zurück. Die Züge verbinden die grossen Brief- und Paketzentren und grosse Zustellstellen miteinander. Dies ist primär auf der West-Ost-Achse zwischen Genf und St. Gallen (wo für die Post die grössten Paketmengen anfallen), aber auch auf der Nord-Süd-Achse nach Basel, ins Tessin, Wallis und Graubünden

der Fall. Mit den neuen Bahnverbindungen nutzt die Post seit Ende 2023 über 80 Zugverbindungen pro Werktag.

Transporte mit der Bahn sind im Vergleich zu Transporten auf der Strasse weniger flexibel und eher auf grosse Mengen bzw. Produkte ausgerichtet, die sich ein wenig mehr Zeit lassen können. Die Kostenstruktur auf der Schiene ist damit im Vergleich zum Strassentransport bedeutend anspruchsvoller. Durch Unterstützungsbeiträge verbessert sich die Ausgangslage für den Schienentransport bis zu einem gewissen Grad und Verlagerungen lassen sich betrieblich einfacher umsetzen.

Die Post transportiert Sendungen per Bahn, wenn das Kundenbedürfnis erfüllt werden kann, es wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll und logistisch machbar ist. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, sind dies Ganzzugsverkehre, welche von SBB-Cargo als Eisenbahnverkehrsunternehmen gefahren werden. Die Post hat eigene Bahnwagen gemietet, betreibt eigene Anschlussgleise und Terminals für den Kombinierten Verkehr.

b) Grundsätzliches zu den Unterstützungsbeiträgen

Die Post begrüsst grundsätzlich die Stärkung des Schienengüterverkehrs in der Schweiz. Der Schienengüterverkehr ist ein wichtiger Hebel zugunsten der ökologischen Nachhaltigkeit, wie auch bzgl. dem steigenden Verkehrsaufkommen auf der Strasse. Die mit der Verlagerung eingesparten CO₂-Emissionen tragen unter anderem auch zur Erreichung der gesteckten Klimaziele bei. Die letzten Jahre haben aber auch gezeigt, dass die Umstellung zu mehr Schienengüterverkehr nicht allein marktgetrieben zu erreichen ist. Eine starke Involvierung des Bundes zur Unterstützung der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ist unabdingbar. Die Post unterstützt daher das neue GÜTG und dessen Umsetzung auf Verordnungsstufe, da die Bahn für einen ökologischen Transport der Briefe und Pakete eminent wichtig ist.

Verlagerungen auf die Bahn bedingen Prozessanpassungen, die vorab und im Betrieb mit Aufwand verbunden sind. Unterstützungsbeiträge tragen dazu bei, die wirtschaftliche Mehrbelastung der Verlagerung auszugleichen und den sonst notwendigen Strassentransport zu vermindern. Sie unterstützen die Verlagerung über das heutige Mass hinaus.

c) Spezifisch zu Artikel 14 und 15 GÜTV

Bezüglich Bemessungsgrundlage der Höhe des Umschlags- und Verladebeitrags stellt der Bundesrat zwei Varianten zur Auswahl. Einerseits kann die Höhe pro empfangenen und versendeten, beladenen Bahnwagen berechnet werden. Die entsprechenden 40 Franken pro Wagen können nur gehalten werden, wenn eine Obergrenze für die Anzahl beitragsberechtigter Bahnwagen in Höhe von 8'000 Wagen je Anschlussgleisanlage eingeführt wird. Die zweite Variante verzichtet auf eine Obergrenze von 8'000 Wagen. In diesem Fall würde die Beitragshöhe pro anspruchsberechtigtem Bahnwagen auf 29 Franken gesenkt werden.

Die Post spricht sich aus folgenden Gründen für Variante 2 aus:

- Eine Deckelung der anspruchsberechtigten Bahnwagen ist einerseits aus ökologischer Sicht nicht sinnvoll. Mehr unterstützte Bahnwagen bedeuten auch mehr Güter, die auf die Schiene verlagert werden. Eine Deckelung würde den Skaleneffekt der Verlagerung auf die Schiene bremsen. Andererseits würden Unternehmen mit grossen Verlagerungsambitionen dagegen proportional weniger von

Datum 12. August 2025

Seite 3

den Unterstützungsbeiträgen profitieren. Eine ausserordentliche Effizienz bei der Verlagerung würde daher weniger gewürdigt werden.

- Investitionen in Anschlussgleise und Umschlagsanlagen rechnen sich erst mit einer gewissen Menge an Bahnwagen. Eine Deckelung an unterstützten Einheiten würde die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs reduzieren und Neuinvestitionen in den Schienengüterverkehr verhindern.
- Das Ziel der Vorlage ist es, effiziente und gebündelte Verkehre stärker zu fördern. Es macht daher Sinn eine Mindestmenge pro Anschlussgleise einzuführen, um das vorhandene Verlagerungspotential optimal auszuschöpfen.

Weitere Anmerkungen

Gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 14 Abs. 2 GÜTV) gilt eine Obergrenze von 8'000 Wagen je Anschlussgleis. Für Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs und Freiverladeanlagen werden gemäss erläuterndem Bericht aber keine Obergrenze festgelegt. Die Paketterminals werden primär für Waggon resp. deren Behälter benützt, welche dort auch ihre Destination haben (also kein Kombiniertes Verkehre). Es gibt aber auch Kombiverkehrs-Wechselbehälter mit Paketen (z.B. welche auf der Strasse von Pratteln nach Härkingen fahren und dort auf Züge umgeschlagen werden) oder von externen Kunden. Daher fungiert das Terminal in solchen Fällen als Umschlagsanlage des Kombinierten Verkehrs und unterliegt folglich keiner Obergrenze.

Wir bedanken uns für Ihre Kenntnisnahme und bitten Sie, unsere Ausführungen in der Vorlage entsprechend zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Die Schweizerische Post AG

Die Schweizerische Post AG

Johannes Cramer
Leiter Logistik-Services

Matthias Dietrich
Co-Leiter Stab CEO



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Kochergasse 10
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

12. August 2025

**Vernehmlassung Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport):
Stellungnahme Coop und railCare**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Coop Genossenschaft und die railCare AG bedanken sich für die Gelegenheit zu den Verordnungsänderungen Stellung nehmen zu können.

Als Detail- und Grosshändlerin ist Coop auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem angewiesen. Für uns ist es von zentraler Bedeutung, dass die Güter des täglichen Bedarfs den Menschen in der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge und optimaler Qualität sowie auf kosteneffiziente Weise zur Verfügung stehen. Dafür setzen wir uns seit Langem für eine multimodale Güterverkehrsrevision ein, in welcher die Modale Wasser, Schiene, Strasse, Untergrund und Luft zu Gunsten einer Sicherstellung der Landesversorgung, des Erhalts bzw. der Verbesserung der Lebensqualität in der Schweiz sowie der Stärkung des Standortes Schweiz auf optimale Art und Weise zusammenspielen.

Dabei setzen wir mit unserer Güterbahn railCare stark auf die Schiene: So liefern wir zum Beispiel unsere Ware seit 2013 mit railCare per Schienentransport in die Stadt und die Agglomeration Genf. Vom Zielbahnhof Genève-La Praille aus übernehmen Lastwagen die Ware für den Transport auf der letzten Meile bis zu den Supermärkten. Täglich werden so 45 Coop-Verkaufsstellen in der Region Genf beliefert. Das gleiche Konzept wird seit Ende Juni auch für die Stadt Zürich realisiert, wo wir täglich mit 3 Zügen insgesamt 70 Verkaufsstellen in der City und rund um das Zürcher Seebecken versorgen. Die Ausweitung dieses City-Cargo-Konzepts auf andere Städte ist in Planung.

Auch bei unseren Produktionsbetrieben setzen wir – wo immer möglich – auf die Schiene. Unsere Getreidemühle Swissmill in der Stadt Zürich wird beispielsweise praktisch ausschliesslich per Bahn beliefert.

Coop und die railCare AG unterstützen im Grundsatz die vorliegenden Verordnungsentwürfe. Ziel muss sein, den Schienengüterverkehr zu fördern, um möglichst viele Güter effizient auf der Schiene befördern zu können. Wir regen dabei folgende Änderungen an (vgl. beigelegten Fragebogen):

1. Umschlags- und Verladebeiträge (Varianten bzgl. Deckelung bei Anschlussgleisen und Beitragshöhe): Wir sprechen uns für Variante 1 aus: Deckelung bei Anschlussgleisen und Beitragshöhe von 40 Franken. Diese stellt sicher, dass die Beiträge im Sinne des Gesetzes zu angemessenen Teilen jenen Unternehmen zufließen, welche von der Aufhebung der LSVA-Rückerstattung im UKV betroffen sind.

2. Umschlags- und Verladebeiträge (Klarstellung bzgl. Beiträge bei nicht-subsidierten Anlagen): Es muss – entweder in der Verordnung oder im erläuternden Bericht – klargestellt werden, dass auch nicht-subsidierte KV-Anlagen Umschlags- und Verladebeiträge erhalten. Der erläuternde Bericht zur Vernehmlassungsvorlage führt momentan zu Unklarheiten. Bei Art. 13 Abs. 1 verweist der Bericht in Sachen Förderberechtigung auf die Definition in Art. 4. Abs. 2, welcher wiederum auf Investitionsbeiträge Bezug nimmt. Dies kann zum Missverständnis führen, dass nur KV-Anlagen, welche von Investitionsbeiträgen profitieren, auch Umschlags- und Verladebeiträge erhalten können. Eine solche Einschränkung ergibt keinen Sinn und ist vom Gesetzgeber nicht gewollt. Daher muss dies u. E. klargestellt werden.

3. Umschlags- und Verladebeiträge für Agrarrohstoffe (Minimalmengen pro Betriebspunkt): Agrargüter weisen per se ein grosses Volumen bei gleichzeitig hohen Gewichten auf und sind durch Ausserachtlassung des Transportgewichtes im Wettbewerb benachteiligt. Mindestmengen, um Beiträge zu erhalten, fördern den Umstieg von der Schiene auf die Strasse. Insbesondere bei landwirtschaftlichen Produkten bestünde das Risiko, dass Anlagen nicht mehr betrieben werden könnten und die Logistik auf der Strasse abgewickelt würde. Dies widerspräche dem Ziel der Vorlage. Wir regen an, eine Ausnahme für Agrarrohstoffe vorzusehen, damit weiterhin möglich ist, diese per Bahn transportieren.

4. Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene: Artikel 6 der nGüTV, der inhaltlich Artikel 6a aGüTV entspricht, verursacht in der heutigen Formulierung einen erheblichen administrativen Aufwand und erhöht die Komplexität im Schienengüterverkehr. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen einer nachhaltigen und effizienten Schienengüterverkehrsentwicklung. Sinn gemäss soll der Artikel vereinfacht werden. Die zum Artikel 6 dazugehörigen Erläuterungen (erläuternder Bericht) sollen dabei weiterhin Bestand haben.

Wir begrüssen explizit, dass Bahnwagen mit mehr als zwei Drehgestellen bei der Berechnung der Umschlags- und Verladebeiträge als zwei Bahnwagen gelten. Dies verhindert eine Benachteiligung von grösseren Wagen, welche mehr Volumen befördern und Rangierbewegungen reduzieren.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Änderungsvorschläge.

Freundliche Grüsse



Daniel Hintermann
Leiter Direktion Logistik & Produktion
Coop Genossenschaft



Philipp Wegmüller
Leiter railCare AG



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:
finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Coop Genossenschaft und railCare
Abkürzung / Abréviation / Abbreviazione	Coop & railCare
Adresse / Adresse / Indirizzo	Thiersteinallee 12, 4002 Basel
Name / Nom / Nome	Daniel Hintermann, Philipp Wegmüller, Damian Misteli
Datum / Date / Data	12.08.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Coop Genossenschaft und die railCare AG bedanken sich für die Gelegenheit zu den Verordnungsänderungen Stellung nehmen zu können.

Als Detail- und Grosshändlerin ist Coop auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem angewiesen. Für uns ist es von zentraler Bedeutung, dass die Güter des täglichen Bedarfs den Menschen in der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge und optimaler Qualität sowie auf kosteneffiziente Weise zur Verfügung stehen. Dafür setzen wir uns seit Langem für eine multimodale Güterverkehrsvision ein, in welcher die Modale Wasser, Schiene, Strasse, Untergrund und Luft zu Gunsten einer Sicherstellung der Landesversorgung, des Erhalts bzw. der Verbesserung der Lebensqualität in der Schweiz sowie der Stärkung des Standortes Schweiz auf optimale Art und Weise zusammenspielen.

Dabei setzen wir mit unserer Güterbahn railCare stark auf die Schiene: So liefern wir zum Beispiel unsere Ware seit 2013 mit railCare per Schienentransport in die Stadt und die Agglomeration Genf. Vom Zielbahnhof Genève-La Praille aus übernehmen Lastwagen die Ware für den Transport auf der letzten Meile bis zu den Supermärkten. Täglich werden so 45 Coop-Verkaufsstellen in der Region Genf beliefert. Das gleiche Konzept wird seit Ende Juni auch für die Stadt Zürich realisiert, wo wir täglich mit 3 Zügen insgesamt 70 Verkaufsstellen in der City und rund um das Zürcher Seebecken versorgen. Die Ausweitung dieses City-Cargo-Konzepts auf andere Städte ist in Planung.

Auch bei unseren Produktionsbetrieben setzen wir – wo immer möglich – auf die Schiene. Unsere Getreidemühle *Swissmill* in der Stadt Zürich wird beispielsweise praktisch ausschliesslich per Bahn beliefert.

Coop und die railCare AG Detailhandel unterstützen auch im Grundsatz die vorliegenden Verordnungsentwürfe. Ziel muss sein, den Schienengüterverkehr zu fördern, um möglichst viele Güter effizient auf der Schiene befördern zu können. Wir regen dabei folgende Änderungen an:

1. Umschlags- und Verladebeiträge (Varianten bzgl. Deckelung bei Anschlussgleisen und Beitragshöhe): Wir sprechen uns für Variante 1 aus: Deckelung bei Anschlussgleisen und Beitragshöhe von 40 Franken. Diese stellt sicher, dass die Beiträge im Sinne des Gesetzes zu angemessenen Teilen jenen Unternehmen zufließen, welche von der Aufhebung der LSVA-Rückerstattung im UKV betroffen sind.

2. Umschlags- und Verladebeiträge (Klarstellung bzgl. Beiträge bei nicht-subventionierten Anlagen): Es muss – entweder in der Verordnung oder im erläuternden Bericht – klargestellt werden, dass auch nicht-subventionierte KV-Anlagen Umschlags- und Verladebeiträge erhalten. Der erläuternde Bericht zur Vernehmlassungsvorlage führt momentan zu Unklarheiten. Bei Art. 13 Abs. 1 verweist der Bericht in Sachen Förderberechtigung auf die Definition in Art. 4. Abs. 2, welcher wiederum auf Investitionsbeiträge Bezug nimmt. Dies kann zum Missverständnis führen, dass nur KV-Anlagen, welche von Investitionsbeiträgen profitieren, auch Umschlags- und Verladebeiträge erhalten können. Eine solche Einschränkung ergibt keinen Sinn und ist vom Gesetzgeber nicht gewollt. Daher muss dies u. E. klargestellt werden.

3. Umschlags- und Verladebeiträge für Agrarrohstoffe (Minimalmengen pro Betriebspunkt): Agrargüter weisen per se ein grosses Volumen bei gleichzeitig hohen Gewichten auf und sind durch Ausserachtlassung des Transportgewichtes im Wettbewerb benachteiligt. Mindestmengen, um Beiträge zu erhalten, fördern den Umstieg von der Schiene auf die Strasse. Insbesondere bei landwirtschaftlichen Produkten bestünde das Risiko, dass Anlagen nicht mehr betrieben werden könnten und die Logistik auf der Strasse abgewickelt würde. Dies widerspräche dem Ziel der Vorlage. Wir regen an, eine Ausnahme für Agrarrohstoffe vorzusehen, damit weiterhin möglich ist, diese per Bahn transportieren.

4. Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene: Artikel 6 der nGüTV, der inhaltlich Artikel 6a aGüTV entspricht, verursacht in der heutigen Formulierung einen erheblichen administrativen Aufwand und erhöht die Komplexität im Schienengüterverkehr. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen einer nachhaltigen und effizienten Schienengüterverkehrsentwicklung. Sinngemäss soll der Artikel vereinfacht werden. Die zum Artikel 6 dazugehörenden Erläuterungen (erläuternder Bericht) sollen dabei weiterhin Bestand haben.

Wir begrüßen explizit, dass Bahnwagen mit mehr als zwei Drehgestellen bei der Berechnung der Umschlags- und Verladebeiträge als zwei Bahnwagen gelten. Dies verhindert eine Benachteiligung von grösseren Wagen, welche mehr Volumen befördern und Rangierbewegungen reduzieren.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Änderungsvorschläge.

Freundliche Grüsse



Daniel Hintermann
Leiter Direktion Logistik & Produktion
Coop Genossenschaft



Philipp Wegmüller
Leiter railCare AG

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
 Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
 Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
 Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Missverständnis vermeiden bei Verweis in Erläuterungen zu Art. 13. Abs. 1.	Siehe Begründung in Art. 13: Ver- weis auf Art. 4 Abs. 2 in Erläuterun- gen zu Art. 13. Abs. 1 kann zu Miss- verständnis führen
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Antrag zur Anpassung des Artikels: «Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlaganlagen erbringen, stellen den diskriminierungsfreien Zugang (Erbringung und Preisfestlegungen) zu diesen Dienstleistungen sicher.»	Artikel 6 der nGüTV, der inhaltlich Artikel 6a aGüTV entspricht, verursacht einen erheblichen administrativen Aufwand und erhöht die Komplexität im Schienengüterverkehr. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen einer nachhaltigen und effizienten Schienengüterverkehrsentwicklung. Der erste Satz und der Zweck bleiben ohne Einschränkung erhalten. Jedoch sollen die zu einem hohen Aufwand führenden Bst. a. bis c. entfernt werden, was den administrativen Aufwand für alle reduziert.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Klarstellung, dass auch nicht-subventionierte KV-Anlagen Umschlags- und Verladebeiträge erhalten – entweder in der Verordnung oder in den Erläuterungen.	Es muss – entweder in der Verordnung oder im erläuternden Bericht – klargestellt werden, dass auch nicht-subventionierte KV-Anlagen Umschlags- und Verladebeiträge erhalten. Der erläuternde Bericht zur Vernehmlassungsvorlage führt momentan zu Unklarheiten. Bei Art. 13 Abs. 1 verweist der Bericht in Sachen Förderberechtigung auf die Definition in Art. 4. Abs. 2, welcher wiederum auf Investitionsbeiträge Bezug nimmt. Dies kann zum Missverständnis führen, dass nur KV-Anlagen, welche von Investitionsbeiträgen profitieren, auch Umschlags- und Verladebeiträge erhalten können. Eine solche Einschränkung ergibt keinen Sinn und ist vom Gesetzgeber nicht gewollt. Daher muss dies u. E. klargestellt werden.

Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Variante 1 ist zu bevorzugen.	Wir stimmen Variante 1 zu. Diese stellt sicher, dass die Beiträge im Sinne des Gesetzes zu angemessenen Teilen jenen Unternehmen zufließen, welche von der Aufhebung der LSVA-Rückerstattung im UKV betroffen sind.
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Variante 1 ist zu bevorzugen.	Siehe Begründung bei Art. 14.
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Mindestmenge (Art. 16 Abs. 3) und Beitragshöhe für Agrarrohstoffe müssen so ausgestaltet sein, dass Agrarrohstoffe weiterhin wirtschaftlich sinnvoll per Bahn transportiert werden können.	Mindestmengen, um Beiträge zu erhalten, fördern den Umstieg von der Schiene auf die Strasse. Insbesondere bei landwirtschaftlichen Produkten bestünde das Risiko, dass Anlagen nicht mehr betrieben werden könnten und die Logistik auf der Strasse abgewickelt würde. Dies widerspräche dem Ziel der Vorlage. Wir regen an, eine Ausnahme für Agrarrohstoffe vorzusehen, damit weiterhin möglich ist, diese per Bahn transportieren.
Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.



RailCom, Christoffelgasse 5, 3003 Bern

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Bern, 16. Juli 2025

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe

Sehr geehrter Herr Berndt
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für das Gespräch vom 24.06.2025, an welchem wir unsere Fragen und Hinweise zum Vernehmlassungstext der nGüTV besprochen haben. Mit dieser Stellungnahme nutzen wir die Gelegenheit, Ihnen unsere wichtigsten Anliegen nochmals darzulegen.

1. Art. 5 nGüTV – Vorgaben für den diskriminierungsfreien Zugang zur Hafeninfrastuktur und Definition der Hafeninfrastuktur

Der Botschaft zur Totalrevision des GüTG ist zum Art. 3 nGüTG zu entnehmen, dass die Hafeninfrastuktur neu dem diskriminierungsfreien Zugang zu unterstellen ist und die Betreiberin der Hafeninfrastuktur gemäss Art. 11 Abs. 4 nGüTG den diskriminierungsfreien Zugang zu den Infrastrukturbereichen zu gewähren hat. In der nGüTV werden die Vorgaben der Diskriminierungsfreiheit für die KV-Umschlagsanlagen (KV-UA) konkretisiert. Demgegenüber ist für die vom Bund geförderte Hafeninfrastuktur keine Konkretisierung vorhanden. Die RailCom ist gemäss Art. 40a^{ter} Abs. 1 Bst. d nEBG zuständig für die Diskriminierungsfreiheit beim Zugang zur Hafeninfrastuktur.

Die RailCom nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass das BAV der Ansicht ist, dass die Vorgaben aus Art. 5 nGüTV (Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den vom Bund geförderten KV-UA)

sinnemäss auch für die Hafeninfrastruktur gelten. Dies entspricht grundsätzlich auch der Auslegung der RailCom betreffend Anforderungen an die Diskriminierungsfreiheit. Da die nGüTV keine Konkretisierung des Begriffs der Diskriminierungsfreiheit enthält und es somit an einer generell-abstrakten Regelung fehlt, besteht jedoch Auslegungsbedarf bzw. Ermessensspielraum. Dies birgt die Gefahr von Rechtsunsicherheit, welche die Aufsichtstätigkeit der RailCom behindern könnte. Eine Konkretisierung der Vorgaben zur Diskriminierungsfreiheit lediglich in der Leistungsvereinbarung, könnte des Weiteren zu unklaren Zuständigkeiten führen, da gemäss Art. 29 nGüTG bei Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen der Weg an das UVEK offen steht. Für Streitigkeiten betreffend den Zugang zur Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein soll aber gemäss Art. 40a^{ter} Abs. 1 Bst. d nEBG i.V.m. Art. 30 Abs. 4 nGüTG die RailCom entscheiden. Vor diesem Hintergrund erachtet die RailCom eine Aufnahme der Anforderungen an die Diskriminierungsfreiheit in die nGüTV als wichtig.

Die RailCom begrüsst gemäss Austausch vom 24.06.2025, dass die Flächen und Anlagen der Hafeninfrastruktur in der LV mit den Rheinhäfen festgelegt werden. Dies ist wichtig, damit die RailCom örtlich und sachlich ihre Zuständigkeit ableiten kann. Um sich in diesen Prozess einzubringen, wird die RailCom das BAV Mitte 2026 kontaktieren.

2. Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Gleisanlagen der vom Bund mitfinanzierten KV-UA und der Hafeninfrastruktur

Der Grundsatz der Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu KV-UA und zur Hafeninfrastruktur soll nach dem Willen des Ordnungsgebers auch die dazugehörigen Gleisanlagen umfassen (S.5 des erläuternden Berichts, Erörterungen zu Art. 5 Abs. 1 nGüTV).

Dies ist konsequent, zumal es künftig durchaus Konstellationen geben kann, in denen KV-UA oder Hafeninfrastruktur nur über Anschlussgleise erreicht werden können. Würde die Verpflichtung zur Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs nur für KV-UA und für Hafeninfrastruktur gelten, könnte diese einfach umgangen werden, indem der Zugang zu den die KV-UA und Hafeninfrastruktur erschliessenden Anschlussgleise verwehrt oder nicht diskriminierungsfrei gewährt wird.

Wir nehmen zur Kenntnis, dass das BAV plant, die Vorgabe nicht in der Verordnung, sondern in den einzelnen Vereinbarungen mit den KV-UA sowie der LV mit den Rheinhäfen aufzunehmen. Die RailCom würde eine generell-abstrakte Regelung auf Verordnungsstufe bevorzugen, weil dadurch die Gefahr einer Rechtsunsicherheit vermieden würde, welche die Aufsichtstätigkeit der RailCom behindern und zu Unklarheiten betreffend Zuständigkeit führen könnte. Wir verweisen dazu auch auf unsere Ausführungen oben zum diskriminierungsfreien Zugang zur Hafeninfrastruktur.

3. Art. 5 nGüTV – Weitere Umschlags- und Verlademittel, z.B. auf Freiverladeanlagen, sind nicht der Diskriminierungsfreiheit unterstellt

Die RailCom nimmt zur Kenntnis, dass weitere Umschlags- und Verladeanlagen, beispielsweise auf Freiverladeanlagen (FV), nicht der Diskriminierungsfreiheit unterstellt werden sollen (keine Erwähnung in Art. 5 nGüTV).

In diesem Zusammenhang erachten wir als zentral, dass die FV weiterhin dem freien Netzzugang unterstellt bleiben (Art. 62 Abs. 1 Bst. f EBG). Die Infrastrukturbetreiberin (ISB) muss den diskriminierungsfreien Zugang zu den FV gewährleisten. Falls es auf einer FV mehrere Nutzer gibt und die verfügbare Fläche knapp ist, muss die ISB gewährleisten, dass weiterhin alle Nutzer diskriminierungsfreien Zugang zur Anlage haben.

4. Streichung von Art. 22 Abs. 2 Bst. b NZV (ZL Einstellen von Rangierfahrstrassen)

Bei Zusatzleistungen handelt es sich um Dienstleistungen der ISB, welche über die reine Nutzung einer Trasse hinausgehen. Mit dem Transfer von der ISB zum BAV wird die Zuständigkeit der ISB zur diskriminierungsfreien Preisfestlegung aufgehoben. In der Folge wird auch die Zuständigkeit der RailCom beschnitten. Die RailCom beurteilt dies als kritisch und ortet einen klaren Widerspruch zu den bisherigen Bahnreformen und einer eigenständigen Rolle der ISB im Bahnsystem Schweiz.

Sollte der Gesetzgeber Art. 22 Abs. 2 Bst. b NZV dennoch streichen, müsste wenigstens sichergestellt sein, dass die Anpassung an Art. 22 Abs. 2 Bst. b NZV sich ausschliesslich auf den Güterverkehr beschränkt und nicht auch für den Personenverkehr gilt.

Wir bedanken uns nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme und stehen für Rückfragen und Erläuterungen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Barbara Furrer
Präsidentin RailCom



Christof Böhler
Leiter Fachsekretariat RailCom

Rhätische Bahn AG

Direktion
Unternehmensentwicklung
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 Chur

Telefon +41 81 288 61 00
Internet www.rhb.ch

Kontaktperson Andreas Willich
Direktwahl +41 81 288 64 33
E-Mail andreas.willich@rhb.ch

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Chur, 11. August 2025

Stellungnahme zur Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport)

Allegra, sehr geehrte Damen und Herren

Die Rhätische Bahn (RhB) bedankt sich für die Möglichkeit, zu dieser Vernehmlassung Stellung zu nehmen, und äusserst sich wie folgt zur Vorlage:

- Die RhB begrüsst die Totalrevision der Güterverkehrsverordnung als wichtigen Schritt zur Stärkung des Schienengüterverkehrs.
- Die RhB schliesst sich der Stellungnahme des Verbands öffentlicher Verkehr, Kommission Güterverkehr (VöV-KGV) vollumfänglich an und unterstützt dessen Anträge zur Sicherung und Weiterentwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene.
- Die RhB erachtet als Schmalspurbahn insbesondere den Antrag bezüglich Artikel 14 als sehr wichtig. Aufgrund der geringen Transportmengen und der Notwendigkeit, die Kundenattraktivität langfristig zu stärken, ist ein Beitrag von CHF 40.– unerlässlich. Damit kann die Wirtschaftlichkeit verbessert und die Abhängigkeit von Unterstützungsleistungen durch Bund und Kanton nachhaltig reduziert werden.
- Die RhB wünscht, dass Artikel 16 folgendermassen angepasst wird: Für die Umschlageplätze der Schmalspur wird keine Einschränkung eingeführt. Das Unternehmen muss beim Gesuch die Notwendigkeit begründen. Das Gesuch wird von Fall zu Fall beurteilt.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Rhätische Bahn

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'R. Fasciati', written in a cursive style.

Dr. Renato Fasciati
Direktor

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'C. Florin', written in a cursive style.

Christian Florin
Stv. Direktor, Leiter Infrastruktur

SBB AG · Hilfigerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 8. August 2025

Gütertransportverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Die SBB bedankt sich für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zur Gütertransportverordnung Stellung nehmen zu können. Die SBB ist mit dem Verordnungsentwurf weitgehend einverstanden, beantragt jedoch in einzelnen Punkten Änderungen.

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, Ihnen nachfolgend unsere Einschätzungen und Anpassungswünsche zu drei wesentlichen Punkten darzulegen:

- 1. Anpassung Art. 6 (Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene)**
Begründung: Artikel 6 der nGüTV, der inhaltlich Artikel 6a aGüTV entspricht, verursacht einen erheblichen administrativen Aufwand und erhöht die Komplexität im Schienengüterverkehr. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen einer nachhaltigen und effizienten Schienengüterverkehrsentwicklung.
Der erste Satz und der Zweck sollen ohne Einschränkung erhalten bleiben. Jedoch sollen die zu einem hohen Aufwand führenden Bst. a. bis c. gestrichen werden, um dadurch den administrativen Aufwand für alle zu reduzieren.
- 2. Modulare anstelle einer integralen DAK-Förderung (Art. 23 / Erläuternder Bericht)**
Begründung: Die SBB ist der Ansicht, dass sich im europäischen Kontext nur Funktionen durchsetzen werden, die Wirkung erzielen und gleichzeitig finanzierbar sind. Deshalb muss die Förderung bei diesen Funktionen ansetzen. Aus diesem Grund sollte ein modularer Förderansatz anstelle eines integralen Ansatzes verfolgt werden. Ein modularer Förderansatz, der ebenfalls von der Eisenbahnindustrie unterstützt wird,

würde auch die Förderung von sinnvollen technischen Systemen, die bereits vor der Einführung der DAK wirkungsbasiert eingesetzt werden können und die zur DAK aufwärtskompatibel sind, ermöglichen. Ein modularer Ansatz führt zu einer höheren Investitionssicherheit und senkt zudem Risiken, die mit allfälligen Verspätungen bei der Einführung der DAK auf europäischer Ebene einhergingen. Ein integraler Ansatz birgt nämlich die Gefahr, dass die vorgesehenen Fördermittel ungenutzt bleiben, wodurch die Eigenwirtschaftlichkeit des EWLV gefährdet würde.

3. Beibehaltung Mindestmengen für die Finanzierung von Anschlussvorrichtungen durch die Infrastrukturbetreiberinnen (Art. 40)

Begründung: Infrastrukturbetreiberinnen sollten keine Anschlussvorrichtungen für Anschlussgleise finanzieren müssen, die wenig oder keinen Verkehr haben (siehe auch Art. 20 Abs. 1 lit. c nGüTG). Daher soll die Regelung zu den Mindestmengen bei Neubau- und Erweiterungsprojekten sowie für Rückbau für alle Anschlussgleise weiterhin gelten (analog Art. 5 und 28 aGüTV). Diese sieht vor, dass neue Anschlussvorrichtungen, die die Mindestmenge nicht erfüllen, vom Anschliesser und nicht von der Infrastrukturbetreiberin finanziert werden. Die vom BAV getroffene Annahme, dass eine Mindesttransportmenge als Voraussetzung für den Erhalt des Verladebonus ausreichend vor Fehlinvestitionen schützt, teilt die SBB nicht. In der Praxis werden Anschlussweichen ohne Verkehr erneuert, z.B. um den Wiederverkaufswert der Immobilie des Anschliessers zu erhöhen. Meist kommt aber auch langfristig kein Verkehr. Für Anschlussgleise mit wenig Verkehr sollen sich die Anschliesser auch an den Kosten für die Erneuerung der Anschlussvorrichtung beteiligen.

Bitte beachten Sie unsere Antworten im Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage sowie unsere konkreten Anträge zur Gütertransportverordnung (GüTV). Wir danken Ihnen für Ihre Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen Christoph Meyer (christoph.meyer@sbb.ch) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Alexander Mühl
Mitglied der Konzernleitung
Leiter Güterverkehr



Bernhard Meier
Delegierter Public Affairs und Regulation

Beilage:

- Ausgefüllter Fragebogen

Kopie an:

- Dr. Yves Bichsel, UVEK, Generalsekretär
- Guido Vasella, UVEK, Leiter bundesnahe Unternehmen
- Sandra Daguet, EFV, Leiterin Finanzdienst II
- Samuel Wiese, EFV, Ökonom, Finanzdienst II



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:
finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Bundesamt für Verkehr / Office fédéral des transports / Ufficio federale dei trasporti
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	BAV / OFT/ UFT
Adresse / Adresse / Indirizzo	Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Name / Nom / Nome	Schletti Reto
Datum / Date / Data	30.04.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Die SBB ist mehrheitlich mit dem Verordnungsentwurf einverstanden, beantragt aber in einzelnen wesentlichen Punkten Änderungen.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>³ Investitionsbeiträge an Neubau- und Erweiterungsprojekte mit einem anrechenbaren Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen Franken werden nur geleistet, wenn auf den betreffenden Anlagen folgende Mindestmengen pro Jahr transportiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. auf Anschlussgleisen: 720 beladene Bahnwagen; b. auf KV-Umschlagsanlagen; 5000 Standard-Containereinheiten (Twenty Foot Equivalent Units, TEU). <p>(NEU) ⁵ Ausgeschlossen von der Förderung sind temporäre Anschlussgleise.</p>	<p>Art. 4 Abs. 3 nGüTV sollte analog zu Art. 5 Abs. 1 aGüTV ausgestaltet werden. Für alle Anschlussgleise soll unabhängig vom Investitionsvolumen eine Mindesttransportmenge als Voraussetzung für eine Förderung gelten. Daher beantragt die SBB die Aufhebung der Beschränkung der Mindesttransportmenge auf Projekte mit einem Investitionsvolumen > 5 MCHF. Alle Anschlussgleise benötigen eine Anschlussvorrichtung, die durch die ISB zu finanzieren (Neubau, Unterhalt, Erneuerung) ist.</p>

			Zum neuen Absatz 5: In den Erläuterungen zu Art. 5 Abs.1 aGüTV vom Mai 2016 wurde darauf hingewiesen, dass für temporäre Bauprojekte die Voraussetzungen für eine Beteiligung des Bundes an den Anschlussgleisen nicht gegeben ist, weil es sich hierbei nur um eine befristete Bau- oder Betriebstätigkeit, nicht jedoch um eine längerfristige Umstellung der Logistik eines Unternehmens handelt. Dies ist in den neuen Erläuterungen nicht mehr ersichtlich.
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 6	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen erbringen, stellen den diskriminierungsfreien Zugang (Erbringung und Preisfestlegungen) zu diesen Dienstleistungen sicher.7</p> <p>indem sie:</p> <p>a. sich bei der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen für den eigenen Bedarf an die Regeln halten, die für Dritte gelten;</p> <p>b. Dritte bei der Erbringung von Dienstleistungen, der Zuteilung von Ressourcen und der Bemessung von Preisen unter gleichen Bedingungen gleich behandeln;</p>	<p>Artikel 6 der nGüTV, der inhaltlich Artikel 6a aGüTV entspricht, verursacht einen erheblichen administrativen Aufwand und erhöht die Komplexität im Schienengüterverkehr. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen einer nachhaltigen und effizienten Schienengüterverkehrsentwicklung.</p> <p>Der erste Satz und der Zweck sollen ohne Einschränkung erhalten bleiben. Jedoch sollen die zu einem hohen Aufwand führenden Bst. a. bis c. gestrichen werden, um dadurch den administrativen Aufwand für alle zu reduzieren.</p>

		e. die grundsätzlichen Bedingungen für die Erbringung der Dienstleistungen, für die Planung und Zuteilung der Ressourcen sowie für die Bemessung der Preise publizieren.	
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	(NEU) ⁴ Die bei der Infrastrukturbetreiberin für einen Neubau von Anschlussvorrichtungen anfallenden Studien- und Projektierungskosten bis zur Ausführung sind durch den Anschliesser vorzufinanzieren.	Nicht anrechenbar für die Bestimmung der Höhe der Investitionsbeiträge sind Kosten für die Anschlussvorrichtung. Die Infrastrukturbetreiberinnen müssen in der Lage sein, in der Studienphase die Studienkosten (für Objektstudien fallen mehrere zehntausend CHF, für Vorprojekte mehrere hunderttausend CHF an) für die Anschlussvorrichtung auf die Anschliesser abzuwälzen. In der Realisierung können diese Kosten dann von den Infrastrukturbetreiberinnen an die Anschliesser rückerstattet werden.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	¹ Der Investitionsbeitrag des Bundes an das anrechenbare Investitionsvolumen beträgt: a. für Erneuerungen privater von Güterverkehrsanlagen pauschal 40 Prozent;	«Privat» ist hier verwirrt. Anschlussgleise z.B. von Gemeinden, oder von SBB Immobilien sollten nicht ausgeschlossen werden von Investitionsbeiträgen.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	¹ Das BAV schliesst mit den Betreiberinnen oder Eigentümerinnen von Umschlags- und Verladeanlagen eine Vereinbarung über die Zusicherung der Investitionsbeiträge ab.	Investitionsbeiträge sollen an die Betreiberin ausbezahlt werden. Gemäss Definition in Art. 4 Abs. 2 ist das der Verlater/Belader. Sofern der Verlater/Belader nicht der Eigentümer der

		(NEU) ⁸ Die Vereinbarungen zwischen BAV und Betreiber / Eigentümer erhalten die Infrastrukturbetreiberinnen in Kopie.	Anlage ist, wird in der Praxis vermutlich eher der Eigentümer – wenn auch im Auftrag des Betreibers – in die Anlage investieren. Zu Abs. 8: Heute erhalten die Infrastrukturbetreiberinnen die Kopien der Verfügungen. Diese Praxis soll weitergeführt werden.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo		Kommentar: Die SBB unterstützt die Variante 1 mit einer Obergrenze und damit Art. 14 nGüTV in vorliegender Form.

Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	² Im Falle einer Nichtausschöpfung , Erhöhung oder Kürzung des Vorschlagskredits für Umschlags- und Verladebeiträge Schienengüterverkehr kann das BAV den Beitrag im Verhältnis zur Erhöhung oder Kürzung anpassen.	Aktuell verfügen weder das BAV noch die SBB über die nötigen Daten, um verlässliche Simulationen mit der vorgesehenen Bemessungsgrundlage in Kombination mit der Beitragshöhe zu machen. Sollte der gesprochene Kredit von 50 MCHF p.a. nicht ausgeschöpft werden, sollte die Beitragshöhe angepasst werden können.
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	³ Umschlags- und Verladebeiträge Beiträge für Anschlussgleise werden nur ausgerichtet, wenn auf dem Anschlussgleis der Anlage eine Mindestmenge von 720 empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen pro Jahr erreicht wird. Für Neubauten und wieder in Betrieb genommene Anschlussgleisanlagen gilt die Untergrenze erst ab dem sechsten Betriebsjahr.	Korrektur und Präzisierung.
Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		Anmerkung: Im erläuternden Bericht, S. 18, steht zu Art. 19 folgender Satz: «Die Nennung der nicht anrechenbaren Kosten grenzt die förderwürdigen Investitionen klar von den Ausgaben ab, die im Rahmen von

			Forschungs- und Entwicklungsarbeiten für eine technische Neuerung anfallen». Das Wort «Entwicklungsarbeiten» sollte gestrichen werden, da genau diese Fördergegenstand sein sollen.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Der Bund kann Fahrzeughaltern mit Sitz in der Schweiz einen einmaligen Investitionsbeitrag Investitionsbeiträge pro Fahrzeug für die Ausrüstung von Bahnwagen und Triebfahrzeugen mit der digitalen automatischen Kupplung (DAK) und den dazugehörigen Automations- und Digitalisierungsfunktionen leisten.</p> <p>Streichung des Nebensatzes “welche integral eingebaut werden müssen” im erläuternden Bericht betreffend Art. 25 nGüTV (S. 19f.).</p>	<p>Die SBB ist der Ansicht, dass sich im europäischen Kontext nur Funktionen durchsetzen werden, die Wirkung erzielen und gleichzeitig finanzierbar sind. Deshalb muss die Förderung bei diesen Funktionen ansetzen. Aus diesem Grund sollte ein modularer Förderansatz anstelle eines integralen Ansatzes verfolgt werden. Ein modularer Förderansatz, der ebenfalls von der Eisenbahnindustrie unterstützt wird, würde auch die Förderung von sinnvollen technischen</p>

			Systemen, die bereits vor der Einführung der DAK wirkungsbasiert eingesetzt werden können und die zur DAK aufwärtskompatibel sind, ermöglichen. Ein modularer Ansatz führt zu einer höheren Investitionssicherheit und senkt zudem Risiken, die mit allfälligen Verspätungen bei der Einführung der DAK auf europäischer Ebene einhergehen. Ein integraler Ansatz birgt nämlich die Gefahr, dass die vorgesehenen Fördermittel ungenutzt bleiben, wodurch die Eigenwirtschaftlichkeit des EWLV gefährdet würde.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 25	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Ersatzlose Streichung des Artikels.	Eine Definition von Funktionen wird seitens der SBB kritisch gesehen, da allein die Beschreibung fehlerhaft und ungenau ist. Diese Funktionsdefinition kann zu Widersprüchen zu den europäischen Spezifikationen / Vorgaben führen. Insbesondere betrifft das auch die zukünftige Richtung, die Europa vorgibt und an die sich die Schweiz mit der hier erfolgten Funktionsdefinition möglicherweise nicht binden könnte. Unklar bzw. ungenau sind für die SBB namentlich folgende Funktionen: Zugintegritätsinformation, Automatisches

			Entkuppeln, Ablaufbergsicheres manuelles Entkuppeln.
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>¹ Die Höhe des Investitionsbeitrags für Bahnwagen mit Baujahr ab 1995 und einer Immatrikulation vor dem 1. Januar 2026 oder die während der Laufzeit des Verpflichtungskredits für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung im Gütertransport auf der Schiene beschafft werden beträgt 8000 Franken.</p> <p>²Die Höhe des Beitrags für Bahnwagen der Baujahre 1995–2009 beträgt 5000 Franken.</p> <p>² Die Höhe des Beitrags für Triebfahrzeuge, die nach Ende der Ausrüstung mindestens noch fünf Jahre im Einsatz sind, beträgt 75 000 Franken.</p>	<p>Auf eine Abstufung der Förderung nach Baujahr der Bahnwagen sollte verzichtet werden, und es sollte die verworfene Variante 2 zur Anwendung kommen. Die Wagenhalter müssen selbst definieren können, ob sie ihren Business Case besser mit einem alten oder einen neuen Wagen erzielen können. Mit den bisherigen Formulierungen ist es zudem nicht nachvollziehbar, wie die Förderung / Förderhöhe erfolgen soll. Wie funktioniert der Fördermechanismus? Wenn weniger Wagen in der Schweiz ausgerüstet werden können, steigt dann die Fördersumme pro Wagen? Selbst 8000 Franken ermöglichen nicht die Tragbarkeit mit dem undefinierten Eigenanteil der Wagenhalter.</p>
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	¹ Die Branche gründet eine Organisation zur Ausrüstung auf die DAK unter Einbezug der Infrastrukturbetreiberinnen.	Die Einführung der DAK führt seitens Infrastrukturbetreiberinnen zu Anpassungsbedarf an Fahrzeugen und Anlagen. Die Koordination muss daher nicht nur in der Gütertransportbranche, sondern auch mit den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen erfolgen.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		Anmerkung: Im erläuternden Bericht, S. 22, steht zu Art. 35 folgender Satz: «Der Bund beteiligt sich an den Bestellungen der Kantone für Angebote des Gütertransports auf der Schiene durch Schmalspurbahnen». Der letzte Teil «durch Schmalspurbahnen» muss gestrichen werden, denn diese Einschränkung ist im Gesetz und Botschaft so nicht vorgesehen.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	² Als Anschliesser gilt die Eigentümerin der Anlage. Wird die Anlage durch einen Dritten tatsächlich betrieben, so gilt dieser als Anschliesser. Er regelt seine Beziehung mit der Eigentümerin in einem Vertrag.	Die Betreiber können schnell einmal wechseln und die SBB bekommt davon nichts mit, was zu schwierigen rechtlichen und vertraglichen Verhältnissen führen kann (z.B. sachenrechtliche Problematik, wenn der Betreiber nicht Eigentümer der Anlage auf unserem Boden ist). Der Eigentümer ist in jedem Fall gegenüber dem Betreiber als Vertragspartner zu bevorzugen.

Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>¹ Muss eine Anschlussvorrichtung geändert oder vorübergehend gesperrt werden, so muss die Infrastrukturbetreiberin dies dem Anschliesser ein Jahr im Voraus ankündigen, sofern die Sperrung bereits bekannt ist. Der Anschlussvertrag ist entsprechend anzupassen.</p>	<p>Eine Einjahresfrist ist nicht in jedem Fall möglich. Beispiel: Mit Ultraschall durch ein Diagnosefahrzeug festgestellte Fehler müssen teilweise unterjährig instandgesetzt werden (mit Sperrung Anschlussvorrichtung).</p>
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>⁴Die Kosten für Anschlussvorrichtungen trägt die Infrastrukturbetreiberin.</p> <p>¹ Die Infrastrukturbetreiberin beteiligt sich nur an den Investitionskosten für Neubauten von Anschlussvorrichtungen, wenn die Voraussetzungen nach Artikel 4 Absätze 3 und 5 erfüllt sind. Auf die Mindesttransportmengen gem. Artikel 4 Abs. 3 sind Wagen anrechenbar, die aufgrund gesetzlicher Bestimmungen oder von Auflagen in Bau- und Betriebsbewilligungen auf der Schiene transportiert werden müssen.</p> <p>(NEU) ² Bei Erneuerungen der Anschlussvorrichtung haben sich die Anschliesser bei Nichterreichen der Mindestmengen gemäss Artikel 4 Absatz 3 prozentual aufgrund der Verkehrsmengen der letzten 5 Jahre an den Investitionskosten zu beteiligen.</p> <p>³ Wird die Anschlussvorrichtung auf Begehren des Anschliessers angepasst oder der Rückbau der Anschlussvorrichtung durch ihn verursacht (z.B. infolge einer Kündigung durch den Anschliesser oder einer Einstellung des Verkehrs während mehr als 5 Jahren), so trägt er die daraus entstehenden Kosten. Die Infrastrukturbetreiberin beteiligt sich an</p>	<p>Infrastrukturbetreiberinnen sollten keine Anschlussvorrichtungen für Anschlussgleise finanzieren müssen, die wenig oder keinen Verkehr haben (siehe auch Art. 20 Abs. 1 lit. c nGüTG). Daher soll die Regelung zu den Mindestmengen bei Neubau- und Erweiterungsprojekten sowie für Rückbau für alle Anschlussgleise weiterhin gelten (analog Art. 5 und 28 aGüTV). Diese sieht vor, dass neue Anschlussvorrichtungen, die die Mindestmenge nicht erfüllen, vom Anschliesser und nicht von der Infrastrukturbetreiberin finanziert werden. Die vom BAV getroffene Annahme, dass eine Mindesttransportmenge als Voraussetzung für den Erhalt des Verladebonus ausreichend vor Fehlinvestitionen schützt, teilt die SBB nicht. In der Praxis werden Anschlussweichen ohne Verkehr erneuert, z.B. um den Wiederverkaufswert der Immobilie des Anschliessers zu erhöhen. Meist kommt aber auch langfristig kein Verkehr. Für Anschlussgleise mit wenig Verkehr sollen sich die Anschliesser auch an den Kosten für die Erneuerung der Anschlussvorrichtung beteiligen.</p>

		den Kosten, soweit ihr aus der Massnahme Vorteile erwachsen.	Die Investitionskosten für die Anschlussvorrichtungen sind im Verhältnis zum Anschlussgleis sehr hoch und bergen das Risiko, dass damit die Bestrebungen der Kantone, Bahnverpflichtungen zu erlassen, konterkariert werden. Gerade bei Bahnanlagen, welche für die Realisierung von Bahnverpflichtungen notwendig sind (z.B. Anschluss Carrière du Sapelet in Bretonnière), sind die Anschlussvorrichtungen ausschlaggebend (70% der Kosten der Anlage bei \approx 15 Mio CHF Investitionsvolumen). Wenn diese wegen der Bahnverpflichtung auf den Anschlieser abgewälzt werden, kann dies dazu führen, dass die Anschlussgleiseigentümer den Business Case nicht rechtfertigen können und die Branche gegen eine Bahnverpflichtung einsteht.
Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		Anmerkung: Die Aussage im erläuternden Bericht, S. 26, zu Art. 42 Abs. 1 (3. Absatz) kann die SBB nicht bestätigen. Im Rahmen von Gesuchen gemäss Art. 18m EBG werden in der Regel nur die Auswirkungen auf den Bahnbetrieb auf dem

			Netz der SBB geprüft. Für die Auswirkungen auf die Anschlussgleise sieht sich die SBB nicht in der Verantwortung.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Den Regelungen der TSI-OPE sind ab dem 15.12.2025 Rechnung zu tragen, mind. der Absatz 3 muss umformuliert werden. Betriebsvorschriften müssen sich nach Regelungen der angrenzenden/anschliessenden Infrastrukturen IOP/NIOP richten.	Ab dem 15.12.2025 gelten auf den IOP-Strecken anstelle der FDV die Regelungen/Regelbücher gem. TSI-OPE. Da die Anschlussgleise an IOP-Strecken anschliessen, ist diesem Umstand Rechnung zu tragen.
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>NZV Art. 22: (NEU) ⁵ Das BAV legt die Preise der Leistungen nach Absatz 2 Buchstabe b und c für den Güterverkehr fest.</p>	<p>Mit der blossen Streichung der zwei Zusatzleistungen "Einstellen von Rangierfahrstrassen" und "Rangieren in Rangierbahnhöfen" ist nicht klar, dass die gestrichenen Leistungen immer noch Zusatzleistungen der Infrastrukturbetreiberinnen sind, welche von ihnen im jeweiligen Leistungskatalog veröffentlicht werden.</p> <p>Die bestehenden Leistungen nach Art. 22 Abs. 2 lit. b und c NZV werden auch vom Personenverkehr genutzt. Diese Leistungen sind dem Personenverkehr durch SBB (Division Infrastruktur) auch zukünftig als</p>

			Zusatzleistungen zu Grenzkosten zu verrechnen. Werden die beiden Leistungen gestrichen, ist nicht mehr klar, ob sie nun als Zusatzleistungen oder Serviceleistungen gelten; die Änderung von Art. 9c Abs. 3 EBG ist materiell kein Ersatz.
Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	(NEU) ⁶ Bestehende Anschlussverträge sind innerhalb von 2 Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung anzupassen.	Da es sich bei der Vorlage um eine Totalrevision mit neuen und veränderten Artikeln handelt, sind die Verträge entsprechend anzupassen. Dies ergibt sich aus den Änderungen der Artikel sowie aus der daraus resultierenden Praxisumstellung. Aus Sicht der SBB wäre es gut, wenn der Gesetzgeber diese Anpassung der Verträge in den Übergangsbestimmungen verlangt, damit Anschliesser und Infrastrukturbetreiberinnen in die Pflicht genommen werden.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Eidgenössisches Department Für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen
finanzierung@bav.admin.ch

St. Gallen, den 11. August 2025

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport) / Stellungnahme der SVI

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Schweizerische Vereinigung der Mobilitäts- und Verkehrsfachleute (SVI) nimmt hiermit Stellung zum genannten Verfahren.

1. Leitbild SVI

Die SVI ist die Fachorganisation der Verkehrsfachleute in der Schweiz, gegründet 1965 und sie:

- vereint Expertinnen und Experten aus Verwaltung und privaten Büros mit Fokus auf Mobilität und Verkehrsplanung.
- fördert des fachlichen Austauschs über Tagungen, Veranstaltungen und Exkursionen.
- identifiziert aktuelle und künftige Fragestellungen und betreibt angewandte Forschung.
- unterstützt eine praxisnahe Aus- und Weiterbildung in Zusammenarbeit mit Hochschulen.

2. Übertragung Leitbild SVI auf Güterverkehr

Die SVI strebt eine Zukunft des Güterverkehrs an, die:

- auf die Schiene verlagert,
- multimodal und klimafreundlich organisiert ist,

- raumplanerisch eingebettet ist,
- auf qualitativer und innovativer Infrastruktur basiert,
- diskriminierungsfreien Zugang gewährt,
- und durch transparente, systematisch gedachte Fördermechanismen unterstützt wird.

3. Analyse der wichtigsten Änderungen nach Abschnitt

Die wichtigsten Änderungen der neuen Gütertransportverordnung (nGüTV), die für die SVI relevant sind, werden hier nach Abschnitten zusammengefasst.

1. Abschnitt: Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen (Art. 3-12)

Die SVI hat die Förderung multimodaler Transportketten und eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen unterstützt. Die Vereinfachungen, klaren Vereinbarungen sowie die Anpassung des diskriminierungsfreien Zugangs stehen im Einklang mit diesen Zielen.

2. Abschnitt: Umschlags- und Verladebeiträge (Art. 13-17)

Die SVI hielt den vorgeschlagenen "Umschlags- und Verladebeitrag" für geeignet und unterstützte die Integration der LSVA-Rückerstattung in diesen Beitrag, um Anreize für die Nutzung des Schienengüterverkehrs zu schaffen.

3. Abschnitt: Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene und auf dem Wasser (Art. 18-22)

Die SVI befürwortet die Modernisierung und Automatisierung zur Effizienzsteigerung und unterstützt Massnahmen für klimaneutrale Transporte, einschliesslich der Ausdehnung auf den Wassertransport und der Förderung der Effizienz.

4. Abschnitt: Investitionsbeiträge für die digitale automatische Kupplung (Art. 23-29)

Die SVI unterstützt die Modernisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs durch die Migration zur DAK und begrüsst die Kofinanzierung durch den Bund, um die Effizienz des Schienengüterverkehrs zu steigern.

5. Abschnitt: Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge (Art. 30-33)

Die SVI unterstützt explizit finanzielle Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe, wodurch die Binnenschifffahrt gestärkt wird.

6. Abschnitt: Betriebsbeiträge (Art. 34-35)

Diese Massnahme unterstützt das übergeordnete Ziel, den Schienengüterverkehr zu stärken und multimodale Transportketten zu ermöglichen, Ziele, die von der SVI unterstützt werden.

7. Abschnitt: Investitionsbeiträge

Der Inhalt bleibt weitgehend unverändert, wurde aber sprachlich präzisiert und verweist für Investitionsbeiträge auf die neuen Artikel des GÜTG, was die Anwendung von Vereinbarungen impliziert.

4. Inputs SVI

Kohärenz mit nGÜTG:

Die Änderungen der nGüTV konkretisieren die Umsetzung des revidierten Gütertransportgesetzes (GÜTG) und folgen dessen Geist konsequent. Sie zielen darauf ab, den Schienengüterverkehr zu stärken und den Güterverkehr nachhaltiger zu gestalten.

Deckung der SVI-Position von 2023:

Die Neuausrichtung stimmt weitgehend mit den Anliegen überein, welche die SVI bereits in ihrer Stellungnahme vom 24. Februar 2023 zur Vernehmlassung «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» formuliert hat. Die Revision begegnet dem von der SVI damals identifizierten Handlungsbedarf.

Stärkung der Verlagerungsanreize:

Die vorgesehenen Umschlags- und Verladebeiträge gehen in die Richtung, die Anreize für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu erhöhen. Neu erhalten nicht nur UKV-Vor- und Nachläufe, sondern alle Umschlags- und Verladevorgänge auf Anschlussgleisen, Freiverladeanlagen und KV-Umschlagsanlagen pauschale Beiträge pro beladenem Bahnwagen (40 CHF, mit Obergrenze von 8000 Wagen pro Anschlussgleis).

Keine Detailbeurteilung der Beitragshöhen:

Eine Bewertung der festgelegten Beitragshöhen haben wir nicht vorgenommen; tendenziell ist jedoch ein positiver Effekt auf die Verlagerung zu erwarten.

Datenbasis für Planung:

Die in der nGüTV vorgesehenen Instrumente – die Prüfung der Transportmengen (Mindest- und Obergrenzen), die laufende Beobachtung der Zielerreichung mittels Indikatoren

sowie das vom BAV geführte Verzeichnis der Anschlussgleise – schaffen eine wertvolle Datenbasis.

Diese Daten zur Nutzung der Verladeanlagen sind für die strategische Raum- und Infrastrukturplanung von grossem Nutzen. Es wäre aus Sicht der Planungsfachleute sehr hilfreich, wenn diese Daten systematisch auch unter dem Blickwinkel der Raum- und Infrastrukturplanung erhoben und in geeigneter Form zur Verfügung gestellt würden.

SVI Schweizerische Vereinigung der Mobilitäts- und Verkehrsfachleute



Carsten Hagedorn, Co-Präsident

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
finanzierung@bav.admin.ch

**Schweizerische
Rheinhäfen**
Hochbergerstrasse 160
Postfach
CH-4019 Basel

T +41 61 639 95 95
www.portof.ch
info@portof.ch

Basel, 11. August 2025

Stellungnahme zur Vernehmlassung Gütertransportverordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 30. April 2025 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV) und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliches

Die SRH begrüssen die Anpassungen der Verordnung und nehmen zur Kenntnis, dass die Förderung der Hafeninfrastrukturen nach Art. 11 Abs. 1 bis Abs. 3 durch das Gesetz abschliessend geregelt ist und somit auch die Leistungsvereinbarung zu den Hafeninfrastrukturen nicht Teil der Verordnung ist. Gemeinsam mit den Eignerkantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft werden wir die Gespräche hierzu noch im 2025 mit dem Bundesamt für Verkehr aufnehmen, um für die Leistungsperiode 2029 bis 2032 eine erste Vereinbarung vorbereiten zu können.

Der Wagenladungsverkehr ist für die Rheinschifffahrt und die Hafenwirtschaft von zentraler Bedeutung. Leider sind die aktuellen Entwicklungen bei SBB Cargo für uns besorgniserregend (Aufhebung des Umschlagsnetzes für den Kombinierten Verkehr). Noch bevor die Mechanismen des GÜTG/GÜTV greifen, werden Angebote mit dem Argument der Eigenwirtschaftlichkeit – notabene ohne Transparenz in der Kostendarstellung des Produkts - eingestellt, so dass Verkehre zum Grossteil auf die Strasse verlagert werden müssen und das System im Binnengüterverkehr auf der Schiene nachhaltig geschwächt wird. Neben unserem Wunsch, dass der Bund als Eigner der SBB hier gezielt strategisch gesteuert, ist es wichtig, dass sich neue Kooperationen zwischen Terminalbetreibern und Eisenbahnunternehmen ergeben. Hier sind auch die entsprechenden Transport- und Logistikunternehmen und Branchenverbände in der Pflicht, damit der Wagenladungsverkehr – und damit der Grossteil des heutigen Schienengüterverkehr in der Schweiz – eine Zukunft hat. Die Gütertransportverordnung setzt hierbei auf Basis des Gütertransportgesetzes die richtigen

Akzente und definiert die notwendigen Elemente, um die Fördermechanismen anwenden zu können. Zentral sind in der Verordnung die Definitionen für Anlagen in Anschlussgleisen, Anlagen für den Kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) und Anlagen an öffentlichen Freiverladen.

Mit Blick auf die Umschlagsanlagen in den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) sehen wir Präzisionsbedarf, so dass für die Anlagen der Hafenvirtschaft am öffentlichen Netz der Hafenbahn eine gleichberechtigte Förderung sichergestellt ist.

2. Konkrete Änderungsanträge

Art. 4 Voraussetzungen

Für die Umschlagsanlagen in den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) zeigt sich eine Besonderheit, welche im Art. 4 undefiniert bleibt: Ein Grossteil der Umschlagsanlagen der Hafenvirtschaft befinden sich an den Quais mit den öffentlichen Bahnanlagen der Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG) und bedienen hier die Verbindung zwischen Schiff, Schiene und Baurechtspartellen der Hafenfirmen. Dort finden logistische Prozesse sowie auch der Umschlag auf die Landverkehrsträger (Schiene und Strasse) statt.

Die Anlagen befinden sich daher nicht in einem privaten Anschlussgleis, bedienen auch nur teilweise den KV und stellen den Umschlag auf die Bahn über das öffentliche Netz der Hafenbahn Schweiz AG sicher. Um eine gleichberechtigte Förderung dieser Anlagen zu gewährleisten, sind diese Anlagen analog den förderfähigen Anlagen an öffentlichen Freiverladeanlagen zu behandeln. Mit dem Unterschied, dass Betrieb und Umschlag der Anlage durch die Hafenfirma vorgenommen wird.

Dies betrifft insbesondere die Voraussetzungen nach Art. 4 und den Mechanismus für die Umschlags- und Verladebeiträge nach Art. 13ff.

Antrag:

Wir beantragen, dass die Anlagen, welche an öffentlichen Bahnanlagen liegen, sinngemäss aufgenommen und behandelt werden. Hierzu ist in Art. 4 ein neuer Abs. 4 aufzunehmen. Explizit begrüssen wir den Art. 4 Abs. 3, der auch bei den Umschlagsanlagen im Hafen zur Anwendung kommen wird.

^{4neu} Die Voraussetzungen gelten gleichermassen für Investitionsbeiträge an Neubau- und Erweiterungsprojekte für Anlagen an öffentlichen Bahnanlagen.

Ebenso sind die Anlagen im Art. 13 Abs. 2 zu erwähnen:

Art. 13

² Die Umschlags- und Verladebeiträge für beladene Bahnwagen, die auf Freiverladeanlagen oder an Anlagen mit öffentlichem Netzzugang empfangen oder versendet werden, werden an die Person ausgerichtet, welcher die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt werden.

Begründung:

Um eine gleichberechtigte Förderung der Anlagen an den öffentlichen Bahnanlagen in den Hafensarealen zu gewährleisten, sind diese Anlagen analog den förderfähigen Anlagen auf Anschlussgleisen oder auf KV-Umschlagsanlagen zu behandeln. Bei den Umschlags- und Verladebeiträgen sind die Anlagen am öffentlichen Netz den Freiverladeanlagen gleichzustellen.

Art. 14 Bemessungsgrundlage:

Es wird eine Obergrenze zur Entrichtung des Verladebeitrages von 8'000 beladenen Bahnwagen für Anschlussgleise genannt. Im Hinblick auf die beschriebene Situation für die

Umschlagsanlagen der Hafenfirmer an den Bahnanlagen der Hafenbahn Schweiz AG, gehen wir davon aus, dass diese Obergrenze nicht zur Anwendung kommt und die offene Regelung für Freiverlade gilt.

Gleichzeitig sind auch rund 25 private Anschlussgleise vor allem in den Arealen des Hafens Birsfelden und des Muttenzer Auhafens vorhanden. Hierbei gibt es Firmen, welche in mehreren Anschlussgleisen Verladeanlagen betreiben. Für diese Konstellation ist es wichtig, dass die Regelung der Bemessungsgrenze pro Anschlussgleis und nicht pro Firma gelten soll.

Unter Berücksichtigung der Struktur des Umschlagsaufkommens in den Rheinhäfen sehen wir den Fördereffekt bei der Variante mit Obergrenze für die Anschlussgleise und dem vorgesehenen fixen Betrag von 40 Franken als günstiger für das WLV-System an, so dass das Anreiz-System für den Bahnverlad stärker zur Geltung kommt.

Art. 16 Voraussetzung:

Analog Art. 13 ist in dieser Bestimmung zu verankern, dass Umschlags- und Verladebeiträge für an Anlagen der Hafenwirtschaft am Netz der Hafenbahn Schweiz AG beladene Bahnwagen gemäss Abs. 2 auf Gesuch hin ausgerichtet werden.

Antrag:

Wir beantragen, dass die Anlagen in Art. 16 Abs. 2, welche an öffentlichen Bahnanlagen liegen, mit Freiverladeanlagen gleichgestellt werden:

² Umschlags- und Verladebeiträge für auf Freiverladeanlagen oder an Anlagen mit öffentlichem Netzzugang versendete oder empfangene, beladene Bahnwagen werden auf Gesuch hin ausgerichtet.

Begründung:

Bei den Umschlags- und Verladebeiträgen sind die Anlagen der Hafenwirtschaft am öffentlichen Netz den Freiverladeanlagen gleichzustellen.

Art. 30ff Klimafreundliche Fahrzeuge:

Die Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge gelten für den Verkehrsträger Schiene und die Güterschiffer der Binnenschifffahrt. Da Art. 31 Abs. 2 die Fahrzeuge auf dem Wasser umfasst, wäre es zur Klärung der Förderung von Rangierfahrzeugen hilfreich zu wissen, ob und welche Anforderungen hier zur Anwendung kommen.

Für die Berücksichtigung unserer aufgeführten Anliegen bedanken wir uns und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Schweizerische Rheinhäfen


Florian Röthlingshöfer
Direktor

Schweizerische Südostbahn AG
Bahnhofplatz 1a
9001 St. Gallen
+41 58 580 70 70
www.sob.ch

Ivo Abrach
Leiter Anlagenmanagement
Direkt +41 58 580 72 45
ivo.abrach@sob.ch

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
Postfach
3003 Bern

St. Gallen, 5. August 2025

Begleitbrief Stellungnahme Vernehmlassung Totalrevision GüTV 2025

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Anhang senden wir Ihnen den ausgefüllten Fragebogen zur Vernehmlassung der Totalrevision der Gütertransportverordnung vom 30. April 2025.

Grundlegende Bemerkungen zu den geplanten Anpassungen sind uns von den Fachbereichen keine zugetragen worden. Wo es spezifische Anregungen gab, haben wir diese im Fragebogen unter den jeweiligen Artikeln erfasst.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Inputs.

Freundliche Grüsse
Schweizerische Südostbahn AG

Thomas Kern
Fachspezialist Betrieb

Ivo Abrach
Leiter Anlagenmanagement



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Bundesamt für Verkehr / Office fédéral des transports / Ufficio federale dei trasporti
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	BAV / OFT/ UFT
Adresse / Adresse / Indirizzo	Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Name / Nom / Nome	Schletti Reto
Datum / Date / Data	30.04.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Keine

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Abs. 2: Grenzt das Anschlussgleis an das interoperable Hauptnetz oder an das teilinteroperable Ergänzungsnetz, werden die IOP-Bestimmungen soweit umgesetzt, dass die Befahrung durch Fahrzeuge mit IOP-Zulassung machbar und so einfach wie möglich ist. Neuer Absatz 3: "Auf Antrag des Anschließers kann eine vollumfängliche Anwendung der IOP-Bestimmungen der Infrastrukturbetreiberin genehmigt werden."</p>	<p>Die strikte Abrede der Anwendbarkeit von IOP-Bestimmungen ist angesichts des grossmehrheitlichen Anschlusses an IOP-Netzteile weder theoretisch noch praktisch (HOF-Sicht) zweckmässig, insbesondere dort wo Fahrten eines zu- oder abführenden EVUs unverändert auf das AnG übergehen.</p>
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>

Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Bundesamt für Verkehr
Finanzierungen
finanzierung@bav.admin.ch

Basel, im August 2025

Stellungnahme zur Vernehmlassung Gütertransportverordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 30. April 2025 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV) zukommen lassen. Die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft SVS bedankt sich für die Möglichkeit, zur Revision der Gütertransportverordnung Stellung nehmen zu können.

Die SVS begrüsst die Anpassungen der Verordnung und nimmt zur Kenntnis, dass die Förderung der Hafeninfrastrukturen nach Art. 11, Abs. 1 bis 3 durch das Gesetz abschliessend geregelt und somit auch die Leistungsvereinbarung zu den Hafeninfrastrukturen nicht Teil der Verordnung ist.

Der Einzelwagenladungsverkehr ist für die Rheinschifffahrt und die Hafenwirtschaft von zentraler Bedeutung. Nach den jüngsten, besorgniserregenden Entwicklungen bei SBB Cargo (Aufhebung des Umschlagsnetzes für den Kombinierten Verkehr) ist es zentral, dass sich neue Kooperationen zwischen Terminalbetreibern und Eisenbahnunternehmen ergeben. Hier sind auch die entsprechenden Transport- und Logistikfirmen und Branchenverbände in der Pflicht, damit der Wagenladungsverkehr – und damit der Grossteil des heutigen Schienengüterverkehrs in der Schweiz - eine Zukunft hat.

Die Gütertransportverordnung setzt hierbei auf Basis des Gütertransportgesetzes die richtigen Akzente und definiert die notwendigen Elemente, um die Fördermechanismen anwenden zu können. Zentral sind in der Verordnung die Definitionen für Anlagen in Anschlussgleisen, für den Kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) und an öffentlichen Freiverladen.

Mit Blick auf die Umschlagsanlagen (insbesondere für Containerverkehre und Massengut) in den Schweizerischen Rheinhäfen sehen wir Präzisierungsbedarf, so dass für die Anlagen der Hafenwirtschaft am öffentlichen Netz der Hafenbahn eine gleichberechtigte Förderung sichergestellt ist.

Konkrete Änderungsanträge:

Art. 4 Voraussetzungen:

Für die Umschlagsanlagen in den Schweizerischen Rheinhäfen zeigt sich eine Besonderheit, welche im Art. 4 undefiniert bleibt. Ein Grossteil der Umschlagsanlagen (insbesondere Massengut) befinden sich an den Quais mit den öffentlichen Bahnanlagen der Hafenbahn

Schweiz AG und bedienen hier die Verbindung zwischen Schiff, Schiene und Baurechtspartellen der Hafenfirmen. Dort finden logistische Prozesse sowie auch der Umschlag auf die Landverkehrsträger (Schiene und Strasse) statt.

Die Anlagen befinden sich daher nicht in einem privaten Anschlussgleis, bedienen auch nur teilweise den KV und stellen den Umschlag auf die Bahn über das öffentliche Netz der Hafenbahn Schweiz AG sicher. Um eine gleichberechtigte Förderung dieser Anlagen zu gewährleisten, sind diese analog den förderfähigen Freiverladeanlagen zu behandeln. Mit dem Unterschied, dass Betrieb und Umschlag der Anlage durch die Hafenfirma erfolgt.

Dies betrifft insbesondere die Voraussetzungen nach Art. 4 und den Mechanismus für die Umschlags- und Verladebeiträge nach Art. 13ff.

Wir beantragen, dass die Anlagen, welche an öffentlichen Bahnanlagen liegen, sinngemäss aufgenommen und behandelt werden. Hierzu ist in Art. 4 ein neuer Abs. 4 aufzunehmen.

^{4neu} Die Voraussetzungen gelten gleichermassen für Investitionsbeiträge an Neubau- und Erweiterungsprojekte für Anlagen an öffentlichen Bahnanlagen.

Ebenso sind die Anlagen im Art. 13, Abs. 2 zu erwähnen. Explizit begrüssen wir Art. 4, Abs. 3, der auch bei den Umschlagsanlagen im Hafen zur Anwendung kommen wird.

Art. 13 Empfänger:

² Die Umschlags- und Verladebeiträge für beladene Bahnwagen, die auf Freiverladeanlagen oder an Anlagen mit öffentlichem Netzzugang empfangen oder versendet werden, gehen an die Person, welche die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt erhält.

Begründung:

Um eine gleichberechtigte Förderung der Anlagen an öffentlichen Bahnanlagen in den Hafensarealen zu gewährleisten, sind diese analog den förderfähigen Anlagen auf Anschlussgleisen oder auf KV-Umschlagsanlagen zu behandeln. Bei den Umschlags- und Verladebeiträgen sind die Anlagen am öffentlichen Netz den Freiverladeanlagen gleichzustellen.

Art. 14 Bemessungsgrundlage:

Es wird eine Obergrenze zur Entrichtung des Verladebeitrags von 8'000 beladenen Bahnwagen für Anschlussgleise genannt. Im Hinblick auf die beschriebene Situation für die Umschlagseinrichtungen der Hafenfirmen an den Bahnanlagen der Hafenbahn Schweiz AG, gehen wir davon aus, dass diese Obergrenze nicht zur Anwendung kommt und die offene Regelung für Freiverlade gilt.

Gleichzeitig sind auch rund 25 private Anschlussgleise vor allem in den Arealen im Hafen Birsfelden und Auhafen Muttenz vorhanden. Es gibt dabei Firmen, die in mehreren Anschlussgleisen Verladeanlagen betreiben. Für diese Konstellation ist es wichtig, dass die Regelung der Bemessungsgrenze pro Anschlussgleis und nicht pro Firma gelten soll.

Unter Berücksichtigung der Struktur des Umschlagsaufkommens in den Rheinhäfen sehen wir den Fördereffekt bei der Variante mit Obergrenze für die Anschlussgleise und dem vorgesehenen fixen Betrag von 40 Franken als günstiger für das WLV-System an, so dass die Anreize für den Bahnverlad stärker zur Geltung kommen.

Art. 16 Voraussetzung:

Analog Art. 13 ist in dieser Bestimmung zu verankern, dass Umschlags- und Verladebeiträge für Anlagen der Hafenwirtschaft am Netz der Hafenbahn Schweiz AG beladenen Bahnwagen gemäss Abs. 2 auf Gesuch hin ausgerichtet werden.

Antrag:

Wir beantragen, dass die Anlagen in Art. 16 Abs. 2, welche an öffentlichen Bahnanlagen liegen, mit Freiverladeanlagen gleichgestellt werden:

² Umschlags- und Verladebeiträge für auf Freiverladeanlagen oder an Anlagen mit öffentlichem Netzzugang versendete oder empfangene, beladene Bahnwagen werden auf Gesuch hin ausgerichtet.

Begründung:

Bei den Umschlags- und Verladebeiträgen sind die Anlagen der Hafenwirtschaft am öffentlichen Netz den Freiverladeanlagen gleichzustellen.

Art. 30ff Klimafreundliche Fahrzeuge:

Die Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge gelten für den Verkehrsträger Schiene und die Güterschiffe der Binnenschifffahrt. Da Art. 31, Abs. 2 die Fahrzeuge auf dem Wasser umfasst, wäre es zur Klärung der Förderung von Rangierfahrzeugen hilfreich zu wissen, ob und welche Anforderungen hier zur Anwendung kommen.

Für die Berücksichtigung unserer aufgeführten Anliegen bedanken wir uns und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft

Präsident:



Christoph Brutschin

Geschäftsführer:



Simon Oberbeck



Engagiert. Sicher. Ans Ziel.
Engagé. Pour vous. Partout.
Con impegno. A destinazione. Per voi.

Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

per E-Mail:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 11.08.2025

Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport

1 | 4

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG mit über 3'000 Mitgliedern und Partnern im Güter- und Personentransport auf der Strasse, bedankt sich für die Möglichkeit, zum Entwurf der Gütertransportverordnung E-GüTV Stellung nehmen zu können.

Die ASTAG bekennt sich zur Ko-Modalität und einer engen Vernetzung und Zusammenarbeit aller Verkehrsträger. Im Güterverkehr soll das Potential von Strasse, Schiene und Wasser bestmöglich ausgeschöpft werden. Es gilt, die verschiedenen Angebote kundenorientiert zu verknüpfen und die einzelnen Verkehrsmittel für jene Aufgaben zu nutzen, wofür sie sich vorzugsweise eignen, so etwa die Bahn auf langen Strecken und den Strassentransport in der Feinverteilung. Vor diesem Hintergrund begrüsst die ASTAG die mit dem revidierten Gütertransportgesetz revGüTG und GüTV angestrebte Stärkung des Güterschienenverkehrs. Jedoch darf die Stärkung des Schienengüterverkehrs nicht mit einer Schwächung des Strassentransports einhergehen. Der vorliegende Entwurf droht die Anreize zum Verlad auf die Schiene für Strassentransportunternehmen empfindlich zu verschlechtern.

Anpassungsbedarf besteht aus Sicht der ASTAG insbesondere bei der Ausgestaltung der Umschlags- und Verladebeiträge, die in ihrer gegenwärtigen Form keinen ausreichenden Anreiz für eine verstärkte Nutzung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs UKV bieten.

1. Empfänger Umschlags- und Verladebeiträge

Die ASTAG begrüsst das Ziel von Art. 13 Abs. 2 E-GüTV, dass Umschlags- und Verladebeiträge an die (juristische) Person ausgerichtet werden, welcher die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt werden. Jedoch muss diese Weitergabe über Freiverladeanlagen hinaus auch für KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleise gelten. Um den unbegleiteten kombinierten Verkehr UKV zu fördern, wird heute pro ver- und entladene Verladebehälter eine pauschale Rückerstattung auf die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA gewährt. Je nach Grösse des Behälters beträgt die Rückerstattung zwischen 15 und 33 Franken. Gemäss einer vom Bundesamt für Verkehr publizierten Studie nutzen vor allem kleine und mittlere Transportunternehmen den kombinierten Verkehr. Sie verfügen in den allermeisten Fällen nicht über eigene

Anschlussgleise und müssen für den Verlad auf die Bahn strassenseitige Vor- und Nachlaffahrten sowie Umschlagskosten in Kauf nehmen. Dank der bestehenden LSVA-Rückerstattung können diese Kosten heute zum Teil kompensiert werden. Eine deutliche Reduktion der Förderung des UKV könnte von Transportunternehmen nicht über die Marge aufgefangen werden und würde zu einer Rückverlagerung auf die Strasse führen.

Das Parlament will mit dem neuen Verladebeitrag gemäss Art. 14 Abs. 1 revGüTG explizit einen Ersatz für die LSVA-Rückerstattung schaffen. In der [Debatte](#) zum revGüTG bekräftigte der Kommissionssprecher der KVF-S, Ständerat Josef Dittli: «Gegenüber heute würde sich so der Empfänger der Beiträge nicht ändern, jedoch der Kanal, über den die Finanzflüsse erfolgen.» Dieses Ziel wird mit dem vorliegenden Entwurf nicht erreicht. Gemäss Art. 13 Abs. 2 E-GüTV sind nur Betreiber von Freiverladeanlagen verpflichtet, die Verlade und Umschlagsbeiträge weiterzugeben. Für die KV-Umschlagsanlagen, die für den UKV von grosser Bedeutung sind, besteht keine Pflicht zur Weitergabe. Zwar könnten Anlagebetreiber die Förderung durch Preissenkungen weitergeben. Eine Weitergabe der Beiträge via die marktlichen Vertragsbeziehungen ist jedoch nicht garantiert. Die Gefahr ist – vorab für kleinere Transportunternehmen ohne entsprechende «Marktmacht» – gross, dass der Verladebonus durch die Betreiber der Umschlags- und Verladeanlagen einbehalten wird. Hinzu kommt: Mit der Schliessung von acht SBB Cargo KV-Anlagen fallen Möglichkeiten zum Verlad von der Strasse auf die Schiene weg, die Länge von Vor- und Nachlaffahrten wird tendenziell länger, der Aufwand für den Verlad erhöht sich. Es ist daher von grösster Wichtigkeit für den Erfolg des UKV und des Schienengüterverkehrs in der Schweiz, dass die Verlader weiterhin direkt unterstützt werden, unabhängig der Art der Anlage.

Damit die Umschlags- und Verladebeiträge eine möglichst breite Wirkung entfalten, müssen möglichst alle Anlagenbetreiber sie erhalten. Gemäss Art. 16 E-GüTV werden Verlade- und Umschlagsbeiträge jedoch nur für Freiverladeanlagen auf Gesuch hin ausgerichtet. Für KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleise sind höhere Hürden vorgesehen: Sie erhalten nur Verlade- und Umschlagsbeiträge, wenn sie mit dem Bundesamt für Verkehr eine Vereinbarung zu Investitionsbeiträgen gemäss Art. 10 E-GüTV abgeschlossen haben. Das bedeutet, dass Anlagebetreiberinnen, die auch ohne Investitionsbeiträge des Bundes Anlagenmodernisierungen vornehmen oder bereits voll ausgebaut sind, gegenüber subventionierten Standorten benachteiligt werden. In der Konsequenz werden erfolgreiche Standorte weniger wettbewerbsfähig. Die Möglichkeit, Umschlags- und Verladebeiträge auf Gesuch hin zu erhalten, sollte daher für alle Anlagenbetreiber bestehen.

Ebenso wichtig ist, dass die Pflicht zur Weitergabe der Verlade- und Umschlagsbeiträge nicht nur für Freiverladeanlagen und KV-Anschlussgleise, sondern auch für Anschlussgleise gilt. In der Praxis teilen sich viele Unternehmen grössere Anschlussgleise. Die Betreiberin eines Anschlussgleises ist also nicht zwangsläufig identisch mit dem eigentlichen Transportkunden. Daher muss auch in diesen Fällen eine Weitergabepflicht an die Person, welcher die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt wird, vorgesehen werden. Andernfalls droht eine Ungleichbehandlung zwischen Nutzerinnen von Anschlussgleisen. Für ein Unternehmen, das alleinige Betreiberin bzw. Nutzerin eines Anschlussgleises ist, würde diese Umstellung nichts ändern, da es in der Regel sowieso der «Rechnungsempfänger» gemäss Art. 13 Abs. 2 E-GüTV ist.

2. Bemessung Umschlags- und Verladebeitrag pro Ladebehälter

Art. 15 Abs. 1 E-GüTV sieht die Entrichtung eines Umschlags- und Verladebeitrags von 40 bzw. 29 Franken pro Bahnwagen vor. Gemäss erläuterndem Bericht (S.16) gelten Bahnwagen mit mehr als zwei Drehgestellen dabei als zwei Bahnwagen. Die auf Schweizer Schienen üblichen Tragwagentypen mit zwei Drehgestellen können indes mehrere Container oder Wechselbehälter aufnehmen. Der bei SBB Cargo im Einsatz stehende und in Europa weitverbreitete Wagentyp «Sgnss» kann beispielsweise mit bis zu drei 20-Fuss-Containern

3 | 4 oder zwei Wechselbehältern beladen werden. Der Doppeltaschenwagen des Typs «Sdggmrss» mit drei Drehgestellen kann gar bis zu vier Wechselbehälter transportieren. Bei einem Verlade- und Umschlagsbeitrag von 29 Franken würde damit der Beitrag pro Ladeeinheit auf ein Minimum von rund 9.70 Franken fallen, was deutlich unter der heutigen minimalen LSVA-Rückerstattung von 15 Franken liegt. Beim Verlad von zwei Wechselbehältern auf einem Bahnwagen, der heute mit 33 Franken pro Einheit rückvergütet wird, würde lediglich ein Verladebonus von 14.50 Franken pro Einheit anfallen.

Die Bemessung des Verladebeitrags pro Bahnwagen vernachlässigt die tatsächliche Anzahl der verladenen Ladeeinheiten, die für den Transportunternehmer massgeblich für den Umschlagsaufwand sind. Für die Verlader im UKV wird mit der vorgeschlagenen Neuregelung gegenüber der LSVA-Rückerstattung ein bedeutender Teil der Förderung wegbrechen. Der aktuelle Höchstsatz von 33 Franken ist bereits eher knapp bemessen und benachteiligt die Bahn im Vergleich zur Strasse. Denn der kombinierte Verkehr mit Vorlauf, Hauptlauf und Nachlauf ist deutlich aufwändiger als ein Lastwagen, der direkt von A nach B fährt. Dennoch setzen viele Strassentransportunternehmen aus Überzeugung auf die Schiene. Eine deutliche Senkung der Gesamtvergütung gegenüber der LSVA-Rückerstattung würde hingegen viele dazu veranlassen, diese Ausrichtung zu überdenken.

Ein Umschlags- und Verladebeitrag pro verladenem Ladebehälter bildet die effektive Leistung angemessen ab und schafft einen ausreichenden Anreiz für den UKV. Von dieser Regelung würden auch Anlagebetreiberinnen durch höhere Kapazitätsauslastung profitieren. Sollte der Umschlags- und Verladebeitrag auf neunundzwanzig Franken festgelegt werden, entsteht gegenüber der heutigen Regelung keine bedeutende Mehrbelastung für den Bundeshaushalt, da gleichzeitig die LSVA-Rückerstattung wegfällt. Die ASTAG fordert dementsprechend die Bemessung des Umschlags- und Verladebeitrags pro Ladebehälter im kombinierten Verkehr.

3. Verzicht auf Obergrenze bei Anschlussgleisen

Die ASTAG spricht sich für einen Verzicht auf die Obergrenze von 8'000 Bahnwagen pro Anschlussgleis und Jahr aus. Wie der erläuternde Bericht richtig feststellt (S.16), existieren Anlagen, die ein deutlich höheres Volumen abwickeln. Bei einigen Anlagen, etwa auf der Ost-West Achse, wird die Grenze von 8'000 Bahnwagen im Verlauf des Jahres relativ rasch überschritten, zumal SBB Cargo den UKV auf einzelne Relationen fokussieren will. Sie wären gegenüber kleineren Anlagen ab diesem Zeitpunkt benachteiligt, erfolgreiche Standorte würden vernachlässigt anstatt gefördert. Die Gefahr besteht, dass Anlagebetreiberinnen und Kunden nur Transporte, die unter das 8'000-Bahnwagen-Kontingent fallen, auf der Schiene abwickeln und verbleibende Transporte auf die Strasse verlagern. Ausserdem werden gerade grössere Anlagen oftmals von mehreren Unternehmen gemeinsam bedient. Durch einen Verzicht auf eine Obergrenze wird verhindert, dass gemeinsame Anlagennutzer einen Verteilschlüssel für die subventionierten Bahnwagen untereinander ausmachen müssen. Das vereinfacht die geschäftlichen Abläufe und verhindert, dass Mitnutzer mit kleineren Mengen benachteiligt werden.

Die Variante 2 und eine Streichung von Art. 14 Abs. 2 GüTV ist daher zu bevorzugen. Wie erwähnt, ist die bestehende LSVA-Rückerstattung bereits knapp bemessen. Der Beitrag von neunundzwanzig Franken ist aus Sicht der ASTAG daher als absolutes Minimum zu verstehen. Bei einer weiteren Senkung wird sich der Verlad auf die Schiene sowohl für Transportunternehmen wie auch Unternehmen mit Anschlussgleis in vielen Fällen nicht mehr lohnen.

4. Schlussbemerkungen

Grundsätzlich bekennt sich die ASTAG zur vorübergehenden finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs. Es ist weder sinnvoll noch möglich, weitere Transporte statt auf der Schiene zusätzlich auf der Strasse abzuwickeln. Umso wichtiger ist eine effektive, zielführende Ausgestaltung der Förderbeiträge. Insbesondere für den UKV stellt die vorliegende Neuregelung jedoch einen Rückschritt gegenüber der geltenden LSVA-Rückerstattung dar. Die an die Anlagebetreiberinnen geleisteten pauschalen Umschlags- und Verladebeiträge müssen im kombinierten Verkehr zwingend pro Ladebehälter ausgerichtet werden und an die Absender und Empfänger weitergegeben werden.

Die Forderungen der ASTAG sind:

- **Garantierte Weitergabe der Umschlags- und Verladebeiträge bei allen Anlagentypen**
- **Bemessung der Umschlags- und Verladebeiträge nach Ladebehälter im unbegleiteten kombinierten Verkehr**
- **Verzicht auf Obergrenze der geförderten Bahnwagen (=Variante 2)**

Die einzelnen Anträge können dem beiliegenden Antwortformular entnommen werden. Für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, bestens. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart
Zentralpräsident



André Kirchhofer
Vizedirektor

Beilage:
Antwortformular GüTV



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	ASTAG
Adresse / Adresse / Indirizzo	Wölflistrasse 5, 3006 Bern
Name / Nom / Nome	Dr. André Kirchhofer
Datum / Date / Data	11.08.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Grundsätzliche Bemerkungen sind im beiliegenden Begleitschreiben vermerkt.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 13 Abs. 1 Der Bund richtet die Umschlags- und Verladebeiträge an die Betreiberinnen von Anschlussgleisen, KV-Umschlaganlagen <u>und Freiverladeanlagen</u> aus</p> <p>Art. 13 Abs 2 Die Umschlags- und Verladebeiträge für beladene Bahnwagen, die auf Freiverladeanlagen empfangen oder versendet werden, werden an die Person ausgerichtet, welcher die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung g</p>	(vgl. Kapitel 1 grundsätzliche Begleitschreiben)
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input checked="" type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	<p>Art. 14 Abs. 2 <u>Im unbegleiteten kombinierten Verkehr wird der Umschlags- und Verladebeitrag pro empfangenen oder versendeten Ladebehälter ausgerichtet.</u></p>	(vgl. Kapitel 2 und 3 Begleitschreiben)
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 15 Abs. 1 Der Beitrag pro empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen <u>oder Ladebehälter</u> beträgt <u>neunundzwanzig</u> Franken.</p>	(vgl. Kapitel 2 Begleitschreiben)

Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 16 Abs. 2 <u>Besteht keine Vereinbarung Art. 10 Abs. 6 GüTG, werden Umschlags- und Verladebeiträge</u> auf Gesuch hin ausgerichtet.	(vgl. Kapitel 1 Begleitschreiben)
---------	--	---	-----------------------------------

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronisch:
finanzierung@bav.admin.ch

Zürich, 12. August 2025

Vernehmlassung zur Gütertransportverordnung (GüTV)

Stellungnahme scienceindustries

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 30. April 2025 haben Sie uns eingeladen, zur Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport) Stellung zu nehmen.

Wir bedanken uns für diese Möglichkeit, welche wir hiermit gerne wahrnehmen.

scienceindustries vertritt mehr als 250 zukunftsorientierte und exportstarke Unternehmen aus den Bereichen Chemie, Pharma und Life Sciences und setzt sich für langfristig wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen ein, die den Forschungs-, Produktions- und Unternehmensstandort Schweiz stärken.

Unsere Mitgliedsunternehmen sind auf einen funktionierenden und zuverlässigen Güterverkehr auf der Schiene angewiesen. Der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) ist Bestandteil zahlreicher Logistikketten und stellt die Bedienung ihrer Anschlussgleise sicher. Zudem ist der EWLV ein wichtiger Faktor bei der Erreichung ihrer ambitionierten Klimaziele.

Wir unterstützen die Stärkung der Verlagerung auf die Bahn und des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV). Die befristete, finanzielle Förderung zur Modernisierung und Digitalisierung des EWLV ist erforderlich, um dessen Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen. Für das Erreichen der Eigenwirtschaftlichkeit sind jedoch, wie im Gütertransportgesetz (GüTG) gefordert, zusätzlich umfassende Reformen und die Stärkung des Wettbewerbs nötig. Es sind Vorkehrungen zu treffen, dass die finanzielle Förderung nicht durch Quersubventionierung in andere Bereiche der Bahnen abfließt. Nicht alle dieser Aspekte werden allerdings nicht über diese GüTV abgedeckt, sondern auch über die durch das BAV zu erstellenden Leistungsvereinbarungen geregelt.

Entsprechende Detailkommentare zur GüTV finden Sie im beiliegenden Fragebogen. Zu den Anpassungen weiterer Verordnungen, welche im Rahmen dieser Totalrevision erfolgen sollen, haben wir keine Bemerkungen.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus und stehen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Matthes', with a long, sweeping horizontal stroke extending to the right.

Dr. Michael Matthes
Vizedirektor

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Suter', with a large, stylized 'R' and a cursive 'Suter'.

Regula Suter
Leiterin Gefahrgut & Logistik, Abfälle



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	scienceindustries
Abkürzung / Abréviation / Abbreviazione	
Adresse / Adresse / Indirizzo	Nordstrasse 15, 8021 Zürich
Name / Nom / Nome	Suter Regula
Datum / Date / Data	12.08.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri**2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali**

Wir unterstützen die Vernehmlassungsvorlage mehrheitlich.

Wir unterstützen insbesondere auch die befristete, finanzielle Förderung des EWLK, um dessen Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen. Für das Erreichen der Eigenwirtschaftlichkeit sind jedoch, wie im Gütertransportgesetz (GüTG) gefordert, zusätzlich umfassende Reformen und die Stärkung des Wettbewerbs nötig. Es sind Vorkehrungen zu treffen, dass die finanzielle Förderung nicht durch Quersubventionierung in andere Bereiche der Bahnen abfließt. Diese Aspekte werden allerdings nicht über diese GüTV abgedeckt, sondern über die durch das BAV zu erstellenden Leistungsvereinbarungen geregelt.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 1 b die Investitionsbeiträge an den Neubau, die Erweiterung und die Erneuerung von Umschlags- und Verladeanlagen und Anschlussgleisen	Die Ergänzung stellt klar, dass Anschlussgleise ebenfalls in den Anwendungsbereich der Investitionsbeiträge fallen (siehe Ausführungen im Erläuternden Bericht).
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art.3 Abs. 1 Der Bund leistet die Investitionsbeiträge an den Neubau, die Erweiterung und Erneuerung von Umschlags- und Verladeanlagen und Anschlussgleisen im Inland in Form von A-Fondspedu-Beiträgen.	Die Ergänzung stellt klar, dass Anschlussgleise ebenfalls in den Anwendungsbereich der Investitionsbeiträge fallen (siehe Ausführungen im Erläuternden Bericht).
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 4 Abs. 1 Investitionsbeiträge werden nur geleistet, wenn sich die Betreiberin von Umschlags- und Verladeanlagen und Anschlussgleisen mit eigenen Mitteln in angemessenem Umfang an den anrechenbaren Kosten beteiligt. Der Bund berücksichtigt dabei allfällige zusätzliche Förderungen von Kantonen und Gemeinden	Die Ergänzung stellt klar, dass Anschlussgleise ebenfalls in den Anwendungsbereich der Investitionsbeiträge fallen (siehe Ausführungen im Erläuternden Bericht).

Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art.5 Abs. 3 (neu) Reine Anschlussgleise sind von der Voraussetzung des diskriminierungsfreien Zugangs befreit.	Explizite Nennung gemäss nGüTG Art. 3 Abs. 1 Buchstabe e. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Bahnversorgung von Chemie-/Pharmaparks entscheidend. So wird auch die Stellung der direkten Bahnversorgung gegenüber dem kombinierten Verkehr gewährt.
Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 13 Abs. 1: Der Bund richtet die Umschlags- und Verladebeiträge an die Betreiberinnen von Anschlussgleisen und KV-Umschlagsanlagen aus. Der Beitrag ist an die Person weiter zu verrechnen, welcher die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt werden.	Es ist zu gewährleisten, dass die Verladebeiträge in die gesamten Transportkosten einfließen. Es ist ja das Ziel, Unternehmen zur Verlagerung ihrer Güter auf die Schiene zu bewegen resp. diese dort zu halten.
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Ungeachtet der Variantenwahl ist sicherzustellen, dass die Höhe des Beitrages das entsprechende Budget ausschöpft.

Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 16 Abs.3: Beiträge für Anschlussgleise werden nur ausgerichtet, wenn auf der Anlage eine Mindestmenge von 720 empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen pro Jahr erreicht wird. Für Neubauten und wieder in Betrieb genommene Anschlussgleisanlagen gilt die Untergrenze erst ab dem sechsten Betriebsjahr.	<p>Es ist nicht verständlich, warum eine Mindestmenge gefordert wird. Es gibt zahlreiche Bahnanschlüsse für die direkte Schienenversorgung, welche diese Anforderung nicht erfüllen. Der Anreiz könnte wegfallen, weiter auf die Bahn zu setzen.</p>
Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilerare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilerare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilerare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilerare qui.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilerare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilerare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilerare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilerare qui.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilerare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilerare qui.

Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 24 Voraussetzungen (Art. 15 Abs. 2 GüTG) Die Investitionsbeträge nur unter folgenden Voraussetzungen ausgerichtet: a. Die Fahrzeuge müssen über die Immatikulationsnummer eindeutig identifizierbar sein; b. Die Fahrzeuge müssen mit vollständigen Angaben im Register der zugelassenen Fahrzeuge nach Artikel 17a des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 19575 (EBG) eingetragen sein. c: Fahrzeuge, welche ausschliesslich auf Anschlussgleisen und in Umschlagzentren zum Verschub von Güterwagen eingesetzt werden und deshalb nicht im Register aufgeführt sind, müssen vom Halter für die Umrüstung angemeldet werden.</p>	Die Forderung " Nur für Fahrzeuge mit Immatikulationsnummer identifizierbar gemäss Eisenbahngesetz" schliesst die finanzielle Förderung für den Umbau von Rangierfahrzeugen innerhalb von Umschlagszentren bzw. Chemie-/Pharmaparks aus?
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 32 Abs 2 lit. b: Für Schiffe einen Kostenvoranschlag und eine Vergleichsofferte zu einem ein Schiff mit konventionellem Antrieb.	Diese Anforderung gilt nur für Schiffe.
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Bundesamt für Verkehr BAV
Finanzierungen
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 11. August 2025
Thomas Schwarzenbach
Tel.: ++41 61 205 98 12
thomas.schwarzenbach@spedlogswiss.com

Vernehmlassungsantwort zur "Gütertransportverordnung" (GüTV)

Sehr geehrte Damen und Herren

SPEDLOGSWISS ist der Verband der international tätigen Speditions- und Logistikunternehmen in der Schweiz. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert mehr als 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt die Interessen von über 360 Mitgliedsfirmen aus Spedition und Logistik und setzt sich für eine effizient funktionierende Infrastruktur auf allen Verkehrsträgern ein. Die vorliegende Debatte zur Gütertransportverordnung betrifft unsere Verbandsmitglieder im täglichen kommerziellen Geschäft.

Die SPEDLOGSWISS begrüsst die Anpassungen der Verordnung und nimmt zur Kenntnis, dass die Förderung der Hafeninfrastrukturen nach Art. 11, Abs. 1 bis Abs. 3 durch das Gesetz abschliessend geregelt und somit auch die Leistungsvereinbarung zu den Hafeninfrastrukturen nicht Teil der Verordnung ist.

Der Einzelwagenladungsverkehr ist für die Rheinschifffahrt und die Hafenwirtschaft von zentraler Bedeutung. Nach den jüngsten Entwicklungen bei SBB Cargo (Aufhebung des Umschlagsnetzes für den Kombinierten Verkehr) ist es zentral, dass sich neue Kooperationen zwischen Terminalbetreibern und Eisenbahnunternehmen ergeben. Hier sind auch die entsprechenden Transport- und Logistikfirmen und Branchenverbände in der Pflicht, damit der Wagenladungsverkehr – und damit der Grossteil des heutigen Schienengüterverkehrs in der Schweiz - eine Zukunft hat.

Die Gütertransportverordnung setzt hierbei auf Basis des Gütertransportgesetzes die richtigen Akzente und definiert die notwendigen Elemente, um die Fördermechanismen anwenden zu können. Zentral sind in der Verordnung die Definitionen für Anlagen in Anschlussgleisen, für den Kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) und an öffentlichen Freiverladen.

Mit Blick auf die Umschlagsanlagen in den Schweizerischen Rheinhäfen zeigt sich hier eine Besonderheit: Ein Grossteil der Umschlagsanlagen befinden sich an den Quais mit den öffentlichen Bahnanlagen der Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG) und bedienen hier die Verbindung zwischen Schiff, Schiene und Baurechtsparzellen der Hafenfirmer. Dort finden logistische Prozesse sowie auch der Umschlag auf die Landverkehrsträger (Schiene und Strasse) statt.

Die Umschlagsanlagen befinden sich daher nicht in einem privaten Anschlussgleis, sondern stellen den Umschlag auf die Bahn über das öffentliche Netz der Hafenbahn Schweiz AG sicher. Um eine gleichberechtigte Förderung dieser Anlagen zu gewährleisten, gehen wir

davon aus, dass diese analog den öffentlichen Freiverladeanlagen behandelt werden und auf dieser Basis förderfähig sind. Dies betrifft insbesondere die Voraussetzungen nach Art. 4 und den Mechanismus für die Umschlags- und Verladebeiträge nach Art. 13ff.

Bei Investitionsbeiträgen sowie den Umschlags- und Verladebeiträgen ist auch der ganze Bereich Massengut (Getreide, Futtermittel, Güter aus der Kreislaufwirtschaft, Baumaterial etc.) einzubeziehen.

Weitere Fragestellungen ergeben sich zu den folgenden, einzelnen Artikeln:

Art. 14 Bemessungsgrundlage

Es wird eine Obergrenze zur Entrichtung des Verladerbeitrages von 8'000 beladenen Bahnwagen für Anschlussgleise genannt. Im Hinblick auf die beschriebene Situation für die Umschlagsanlagen der Hafenfirmen an den Bahnanlagen der Hafenbahn Schweiz AG, gehen wir davon aus, dass diese Obergrenze nicht zur Anwendung kommt und die offene Regelung für Freiverlade gilt.

Gleichzeitig sind auch rund 25 private Anschlussgleise vor allem in den Arealen des Hafens Birsfelden und des Muttenzer Auhafens vorhanden. Hierbei sind Firmen vorhanden, die in mehreren Anschlussgleisen Verladeanlagen betreiben. Für diese Konstellation ist es wichtig, dass die Regelung der Bemessungsgrenze pro Firma und nicht pro Umschlagsstelle gilt.

Unter Berücksichtigung der Struktur des Umschlagsaufkommens in den Rheinhäfen sehen wir den Fördereffekt bei der Variante mit Obergrenze für die Anschlussgleise und dem vorgesehenen fixen Betrag von 40 Franken als günstiger für das WLV-System an.

Art. 16 Voraussetzung

Analog des Art. 13 gehen wir davon aus, dass Umschlags- und Verladerbeiträge für Anlagen der Hafenvirtschaft am Netz der Hafenbahn Schweiz AG beladene Bahnwagen gemäss Absatz 2 auf Gesuch hin ausgerichtet werden.

Art. 30ff Klimafreundliche Fahrzeuge

Die Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge gelten für den Verkehrsträger Schiene und die Güterschiffe der Binnenschifffahrt. Da Art. 31, Abs. 2 die Fahrzeuge auf dem Wasser umfasst, wäre es zur Klärung der Förderung von Rangierfahrzeugen hilfreich zu wissen, ob und welche Anforderungen hier zur Anwendung kommen.

Finanzierung der Massnahmen

Gemäss der Botschaft des Bundes erfolgt die Finanzierung der Massnahmen hauptsächlich zu Lasten des Bahninfrastrukturfonds (BIF), indem die Mittel der LSVA nicht mehr dem BIF, sondern neu dem Bundeshaushalt zufließen. Hier wäre Transparenz wünschenswert, um zu erfahren, wie der Bund diese Kürzung der Alimentierung des BIF zu kompensieren gedenkt, ohne dass eine Erhöhung der Beiträge der Kantone notwendig wird.

Unterirdischer Gütertransport

Der Bundesrat hatte in der Botschaft nGüTG vom 10. Januar 2024 festgehalten, dass eine "Verknüpfung der unterirdischen Transportinfrastrukturen mit den Anlagen des Schienengütertransports anzustreben" sei. Die vom Bundesrat formulierten Ausführungsbestimmungen gelten auch für den unterirdischen Gütertransport, soweit diese nutzbringend mit den Bahninfrastrukturen verknüpft werden. So könnte der Bund den Bau von Anschlussgleisen und speziellen Umschlags- und Verladeanlagen mit Subventionsbeiträgen unterstützen. Die Kunden von Cargo Sous Terrain (CST) würden von Umschlags- und Verladebeiträgen profitieren, wenn Waren über die Anlagen von CST auf die Schiene umgeschlagen würden.

Es ist darum ist zu prüfen, ob analog zu den Anschlussgleisen auch Direktanschlüsse (z.B. von Grossverteilern) an das CST-System durch den Bund finanziell gefördert werden sollten und/oder ob finanzielle Beiträge für technische Neuerungen zugesichert werden könnten. Ebenso müsste untersucht werden, ob der Bund bei der Nutzung des unterirdischen Gütertransports Umschlags- und Verladebeiträge an die Kunden von CST ausrichten sollte.

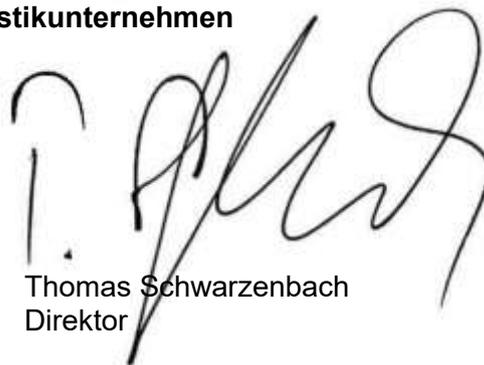
Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Einschätzungen und Vorschläge.

Mit freundlichen Grüssen

SPEDLOGSWISS
Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen



NR Thomas de Courten
Präsident



Thomas Schwarzenbach
Direktor



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:
finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Contargo AG
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	CAG
Adresse / Adresse / Indirizzo	Grenzstrasse 149, 4019 Basel
Name / Nom / Nome	Ken Ziegler
Datum / Date / Data	04.07.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

- Wenn Contargo Verkehre über Dritt-Terminals organisiert, verantwortet und überhaupt erst möglich macht, dann müsste der VB sinnvollerweise auch der Contargo zugeordnet/an diese alloziert werden. Wenn Contargo Verkehre über Dritt-Terminals organisiert, verantwortet und überhaupt erst möglich macht, dann müsste der VB sinnvollerweise auch der Contargo zugeordnet/an diese alloziert werden.

Mit dem Grundsatz, dass die Verloader/Terminalbetreiber diesen Zuschlag erhalten sollen, wäre einer wirkungsvollen Allokation von Unterstützungsleistung nicht in jedem Fall Rechnung getragen.

Folgende Beispiele aus Sicht der Contargo sollen dies illustrieren:

- Intern. Ganzzüge der Contargo über Dritt-Terminals wie UBF
- Abwicklung von Nachläufen in der Schweiz zu intern. Hauptläufen über Regionalterminals (z.B. Contargo-Verkehre über Terco Chavornay oder CTG Genf).
- Leercontainer Vor- oder Nachlauf ab/nach einem Drittdepot (z.B. Swissterminal Frenkendorf)

In diesen Fällen erzielt der Verladebonus nur dann seinen Zweck, wenn der Anbieter solcher internat. Hauptläufe mit entsprechenden Vor- und Nachlaufleistungen vom VB profitiert.

Dies müsste massgeblich als Grundsatz für den internationalen Kombinierten Verkehr resp. bei der Organisation von Übersee-Containern Gültigkeit erlangen, da ansonsten in einem Handlungsfeld von zahlreichen Akteuren (Operateure, Überseespediteure, verladende, und empfangende Industrien, Terminalbetreiber für Abwicklung internationale Hauptläufe, Binnenterminalbetreiber, LKW-Transporteure etc) potentiell die Wirkung verfehlt wird.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?

Êtes-vous d'accord avec le projet ?

Siete d'accordo con l'avamprogetto?

Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo

Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo

Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo

Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		Click or tap here to enter text.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Klärung sinnvolle Allokation des Verladebonus für Überseecontainer-Transporte resp. Art und Weise der Weitergabe an den Verloader/Industrie-Kunden	Mit dem aktuellen Grundsatz, dass der Verladebonus an die BetreiberInnen von Umschlags- und Verladeanlagen gelangen besteht das Risiko, dass diese nicht zweckdienlich eingesetzt werden (Zugunsten der Verlagerung und des Geschäfts...)
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:
finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	routesuisse – Fédération routière suisse FRS
Abkürzung / Abréviation / Abbreviazione	FRS
Adresse / Adresse / Indirizzo	Wölflistrasse 5, 3006 Bern
Name / Nom / Nome	Olivier Fantino
Datum / Date / Data	12.08.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

routesuisse est favorable au projet mis en consultation, à condition que les modifications présentées ci-après soient intégrées. En effet, certaines dispositions prévues dans le projet mis en consultation auraient pour conséquence d'affaiblir la route par rapport au rail, et risquent de diminuer l'incitation – pour les entreprises de transport routier – à transférer de la route au rail. Des adaptations sont donc nécessaires en ce qui concerne la conception des contributions au transbordement et au chargement, qui, dans leur forme actuelle, n'incitent pas suffisamment à recourir davantage au transport combiné non accompagné (TCNA).

routesuisse peut accepter une aide financière temporaire en faveur du transport ferroviaire de marchandises, car il n'est ni judicieux ni possible de transférer vers la route des transports qui pourraient être effectués par le rail. Il est donc d'autant plus important que les contributions soient efficaces et ciblées. La nouvelle réglementation fait un pas en arrière concernant le remboursement RPLP pour le trafic local. Les contributions forfaitaires au transbordement et au chargement versées aux exploitants d'installations doivent impérativement être calculées par conteneur de chargement dans le trafic combiné et répercutées sur les expéditeurs et les destinataires.

Nous demandons par conséquent d'intégrer les modifications suivantes, qui sont présentées en détail ci-après.

- Répercussion des contributions au transbordement et au chargement pour tous les types d'installations
La répercussion des contributions doit s'étendre au-delà des installations de chargement et de déchargement gratuites et s'appliquer également aux installations de transbordement pour le transport combiné et aux voies de raccordement. Avec la nouvelle contribution au transbordement prévue à l'art. 14 de la loi, le Parlement a souhaité explicitement remplacer le remboursement de la RPLP. Lors du débat parlementaire, le rapporteur de la commission (Josef Dittli) a clairement affirmé que les bénéficiaires des contributions resteraient les mêmes, seul le canal par lequel transitent les flux financiers changerait. Or, le projet d'ordonnance n'est pas conforme à la volonté du parlement, puisqu'il prévoit que seuls les exploitants d'installations de transbordement libres sont tenues de répercuter les contributions.
Dans la pratique, de nombreuses entreprises se partagent des embranchements ferroviaires importants. L'exploitant d'un embranchement ferroviaire n'est donc pas nécessairement le client réel du transport. C'est pourquoi il faut également prévoir dans ces cas une obligation de répercuter sur la personne à qui le transport des marchandises est facturé. Pour une entreprise qui est l'unique exploitante ou utilisatrice d'une voie de raccordement, ce changement ne changerait rien, car elle est généralement le « destinataire de la facture ».
- Calcul des contributions au transbordement et au chargement en fonction des conteneurs dans le transport combiné non accompagné
Le calcul proposé pour la contribution au chargement par wagon ne tient pas compte du nombre réel d'unités de chargement, qui est déterminant pour le transporteur en termes de coûts de transbordement. Pour les chargeurs dans le trafic de transit, la nouvelle réglementation proposée entraînerait une perte importante de la subvention par rapport au remboursement de la RPLP. Une réduction significative de la rémunération globale par rapport au remboursement de la RPLP pourrait inciter bon nombre d'entreprises de transport routier à remettre en question les transports actuellement effectués par le rail.
- Suppression du plafond pour les wagons subventionnés (= variante 2)
routesuisse est favorable à la suppression du plafond de 8000 wagons par voie de raccordement et par an. Comme le rapport explicatif le constate

à juste titre, il existe des installations qui traitent un volume nettement plus important. Dans certaines installations, par exemple sur l'axe est-ouest, la limite de 8000 wagons est relativement rapidement dépassée au cours de l'année, d'autant plus que CFF Cargo souhaite davantage concentrer le trafic de transit. Il ne fait pas sens de désavantager les grandes installations – plus performantes et répondant à une demande – par rapport aux installations plus petites. En outre, les grandes installations sont souvent exploitées conjointement par plusieurs entreprises. En renonçant à un plafond, on évite que les utilisateurs communs d'installations doivent se mettre d'accord entre eux sur une clé de répartition des wagons subventionnés. Cela simplifie les processus commerciaux et évite que les co-utilisateurs ayant des quantités plus faibles soient désavantagés. Nous sommes donc favorables à la variante 2 et la suppression de l'art. 14, al. 2.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 13</p> <p>¹ La Confédération verse des contributions de transbordement et de chargement aux exploitants, voies de raccordement et <u>de débord, ainsi que</u> d'ITTC</p> <p>² Les contributions de transbordement <u>et de chargement de wagons chargés qui sont réceptionnés ou expédiés sur les voies de débord</u> sont versées à la personne à qui les frais de port sont facturés.</p>	<p>La répercussion des contributions doit s'étendre au-delà des installations de chargement et de déchargement gratuites et s'appliquer également aux installations de transbordement pour le transport combiné et aux voies de raccordement. Avec la nouvelle contribution au transbordement prévue à l'art. 14 de la loi, le Parlement a souhaité explicitement remplacer le remboursement de la RPLP. Lors du débat parlementaire, le rapporteur de la commission (Josef Dittli) a clairement affirmé que les bénéficiaires des contributions resteraient les mêmes, seul le canal par lequel transitent les flux financiers changerait. Or, le projet d'ordonnance n'est pas conforme à la volonté du parlement, puisqu'il prévoit que seuls les exploitants d'installations de transbordement libres sont tenues de répercuter les contributions.</p> <p>Dans la pratique, de nombreuses entreprises se partagent des embranchements ferroviaires importants. L'exploitant d'un embranchement ferroviaire n'est donc pas nécessairement le client réel du transport. C'est pourquoi il faut également prévoir</p>

			dans ces cas une obligation de répercuter sur la personne à qui le transport des marchandises est facturé. Pour une entreprise qui est l'unique exploitante ou utilisatrice d'une voie de raccordement, ce changement ne changerait rien, car elle est généralement le « destinataire de la facture ».
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input checked="" type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Art. 14 ² <u>Dans le transport combiné non accompagné, les contributions de transbordement et de chargement sont déterminées sur la base des conteneurs de chargement réceptionnés ou expédiés.</u>	Le calcul proposé pour la contribution au chargement par wagon ne tient pas compte du nombre réel d'unités de chargement, qui est déterminant pour le transporteur en termes de coûts de transbordement. Pour les chargeurs dans le trafic de transit, la nouvelle réglementation proposée entraînerait une perte importante de la subvention par rapport au remboursement de la RPLP. Une réduction significative de la rémunération globale par rapport au remboursement de la RPLP pourrait inciter bon nombre d'entreprises de transport routier à remettre en question les transports actuellement effectués par le rail. routesuisse est favorable à la suppression du plafond de 8000 wagons par voie de raccordement et par an. Comme le rapport explicatif le constate à juste titre, il existe des installations qui traitent un volume nettement plus important. Dans certaines installations, par exemple sur l'axe

			<p>est-ouest, la limite de 8000 wagons est relativement rapidement dépassée au cours de l'année, d'autant plus que le rail souhaite davantage concentrer le trafic de transit. Il ne fait pas sens de désavantager les grandes installations – plus performantes et répondant à une demande plus importante – par rapport aux installations plus petites. En outre, les grandes installations sont souvent exploitées conjointement par plusieurs entreprises. En renonçant à un plafond, on évite que les utilisateurs communs d'installations doivent se mettre d'accord entre eux sur une clé de répartition des wagons subventionnés. Cela simplifie les processus commerciaux et évite que les co-utilisateurs ayant des quantités plus faibles soient désavantagés. Nous sommes donc favorables à la variante 2 et la suppression de l'art. 14, al. 2.</p>
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 15 ¹ La contribution par wagon ou conteneur chargé, réceptionné ou expédié est de quarante-vingt-neuf francs.</p>	Voir ci-dessus.

Bundesamt für Verkehr BAV

3003 Bern

per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 30.07.2025
bettina.meury@voev.ch

**Stellungnahme VöV zur
Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der
Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstu-
fe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen
im Bereich Gütertransport)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme betreffend Totalrevision der Gütertransportverordnung. Der VöV ist mit dem Verordnungsentwurf weitgehend einverstanden, beantragt jedoch in einzelnen Punkten Änderungen.

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr und legen nachfolgend unsere Einschätzungen und Anpassungen zu den besonders kritischen Aspekten dar:

1) Art. 5 (Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs): Antrag zur Umformulierung des Artikels

Die Pflicht zum diskriminierungsfreien Zugang soll grundsätzlich für sämtliche vom Bund geförderten Anlagen bestehen. Auf das Aufheben der Pflicht zum diskriminierungsfreien Zugang für geförderte Anschlussgleise, wie im Art. 5 vorgeschlagen, ist zu verzichten. Darum beantragen wir die Umformulierung des Artikel 5 der nGüTV.

2) Art. 6 (Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene): Antrag zur Anpassung des Artikels

Artikel 6 der nGüTV, der inhaltlich Artikel 6a aGüTV entspricht, verursacht in der heutigen Formulierung einen erheblichen administrativen Aufwand und erhöht die Komplexität im Schienengüterverkehr. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen einer nachhaltigen und effizienten Schienengüterverkehrsentwicklung. Sinngemäss soll der Artikel wie folgt vereinfacht werden:

«Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlaganlagen erbringen, stellen den diskriminierungsfreien Zugang (Erbringung und Preisfestlegungen) zu diesen Dienstleistungen sicher.»

3) Modulare anstelle einer integralen DAK-Förderung (Art. 23 / Erläuternder Bericht)

Im europäischen Kontext werden sich nur jene Funktionen durchsetzen, die eine nachweisliche Wirkung erzielen und gleichzeitig finanzierbar sind. Aus diesem Grund empfehlen wir einen modularen Förderansatz anstelle eines integralen Ansatzes. Ein modularer Förderansatz würde auch die Förderung von sinnvollen technischen Systemen ermöglichen, die bereits vor der Einführung der DAK wirkungsbasiert eingesetzt werden können und die zur DAK aufwärtskompatibel sind. Ein modularer Ansatz führt zu einer höheren Investitionssicherheit und senkt zudem die Risiken, die mit allfälligen Verspätungen bei der Einführung der DAK auf europäischer Ebene einhergehen könnten. Sollte dies nicht der Fall sein, bleiben die Mittel ungenutzt und die Wirtschaftlichkeit des EWLV ist gefährdet.

Bitte beachten Sie unsere Antworten im Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage sowie unsere konkreten Anträge zur Gütertransportverordnung (GüTV).

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Ueli Stückelberger
Direktor VöV



Philipp Wegmüller
Präsident der Kommission Güterverkehr
CEO railcare AG

BEILAGE: - Fragebogen ausgefüllt



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione

Rückmeldung VöV KGV 30. Juli 2025



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Bundesamt für Verkehr / Office fédéral des transports / Ufficio federale dei trasporti
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	BAV / OFT/ UFT
Adresse / Adresse / Indirizzo	Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Name / Nom / Nome	Schletti Reto
Datum / Date / Data	30.04.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Der VöV ist mehrheitlich mit dem Verordnungsentwurf einverstanden, beantragt aber in einzelnen wesentlichen Punkten Änderungen.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?

Êtes-vous d'accord avec le projet ?

Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den **Artikeln der GüTV** / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>3 Investitionsbeiträge an Neubau- und Erweiterungsprojekte mit einem anrechenbaren Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen Franken werden nur geleistet, wenn auf den betreffenden Anlagen folgende Mindestmengen pro Jahr transportiert werden:</p> <p>a. auf Anschlussgleisen; 720 beladene Bahnwagen; b. auf KV-Umschlagsanlagen; 5000 Standard-Conteinereinheiten (Twenty Foot Equivalent Units, TEU).</p>	<p>Art. 4 Abs. 3 nGüTV sollte analog zu Art. 5 Abs. 1 aGüTV ausgestaltet werden. Für alle Anschlussgleise soll unabhängig vom Investitionsvolumen eine Mindesttransportmenge als Voraussetzung für eine Förderung gelten.</p> <p>Daher beantragen wir die Aufhebung der Beschränkung der Mindesttransportmenge auf Projekte mit einem Investitionsvolumen > 5MCHF.</p> <p>Alle Anschlussgleise benötigen eine Anschlussvorrichtung, die durch die</p>

		<p>(NEU) 5 Ausgeschlossen von der Förderung sind temporäre Anschlussgleise.</p>	<p>ISB zu finanzieren (Neubau, Unterhalt, Erneuerung) ist.</p> <p>Zum neuen Absatz 5: In den Erläuterungen zu Art. 5 Abs.1 aGüTV vom Mai 2016 wurde darauf hingewiesen, dass für temporäre Bauprojekte die Voraussetzungen für eine Beteiligung des Bundes an den Anschlussgleisen nicht gegeben ist, weil es sich hierbei nur um eine befristete Bau- oder Betriebstätigkeit, nicht jedoch um eine längerfristige Umstellung der Logistik eines Unternehmens handelt. Dies ist in den neuen Erläuterungen nicht mehr ersichtlich.</p>
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Auf das Aufheben der Pflicht zum diskriminierungsfreien Zugang für geförderte Anschlussgleise soll verzichtet werden.</p> <p>Neue Formulierung erforderlich:</p> <p>1 Die Eigentümerinnen und die Betreiberinnen der vom Bund geförderten KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleise gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Anlagen, indem sie:</p>	<p>Die Pflicht zum diskriminierungsfreien Zugang soll grundsätzlich für sämtliche vom Bund geförderten Anlagen bestehen.</p>
Art. 6	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Antrag zur Anpassung des Artikels:</p> <p>«Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlaganlagen erbringen,</p>	<p>Artikel 6 der nGüTV, der inhaltlich Artikel 6a aGüTV entspricht, verursacht einen erheblichen administrativen Aufwand und erhöht die Komplexität im Schienengüterverkehr. Dies steht im Widerspruch zu den Zielen einer nachhaltigen und effizienten Schienengüterverkehrsentwicklung.</p>

		stellen den diskriminierungsfreien Zugang (Erbringung und Preisfestlegungen) zu diesen Dienstleistungen sicher.»	Der erste Satz und der Zweck bleiben ohne Einschränkung erhalten. Jedoch sollen die zu einem hohen Aufwand führenden Bst. a. bis c. entfernt werden, was den administrativen Aufwand für alle reduziert.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>(NEU) ⁴ Die bei der Infrastrukturbetreiberin für einen Neubau von Anschlussvorrichtungen anfallenden Studien- und Projektierungskosten bis zur Ausführung sind durch den Anschliesser vorzufinanzieren.</p>	Nicht anrechenbar für die Bestimmung der Höhe der Investitionsbeiträge sind Kosten für die Anschlussvorrichtung. Die Infrastrukturbetreiberinnen müssen in der Lage sein, in der Studienphase die Studienkosten (für Objektstudien fallen mehrere zehntausend CHF, für Vorprojekte mehrere hunderttausend CHF an) für die Anschlussvorrichtung auf die Anschliesser abzuwälzen. In der Realisierung können diese Kosten dann von den Infrastrukturbetreiberinnen an die Anschliesser rückerstattet werden.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>¹ Der Investitionsbeitrag des Bundes an das anrechenbare Investitionsvolumen beträgt: a. für Erneuerungen privater-von Güterverkehrsanlagen pauschal 40 Prozent;</p>	«Privat» ist hier verwirrt. Anschlussgleise z.B. von Gemeinden, oder von SBB Immobilien sollten nicht ausgeschlossen werden von Investitionsbeiträgen.

Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 <i>Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo</i>	Sollten die 50Mio CHF nicht ausgeschöpft werden, ist der Förderbeitrag pro Wagen entsprechend zu erhöhen (siehe auch Anträge zu Art. 15). Für kleine Bahnen und Schmalspurbahnen ist ein Betrag unter 40CHF pro Wagen nicht akzeptierbar / wirtschaftlich.	Wir unterstützen die Variante 1 mit einer Obergrenze und damit Art. 14 nGüTV in vorliegender Form.
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	² Im Falle einer	Aktuell verfügen weder das BAV noch die SBB über die nötigen Daten, um verlässliche Simulationen mit der vorgesehenen Bemessungsgrundlage in Kombination mit der

		Nichtausschöpfung, Erhöhung oder Kürzung des Voranschlagskredits für Umschlags- und Verladebeiträge Schienen-güterverkehr muss das BAV den Beitrag im Verhältnis zur Erhöhung oder Kürzung -anpassen.	Beitragshöhe zu machen. Sollte der gesprochene Kredit von 50 MCHF p.a. nicht ausgeschöpft werden, sollte die Beitragshöhe angepasst werden können.
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	³ Umschlags- und Verladebeiträge Bei träge für Anschlussgleise werden nur ausgerichtet, wenn auf dem Anschlussgleis der Anlage eine Mindestmenge von 720 empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen pro Jahr erreicht wird. Für Neubauten und wieder in Betrieb genommene Anschlussgleisanlagen gilt die Untergrenze erst ab dem sechsten Betriebsjahr.	Korrektur und Präzisierung.
Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		Anmerkung: Im erläuternden Bericht, S. 18, steht zu Art. 19 folgender Satz: «Die Nennung der nicht anrechenbaren Kosten grenzt die förder-

			würdigen Investitionen klar von den Ausgaben ab, die im Rahmen von Forschungs- und Entwicklungsarbeiten für eine technische Neuerung anfallen». Das Wort «Entwicklungsarbeiten» sollte gestrichen werden, da genau diese Fördergegenstand sein sollen.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Der Bund kann Fahrzeughaltern mit Sitz in der Schweiz einen einmaligen Investitionsbeitrag Investitionsbeiträge pro Fahrzeug für die Ausrüstung von Bahnwagen und Triebfahrzeugen mit der digitalen automatischen Kupplung (DAK) und den dazugehörigen Automations- und Digitalisierungsfunktionen leisten.</p> <p><i>Streichung des Nebensatzes "welche integral eingebaut werden müssen" im erläuternden Bericht betreffend Art. 25 nGüTV (S. 19f.).</i></p>	<p>Die KGV VöV ist der Ansicht, dass sich europäisch nur Funktionen durchsetzen werden, die Wirkung erzielen und finanzierbar sind. Deshalb muss die Förderung bei diesen Funktionen ansetzen. Aus diesem Grund sollte ein modularer Förderansatz anstelle eines integralen Ansatzes verfolgt werden.</p> <p>Ein modularer Förderansatz, der ebenfalls von der Eisenbahnindustrie unterstützt wird, würde auch die Förderung von sinnvollen technischen Systemen, die bereits vor der</p>

			<p>Einführung der DAK wirkungsbasiert eingesetzt werden können und die zur DAK aufwärtskompatibel sind, ermöglichen.</p> <p>Ein modularer Ansatz führt zu einer höheren Investitionssicherheit und senkt zudem Risiken, die mit allfälligen Verspätungen bei der Einführung der DAK auf europäischer Ebene einhergehen.</p> <p>Ein integraler Ansatz birgt die Gefahr, dass die vorgesehenen Fördermittel ungenutzt bleiben, wodurch die Eigenwirtschaftlichkeit des EWLV gefährdet würde.</p>
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 25	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Ersatzlose Streichung des Artikels.	<p>Eine Definition von Funktionen wird kritisch gesehen, da allein die Beschreibung fehlerhaft und ungenau ist.</p> <p>Diese Funktionsdefinition kann zu Widersprüchen zu den europäischen Spezifikationen / Vorgaben führen. Insbesondere betrifft das auch die zukünftige Richtung, die Europa vorgibt und an die sich die Schweiz mit der hier erfolgten Funktionsdefinition möglicherweise nicht binden könnte.</p> <p>Unklar bzw. ungenau sind namentlich folgende Funktionen: Zugintegritätsinformation,</p>

			<p>Automatisches Entkuppeln, Ablaufsicheres manuelles Entkuppeln.</p> <p>Selbstverständlich müssen vorab getätigte und geförderte Investitionen mit der einzuführenden Version der DAK kompatibel sein und die gesamte Förderung pro Wagen soll in Summe unverändert bleiben. (Betroffen wären die Anstriche a. bis d. (mechanisch) sowie e.bis g. (elektrisch/digital))</p>
<p>Art. 26</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>¹ Die Höhe des Investitionsbeitrags für Bahnwagen mit Baujahr ab 1995 und einer Immatrikulation vor dem 1. Januar 2026 oder die während der Laufzeit des Verpflichtungskredits für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung im Gütertransport auf der Schiene beschafft werden beträgt 8000 Franken.</p> <p>² Die Höhe des Beitrags für Bahnwagen der Baujahre 1995–2009 beträgt 5000 Franken.</p> <p>² Die Höhe des Beitrags für Triebfahrzeuge, die nach Ende der Ausrüstung mindestens noch fünf Jahre im Einsatz sind, beträgt 75 000 Franken.</p>	<p>Auf eine Abstufung der Förderung nach Baujahr der Bahnwagen sollte verzichtet werden, und es sollte die verworfene Variante 2 zur Anwendung kommen. Die Wagenhalter müssen selbst definieren können, ob sie ihren Business Case besser mit einem alten oder einen neuen Wagen erzielen können.</p> <p>Mit den bisherigen Formulierungen ist es zudem nicht nachvollziehbar, wie die Förderung / Förderhöhe erfolgen soll. Wie funktioniert der Fördermechanismus? Wenn weniger Wagen in der Schweiz ausgerüstet werden können, steigt dann die Fördersumme pro Wagen?</p> <p>Selbst 8000 Franken ermöglichen nicht die Tragbarkeit mit dem undefinierten Eigenanteil der Wagenhalter.</p>

Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	¹ Die Branche gründet eine Organisation zur Ausrüstung auf die DAK unter Einbezug der Infrastrukturbetreiberinnen.	Die Einführung der DAK führt seitens Infrastrukturbetreiberinnen zu Anpassungsbedarf an Fahrzeugen und Anlagen. Die Koordination muss daher nicht nur in der Gütertransportbranche, sondern auch mit den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen erfolgen.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		Anmerkung: Im erläuternden Bericht, S. 22, steht zu Art. 35 folgender Satz: «Der Bund beteiligt sich an den Bestellungen der Kantone für Angebote des Gütertransports auf der Schiene durch Schmalspurbahnen». Der letzte Teil «durch Schmalspurbahnen » muss gestrichen werden, denn diese Einschränkung ist im Gesetz und Botschaft so nicht vorgesehen.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Den Regelungen der TSI-OPE sind ab dem 15.12.2025 Rechnung zu tragen, mind. der Absatz 3 muss umformuliert werden.</p> <p>Betriebsvorschriften müssen sich nach Regelungen der angrenzenden/anschliessenden Infrastrukturen IOP/ NIOP richten.</p>	<p>Ab dem 15.12.2025 gelten auf den IOP-Strecken anstelle der FDV die Regelungen/regelbücher gem. TSI-OPE.</p> <p>da die Anschlussgleise an IOP-Strecken anschliessen, ist diesem Umstand Rechnung zu tragen.</p>
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
------------------------------	---	--	--



SPEDLOGSWISS



Bundesamt für Verkehr
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Zürich, 12. August 2025

Stellungnahme zur Vernehmlassung der Gütertransportverordnung (GüTV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben am 30. April 2025 die oben erwähnte Vernehmlassung zur GüTV eröffnet. Gerne nehmen wir als Verbände VAP, Spedlogswiss, SSC und SVS dazu Stellung. Die Geschäftsführung wird dabei vom VAP übernommen.

Die vier Verbände vertreten Interessen des Güterverkehrs in Politik und Wirtschaft. Dabei setzen sie sich für faire und praktikable Rahmenbedingungen und ein effizientes Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr ein.

Einschätzung zur Gütertransportverordnung (GüTV)

Mit dem revidierten Gütertransportgesetz und dessen Konkretisierung in der Gütertransportverordnung soll insbesondere erreicht werden, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gestärkt und die Eigenwirtschaftlichkeit des Einzelwagenladungsverkehrs (ELWV) nach vier resp. spätestens acht Jahren erreicht wird. Dazu sind etwa Umschlags- und Verladebeiträge sowie Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen sowie Anschlussgleise angedacht. Zudem soll die Umrüstung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) finanziell unterstützt werden.

Für die vier oben genannten Verbände ist ein konkurrenzfähiger Schienengüterverkehr von zentraler Bedeutung, könnten doch die damit beförderten Gütermengen keinesfalls von einem anderen Verkehrsträger substituiert werden. Zudem fördert der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern Fortschritt und Innovationen.

Sie finden unsere Anliegen im angefügten Fragebogen. Die vier Verbände des Güterverkehrs bedanken sich für die Möglichkeit der Stellungnahme und die Berücksichtigung ihrer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Dr. Simon Wey, Geschäftsführer VAP



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Bundesamt für Verkehr / Office fédéral des transports / Ufficio federale dei trasporti
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	BAV / OFT/ UFT
Adresse / Adresse / Indirizzo	Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Name / Nom / Nome	Schletti Reto
Datum / Date / Data	12.08.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Sehr geehrte Damen und Herren

Die vier Verbände VAP, Spedlogswiss, SSC und SVS sind mit der Stossrichtung der Vernehmlassung zur Gütertransportverordnung grundsätzlich einverstanden. Wie nachfolgend ausgeführt, gibt es jedoch noch unterschiedliche Anpassungswünsche, die für die Wettbewerbsfähigkeit des inländischen und alpenquerenden Schienengüterverkehrs von grosser Bedeutung sind.

Wir bedanken uns bestens für die Berücksichtigung unserer Rückmeldungen und stehen Ihnen für Fragen sehr gerne zur Verfügung.



Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 1. Abs. 2 lit. a: die Investitionsbeiträge an den Neubau, die Erweiterung und die Erneuerung von Umschlags- und Verladeanlagen sowie Anschlussgleisen.</p> <p>Art. 1 Abs. 2 lit. b: die finanzielle Förderung des Transports, des Umschlags und des Verlags von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser, und mit Seilbahnen und mit den Anlagen des unterirdischen Gütertransports;</p> <p>Art. 1 Abs. 2 lit. c: die Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport, für die digitale automatische Kupplung sowie für klimafreundliche Fahrzeuge auf der Schiene, auf dem Wasser und im Untergrund;</p> <p>Art. 1 Abs. 2 lit. e: die Planung, den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung von Anschlussgleisen sowie Direktanschlüssen an den unterirdischen Gütertransport.</p>	<p>Die Ergänzung in Art. 1 Abs. 2 lit. a stellt klar, dass Anschlussgleise ebenfalls in den Anwendungsbereich der Investitionsbeiträge fallen.</p> <p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p>
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Eisenbahn-, Seilbahn- und Schifffahrtsunternehmen, sowie die Betreiber von Anlagen des unterirdischen Gütertransports können das Erfüllen, Verladen und Entladen gefährlicher Güter einschränken.</p>	<p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p>

Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 3 Abs. 1. Der Bund leistet die Investitionsbeiträge an den Neubau, die Erweiterung und Erneuerung von Umschlags- und Verladeanlagen sowie Anschlussgleisen im Inland in Form von A-fonds-perdu-Beiträgen.</p> <p>Art. 3 Abs. 2: Er leistet die Investitionsbeiträge an den Neubau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland in Form von A-Fonds-perdu-Beiträgen.</p>	<p>Die Ergänzung stellt klar, dass auch Anschlussgleise in den Anwendungsbereich der Investitionsbeiträge fallen (siehe Ausführungen im Erläuternden Bericht).</p>
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 4 Abs. 1: Investitionsbeiträge werden nur geleistet, wenn sich die Betreiberin von Umschlags- und Verladeanlagen und Anschlussgleisen mit eigenen Mitteln in angemessenem Umfang an den anrechenbaren Kosten beteiligt. Der Bund berücksichtigt dabei allfällige zusätzliche Förderungen von Kantonen und Gemeinden.</p> <p>Art. 4 Abs. 3 lit. c: auf Anschlussgleisen: 720 beladene Bahnwagen; für Branchen mit strukturell tieferen, aber stabilen Transportmengen kann das Bundesamt für Verkehr (BAV) Ausnahmen gewähren;</p> <p>Art. 4 Abs. 3 lit. c (neu): auf Direktanschlüssen an den unterirdischen Gütertransport: 28800 Euro-Paletten.</p>	<p>Zu Art. 4 Abs. 1: Neben Umschlags- und Verladeanlagen sollen auch für Anschlussgleise Investitionsbeiträge geleistet werden.</p> <p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p>

Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<u>Art. 5 Abs. 3 (neu): Reine Anschlussgleise sind von der Voraussetzung des diskriminierungsfreien Zugangs befreit.</u>	<p>Explizite Nennung gemäss nGüTG Art. 3 Abs. 1 Buchstabe e. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Bahnversorgung von Chemie-/Pharmaparks entscheidend. So wird auch die Stellung der direkten Bahnversorgung gegenüber dem kombinierten Verkehr gewährt.</p>
Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 6 lit. c: die grundsätzlichen Bedingungen für die Erbringung der Dienstleistungen, für die Planung und Zuteilung der Ressourcen sowie für die Bemessung der Preise publizieren. Die Publikationspflicht muss dabei möglichst schlank ausgestaltet sein, um unnötigen bürokratischen Aufwand zu vermeiden und eine praxisgerechte Transparenz sicherzustellen.</p>	<p>Ein wichtiger Artikel zum Abbau einer wichtigen Markteintrittsschwelle. Denn der freie Zugang zur letzten Meile ist für Güterbahnen entscheidend. Müssten sie die gesamte Rangierinfrastruktur und das Rangierpersonal von Beginn an stellen, so würde ein Markteintritt stark erschwert. Es stellt sich zudem die Frage, wie effizient es wäre, wenn auf der beschränkten Schienenkapazität Rangierloks von mehreren Anbietern stehen würden.</p> <p>Eine administrativ schlanke Ausgestaltung der Publikationspflichten in Art. 6 lit. c muss sichergestellt werden.</p>
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Abs. 2 lit. d: der Unterhalt von KV-Umschlagsanlagen, und Anschlussgleisen und Anlagen für den direkten Anschluss an den unterirdischen Gütertransport.</p>	<p>In Analogie zu den Regelungen zu Anschlussgleisen ist Art. 7 Abs. 2 lit. d mit einer Regelung für Anlagen zum Direktanschluss von Kunden an den unterirdischen Gütertransport zu ergänzen.</p> <p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen</p>

			dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 13 Abs. 1: «Der Bund richtet Verladebeiträge an die Betreiberinnen von Anschlussgleisen, Anlagen des unterirdischen Gütertransports, Freiladeanlagen und KV-Umschlagsanlagen aus.»</p> <p>Art. 13 Abs. 3 (neu): Falls diese Betreiberinnen nicht jener Person entsprechen, die die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt erhält, so werden die Umschlags- und Verladebeiträge an Letztere ausgerichtet.</p>	<p>Um einen möglichst grossen Anreiz der Verlagerer zu schaffen, auf die Bahn zu setzen, müssen die Verladebeiträge unbedingt bei den Entscheidungsträgern des Transportmittels, also den Verladern ankommen. Oder wie eben in Art. 13 Abs. 2 ausgeführt: «Die Umschlags- und Verladebeiträge für beladene Bahnwagen werden an die Person ausgerichtet, welche die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt erhält.» Diese Person ist meist auch die Entscheidungsträgerin bei der Wahl des Transportmittels.</p> <p>Letztlich ist ja vor allem das Ziel, Unternehmen einen Anreiz für die Verlagerung ihrer Güter auf die Schiene zu geben resp. diese dort zu halten.</p> <p>Zudem ist der unterirdische Gütertransport in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p>
---------	--	--	--

<p>Art. 14</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/>Variante 1 <input type="checkbox"/>Variante 2</p> <p>Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo</p>	<p>Im Begleittext zu Art. 14 Abs. 1: Der Umschlags- und Verladebeitrag wird pro empfangenen und versendeten beladenen Bahnwagen ausgerichtet. Bemessungsgrundlage ist die Ladeinheit.</p> <p>Art. 14 Abs. 2: Er wird je Anschlussgleis für maximal 8000 beladene Bahnwagen ausgerichtet.</p>	<p>Im Begleittext zu Art. 14 Abs. 1 steht: Um eine Benachteiligung von bspw. Doppeltaschenwagen zu verhindern, gelten Bahnwagen mit mehr als zwei Drehgestellen bei der Berechnung der Umschlags- und Verladebeiträge als zwei Bahnwagen.</p> <p>Ein Doppeltaschenwagen (mit 3 Drehgestelle) kann zwei Trailer beladen. Jeder Trailer hat 34 EUR-Palettenstellplätze, d.h. $2 \times 34 = 68$. Dieser wird als zwei Bahnwagen gezählt, erhält also CHF 80 pro Sendung. Ein vierachsiger Schiebwanwagen mit einer Zuladung von 72 bis 76 EUR-Palettenstellplätze und einer Nutzlast von bis zu 64 Nettotonnen wird lediglich als ein Bahnwagen bemessen, erhält also CHF 40 vergütet. Dies kann zu Ineffizienz auf der Schiene (Nettotonne pro Zugmeter) und einer Wettbewerbsverzerrung bei der Förderung führen. Fazit: Die Förderung zwischen UKV und Bahnwagen soll gleichgestellt erfolgen.</p> <p>Mit der Bemessungsgrundlage „Ladungseinheit“ kann ein pragmatischer Ansatz gewählt werden. Unter „Ladeinheit“ wird normalerweise ein Sattelaufleger, ein Bahnwagen, eine Wechselbrücke etc. verstanden. Es sollte ein pragmatischer und pauschaler Ansatz gewählt werden. Bei der LSVA-Rückerstattung hat sich die Pauschale ebenfalls bewährt. Es</p>
----------------	---	--	--

		<p>Art 14. Abs. 2 streichen</p>	<p>gab eine pauschale Rückerstattung, egal ob die Distanz des Vor- oder Nachlaufes 5 oder 150 km war.</p> <p>Zudem ist eine geeignete Bemessungsgrundlage für Umschlags- und Verladebeiträge auch für Transporte mit den Anlagen des unterirdischen Güterverkehrs zu formulieren. Auch in diesem Fall könnte man sich an der Ladeinheit orientieren. Dabei ist auch der multimodale Transport Bahn/unterirdischer Gütertransport zu berücksichtigen.</p> <p>Fazit: Umschlags- und Verladebeiträge sollen allgemein pro Ladeinheit anstelle von pro Bahnwagen erfolgen.</p> <p>Die vier Verbände sprechen sich gegen eine Obergrenze von 8'000 Wagen aus (Variante 2). Dies u.a. aus folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none">– Eine Deckelung der anspruchsberechtigten Bahnwagen ist aus ökologischer Sicht nicht sinnvoll. Damit würde ab der Erreichung der Obergrenze der Anreiz wegfallen, weiter auf die Bahn zu setzen. Mehr unterstützte Bahnwagen bedeuten auch mehr Güter, die auf die Schiene verlagert werden. Eine Deckelung würde den Skaleneffekt der Verlagerung
--	--	---------------------------------	---

			<p>auf die Schiene bremsen. Andererseits würden Unternehmen mit grossen Verlagerungsambitionen dagegen proportional weniger von den Unterstützungsbeiträgen profitieren. Eine ausserordentliche Effizienz bei der Verlagerung würde daher weniger gewürdigt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Investitionen in Anschlussgleise und Umschlagsanlagen rechnen sich erst mit einer gewissen Menge an Bahnwagen. Eine Deckelung an unterstützten Einheiten würde die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs reduzieren und Neuinvestitionen in den Schienengüterverkehr verhindern. <p>Die vier Verbände unterstützen Variante 2, wobei die Höhe der Beiträge wie nachfolgend ausgeführt so angepasst werden müssen, dass die CHF 50 Mio. ausgeschöpft werden.</p>
<p>Art. 15</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>	<p>Art. 15 Abs. 1: Der Beitrag pro empfangenen oder versendeten beladener Ladeeinheit beträgt vierzig Franken. Für Transporte bestimmter Güterarten mit strukturell tieferen, aber stabilen Transportmengen und hoher Transportintensität (z.B. Agrargüter) kann das BAV einen Zuschlag pro Ladeeinheit gewähren oder nach transportierter Nettotonnage bemessen.</p>	<p>In Art. 15 Abs.1 sind auch Beiträge für Transporte mit den Anlagen des unterirdischen Güterverkehrs zu bestimmen. Vorzugsweise sollte man sich dabei auf die Anzahl transportierter Euro-Paletten stützen.</p> <p>Aktuell beruht die Beitragshöhe einzig auf Prognosen, die noch wenig verlässlich sind. Wichtig ist, dass der zur Verfügung stehende Kredit von</p>

		<p>Art. 15 Abs. 2: Im Falle einer Nichtaus-schöpfung sowie einer Erhöhung oder Kürzung des Voranschlagskredits für Umschlags- und Verladebeiträge Schienengüterverkehr kann das BAV den Beitrag entsprechend so anpassen, dass der Kredit ausgeschöpft wird.</p>	<p>zurzeit 50 Mio. CHF ausgeschöpft wird. Nur so ist sichergestellt, dass für die Verlagerer der grösstmögliche Anreiz zur Verlagerung auf die Schiene geschaffen werden kann.</p>

Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 16 Abs. 1: Umschlags- und Verladebeiträge werden für Anschlussgleise und KV-Umschlagsanlagen ausgerichtet, wenn mit der Betreiberin der Anlage eine Vereinbarung nach Artikel 10 Absatz 6 GüTG besteht. Dasselbe gilt für die Anlagen des unterirdischen Gütertransports, wenn mit der Betreiberin dieser Anlagen eine Vereinbarung im Sinne von Artikel 10 Absatz 6 GüTG besteht.</p> <p>Art. 16 Abs. 3: Beiträge für Anschlussgleise werden nur ausgerichtet, wenn auf der Anlage eine Mindestmenge von 720 empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen pro Jahr erreicht wird. Für Neubauten und wieder in Betrieb genommene Anschlussgleisanlagen, sowie Direktanschlüsse von unterirdischen Gütertransportanlagen, gilt die Untergrenze erst ab dem sechsten Betriebsjahr. Für Branchen mit strukturell tieferen, aber stabilen Transportmengen entfällt diese Mindestmengenanforderung vollständig.</p>	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.
Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 18: Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene, im Untergrund und auf dem Wasser können gewährt werden, wenn dadurch:	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 20 Abs. 2 lit. a: Es muss folgende Unterlagen enthalten: a) Eine umfassende Beschreibung der Neuerung und ihres Nutzens für den Gütertransport auf der Schiene, im Untergrund oder auf dem Wasser.	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 22 Abs. 2: Die Gesuchstellerin erstattet dem BAV Bericht über die Umsetzung der technischen Neuerung, die praktischen Resultate und den praktischen Nutzen für den Gütertransport auf der Schiene, im Untergrund oder auf dem Wasser.	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.
Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 23: Der Bund kann Fahrzeughalter mit Sitz in der Schweiz einen einmaligen Investitionsbeitrag Investitionsbeiträge pro Fahrzeug für die Ausrüstung von Bahnwagen und Triebfahrzeugen mit	Die geplante DAK-Migration muss in enger internationaler Abstimmung der beteiligten europäischen Länder erfolgen. Firmensitz des Halters, Immatrikulationsland des Fahrzeugs

		der digitalen automatischen Kupplung (DAK) leisten.	(NVR) und tatsächliches Einsatzgebiet des Fahrzeugs sind nicht kongruent. Aufgrund der Komplexität und der voraussichtlich langen Dauer der DAK-Migration ist ein einmaliger Investitionsbeitrag nach vollständigem Umbau nicht zielführend. Gestaffelte Investitionsbeiträge für definierte Teilschritte der Migration (z.B. Vorbereitung eines Fahrzeugs) sollten möglich sein.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 24: Die Investitionsbeträge für Bahnwagen werden nur unter folgenden Voraussetzungen ausgerichtet: Art. 24. lit. c (neu): Fahrzeuge, welche ausschliesslich auf Anschlussgleisen und in Umschlagzentren zum Verschub von Güterwagen eingesetzt werden und deshalb nicht im Register aufgeführt sind, müssen vom Halter für die Umrüstung angemeldet werden.	Es ist zu befürchten, dass die Forderung «nur für Fahrzeuge mit Immatrikulationsnummer identifizierbar gemäss Eisenbahngesetz» die finanzielle Förderung für den Umbau von Rangierfahrzeugen etwa innerhalb von Umschlagszentren bzw. Chemie-/Pharmaparks ausschliesst.
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 25: Der Umfang und die Definition der Funktionalitäten des Rollmaterials richten sich nach den für den europäischen Schienengüterverkehr festgelegten Grundfunktionen (Basic Package).	Die für den interoperablen Verkehr geforderten DAK-Funktionen sind heute in den zuständigen europäischen Gremien noch nicht abschliessend beschlossen und festgelegt. Damit der freizügige grenzüberschreitende Verkehr mit DAK gewährleistet ist, muss CH dieselben Vorgaben anwenden. Da voraussichtlich nicht alle relevanten Vorgaben in den TSI festgelegt werden, ist eine allgemeinere Formulierung zu wählen.

Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 26 Abs. 1: Die Höhe des Investitionsbeitrags für Bahnwagen mit Baujahr ab 1995 und mit einer Immatrikulation vor dem 1. Januar 2026 oder die während der Laufzeit des Verpflichtungskredits für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung im Gütertransport auf der Schiene beschafft werden beträgt 10'000 Franken.</p> <p>Art. 26 Abs. 2: Die Höhe des Beitrags für Bahnwagen der Baujahre 1995–2009 beträgt 5000 Franken.</p> <p>Art. 26 Abs. 2 (neu): Die Höhe des Beitrags für Triebfahrzeuge, die nach Ende der Ausrüstung mindestens noch fünf Jahre im Einsatz sind, beträgt 75'000 Franken.</p> <p>Art. 26 Abs. 3 (neu): Der Investitionsbeitrag wird einmal je DAK gewährt.</p>	<p>Die vier Verbände sind der Ansicht, dass das Baujahr eines Fahrzeugs nicht für die Abstufung der Investitionsbeiträge genutzt werden sollte. Es ist die unternehmerische Freiheit des Besitzers/Halters, ob er eine neuere oder ältere Fahrzeugflotte betreibt. Falls ein mit DAK ausgerüstetes Fahrzeug aus unternehmerischen Gründen frühzeitig verschrottet wird, können teure Komponenten für eine Weiternutzung ausgebaut und anderweitig eingesetzt werden.</p> <p>Die vier Verbände erachten die betragsmässige Festlegung des Investitionsbeitrags zum jetzigen Zeitpunkt als verfrüht. Es bestehen aktuell noch keine gesicherten Angaben für die Ausrüstungskosten je Fahrzeug. Zudem ist die Gesamtzahl der auszurüstenden Fahrzeuge noch nicht abschliessend geklärt.</p> <p>Wie oben beschrieben soll es die unternehmerische Freiheit der Wagenhalter sein, die DAK in die Wagen einzubauen, die er für sinnvoll erachtet. Einschränkung muss dann aber sein, dass der Einbau der DAK nur einmalig gewährt wird.</p>
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Ergänzen: Art. 29 Abs. 7 (neu): Die Organisation wird so aufgebaut, dass Inhalt und Umfang ihrer Tätigkeit stufenweise an Marktentwicklung und Ausrüstungsprogramme angepasst werden können. Sie arbeitet eng mit den für die DAK-Migration zuständigen EU-Stellen und weiteren europäischen Akteuren zusammen.	Der Aufbau der Organisation zur Ausrüstung auf die DAK soll schrittweise erfolgen, sich im In- und Ausland zu koordinieren. Vor allem wichtig ist eine enge Zusammenarbeit mit den zuständigen EU-Stellen zentral, da die DAK ein europaweites Migrationsprojekt ist und die grenzüberschreitende Kompatibilität sichergestellt werden muss.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 30: Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge auf der Schiene, in oder auf den Anlagen für den unterirdischen Gütertransport und für Güterschiffe der Binnenschifffahrt können gewährt werden, wenn diese in der Schweiz zugelassen sind.	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 32 Abs 2 lit. b: Für Schiffe einen Kostenvoranschlag und eine Vergleichsofferte zu einem ein Schiff mit konventionellem Antrieb.	Gemäss der aktuellen Formulierung gilt Abs 2 für alle Gesuche für Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge, insbesondere auch für Fahrzeuge auf der Schiene. Bst. b gilt hingegen nur für Schiffe bzw. Schiffsantriebe. Dies ist entspre-

			chend zu präzisieren oder die Struktur von Art. 32 ist entsprechen zu überarbeiten.
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 35 Abs. 1: Bestellt ein Kanton ein Angebot, des Gütertransports auf der Schiene oder über die Anlagen des unterirdischen Gütertransports und ersucht er den Bund um Betriebsbeiträge, so umfasst das Gesuch: [...]	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Verband Schweizer Lokführer und Anwärter
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	VSLF
Adresse / Adresse / Indirizzo	
Name / Nom / Nome	
Datum / Date / Data	

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Der VSLF erachtet eine gezielte Förderung der digitalen automatischen Kupplung als heikel und konfliktfördernd. Einerseits scheint aufgrund der Notwendigkeit zur Subventionierung das Kosten-Nutzen-Niveau nicht gegeben, andererseits bringen digitale Lösungen Konflikte mit Unterhalt, Datenschutz, Anzeigbarkeit und Sicherheitsniveau mit sich. Bereits mit der Einführung der automatischen Kupplung bei der SBB Cargo AG zeigte sich, dass die bestehenden und neuen Systeme sich nicht sinnvoll vereinen lassen. Somit entstehen zwei voneinander getrennte Systeme, die viel Ressourcen verbrauchen. Das Potential zur Verkehrsverlagerung wird auch durch eine digitale automatische Kupplung nicht gefördert, da aktuell im Rahmen von Restrukturierungen das bereits jetzt nur noch in Fragmenten bestehende Netzwerk weiter geschwächt wird, ist das Marktpotential schlicht nicht mehr vorhanden. Diverse Güterverkehrsprodukte wie beispielsweise Kiesverkehre erfordern zudem keine dringende Notwendigkeit zur Anpassung der Kuppelprozesse. Des Weiteren befürchtet der VSLF eine unkoordinierte länderspezifische Entwicklungstendenz, welche einen aufwärtskompatiblen und globalen Einsatz der DAK einschränkt und die wenigen Vorteile weiter marginalisieren wird. .

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Unter Abschnitt c. ist die aufgeführte digitale automatische Kupplung zu streichen.</p> <p>c. die Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport, für die digitale automatische Kupplung sowie für nachhaltige, eigenfinanzierbare und klimafreundliche Fahrzeuge auf der Schiene und auf dem Wasser;</p>	<p>Wir sehen eine Förderung von einer einzigen aufgeführten technischen Neuerung als nicht zielführend an. Mit der digitalen automatischen Kupplung würde ein neues System innerhalb des bestehenden Systems mit Schraubekupplung eingeführt welches sich nur bedingt miteinander betreiben lässt. Dies bedeutet, dass ein eigens für sich abgeschlossenes Netz erstellt wird, wo viele Ressourcen verloren gehen und Neukunden nur mit viel Geld und Investitionen dazugewonnen werden können. Eine Umstellung des gesamten Schienengüterverkehrs auf die DAK ist auch auf langfristige Sicht nicht umzusetzen und eine Abwanderung der bestehenden Kunden auf die Strasse könnten die Folgen sein. Ebenso macht die DAK in Zügen, welche in unveränderter Reihung über mehrere Tage verkehren, keinen Sinn. Der Unterhaltsaufwand und somit auch die Kosten werden sicher steigen. Ob diese gerade bei fix Zusammengestellten Zügen die Ersparnisse bei einer Bremsprobe, welche in der Regel einmal am Tag zu machen ist, kompensiert, ist fraglich.</p>

Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Sicherstellung einer Zurückzahlung der Beiträge bei nicht erreichten Mengen.	Absatz 4. Könnte ein Schlupfloch darstellen einer Zurückzahlung der Förderbeiträge zu entkommen. Es besteht die Gefahr, dass bei nicht erreichen der vereinbarten Mengen ein Betreiberwechsel erfolgen könnte, um einer Zurückzahlung nicht Folge leisten zu müssen.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 23	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Überarbeiten des Artikels	Wie bereits unter Art. 1 erläutert, sehen wir eine gezielte Förderung der DAK als nicht zielführend an. Nur wenn gezielt ein eigenes ins sich abgeschlossenes System für den EWL in Betracht gezogen wird und zudem eine langfristige Förderung durch den Bund auch für Neukunden und deren Wagen angedacht sind, könnte sich ein derartiger Digitalisierungsausbau positiv auf den defizitären EWL auswirken. Das Potential ein marktwirtschaftliche effizient zu betreibendes Verkehrssystem im EWL zu entwickeln, erachten wir im

			aktuellen Konkurrenzfeld zum Straßenverkehr als beinahe chancenlos. Grund dafür erkennen wir in erster Linie bei der eingeschränkten Flexibilität, dem ausgelasteten Netz und den enormen administrativen Hürden im Zutritt und Betrieb des Marktes.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Erweiterung der Bedingungen	Die aufgeführten Bedingungen würden ein Ablaufen des Zuges durch Rangierpersonal minimieren oder sogar überflüssig machen. Aus diesem Grund sehen wir die digitale Überwachung und Rückmeldung der Zugschlussignalisation als unabdingbar. Der Artikel ist wie folgt zu ergänzen. h. die digitale Zugschlussignalisation
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Erweiterung von Abschnitt 1	Die Betriebsvorschriften von Anschlussgleisen sind für das arbeitende Personal in ihrem Umfang kaum mehr zu erlernen und aktuell zu halten. Die Vielfalt der individuellen Betriebsvorschriften ist zu gross und zu umfangreich. Die Definierung von Betriebsvorschriften allen Anschlussgleisbesitzern und deren Betreibern

			<p>zu überlassen widerspricht einem sicheren Schienengüterverkehr und erhöht die Kosten für Aus- und Weiterbildungen aller Eisenbahnverkehrsunternehmen welche Anschlussgleise bedienen. Es wäre paradox, wenn Strassenfahrzeuge für jedes Betriebsgelände separate Strassenverkehrsvorschriften erlernen müssten und deren Aktualität sich fortlaufend weiterentwickelt und fundamentalen Logiken widersprechen würden.</p> <p>Wir würden es begrüßen, wenn das BAV beispielsweise eine vordefinierte Betriebsvorschrift erstellen würde, in welcher die Anschlussgleisbetreiber nach ihren Bedürfnissen wie zum Beispiel Geschwindigkeit, Rangierbewegungsarten, Verbote und dergleichen einfügen könnten.</p> <p>Wie schlagen vor, den Abschnitt 1 wie folgt zu ergänzen;</p> <p><u>1 Die Anchiesser müssen Betriebsvorschriften gemäss dem Vordruck des BAV erlassen welche sowohl im Normalfall die auch bei Störungen eine zuverlässige Durchführung des Eisenbahnbetriebs gewährleisten.</u></p>
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
CH-3003 Bern

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 12. August 2025

Stellungnahme zur Totalrevision der Gütertransportverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die am 30. April 2025 eröffnete Vernehmlassung zur Totalrevision der Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (GüTV).

Für die Möglichkeit, Ihnen unsere Position und Überlegungen darlegen zu können, möchten wir uns bedanken. Gerne nehmen wir die Gelegenheit zur Stellungnahme wahr und unterbreiten Ihnen unsere Überlegungen im Zusammenhang mit den Änderungen der GüTV.

A. Allgemeine Anmerkungen

Ein wichtiger Bestandteil der Dekarbonisierungsstrategie der Schweizer Zementindustrie ist die weitere Verlagerung des Transports von der Strasse auf die Schiene. Rund 40 Prozent des Schweizer Zements wird bereits per Zug transportiert. Um diesen Weg konsequent weitergehen zu können, sind die Zementhersteller auf einen zuverlässigen und vertrauensvollen Transportpartner angewiesen.

Generell ist für uns zentral, dass zwischen Zementwerken und Betonwerken sowie zwischen von uns genutzten Freiverladestationen ein regelmässiger und zuverlässiger Schienengüterverkehr zu wettbewerbsfähigen Konditionen zur Verfügung steht. Gerade bei Gleisanschlüssen – wie z.B. den Beton- und Zementwerken – wurden über die Jahre grosse Investitionen, teilweise auch mit öffentlichen Geldern, in direkte Gleisanschlüsse getätigt. Würden diese Bedienpunkte nun nicht mehr oder auch mit weniger hohen Frequenzen und tieferer Pünktlichkeit bzw. Zuverlässigkeit bedient, hätte dies eine beschleunigte Verlagerung von Gütertransporten von der Schiene auf die Strasse zur Folge. Hier hätte das BAV bei der Ausgestaltung der Leistungsvereinbarung eine Stellschraube, mit welcher die unerwünschte Rückverlagerung auf die Strasse verlangsamt, wenn nicht sogar umgedreht werden könnte.

Wir möchten mit Nachdruck darauf hinweisen, dass bereits bei den Freiverladestationen in den letzten Jahren ein massiver Abbau stattgefunden hat. Dadurch werden seitens gewisser Kunden die Verlagerungen ihrer Gütervolumen zurück auf die Strasse weiter fortschreiten. Ein wichtiger Grund dafür ist auch das weiter abnehmende Vertrauen in den Bahntransportpartner SBB Cargo, was die Frequenzen, die Zuverlässigkeit und ganz generell das Bedienen der Bahnbedienpunkte betrifft. Für die geographisch sehr dezentral agierende Bauwirtschaft ist es essenziell, dass Netzanpassungen nicht einseitig und unabgestimmt vorgenommen werden, sondern dass die Netzplanung gemeinsam mit den wichtigen Kunden frühzeitig (mind. 12 Monate im Voraus) und partnerschaftlich vorgenommen wird, damit die Anliegen der Kunden miteinbezogen werden können. Wichtig ist, für unsere Mitglieder Planungssicherheit hinsichtlich der Bedienpunkte und Kosten zu erhalten.

Vor diesem Hintergrund nehmen wir die vorgeschlagene Revision der GüTV zur Kenntnis und unterstützen diese mehrheitlich.

B. Zu den einzelnen Bestimmungen

Für spezifische Kommentare zu einzelnen Artikeln in der GüTV verweisen wir auf die Stellungnahme des Verbands der verladenden Wirtschaft (VAP), welche wir unterstützen.

Zentral ist sicherlich, dass die Beitragshöhen so festgelegt werden, dass der verfügbare Förderkredit von CHF 50 Mio. auch tatsächlich vollständig ausgeschöpft wird. Zudem sollen die Investitionsbeiträge auf weitere Anlagentypen ausgeweitet werden. Das bedeutet, dass auch Anschlussgleise förderberechtigt sein sollen. Unterirdische Gütertransportsysteme müssen ferner den gleichen Förder- und Betriebsbedingungen wie der Schienengüterverkehr unterstellt werden, um ihre Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten und zur nachhaltigen Entlastung der Verkehrsinfrastruktur beizutragen.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen bedanken wir uns und stehen für Rückfragen und weitere Gespräche jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Stefan Vannoni
Direktor



Dr. Lukas Hetzel
Leiter Kommunikation und Public Affairs



Per E-Mail

finanzierung@bav.admin.ch
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
3003 Bern

Bern, 16. Juni 2025

T + 41 31 320 22 58
annette.zeller@vkg.ch

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport); Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 30. April 2025 haben Sie die Vereinigung Kantonalen Gebäudeversicherungen (VKG) eingeladen, zur Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen, dass Sie uns in den Kreis der Anhörungsadressaten aufgenommen haben.

Die VKG ist der Dachverband der Kantonalen Gebäudeversicherungen (KGV). Zweck dieser Kooperation ist es, den Brandschutz und die Elementarschadenprävention in der Schweiz nachhaltig zu fördern. Sie konsolidiert hierfür die Interessen der Vereinigung Kantonaler Feuerversicherungen, des Interkantonalen Rückversicherungsverbandes, der Präventionsstiftung der Kantonalen Gebäudeversicherungen und des Schweizerischen Pools für Erdbebendeckung.

Nach eingehender Prüfung der zugestellten Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass die VKG über keine näheren Anknüpfungspunkte zur Regelungsmaterie der vorliegenden Vernehmlassung verfügt. Aus diesem Grund enthalten wir uns vorliegend einer Stellungnahme.



Wir danken Ihnen für Ihre Kenntnisnahme und stehen Ihnen bei allfälligen Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Michael Wieser
Direktor

Annette Zeller
Juristin

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Per E-Mail
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 12. Juni 2025

Vernehmlassungsverfahren zur Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport)

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 30. April 2025 das UVEK beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zur Totalrevision der Gütertransportverordnung und weiteren Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Die Vereinigung der Schifffahrtsämter (vks) bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme.

Allgemeine Bemerkungen:

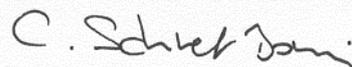
- Wir begrüßen, dass das Gütertransportgesetz Investitionsbeiträge für klimafreundliche Schiffe ermöglicht und dass die Verordnung die Förderung dieser technischen Neuerungen präzisiert.
- Wir begrüßen die neuen rechtlichen Erlasse, welche einen Rahmen für Investitionsbeiträge des Bundes für technische Neuerungen im Gütertransport auf dem Wasser schaffen.
- Wir begrüßen den Beitrag des Bundes zu einer klimafreundlichen Schifffahrt und zur Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen.
- Im Allgemeinen begrüßen wir die revidierte Gütertransportverordnung.

Vielen Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse



Stephan Lanz
Präsident vks



Chantal Schweizer Bourqui
Geschäftsführerin vks



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

**Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);
Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens**



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

— Organisation / Organisation / Organizzazione	— VCS Verkehrs-Club der Schweiz
— Abkürzung / Abréviation / Abbreviazione	— VCS
— Adresse / Adresse / Indirizzo	— Aarberggasse 61, 3001 Bern
— Name / Nom / Nome	— Luc Leumann, Koordinator Bundespolitik, luc.leumann@verkehrsclub.ch (für allfällige Rückfragen)
— Datum / Date / Data	— 12. August 2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Wir erwarten, dass der Bund in der Gütertransportverordnung seinen Handlungsspielraum nutzt, den ihm der Gesetzgeber gegeben hat, um die Ausgangslage in Anbetracht der negativen Entwicklungen zu Ungunsten der Güterverlagerung auf die Schiene zu reagieren, die seit dem Beginn der Vernehmlassung bekannt geworden sind. Bekanntlich hat SBB Cargo angekündigt, einen Grossteil ihrer Verladeanlagen für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr zu schliessen. Auf 8 von 10 Terminals werden ohne Gegenwirken des Bundesrates auf Ende Jahr die Bedienung eingestellt. Es ist fraglich, ob hier andere Akteure auf die Kürze in die Bresche springen. Diese Massnahme fällt um so mehr ins Gewicht, als dass auch die Rollende Landstrasse eingestellt wird. Im Bereich des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) wird das Netz zusammengeschrumpft. Zusätzlich drohen Preiserhöhungen und allgemein ein Personalabbau durch die Netzwerkanbieterin, den Staatsbetrieb SBB Cargo. Dies läuft diametral entgegen der volkswirtschaftlichen Interessen an einem gut ausgebauten und funktionierenden Schienengüterverkehr in der Schweiz. Unter diesen Vorzeichen ist ab 2026 – trotz und auch aufgrund des neue GüTG bzw. der neuen GüTV – mit einer deutlichen Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse und somit mit zehntausenden zusätzlichen Lastwagen auf Schweizer Strassen zu rechnen.

Angesichts der aktuellen Entwicklungen ist die Vernehmlassungsvorlage zu überarbeiten. Insbesondere sind die Mittel für Investitionsbeiträge an Umschlags- und Verladeanlagen sowie die Höhe der pauschalen Umschlags- und Verladebeiträge substanziell zu erhöhen, um der akuten Krise bei den Verladeangeboten entgegenzuwirken. Der Bundesrat ist als Eigner zudem gefordert, das volkswirtschaftliche Interesse der Schweiz an einem starken und zukunftsfähigen Schienengüterverkehr gegenüber der zukünftigen Netzwerkanbieterinnen entschlossen zu vertreten. Das neue GüTG und seine Umsetzung durch die GüTV dürfen nicht als Instrumente einer schleichenden Demontage des Schienengüterverkehrs in der Schweiz wirken. Darauf deuten aktuelle Signale jedoch hin. Die gesprochenen Fördermittel dürfen nicht als finanziellen Zuspuf zum breiten Abbau im Netzwerkverkehr genutzt werden.

Im Detail ist vor allem bei Art. 15 zur Höhe der Verlade- und Umschlagebeiträge zu ergänzen, dass der Bundesrat angehalten ist, die jährlich gesprochene Kreditsumme vollständig auszuschöpfen. Weiter hat die Verkehrskommission des Nationalrates Anfang Juli 2025 mit grosser Mehrheit eine Kommissionsmotion (25.3949) verabschiedet, die den gezielten Einsatz der freiwerdenden Rola-Gelder in den Jahren 2026 bis 2030 für zusätzliche Verlagerungsmassnahmen im alpenquerenden Verkehr fordert. Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, wie diese Entwicklung in der Überarbeitung der GüTV berücksichtigt und die Verordnung entsprechend angepasst werden kann. Ein bedeutender Teil des alpenquerenden Verkehrs entfällt auf Binnen-, Export- und Importverkehre – also auf Verkehre, die potenziell im nationalen kombinierten Verkehr (KV) und Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) stattfinden und deren Förderung durch die vorliegende Verordnung geregelt wird. Eine konkrete Massnahme könnte darin bestehen, einen erhöhten Verladebeitrag für alpenquerende Transporte einzuführen und so einen Teil der freiwerdenden Rola-Mittel gezielt im Rahmen der GüTV für den verfassungsmässigen Verlagerungsauftrag zu nutzen (Ergänzung Art. 15, Abs. 2). Zuletzt ist der integrale Förderansatz bei der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) zu hinterfragen (Art. 23). Ein integraler Ansatz birgt die Gefahr, dass die im GüTG vorgesehenen Fördermittel auf Grund von Verzögerungen auf europäischer Ebene ungenützt bleiben. Die DAK beinhaltet verschiedene Funktionalitäten. Wenn bestimmte Funktionalitäten der DAK (bbspw. die Automatische Bremsprobe ABP) bereit zur Implementierung sowie aufwärtskompatibel zur DAK sind und dadurch Effizienzgewinne im Schienengüterverkehr möglich werden, sollen diese unabhängig gefördert werden.

Da das gesetzliche alpenquerende Verlagerungsziel nach wie vor verfehlt wird und weil sich abzeichnet, dass die von der Bevölkerung 2023 beschlossene CO₂-Reduktion im Sektor (Land-)Verkehr von -57% bis 2040 gegenüber 1990 (Art. 4 Abs. 1 Bst. b KIG) nur sehr sehr schwierig erreicht werden kann, sind die Bemühungen zur Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs und zur Verlagerung auf umweltfreundlichere und erneuerbar betriebene Verkehrsträger deutlich zu intensivieren. Wenn der Güterverkehr nicht bereits spätestens im Verlauf der frühen 2040er-Jahre vollständig fossilfrei betrieben wird, muss die öffentliche Hand spätestens 2050 massiv in Negativemissionstechnologien investieren, um die international und innenpolitisch vereinbarten Klimaziele zu erreichen, zumal bereits für nicht oder kaum substituierbare Treibhausgasemissionen wie den (Fracht-)Flugverkehr ab der Schweiz solche klimapolitische «Notlösungen» wohl unumgänglich werden.

NB: Bei jenen Artikeln, bei denen wir gerne Ja angekreuzt hätten (was der Fragebogen nicht zulies) haben wir diese Option ergänzt.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel	Zustimmung	Antrag	Begründung
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Abs. 2 ... von Kantonen und Gemeinden <u>oder Dritten</u> .	<p>Analog zu Art. 20 Abs. 2 Bst. c und Art. 32 Abs. 2 Bst. c sind auch Beiträge Dritter zu berücksichtigen.</p> <p>Wir vermissen im erläuternden Bericht eine Ausführung weshalb in Abs. 3 Bst. a auf die Erwähnung der Mindestmenge von 12'000 t verzichtet werden soll, da uns eine Mindestmenge in Tonnen für die Verlagerungswirkung mindestens so relevant erscheint wie eine Mindestmenge in Wagenladungen.</p>
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Die Eigentümerinnen und die Betreiberinnen der vom Bund geförderten KV-Umschlagsanlagen <u>und Anschlussgleise</u> gewähren den diskriminierungsfreien	Alle vom Bund geförderten Anlagen sollen der Pflicht zum diskriminierungsfreien Zugang unterliegen.

		Zugang zu diesen Anlagen, indem sie...	
Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	Wir begrüßen insbesondere das explizite Einfordern von langfristigen Investitionsplänen. Selbstverständlich soll bei der Prüfung des Gesuches auch bei Investitionen von unter 5 Mio. Fr. die Qualität der Schienenanbindung entscheidend sein (auch wenn für diese Projekte gemäss Abs. 2 nicht mehr in jedem Fall Unterlagen dazu einzureichen sind).
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	-	Wir erwarten, dass der Bund das Instrument der zu vereinbarenden Transportmenge rege gemäss Abs. 4 Bst. f benutzt – auch als Reaktion auf den Abbau der UKV-Angebote bei SBB Cargo. SBB Cargo als Unternehmen im alleinigen Besitz des Bundes sind dabei besonders ambitionierte Vorgaben zu machen und die Eignerstrategie ist mit entsprechenden Vorgaben für die Verladeanlagen von SBB Cargo zu ergänzen. Wir begrüßen, dass in Abs. 4 Bst. e neu im Sinne der Erwartungssicherheit die explizite Ausrichtung auf einen 20-jährigen Betrieb genannt wird.

Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	-	<p>Wir begrüßen, dass der bestehende Art. 14 Abs. 3 gestrichen wird und erwarten dass zurückgeforderte Gelder in den Schienengüterverkehr reinvestiert werden.</p> <p>Zu Abs. 1: Wir erwarten, dass der Bund das Instrument der zu vereinbarenden Transportmenge rege benutzt – auch als Reaktion auf den Abbau der UKV-Infrastruktur bei SBB Cargo. SBB Cargo als Unternehmen im alleinigen Besitz des Bundes sind dabei besonders ambitionierte Vorgaben zu machen und die Eignerstrategie ist mit entsprechenden Vorgaben für die Verladeanlagen von SBB Cargo zu ergänzen.</p> <p>Zu Abs. 4: Im Falle von Besitzerwechsel von vom Bund unterstützten Verladeanlagen hat der Bund eine aktive Rolle beim Finden von Anschlusslösungen wahrzunehmen. Für SBB Cargo hat der Bund als Eigner (in der Eignerstrategie oder den Vereinbarungen nach Art. 10) als Reaktion auf die jüngsten Entwicklungen verschärfte Vorgaben zu machen, um Betriebsaufgaben künftig betriebswirtschaftlich unattraktiv zu machen.</p> <p>Den neuen Abs. 3 begrüßen wir.</p>
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2	<p>Abs. 2 Er wird je Anschlussgleis für maximal \times Bahnwagen ausgerichtet. [X < 8000]</p>	<p>Variante 1 ist nur schon deshalb zwingend, weil gleichzeitig die LSVA-Rückerstattung für den Vor- und Nachlauf abgeschafft werden soll. Würden die Beiträge sich nicht an diesen Mehreinnahmen für den Bund orientieren, wäre die neue Fassung ein Rückschritt in der Güterverlagerungspolitik der Schweiz, was in Anbetracht des Minderangebotes im unbegleiteten kombinierten Verkehr aufgrund der Einstellung grosser Teile des Angebots von SBB Cargo und dem Verfehlen klimapolitischer Ziele</p>

			<p>und des Güterverlagerungsziels nicht zu rechtfertigen wäre.</p> <p>Würde Variante 2 gewählt (was wir ablehnen), müsste der Bundesrat dem Parlament einen zusätzlichen Kredit beantragen, um das Ausmass des finanziellen Anreizes zur Güterverlagerung zumindest nicht zu reduzieren, denn dies würde definitiv nicht der Absicht des Gesetzgebers entsprechen. Wir sind der Ansicht, der Bund sollte die Obergrenze in Abs. 2 tiefer ansetzen, um Mitnahmeeffekte möglichst gering zu halten (und den Beitrag pro Bahnwagen in Art. 15 Abs. 1 höher wählen (siehe auch unten)).</p>
Art. 15	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Abs. 1 Der Betrag pro empfangenen oder versandten beladenen Bahnwagen beträgt <u>X</u> Franken. [$X > 40$]</p> <p>Abs. 3 (neu) <u>Fallen in einem Jahr Kreditresten an, muss das BAV die Beitragshöhe entsprechend anpassen, so dass künftig keine Kreditreste zu erwarten sind.</u></p> <p>Abs. 4 (neu) <u>Der Beitrag pro empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen beträgt im alpenquerenden Verkehr Y Franken. [$Y > X$]</u></p>	<p>Zu Abs. 1 und 2: Die Massnahme erfüllt nur dann ihren Zweck als zusätzliches Verlagerungsinstrument, wenn der finanzielle Anreiz im Vergleich zum heutigen System mit der LSVA-Rückerstattung für den Vor- und Nachlauf für einen Grossteil der verladenen Güter ansteigt. Gemäss dem erläuternden Bericht ist dies mit der hier vorgeschlagen tiefen Betrag von Fr. 40.- pro Bahnwagen nicht der Fall. Vor allem in den ersten Jahren erscheint uns die vom Bund geschätzte Nachfrage nach diesen Beiträgen zu optimistisch – um so mehr, als dass seit Beginn der Vernehmlassung bekannt wurde, dass die SBB Cargo zahlreiche Verladeanlagen und Verkehre einstellen wird. Der vom Gesetzgeber gesprochene Kredit muss unbedingt ausgeschöpft werden, um die volle Wirkung zu erzielen. Gleichzeitig ist in den LV-Verhandlung mit den Netzwerkanbieterinnen zu garantieren, dass dieser neue Absatz nicht ausgenützt wird, um den Abbau zu finanzieren. Neu soll Abs. 2 ergänzt werden, der darauf abzielt, dass die Höhe der Beiträge so angepasst werden müssen, dass die CHF 50 Mio. ausgeschöpft werden.</p> <p>Neu als Absatz 4 fordern wir, dass die GüTV genutzt wird, um der politisch breit abgestützten Kommissionsmotion KVF-N (25.3949) nachzukommen. Konkret soll der Verladebeitrag für alpenquerende Transporte höher ausfallen als für übrige Verkehre. Hierfür kann ein Teil der Mittel, die durch die vorzeitige Einstellung der Rollenden Landstrasse frei werden, gezielt in zusätzliche Verlagerungsmassnahmen im alpenquerenden Verkehr in den Jahren 2026 bis 2030 investiert werden, wie es die Mehrheit der nationalrätlichen Verkehrskommission verlangt. Ein stetig wachsender Teil des alpenquerenden Verkehrs entfällt auf den Binnen-, Export- und Importverkehr, der potenziell über den kombinierten Verkehr (KV) und den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) abgewickelt wird, also genau jene Verkehre, die in der GüTV</p>

			geregelt sind. Angesichts der aktuellen Verlagerungskrise und des klar überschrittenen gesetzlich festgelegten Verlagerungsziels ist ein gezielter, erhöhter Beitrag für alpenquerende Transporte nicht nur verfassungsmässig geboten, sondern mit Blick auf das GüTG und unter den derzeitigen gesetzlichen Rahmenbedingungen auch umsetzbar. Die Beitragshöhe soll sich an der zu erwartenden Verlagerungswirkung orientieren, insbesondere im Vergleich zu anderen möglichen Massnahmen zur Umsetzung der Motion 25.3949.
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 18	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	... a Güter effizienter, oder ressourcenschonender <u>oder klimafreundlicher</u> transportiert werden <u>und</u>	Ein Nutzen in Bezug auf Effizienz (und damit das Verlagerungspotential), die Ressourcenschonung oder die Klimawirkung muss eine notwendige Bedingung für Investitionsbeiträge für technische Neuerungen sein (siehe auch Änderung Art. 20). Test-/Pilotanwendungen oder die Migration auf neue Standards sind hingegen alternativ (deshalb «und» in Bst. a). Diese kleine Änderung trägt dem Umstand Rechnung, dass die Schweizer Güterverkehrspolitik bei all ihren anderen Politikinstrumenten seit 30 Jahren darauf ausgerichtet ist, einen positiven Umweltnutzen zu generieren. Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand für technische Neuerungen sollen da keine Ausnahme sein. Die staatliche Förderung von (potentiell) z.B. klimaschädlichen Technologien, können wir uns nicht leisten. Die Ergänzung um «klimafreundlicher» bringt zum Ausdruck, dass der klimapolitische Handlungsbedarf und die Zielverfehlungen der Schweizer Politik seit der letzten grundlegenden Revision des Gütertransportverordnung vor 10 Jahren deutlich gestiegen ist. Diese Ergänzung schafft keine Redundanz mit den Artikeln 30 bis 33, da mit Artikel 18 auch Test- und Pilotanlagen sowie die Migration auf neue Standards förderwürdig sind und weil für Investitionsbeiträge nach Art. 32 zu Recht ein Mindestmass an Treibhausgaseinsparungen vorausgesetzt wird.

Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 20	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Abs. 2 Bst. a ... auf der Schiene oder auf dem Wasser <u>inklusive deren Auswirkung auf die Klimabilanz</u>	Eine Folge der Änderung in Art. 18 zu «... transportiert werden und». Während Effizienzsteigerungen und z.T. auch eine gesteigerte Ressourcenschonung auch ohne spezifische Unterlagen erkannt werden können sind, sind Unterlagen zu Auswirkungen auf das Klima mit dem Gesuch in jedem Fall beizulegen, um z.B. sicherzustellen, dass eine technische Neuerung nicht zu einem erhöhten Treibstoffbedarf führt.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Der Bund kann Fahrzeughaltern mit Sitz in der Schweiz einen einmaligen <u>Investitionsbeiträge</u> pro Fahrzeug für die Ausrüstung von Bahnwagen und Triebfahrzeugen mit der digitalen automatischen Kupplung (DAK) <u>und den dazugehörigen Automations- und Digitalisierungsfunktionen</u> leisten.	Nicht der Sitz des Fahrzeughalters, sondern der Einsatzort der Fahrzeuge ist für die Förderwirkung entscheidend. Art. 24 kann so angepasst werden, dass ausländische Fahrzeughalter nachweisen müssen, dass ihre Fahrzeuge durchschnittlich gleich häufig wie die Fahrzeuge von inländischen Fahrzeughalter durch die Schweiz verkehren, um Investitionsbeiträge zu erhalten. Für ausländische Halter, die nicht nachweisen können, dass ihre Fahrzeuge gleich häufig wie inländische durch die Schweiz verkehren, kann in Art. 26 eine reduzierte Beitragshöhe vorgesehen werden. Eine übermässige Doppelförderung durch In- und ausländische Beiträge liesse sich durch eine Ergänzung von Art. 27 vermeiden. Weiter sprechen wir uns für einen modularen Förderansatz aus. Ein integraler Ansatz birgt die Gefahr, dass die im GüTG vorgesehenen Fördermittel auf Grund von Verzö-

			gerungen auf europäischer Ebene ungenützt bleiben. Die DAK beinhaltet verschiedene Funktionalitäten. Wenn bestimmte Funktionalitäten der DAK (bbspw. die Automatische Bremsprobe ABP) bereit zur Implementierung sowie aufwärtskompatibel zur DAK sind und dadurch Effizienzgewinne im Schienengüterverkehr möglich werden, soll diese unabhängig gefördert werden können.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	Folgeanpassung von Art. 23
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	-	<p>Wir stehen der vorgesehenen Staffelung der Investitionspauschalen für die Ausrüstung mit der digitalen automatischen Kupplung (DAK) nach Baujahr der Wagen kritisch gegenüber. Gerade bei älteren Wagen fallen die Umrüstkosten oft höher oder mindestens gleich hoch aus. Eine frühzeitige Ausmusterung solcher Wagen ist betriebswirtschaftlich vielfach nicht sinnvoll und würde insbesondere kleinere oder spezialisierte Wagenhalter überproportional belasten – mit der Folge, dass der Schienengüterverkehr zusätzlich unter Druck gerät.</p> <p>Die Migration zur DAK ist ohnehin mit erheblichen Investitionen verbunden. Eine zusätzliche finanzielle Benachteiligung älterer, aber funktionsfähiger Fahrzeuge setzt falsche Anreize und könnte auch aus Umweltperspektive kontraproduktiv sein, da sie zu vorzeitiger Ausmusterung führt.</p> <p>Wir befürworten grundsätzlich die Modernisierung des Wagenparks. Jedoch nur in enger Abstimmung mit den betroffenen Akteuren und unter Berücksichtigung technischer und wirtschaftlicher Realitäten.</p> <p>Ferner Folgeanpassung zu Art. 23 für tieferem Beitrag für jene ausländischen die die Fahrleistung in der Schweiz nicht nachweisen.</p>

Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 27 Abs. 2 Bst. c Angaben über zugesicherte Beiträge der öffentlichen Hand oder Dritter.	Beiträge Dritter sind auszuweisen. Siehe auch Ausführungen Art. 23.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 30	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	... und für Güterschiffe der Binnenschifffahrt können gewährt werden, wenn ...	Aus Art. 16 GÜTG ergibt sich keine gesetzliche Grundlage für eine Einschränkung auf die Binnenschifffahrt. Der klimapolitische Handlungsbedarf der Hochseeschifffahrt ist bestens ausgewiesen und die Schifffahrt auf internationalen Gewässern wird vermehrt Bestandteil des Klimavölkerrechts. Zudem ist die Schweiz bei Forschung und Entwicklung der entsprechenden Technologien z.T. führend (z.B. erneuerbare synthetische Schiffstreibstoffe) und die Wertschöpfung fällt entsprechend auch teilweise in der Schweiz an. Allenfalls kann in der Verordnung zum Ausdruck gebracht werden, dass Projekte der Hochseeschifffahrt unter Schweizer Flagge in zweiter Priorität oder mit tieferen Fördersätzen gefördert werden können, falls sich das aus Bestimmung von Art. 32 Abs. 2 Bst c nicht ohnehin ableiten lässt. Allenfalls könnte die Voraussetzung der Beiträge nach Art. 16 Abs. 2 GÜTG auf die Voraussetzung verzichtet werden, dass die Schiffe unter Schweizer Flagge verkehren müssen. Insbesondere falls sich die Stelle mit Niedrigwasser nicht auf Schweizer Territorium befindet, sollten auch Anreize vorhanden sein, dass unabhängig vom Flaggenerfordernis (auch) der betroffene Staat auf dessen Territorium der Abschnitt mit Niedrigwasser befindet, mitfinanziert und mitfinanzieren kann, zumal auch sein Wassermanagement für die Niedrigwasserprobleme mitverantwortlich sein kann. Wir unterstützen die erwähnte Praxis dass spezielle Schiffe für Niedrigwasser nur förderungswürdig sind,

			wenn sie auch eine positive Klimabilanz aufweisen und erwarten, dass diese Projekte in gleichem Umfang wie die übrigen mit einem Klimanutzen einhergehen müssen.
Art. 31	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Abs. 2: Die Höhe der Beiträge richtet sich bei Fahrzeugen auf dem Wasser nach den Mehrkosten der Investition ...	Artikel 16 Abs. 3 GüTG, der mit diesem Artikel umgesetzt wird, bezieht sich offensichtlich nicht nur auf «Fahrzeuge des Gütertransports auf dem Wasser» sondern auch auf «Fahrzeuge des Gütertransports auf der Schiene». Auch der erläuternde Bericht erhält keinerlei Informationen, weshalb für letztere keinerlei oder eine abweichende Umsetzung vorgesehen ist. Wenn nicht in der Verordnung, dann spätestens in der Weisung ist zu präzisieren, wann eine «massgebliche Reduktion von Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffen» vorliegt, die das Gesetz in Art. 16 Abs. 1 voraussetzt. Die Kriterien Zusatzinvestitionen und Treibhausgas-/Luftschadstoffwirkung sind unseres Erachtens richtig gewählt. Im Sinne der Fördereffizienz sind die beiden Aspekte wo sinnvoll und falls Priorisierungen nötig sein sollten ins Verhältnis zu setzen.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	Wir unterstützen, dass zur Vermeidung von Mitnahmeeffekten der Nachweis zu erbringen ist, dass die betroffenen Projekte ohne Bundeshilfe nicht umgesetzt werden können. Ist die Umrüstung auf Niedrigwasserschiffen insbesondere durch deutsche oder französischen Streckenabschnitte des Rheins begründet, erwarten wir, dass die Schweiz nur subsidiär Beiträge spricht und dass im Sinne von Abs. 2 Bst c auch Informationen über Beiträge der entsprechenden Staaten eingeholt werden (siehe auch Art. 30).
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	Wir gehen davon aus, dass bei Projekten die gleichzeitig über die Treibstoffkompensationspflicht gefördert werden keine Beiträge nach Art. 16 GüTG gesprochen werden, da jene Projekte der Treibstoffimporteure komplementär zu staatlich unterstützten Projekten sind. Allenfalls könnte dieser Ausschlussgrund noch explizit in der Verordnung erwähnt werden, wie das in vergleichbarer Situation im CO2G oder der CO2V jeweils praktiziert wird.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-

Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	-	-
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	-	-
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-

Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input checked="" type="checkbox"/> Ja	-	-
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	-	-

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 12. August 2025

Stellungnahme zur Vernehmlassung der Gütertransportverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit, zu dieser Verordnungsänderung Stellung nehmen zu dürfen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Seit der Bundesrat die Vorlage in die Vernehmlassung geschickt hat, ist die Güterverlagerung auf die Schiene – also das Hauptziel dieser Vorlage – unerwartet stark unter Druck geraten (Einstellung von Verladeanlagen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr durch die SBB-Cargo und Einstellung der Rollenden Landstrasse).

Es ist deshalb angezeigt, dass der Bund die Ausgangslage neu beurteilt, den Handlungsspielraum des Gesetzes nutzt und die Verordnung dahingehend überarbeitet, dass diese negativen Entwicklungen mindestens gebremst werden können. Als genügend schnell wirksame Massnahme sehen wir insbesondere, den Betrag pro Verladevorgang in Artikel 15 ab 2026 gegenüber der Vernehmlassungsvorlage höher anzusetzen, zumal dafür auch zusätzliche Mittel im Sinne der Motion KVF-N 25.3949 „Mittel für die Verlagerungspolitik sichern“ eingesetzt werden könnten.

Für unsere konkreten Anpassungsvorschläge verweisen wir auf die beiliegenden Antworten im Fragebogen.

Wir bitten Sie, unser Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stéphanie Penher

Geschäftsführerin
VCS Verkehrs-Club der Schweiz



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Wettbewerbskommission WEKO
Commission de la concurrence COMCO
Commissione della concorrenza COMCO
Competition Commission COMCO

CH-3003 Bern, WEKO

Nur per E-Mail (pdf- und word-Version)

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Nur per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch
Unser Zeichen: 041.1-00004/mud/ega
Bern, 30.06.2025

041.1-00004: Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport) – Stellungnahme Wettbewerbskommission

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zur Umsetzung der Totalrevision des Gütertransportgesetzes auf Verordnungsstufe.

In der Beilage erhalten Sie die Stellungnahme der Wettbewerbskommission gemäss Art. 46 Abs. 2 KG.

Für Fragen stehen Ihnen Herr Daniel Müller (058 466 34 10) und Herr Alain Egli (058 469 91 76) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Wettbewerbskommission

Dr. Laura Melusine Baudenbacher
Präsidentin

Prof. Dr. Patrik Ducrey
Direktor

Beilage: Stellungnahme Wettbewerbskommission

Wettbewerbskommission
Hallwylstrasse 4, CH-3003 Bern
Tel. +41 58 462 20 40
weko@weko.admin.ch
www.weko.admin.ch



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Bundesamt für Verkehr / Office fédéral des transports / Ufficio federale dei trasporti
Abkürzung / Abréviation / Abbreviazione	BAV / OFT/ UFT
Adresse / Adresse / Indirizzo	Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Name / Nom / Nome	Schletti Reto
Datum / Date / Data	30.04.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 30. April 2025 das UVEK beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zur Totalrevision der Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (nachfolgend: E-GüTV) ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Für die Berücksichtigung der Wettbewerbskommission im Rahmen der Vernehmlassung bedanken wir uns. Die Wettbewerbskommission (nachfolgend: WEKO) nimmt im Vernehmlassungsverfahren Stellung zu Entwürfen von rechtsetzenden Erlassen des Bundes, die den Wettbewerb beschränken oder auf andere Weise beeinflussen (Art. 46 Abs. 2 des Bundesgesetzes über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen vom 6.10.1995, Kartellgesetz, KG, SR 251).

Ihren gesetzesmässigen Auftrag gemäss Art. 46 Abs. 2 KG wahrnehmend beschränkt sich die WEKO vorliegend auf eine Stellungnahme zu den aus wettbewerblicher Sicht relevanten Punkten. Bei der Beurteilung von Gesetzes- oder Verordnungsentwürfen orientiert sich die WEKO am Grundsatz, dass Regulierungen generell wettbewerbsneutral auszugestalten sind. Dies bedeutet, dass Staatseingriffe nicht ohne zwingende Erfordernisse Marktteilnehmer bevorzugen oder benachteiligen sollten.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approba- tion Approvazione	Antrag Proposi- tion Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Die WEKO beantragt, dass in Art. 10 Abs. 4 Bst. g E-GüTV der Verweis korrigiert wird. Anstatt auf Artikel 26 ist auf Artikel 14 bis 17 zu verweisen.	
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo		
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Die WEKO beantragt die folgende Anpassung im erläuternden Bericht: Im erläuternden Bericht ist aufzunehmen, dass auch privat finanzierte Betreiberinnen von KV-Umschlagsanlagen, welche Dritten einen diskriminierungsfreien Zugang gewähren, Anspruch auf Umschlags- und Verladebeiträge haben. Dafür können auch diese eine entsprechende Vereinbarung mit dem BAV abschliessen, welche die Modalitäten für die	In Abschnitt 2 des erläuternden Berichts sind die im E-GüTV enthaltenen Bestimmungen zu den vorgesehenen Umschlags- und Verladebeiträgen beschrieben. Es ist vorgesehen, dass Betreiberinnen von Anschlussgleisen und KV-Umschlagsanlagen entsprechende Beiträge erhalten können, wenn sie eine Vereinbarung nach Art. 10 E-GüTV abgeschlossen haben

		<p>Gewährung, Entrichtung und Weitergabe der Umschlags- und Verladebeiträge nach Artikel 15 enthält.</p>	<p>(vgl. Art. 16 Voraussetzungen E-GüTV). Die Modalitäten für die Gewährung, Entrichtung und Weitergabe der Umschlags- und Verladebeiträge sind in Art. 10 Abs. 4 Bst. g E-GüTV enthalten. Damit die Betreiberin einer KV-Umschlagsanlage demnach Beiträge erhält und an die verladenden Parteien weitergeben kann, muss sie über eine Vereinbarung über die Entrichtung eines Investitionsbeitrags verfügen. Betreiberinnen, die ihre KV-Umschlagsanlage privat finanzieren, haben jedoch keine solche Vereinbarung mit dem BAV abgeschlossen. Dies könnte vorliegend dazu führen, dass die Betreiberinnen von privat finanzierten KV-Umschlagsanlagen nicht die Möglichkeit haben, obwohl diese teilweise Dritten freiwillig einen diskriminierungsfreien Zugang gewähren. Aus Sicht der WEKO sollten die vorgesehenen Beiträge im Sinne einer wettbewerbsneutralen Ausgestaltung sowohl den Betreiberinnen von geförderten KV-Umschlagsanlagen als auch den Betreiberinnen von privat finanzierten KV-Umschlagsanlagen zugutekommen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Betreiberinnen von privat finanzierten KV-Umschlagsanlagen benachteiligt werden.</p>
--	--	--	---

Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Die WEKO spricht sich für Variante 1 aus.	Gemäss dem erläuternden Bericht erwartet der Bundesrat, dass mit einer Abstufung der Beiträge (Variante 1) Anreize für die Erneuerung des Wagenparks geschaffen werden. Dies solle zu einer Erhöhung der Laufleistung und schnelleren Umläufen führen. Dies scheint aus Sicht der WEKO bei Variante 2 weniger der Fall zu sein. Vor diesem Hintergrund unterstützt die WEKO Variante 1.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Die WEKO beantragt Art. 29 Abs. 6 E-GüTV den Satz «Arbeiten, welche Inhalt und Umfang nach Absatz 3 Buchstabe a übersteigen, sind in diesen Verträgen zu regeln und werden zu Marktkonditionen verrechnet.» zu streichen.</p> <p>Zusätzlich ist im erläuternden Bericht der Satz «Der Organisationseinheit steht es frei, weitere Aufgaben ausserhalb des gesetzlichen Regelungsbereichs zu übernehmen.» zu streichen (Erläuternder Bericht, S. 21). Stattdessen ist im erläuternden Bericht der Satz «Die Organisationseinheit übernimmt nur Aufgaben innerhalb des gesetzlichen Regelungsbereichs.» aufzunehmen.</p>	<p>Für die Koordination der Ausrüstungsarbeiten im Zusammenhang mit der Umstellung auf die DAK ist gemäss erläuterndem Bericht eine unternehmensübergreifende Organisation vorgesehen. In Art. 29 Abs. 6 E-GüTV ist festgehalten, dass diese Organisation auch über die in Absatz 3 vereinbarten Arbeiten hinausgehende Arbeiten ausführen kann. Diese sollen zu Marktkonditionen verrechnet werden.</p> <p>Die WEKO sieht bei Regelungen durch die Branche ein erhöhtes Potenzial für Wettbewerbsabreden. Gehen diese Aufgaben über die in Absatz 3 definierten Aufgaben hinaus, besteht zudem die Möglichkeit, dass dadurch private Anbieter solcher Dienstleistungen verdrängt werden. Vor diesem Hintergrund beantragt die WEKO, die Tätigkeit des «Deployment-Management» strikt auf die in Absatz 3 vorgegebenen Aufgaben zu beschränken.</p>
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises);

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:
finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Bauenschweiz
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	
Adresse / Adresse / Indirizzo	Weinbergstrasse 55, 8006 Zürich
Name / Nom / Nome	Cristina Schaffner
Datum / Date / Data	11.8.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Der unterirdische Gütertransport soll – gleich wie die Bahn – dazu beitragen, die Strasse vom Gütertransport zu entlasten und Güter umweltschonend und nachhaltig zu transportieren. Aus diesem Grund sollte der unterirdische Gütertransport gleich wie die Bahn bzw. wie eine Seilbahn behandelt werden und von den gleichen Rahmenbedingungen profitieren dürfen, wie der Schienengüterverkehr. Dies ist eine zentrale Voraussetzung, für die Sicherstellung eines eigenwirtschaftlichen Betriebs der Anlagen für den unterirdischen Gütertransport. Zudem wäre eine solche «Gleichstellung» angesichts der prognostizierten markanten Zunahme des Güterverkehrs bis 2025 (gem. Bundesamt für Raumentwicklung 2022 «Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050») eine zielführende Massnahme zur künftigen Entlastung der bestehenden Infrastrukturen. Ein dritter, unterirdischer Verkehrsweg würde das oberirdische Verkehrs- und Gütertransportsystems zukunftsgerichtet ergänzen und entlasten. Davon profitiert auch die Bauwirtschaft beim Transport von Baumaterial und der Entlastung der Strassen für das Gewerbe.

Die dazugehörige Gesetzgebung soll eine gute Basis für die Entwicklung und Realisierung innovativer unterirdischer Verkehrssysteme für Planende und Ausführende der Projekte bieten.

Aus diesem Grund nahm Bauenschweiz als Dachverband der Bauwirtschaft bereits 2019 an der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) teil und hat sich während der parlamentarischen Beratung eingebracht.

Bei der Verordnung Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport nimmt Bauenschweiz untenstehend nur punktuell teil und hat sich dazu mit Cargo sous terrain abgesprochen.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?

Êtes-vous d'accord avec le projet ?

Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Anpassung von Abs. 2 Bst. b, c und e wie folgt (kursiv):</p> <p>b. die finanzielle Förderung des Transports, des Umschlags und des Verlags von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und, mit Seilbahnen <i>und mit den Anlagen des unterirdischen Gütertransports</i>;</p> <p>c. die Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport, für die digitale automatische Kupplung sowie für klimafreundliche Fahrzeuge auf der Schiene und, auf dem Wasser <i>und im Untergrund</i>;</p> <p>e. die Planung, den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung von Anschlussgleisen <i>sowie Direktanschlüssen an den unterirdischen Gütertransport</i>.</p>	<p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen (siehe auch grundsätzliche Bemerkungen unter Ziff. 2.1).</p>
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Ergänzung der Bestimmung mit dem unterirdischen Gütertransport bspw. wie folgt (kursiv):</p> <p>Eisenbahn-, Seilbahn- und Schifffahrtsunternehmen <i>sowie die Betreiber von Anlagen des unterirdischen Gütertransports</i> können das Einfüllen, Verladen</p>	<p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen (siehe auch grundsätzliche Bemerkungen unter Ziff. 2.1).</p>

		und Entladen gefährlicher Güter einschränken.	
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>In Analogie zu den Regelungen zu Anschlussgleisen ist Abs. 3 mit einer Regelung für Direktanschlüsse von Kunden an den unterirdischen Gütertransport zu ergänzen. Dies kann bspw. wie folgt erfolgen:</p> <p>c. auf Direktanschlüssen an den unterirdischen Gütertransport: 28800 Euro-Paletten</p>	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen (siehe auch grundsätzliche Bemerkungen unter Ziff. 2.1).
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>In Analogie zu den Regelungen zu Anschlussgleisen ist Abs. 2 Bst. b mit einer Regelung für Anlagen zum Direktanschluss von Kunden an den unterirdischen Gütertransport zu ergänzen (kursiv):</p> <p>d. der Unterhalt von KV-Umschlagsanlagen, und Anschlussgleisen <i>und Anlagen für den direkten Anschluss an den unterirdischen Gütertransport.</i></p>	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen (siehe auch grundsätzliche Bemerkungen unter Ziff. 2.1).
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Abs. 1 ist mit einer Regelung für Betreiber von Anlagen des unterirdischen Gütertransports zu ergänzen (kursiv):</p> <p>¹ Der Bund richtet die Umschlags- und Verladebeiträge an die Betreiberinnen von Anschlussgleisen, <i>Anlagen des unterirdischen Gütertransports</i> und KV-Umschlagsanlagen aus.</p>	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen (siehe auch grundsätzliche Bemerkungen unter Ziff. 2.1).

Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input checked="" type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Es ist eine geeignete Bemessungsgrundlage für Umschlags- und Verladebeiträge auch für Transporte mit den Anlagen des unterirdischen Güterverkehrs zu formulieren. Vorzugsweise sollte man sich dabei auf die Anzahl transportierter Euro-Paletten abstützen. Dabei ist auch der multimodale Transport Bahn/unterirdischer Gütertransport zu berücksichtigen.	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen (siehe auch grundsätzliche Bemerkungen unter Ziff. 2.1).
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Es sind auch Beiträge für Transporte mit den Anlagen des unterirdischen Güterverkehrs zu bestimmen. Vorzugsweise sollte man sich dabei auf die Anzahl transportierter Euro-Paletten stützen.	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen (siehe auch grundsätzliche Bemerkungen unter Ziff. 2.1).
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Die Absätze 1 und 3 sind mit Regelungen für den unterirdischen Gütertransport zu ergänzen. Beispielsweise wie folgt (kursiv): ¹ Umschlags- und Verladebeiträge werden für Anschlussgleise und KV-Umschlagsanlagen ausgerichtet, wenn mit der Betreiberin der Anlage eine Vereinbarung nach Artikel 10 Absatz 6 GüTG besteht. <i>Dasselbe gilt für die Anlagen des unterirdischen Gütertransports, wenn mit der Betreiberin dieser Anlagen eine Vereinbarung im Sinne von Artikel 10 Absatz 6 GüTG besteht.</i> ³ Beiträge für Anschlussgleise werden nur ausgerichtet, wenn auf der Anlage eine Mindestmenge von 720 empfangene-	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen (siehe auch grundsätzliche Bemerkungen unter Ziff. 2.1).

		nen oder versendeten beladenen Bahnwagen pro Jahr erreicht wird. Für Neubauten und wieder in Betrieb genommene Anschlussgleisanlagen, sowie <i>Direktanschlüsse von unterirdischen Gütertransportanlagen</i> , gilt die Untergrenze erst ab dem sechsten Betriebsjahr.	
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Die Bestimmung ist wie folgt zu ergänzen (kursiv):</p> <p>Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene, <i>im Untergrund</i> und auf dem Wasser können gewährt werden, wenn dadurch: [...]</p>	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen (siehe auch grundsätzliche Bemerkungen unter Ziff. 2.1).
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Abs. 2 Bst. a ist wie folgt zu ergänzen (kursiv):</p> <p>²Es muss folgende Unterlagen enthalten:</p> <p>a. eine umfassende Beschreibung der Neuerungen und ihres Nutzens für den Gütertransport auf der Schiene, <i>im Untergrund</i> oder auf dem Wasser.</p>	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen (siehe auch grundsätzliche Bemerkungen unter Ziff. 2.1).
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Abs. 1 ist wie folgt zu ergänzen (kursiv):</p> <p>¹Die Gesuchstellerin erstattet dem BAV Bericht über die Umsetzung der technischen Neuerung, die praktischen Resultate und den praktischen Nutzen für den Gütertransport auf der Schiene, <i>im Untergrund</i> oder auf dem Wasser.</p>	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen (siehe auch grundsätzliche Bemerkungen unter Ziff. 2.1).

Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Die Bestimmung ist wie folgt zu ergänzen (kursiv):</p> <p>Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge auf der Schiene, <i>in oder auf den Anlagen für den unterirdischen Gütertransport</i> und für Güterschiffe der Binnenschifffahrt können gewährt werden, wenn diese in der Schweiz zugelassen sind.</p>	<p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen (siehe auch grundsätzliche Bemerkungen unter Ziff. 2.1).</p>
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Es ist zu präzisieren, dass Abs 2 Bst. b nur für Schiffe bzw. Schiffsantriebe gilt. Gegebenenfalls ist die Struktur von Art. 32 anzupassen.</p>	<p>Gemäss der aktuellen Formulierung gilt Abs 2 für alle Gesuche für Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge, insbesondere auch für Fahrzeuge auf der Schiene. Bst. b gilt hingegen nur für Schiffe bzw. Schiffsantriebe. Dies ist entsprechend zu präzisieren oder die Struktur von Art. 32 ist entsprechen zu überarbeiten.</p>
Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Abs. 1 ist wie folgt zu ergänzen (kursiv):</p> <p>¹ Bestellt ein Kanton ein Angebot, des Gütertransports auf der Schiene <i>oder über die Anlagen des unterirdischen Gütertransports</i> und ersucht er den Bund um Betriebsbeiträge, so umfasst das Gesuch: [...]</p>	<p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen (siehe auch grundsätzliche Bemerkungen unter Ziff. 2.1).</p>



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Swissmill, Division der Coop Genossenschaft
Abkürzung / Abréviation / Abbreviazione	
Adresse / Adresse / Indirizzo	Sihlquai 282, Postfach, 8050 Zürich
Name / Nom / Nome	Matthias Staehelin
Datum / Date / Data	08. August 2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die uns zugestellten, gut aufbereiteten Vernehmlassungsunterlagen zur Gütertransportverordnung und der damit verbundenen Möglichkeit zur Stellungnahme.

Von der Förderung des Güterverkehrs ist die Swissmill, eine Division der Coop Genossenschaft, direkt betroffen.

Der Schienengüterverkehr und damit verbunden auch im Speziellen der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) wie auch der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) tragen wesentlich dazu bei, die Versorgungssicherheit in unserem Land jederzeit zu gewährleisten, Strassen vor zusätzlichen LKW-Transporten zu entlasten und damit verbunden auch Stauzeiten und Investitionsbedarf in Strasseninfrastrukturen zu reduzieren/vermeiden. Es werden nach unserem Kenntnisstand ca. 35% des Getreides zur Herstellung von Lebensmitteln (Brotgetreide, Hartweizen, Hafer) auf der Schiene transportiert, wobei Swissmill schon immer aus Überzeugung dem Schienentransport bei der Rohware höchste Priorität zugeordnet hat. Swissmill verarbeitet jährlich etwas über 200'000 Tonnen Getreide und ist in der Schweiz ein systemrelevanter Lebensmittelverarbeiter.

Unser Ziel ist es, dem Schienengüterverkehr unter passenden Rahmenbedingungen so viel Raum wie möglich zu geben und monetär vertretbar abzubilden, um obgenannte Zielsetzungen zu erreichen resp. zu unterstützen. Um dies weiterhin umsetzen zu können, erachten wir eine Ausnahmeregelung für Agrargüter in der vorliegenden Verordnung als notwendig und angezeigt. Wir haben dies in den betreffenden Artikeln entsprechend aufgeführt. Agrargüter weisen per se ein grosses Volumen bei gleichzeitig hohen Gewichten auf und sind durch Ausserachtlassung des Transportgewichtes im Wettbewerb benachteiligt.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für mögliche Fragen gerne zur Verfügung.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?

Êtes-vous d'accord avec le projet ?

Siete d'accordo con l'avamprogetto?

Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo

Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo

Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo

Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 4	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Projekte von < fünf Millionen Investitionsvolumen explizit auch aufführen resp. auf Artikel 3 Abschnitt 1 verweisen. Voraussetzungen für Projekte von > fünf Millionen Investitionsvolumen Ausnahmeregelung für Agrargüter Futter- und Lebensmittelrohstoffe: Zwei Kriterien mit Anzahl Wagen oder Transportmenge (Tonnage) , wovon mind. ein Kriterium erfüllt sein muss.	Investitionsvolumen < fünf Millionen: es ist für den Leser nicht klar ersichtlich, dass die Voraussetzungen unter Abschnitt 3 für Projekte < fünf Millionen keine Gültigkeit haben. Projekte > fünf Millionen: die Voraussetzungen für Investitionsbeiträge von mindestens 720 beladenen Bahnwagen sind für den Agrarsektor wesentlich zu hoch, dies würde einer Verlademenge von rund 43'000to gleichkommen. welche nur an ganz wenigen Punkten erreicht würde. Mit dieser Bedingung würde praktisch

			der gesamte Agrarsektor ausgeklammert und damit der Verkehr mittelfristig (im Rahmen der Investitionszyklen) auf die Strasse verlagert.
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Ausnahme für Agrargüter: keine Anwendung der Mindestanzahl an Wagen für Agrargüter (siehe Artikel 16)	

Art. 15	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Die Beitragshöhe von CHF 40.00 je beladenen Wagen ist für Agrargüter zu tief.</p> <p>Ausnahmeregelung für Agrargüter: Beiträge ohne Mindestanzahl an Wagen erhöhen und/oder Beiträge an die Menge (Tonnage) koppeln (ist zu betrachten im Zusammenhang mit der Maximal- und Mindestanzahl Wagen (Artikel 16))</p>	<p>Siehe Ausführungen zu Artikel 16.</p> <p>Die Wirtschaftlichkeit von Bahntransporten im Vergleich zur Strasse wird für Agrargüter durch einen Beitrag von CHF 40.00 / beladenen Wagen zu wenig unterstützt.</p>
Art. 16	<input checked="" type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Die Voraussetzung für eine Mindestanzahl von 720 empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen soll für Agrargüter und somit volumengetriebene Güter komplett gestrichen werden. = Weder Mindestanzahl Wagen noch Mindestgewicht für Agrargüter = Ausnahmeregelung</p>	<p>Es sollen mit den Umschlags- und Verladebeiträgen prioritär Binnenverkehre und somit Inlandmengen/Inlandtransporte berücksichtigt und unterstützt werden. Der Fokus soll auf die Förderung des EWLV gelegt werden. Eine Untergrenze für Agrargüter von 720 Bahnwagen schafft keinen Anreiz zusätzliche Mengen auf Bahn zu verladen. Von einer Verlagerung Strasse zu Bahn und somit einer Mehrmenge per Bahn ist nicht auszugehen. Es wird im Gegenteil eher eine Verlagerung von Agrargütern, welche seit jeher per Bahn transportiert wurden, von der Bahn auf die Strasse stattfinden.</p> <p>Agrargüter sind ab inländischen Annahmestellen, welche nahe der Urproduktion liegen bereits am Ort des Verlags und müssen nicht mit anderen Transportträgern dem Verladeort zugeführt werden. Es werden hohe Gewichte transportiert (eine Bahnwagenladung entspricht drei LKW-Ladungen).</p>

			Bei einer Mindestanzahl von 720 Wagen je Anschlussgleis werden generell nur wenige Akteure von Umschlags- oder Verladebeiträgen profitieren. Kleinere und mittlere Verlader, die hauptsächlich Nutzer des heutigen EWL, können diese Kriterien nicht erfüllen, erhalten keine Beiträge und eine Verlagerung auf die Strasse wäre die Folge davon. Dies hätte auch Auswirkungen auf den Standort der Swissmill, welcher zwar die Mindestanzahl aktuell leicht erfüllt, aber wenn es die verladenden Akteure nicht mehr gibt (Getreidesammelstellen und Getreidesilos) wird auch der Empfänger Swissmill deutliche Einbussen beim Bahnverkehr erleiden und damit deutlich Mehrverkehr mit LKW's mitten in die Stadt Zürich abwickeln müssen.
Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
------------------------------	---	---	---



A DP World Company

Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Frenkendorf, 7. August 2025

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wie danken Ihnen für die Möglichkeit zur Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren zur Totalrevision der Gütertransportverordnung. Unsere Einwendungen finden Sie im beiliegenden Vernehmlassungsformular.

Wie erlauben uns einmal mehr den Hinweis auf die Bedeutung eines möglichst freispielenden Marktes. Nur ein solcher Wettbewerb ist in der Lage, im Güterverkehr und namentlich auch im Bereich des Containerumschlags und der entsprechenden KV-Terminals eine optimale Funktionalität zur Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit Gütern herzustellen. Dies bedingt in erster Linie gleich lange Spiessie für die Wettbewerber. Staatliche Eingriffe, die zur Privilegierung einzelner Marktteilnehmer führen, sind zu unterlassen.

In diesem Sinne empfehlen wir, im Zusammenhang mit der Bemessung von Investitionsbeiträgen die Verordnung so zu präzisieren, dass der Grundsatz der Gleichbehandlung nicht nur als Vollzugsziel benannt, sondern in seiner konkreten Anwendung abgesichert wird. Wir schlagen deshalb vor, **Art. 8 Abs. 1 lit. c** zu ergänzen mit den konkreten Bewertungskriterien. Eine solche Ergänzung würde den Gleichbehandlungsgrundsatz normativ absichern, Rechtsklarheit für Gesuchsteller schaffen und den Ermessensspielraum des BAV in objektivierbare Bahnen lenken, ohne die notwendige Differenzierung grosser Projekte zu unterbinden. Eine konsequent rechtssichere Umsetzung dieses Anspruchs ist nicht zuletzt deshalb bedeutsam, weil grössere Anlagen in der Regel einen höheren verkehrspolitischen Nutzen entfalten und ein höheres Investitionsrisiko tragen. Eine formale Schlechterstellung würde hier ein sachlich kaum vertretbares Signal setzen.

Zur Vermeidung einer ökonomischen Ungleichbehandlung der Marktteilnehmer schlagen wir zudem vor, im Zusammenhang mit der möglichen Finanzierung des Landerwerbs für KV-Umschlaganlagen **Art. 7 Abs. 3** in zweierlei Hinsicht zu präzisieren. Erstens fehlt mit dem Begriff «begründete Einzelfälle» eine ausreichende Rechtssicherheit, in welchem Fall welche Kosten für den Landerwerb anrechenbar sind. Hier braucht es klare Prüfkriterien. Zweitens gebietet das Gleichbehandlungsprinzip, die verschiedenen Projektträger bei der wirtschaftlichen Finanzierungsmöglichkeit gleich zu behandeln. Zwar will der Verordnungstext gemäss Erläuterungen verhindern, «dass Projekte, bei denen ein Landkauf notwendig ist, gegenüber solchen mit Baurecht nicht schlechter gestellt» werden. Völlig unbeachtet bleibt hingegen, dass bei Baurecht der Projektträger einen jährlichen Baurechtszins und somit höhere Betriebskosten zu leisten hat. Diese entfallen bei Landeigentum. Es drohen Fehlanreize. Durch Ergänzungen in der Verordnung sollten die angesprochene Rechtunsicherheit und Fehlanreize möglichst eliminiert werden.



A DP World Company

Denkbar wären etwa folgende Ergänzungen:

- Durch die Deckelung auf den Barwert des Baurechtszinses würde sichergestellt, dass Kauf und Baurecht im Lebenszyklusvergleich gleichbehandelt werden.
- Eine Claw-back-Regel könnte sicherstellen, dass bei vorzeitigem Verkauf keine ungerechtfertigten Gewinne aus Fördermitteln privatisiert werden.
- Ein Förderbeitrag müsste subsidiär sein; namentlich wenn ein marktübliches Baurecht verfügbar ist, besteht kein Bedarf für einen Landkaufzuschuss.
- Für Konzerne müsste eine Transparenzpflicht gelten (Offenlegung ursprünglicher Erwerbskosten, stiller Reserven).

Für allfällige Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Matthias Dischinger
CEO



Fabrice Marti
CFO



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

**Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);
Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens**



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:
finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Bundesamt für Verkehr / Office fédéral des transports / Ufficio federale dei trasporti
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	BAV / OFT/ UFT
Adresse / Adresse / Indirizzo	Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Name / Nom / Nome	Schletti Reto
Datum / Date / Data	30.04.2025

Stellungnahme von

Swissterminal AG
Flachsackerstr. 7
4402 Frenkendorf

Für Ihre allfälligen Fragen steht Ihnen Herr Roman Mayer (roman.mayer@swissterminal.ch; 079 209 36 66) zur Verfügung.

1.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Wie erlauben uns einmal mehr den Hinweis auf die Bedeutung eines möglichst freispielenden Marktes. Nur ein solcher Wettbewerb ist in der Lage, im Güterverkehr und namentlich auch im Bereich des Containerumschlags und der entsprechenden KV-Terminals eine optimale Funktionalität zur Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit Gütern herzustellen. Dies bedingt in erster Linie gleich lange Spiesse für die Wettbewerber. Staatliche Eingriffe, die zur Privilegierung einzelner Marktteilnehmer führen, sind zu unterlassen.

In diesem Sinne empfehlen wir, im Zusammenhang mit der Bemessung von Investitionsbeiträgen die Verordnung so zu präzisieren, dass der Grundsatz der Gleichbehandlung nicht nur als Vollzugsziel benannt, sondern in seiner konkreten Anwendung abgesichert wird. Wir schlagen deshalb vor, **Art. 8 Abs. 1 lit. c** zu ergänzen mit den konkreten Bewertungskriterien. Eine solche Ergänzung würde den Gleichbehandlungsgrundsatz normativ absichern, Rechtsklarheit für Gesuchsteller schaffen und den Ermessensspielraum des BAV in objektivierbare Bahnen lenken, ohne die notwendige Differenzierung grosser Projekte zu unterbinden. Eine konsequent rechtssichere Umsetzung dieses Anspruchs ist nicht zuletzt deshalb bedeutsam, weil Anlagen mit einem Investitionsvolumen von über fünf Millionen Franken in der Regel einen höheren verkehrspolitischen Nutzen entfalten und ein höheres Investitionsrisiko tragen als solche unter fünf Millionen Franken. Eine formale Schlechterstellung würde hier ein sachlich kaum vertretbares Signal setzen.

Zur Vermeidung einer ökonomischen Ungleichbehandlung der Marktteilnehmer schlagen wir zudem vor, im Zusammenhang mit der möglichen Finanzierung des Landerwerbs für KV-Umschlaganlagen **Art. 7 Abs. 3** in zweierlei Hinsicht zu präzisieren. Erstens fehlt mit dem Begriff «begründete Einzelfälle» eine ausreichende Rechtssicherheit, in welchem Fall welche Kosten für den Landerwerb anrechenbar sind. Hier braucht es klare Prüfkriterien. Zweitens gebietet das Gleichbehandlungsprinzip, die verschiedenen Projektträger bei der wirtschaftlichen Finanzierungsmöglichkeit gleich zu behandeln. Zwar will der Verordnungstext gemäss Erläuterungen verhindern, «dass Projekte, bei denen ein Landkauf notwendig ist, gegenüber solchen mit Baurecht nicht schlechter gestellt» werden. Völlig unbeachtet bleibt hingegen, dass bei Baurecht der Projektträger einen jährlichen Baurechtszins und somit höhere Betriebskosten zu leisten hat. Diese entfallen bei Landeigentum. Es drohen Fehlanreize. Durch Ergänzungen in der Verordnung sollten die angesprochene Rechtsunsicherheit und Fehlanreize möglichst eliminiert werden.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

1.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 7 Abs. 3 Bei KV-Umschlagsanlagen können die Kosten für den Landerwerb in begründeten Einzelfällen anrechenbar sein.</p> <p>Die Beurteilung des Einzelfalls erfolgt anhand quantitativer Prüfkriterien. Dabei sind Marktverzerrungen durch unterschiedliche Finanzierungsmöglichkeiten zu vermeiden.</p>	<p>Es stellt sich die Frage, ob diese Regelung zweckgemäss ist und wann «begründete Einzelfälle» vorliegen.</p> <p>Der Bericht zur Verordnung vermerkt, dass Landerwerb auch angezeigt sein kann, «um zu verhindern, dass Projekte, bei denen ein Landkauf notwendig ist, gegenüber solchen mit Baurecht nicht schlechter gestellt sind. Die Übernahme von Kosten des Landerwerbs darf aber keine Fehlanreize schaffen, wie etwa den Verkauf von Grundstücken von einer Mutter- zu einer Tochtergesellschaft zu den die ursprünglichen Erwerbskosten übersteigenden Preisen.»</p> <p>Probleme bietet die Norm auf zwei Ebenen:</p> <p>Erstens bietet die Norm keine ausreichende Rechtssicherheit. Es bleibt im Verordnungstext – auch unter Beizug der Materialien – weitgehend unklar, was mit «begründeten Einzelfällen» gemeint ist, in welchen Kosten für den Landerwerb anrechenbar sind. Es braucht klare Prüfkriterien.</p> <p>Zweitens drohen ökonomische Ungleichbehandlung: Bei Baurecht zahlt der Projektträger einen jährlichen Baurechtszins, behält aber keine Eigentumsrechte.</p>

			<p>Bei Eigentum zahlt er einmal den vollen Kaufpreis, kann das Grundstück dauerhaft nutzen und auch bilanziell aktivieren, und er erhält einen dauerhaften Vermögenswert. Subventionsrechtlich werden nun aber Investitionskosten (einmalig) angerechnet, nicht aber Betriebskosten. Baurechtszinsen gelten als laufende Betriebsausgabe und sind somit nicht subventionsfähig, während Projekte mit Eigentum ggf. einen Teil des Kaufpreises subventioniert erhalten. Wenn der Verordnungsbericht sagt, Projekte mit Landwerb dürften nicht schlechter gestellt werden, verkennt er diese Asymmetrie. Tatsächlich sind es Projekte mit Baurecht, die benachteiligt sind, weil deren reale Landnutzungskosten nicht berücksichtigt werden. Zwar kann argumentiert werden, dass diese Ungleichbehandlung rechtlich begründet ist, da das Subventionsgesetz Investitionen fördern soll (Art. 8 Abs. 1 SuG), nicht laufende Nutzungsentgelte. Allerdings gebietet es das Gleichbehandlungsprinzip, die eine wirtschaftliche Finanzierungsmöglichkeit nicht besser als andere zu behandeln.</p> <p>Damit drohen Fehlanreize: Betreiber könnten sich allein wegen der Bundesbeteiligung für den Landkauf entscheiden, selbst wenn ein Baurecht verfügbar wäre. Insbesondere bei konzerninternen Transaktionen können stille Reserven realisiert werden, ohne dass die öffentlichen Gelder ihrem Zweck (Gleichbehandlung) dienen.</p>
--	--	--	--

			<p>Diese Fehlanreize sollte die Verordnung durch Ergänzungen angehen und dabei auch die angesprochene Rechtsunsicherheit minimieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Durch die Deckelung auf den Barwert des Baurechtszinses würde sichergestellt, dass Kauf und Baurecht im Lebenszyklusvergleich gleich behandelt werden. – Eine Claw-back-Regel könnte sicherstellen, dass bei vorzeitigem Verkauf keine ungerechtfertigten Gewinne aus Fördermitteln privatisiert werden. – Ein Förderbeitrag müsste subsidiär sein; namentlich wenn ein marktübliches Baurecht verfügbar ist, besteht kein Bedarf für einen Landkaufzuschuss. – Für Konzerne müsste eine Transparenzpflicht gelten (Offenlegung ursprünglicher Erwerbskosten, stiller Reserven).
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 8 Abs. 1 lit. c und d Art. 8 Abs. 2 1 Der Investitionsbeitrag des Bundes an das anrechenbare Investitionsvolumen beträgt:</p> <p>a. für Erneuerungen privater Güterverkehrsanlagen pauschal 40 Prozent;</p> <p>b. für Neubauten und Erweiterungen mit einem anrechenbaren Investitionsvolumen von unter fünf Millionen Franken pauschal</p>	<p>Es stellt sich die Frage, ob diese Regelung genügend klar und zweckmässig ist.</p> <p>Die Erläuterungen verweisen lediglich auf Richtlinien, welche das BAV noch festlegen will. Zudem liefern die Erläuterungen Hinweise auf geplanten Bewertungskriterien wie Transportmengen, Auslastungsgrad und Beitrag zu den verkehrspolitischen Zielen. Ebenso wird auf eine Mindesthöhe des Investitionsbeitrags von 2,5 Mio. Franken verwiesen, womit an der Grenze von 5 Mio. Franken die Gleichbehandlung sichergestellt ist.</p>

		<p>50 Prozent;</p> <p>c. für Neubauten und Erweiterungen mit einem anrechenbaren Investitionsvolumen von über fünf Millionen Franken 40 bis 60 Prozent; der Prozentsatz ist abhängig von Transportmenge, Auslastungsgrad und Beitrag zu den verkehrspolitischen Zielen.</p> <p>d. für Neubauten und Erweiterungen von Anlagen mit nationaler verkehrspolitischer Bedeutung höchstens 80 Prozent.</p> <p>2 Das BAV legt für die Anlagen nach Absatz 1 Buchstaben c und d in einer Richtlinie fest, nach welchen Voraussetzungen der Beitragssatz bestimmt wird. Es berücksichtigt dabei die Kriterien nach Artikel 10 Absatz 5 GüTG und stellt sicher, dass Projekte nach Buchstabe c nicht schlechter gestellt werden als Projekte nach Buchstabe b.</p>	<p>Eine «Nicht-Schlechterstellung» grösserer Projekte lässt sich aber allein durch das Einhalten der Mindestbeitragshöhe (2,5 Mio. Franken) nicht garantieren.</p> <p>Vor diesem Hintergrund erscheint es angezeigt, die Verordnung so zu präzisieren, dass der Gleichbehandlungsgrundsatz nicht nur als Vollzugsziel benannt, sondern in seiner konkreten Anwendung abgesichert wird. Dazu könnte der Verordnungstext in Abs. 1 lit. c auf konkrete Bewertungskriterien verweisen.</p> <p>Eine solche Ergänzung würde den Gleichbehandlungsgrundsatz normativ absichern, Rechtsklarheit für Gesuchsteller schaffen und den Ermessensspielraum des BAV in objektivierbare Bahnen lenken, ohne die notwendige Differenzierung grosser Projekte zu unterbinden.</p> <p>Eine konsequent rechtssichere Umsetzung dieses Anspruchs ist nicht zuletzt deshalb bedeutsam, weil grössere Anlagen in der Regel einen höheren verkehrspolitischen Nutzen entfalten und ein höheres Investitionsrisiko tragen. Eine formale Schlechterstellung würde hier ein sachlich kaum vertretbares Signal setzen.</p>
<p>Art. 9</p>	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale</p>		

Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo		

Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		

Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung
Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /
Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /
Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Feldschlösschen Getränke AG
Abkürzung / Abréviation / Abbreviazione	FGG
Adresse / Adresse / Indirizzo	Theophil Roniger Strasse, 4310 Rheinfelden
Name / Nom / Nome	Thomas Amstutz / Gabriela Gerber
Datum / Date / Data	12.08.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Text hier eingeben.

Remplir ici.

Compilare qui. Wir unterstützen die Massnahmen, welche der Bundesrat zusammen mit der SBB-Cargo beschlossen hat.

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf der Gütertransportverordnung Stellung nehmen zu können.

Die Feldschlösschen Getränke AG ist die grösste Brauerei der Schweiz mit 1'200 Mitarbeitenden. Als Getränkehändlerin betreibt sie ein nationales Vertriebsnetz für den Getränkehandel für die Gastronomie und transportiert seit 1876 einen grossen Teil der Güter per Bahn. Dafür wird der Einzelwagenladungsverkehr genutzt.

Einzelwagenladungsverkehr

Der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) ist deutlich teuer in der Abwicklung, wie der Ganzzugverkehr und kann nicht kostendeckend betrieben werden. Dennoch erachten wir den langfristigen Erhalt des EWLV als essenziell für die Schweiz und sind daher bereit, eine gewisse Kostensteigerung mitzutragen. Entscheidend ist für Feldschlösschen, dass der Verladebonus gezielt den EWLV unterstützt und nicht auch den Ganzzugverkehr, wo bereits Wettbewerb herrscht. Sollte der Verladebonus in dieser Form umgesetzt werden und einen Teil der steigenden Kosten ausgleichen, würde Feldschlösschen langfristig weiterhin auf den Schienentransport setzen.

Freundliche Grüsse

Feldschlösschen Getränke AG / Feldschlösschen Supply Company AG

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?

Êtes-vous d'accord avec le projet ?

Siete d'accordo con l'avamprogetto?

Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo

Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo

Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo

Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

Postfach 227
8903 Birmensdorf
Telefon Betrieb: 079 101 07 80
Telefon Verwaltung: 079 544 58 78

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzen

3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Birmensdorf, 12. August 2025

Stellungnahme zur GüTV

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Betreiber einer grösseren Stammgleisanlage mit umfangreichen Ingenieurbauwerken mitten in der Agglomeration Zürich erlauben wir uns, Ihnen zwei Hinweise betreffend Sicherheitsbestimmungen für Anschlussgleise und Verfahrensvorschriften für den Bau und den Betrieb von Anschlussgleisen zu geben.

1. Anwendbarkeit der Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung auf Anschlussgleise

Der 3. Abschnitt des Gütertransportgesetzes, GüTG in der Fassung vom 21. März 2025 regelt in Art. 18 Bau- und Betriebsbewilligung und in Art. 19 die Eisenbahnrechtlichen Bestimmungen, die anwendbar sind. Die technischen und betrieblichen Bestimmungen sollen auch für Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung von Anschlussgleisen anwendbar sein. Über die Anwendbarkeit der Sicherheitsbestimmungen hingegen entscheidet der Bundesrat. Art. 18 nGüTG übernimmt unverändert den Wortlaut von Art. 14 GüTG in der Fassung vom 25. September 2015 (letzte Revision).

In Art. 41 der in der Vernehmlassung befindlichen Gütertransportverordnung, nGüTV werden vom Bundesrat die Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung für die Planung und den Bau von Anschlussgleisen für anwendbar erklärt. Art. 41 nGüTV übernimmt wortgleich

Art. 29 GüTV. Art. 31 nGüTV den Wortlaut von Art. 29 GüTV, wonach Betrieb und Instandhaltung von Anschlussgleisen den Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung unterstehen.

Ausnahmen von den Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung sind sowohl in Art. 81 EBV für den Erlass der AB-EBV generell vorgesehen als auch in Art. 36 GüTV, der wortgleich in Art. 48 nGüTV übernommen wird. Diese im Kapitel betreffend die Schlussbestimmungen vorgenommene Ausnahme ist im Ergebnis vertretbar, gesetzssystematisch hingegen unglücklich, da GüTG und GüTV spezialgesetzliche Regelungen für Anschlussgleise darstellen. Ausnahmen von Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung wären sachlich in der Spezialgesetzgebung zu regeln. Dies könnte in der nGüTV sehr einfach umgesetzt werden.

Hinweis: Ergänzung von Art. 41 Abs. 1 nGüTV:

¹ Für die Planung und den Bau von Anschlussgleisen gelten die Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung *sinngemäss*. *Der Bundesrat berücksichtigt beim Erlass von Ausführungsbestimmungen die anschlussgleisspezifischen Anforderungen.*

2. Verfahrensvorschriften für den Bau und den Betrieb von Anschlussgleisen

Art. 18 nGüTG übernimmt unverändert den Wortlaut von Art. 14 GüTG in der Fassung vom 25. September 2015 (letzte Revision). Art. 42 nGüTV übernimmt ebenfalls wortgleich Art. 30 GüTG. Im erläuternden Bericht wird die damalige Anpassung der GüTV kommentiert, die aktuell gültig ist.

Zunächst ist festzuhalten, dass der Kompetenzkonflikt zwischen kantonaler Leitbehörde und Bahnaufsichtsbehörde mit dem Wortlaut gemäss Art. 30 GüTV bzw. Art. 42 nGüTV bestehen bleibt. Selbstverständlich kann die Bahnaufsichtsbehörde nicht unter dem Titel «Bahnsicherheit» die statischen Sicherheitsbestimmungen für Hoch- und Tiefbauten bei Anschlussgleisen beurteilen. Diese Kompetenz bleibt bei der kantonal zuständigen Behörde. Das Anschlussgleis ist – im Unterschied zur Eisenbahn – ein untergeordneter Bestandteil einer Produktions- oder Logistikanlage zu deren Erschliessung. Unbestritten hingegen ist die Zuständigkeit der Bahnaufsichtsbehörde zur Beurteilung von Lichtraumprofil und Schutzmassnahmen bei elektrifizierten Anschlussgleisen. Insofern sind die erläuternden Ausführungen zutreffend.

Art. 42 Abs. 3 nGüTV verweist betreffend Gesuchsunterlagen auf die VPVE. Diese wiederum verweist auf die zugehörige Richtlinie des BAV, welche unter Ziffer 23 auf die sinngemässe Anwendung der Anforderungen und mögliche Vereinfachen hinweist. Dies ist im Resultat vertretbar, gesetzssystematisch hingegen unglücklich. Die sinngemässe Anwendbarkeit erst auf Stufe Richtlinie explizit zu erwähnen, ist nicht angemessen. Vielmehr soll den rechtsanwendenden Behörden der Kantone und des BAV bereits auf Stufe Verordnung klar die Möglichkeit von Vereinfachungen signalisiert werden.

Hinweis: Anpassung von Art. 42 Abs. 2 nGüTV:

² Die zur Prüfung einzureichenden Unterlagen bestimmen sich *sinngemäss* nach Artikel 3 Absätze 1 und 2 VPVE. *Vereinfachungen sind möglich, soweit sie keine Parteirechte beeinträchtigen und eine angemessene technisch-betriebliche Prüfung möglich ist.*

Hinweis: Erlass einer separaten Richtlinie des BAV für die Planung von Anschlussgleisen

Wir regen an, eine *Richtlinie des BAV* zu erlassen, die sich mit den grundsätzlichen Vereinfachungen und Abweichungen von den Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung

befasst. Damit sollen erhöhte Rechtssicherheit und -klarheit für die Planung von Anschlussgleisen und damit einhergehend ein haushälterischer Umgang mit den Mitteln privater Anschlussgleisbetreiber ermöglicht werden. Ziel der aktuellen Revision von GÜTG und GÜTV sind ja gerade die Förderung des Schienengüterverkehrs auch durch Vereinfachungen in administrativer und rechtlicher Hinsicht. Anschlussgleisanlagen sollen effizient sowie rasch geplant, bewilligt und realisiert werden können. Insbesondere die Arbeitssicherheit ist dabei zu gewährleisten, höhere Hürden gegenüber anderen Verkehrsträgern sind aber abzubauen.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse und stehen Ihnen für Ergänzungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

**Gleis-Genossenschaft
Ristet-Bergermoos**



Frank Furrer
Präsident

HAVI Logistics GmbH • Ostringstrasse 11 • 4702 Oensingen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Sektion Güterverkehr
Herr Reto Schletti
3003 Bern

Ort, Datum
Oensingen, 05.08.2025

**Stellungnahme / Einsprache zur Vernehmlassung Förderung Güterverkehr
Anpassung Schwerverkehrsabgabeverordnung SVAV, SR641.811**

Sehr geehrter Herr Schletti

Bisher wurde der Güterverkehr durch die Rückerstattung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für Lastwagenfahrten im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs gefördert. Wie Sie nun ankündigen, soll dieses Förderinstrument entfallen und in der pauschalen Subvention pro Bahnwagen integriert werden.

Wir beliefern unter anderem McDonald's Restaurants in der Ostschweiz, Westschweiz und dem Tessin mit Hilfe des kombinierten Verkehrs (Bahncontainer) auf dem Hauptlauf. Dabei handelt es sich um folgende Mengen: 30'000 Tonnen und 1.8 Mio. km, was ca. 60 % unserer Gesamttransport-Kilometer entspricht. Auf diesen Transportteil erhalten wir aktuell oben genannte Rückerstattung. Mit der Änderung würde die für uns notwendige Subvention entfallen. Über die Bahnverlader wie die Post erhalten wir zwar anteilig einen Teil der Förderung der Bahnwagen – jedoch entspricht das nicht annähernd den gleichen Beträgen. Dies führt zu einer finanziellen Mehrbelastung in diesem Transportsektor, der uns die Nutzung der Bahn generell in Frage stellen lässt und uns ggf. zwingt, die Transporte ganz oder teilweise auf die Strasse zu verlagern.

Wir können uns nicht vorstellen, dass es im Sinne des Bundesrates ist, Unternehmen wie uns und andere dazu zu bewegen, Transporte welche aktuell auf der Schiene funktionieren aus Kostengründen auf die Strasse zu verlagern. Zumal dies auch konträr zu einer CO2-Zielsetzung stünde.

Daher möchten wir hiermit dringend um Anhörung und Berücksichtigung in der Entscheidungsfindung bitten und empfehlen die Vernehmlassung der Anpassung der SVAV in dieser Form abzulehnen und/oder betroffenen Unternehmen wie uns gleichwertige Alternativen anzubieten.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung und eine Rückmeldung.

Freundliche Grüsse
HAVI Logistics GmbH

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Angela Klue', written over the printed name.

Angela Klue
Geschäftsführerin

Zustellung elektronisch an finanzierung@bav.admin.ch
Kopie: Geschäftsführung McDonald's Schweiz



McDonald's Suisse Sàrl
Rue de Morges 23
CH-1023 Crissier

T +41 (0)78 655 97 24
Heinz.Haenni@ch.mcd.com
www.mcdonalds.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Sektion Güterverkehr
Herr Reto Schletti
3003 Bern

Crissier, 12.08.2025

Stellungnahme / Einsprache zur Vernehmlassung Förderung Güterverkehr Anpassung Schwerverkehrsabgabeverordnung SVAV, SR641.811

Sehr geehrter Herr Schletti
Sehr geehrte Damen und Herren

Unser Logistikpartner HAVI hat uns auf die laufende Vernehmlassung zur Neuorganisation der Finanzierung der Förderung des Güterverkehrs aufmerksam gemacht.

Seit vielen Jahren setzt McDonald's bei der Belieferung seiner 183 Restaurants auf eine Kombination aus Bahn- und Strassentransport. Rund 60% der Transportkilometer werden heute via die Schiene abgewickelt. 2024 verschickte unser Logistikpartner mehr als 5'200 Bahncontainer auf der Schiene zu den Aussenstationen in der Ost-, West- und Südschweiz. Auf der Rückfahrt wird in den Containern entweder Waren von Lieferanten, Mehrweggebinde, oder Recyclingmaterial aus den Restaurants zurückgenommen. Dies entspricht rund 30'000t Ware und ca. 1.8 Mio. Kilometern die HAVI Jahr für Jahr von der Strasse auf die Schiene bringt (Tendenz steigend). Umgerechnet auf LKW-Transporte spart unser Logistikpartner damit jährlich rund 550'000l Diesel ein, trägt aktiv zum Klimaschutz bei und entlastet die ohnehin schon stark beanspruchte Strasseninfrastruktur und vermeidet alpenquerende Transporte auf der Strasse.

Gemäss einer ersten Einschätzung von unserem Logistikpartner, führt die Neuorganisation der Finanzierung der Förderung des Güterverkehrs für HAVI zu Mehrkosten im mittleren sechsstelligen Bereich. Ein Betrag, gross genug, um die Wettbewerbsfähigkeit zwischen Schiene und Strasse neu zu beurteilen und allenfalls neu zu entscheiden. Wir sind uns nicht sicher, ob diese Rückverlagerung des Warentransports auf die Strasse tatsächlich im Interesse des Gesetzgebers und der Schweizer Klimapolitik ist, oder ob hier bei den Annahmen und Modellrechnungen bei der Anpassung der Schwerverkehrsabgabeverordnung eventuell relevante Punkte ausser Acht gelassen wurden. Als Systemgastronomiebetreiber wissen wir um die Vorteile von Standardisierung und Vereinfachung und können das Ziel der laufenden

Überarbeitung durchaus nachvollziehen, allenfalls bedarf es aber einer Nachjustierung der gewählten Instrumente, damit die beschriebenen Seiteneffekte nicht Realität werden.

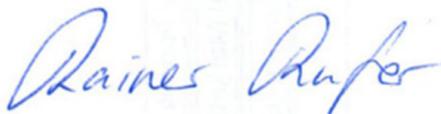
Mit der Änderung würden die für eine positive Wirtschaftlichkeitsberechnung notwendigen Fördergelder entfallen. Über die Bahnverlader wie die SBB oder die Post erhielte unser Logistikpartner zwar anteilig einen Teil der Förderung der Bahnwagen – jedoch entspricht der von den Dienstleistern in Aussicht gestellte Betrag nicht annähernd der Höhe, die HAVI aktuell geltend machen kann. Da der Bund, wie den Vernehmlassungsunterlagen zu entnehmen ist, die Fördergelder nicht grundsätzlich zurückfährt, stellt sich die Frage, wo die Gelder hängen bleiben oder ob hier allenfalls Bahn-Dienstleister versuchen, ihre Marge zu optimieren. Diese Entwicklung kann zu einer finanziellen Mehrbelastung für den Schienenverkehr führen, der die Nutzung der Bahn generell in Frage stellt und uns ggf. zwingt, die Transporte ganz oder teilweise auf die Strasse zu verlagern.

Wir können uns nicht vorstellen, dass es im Sinne des Bundesrates ist, die Schweizer Erfolgsgeschichte des kombinierten Transports zu Grabe zu tragen.

Daher möchten wir dringend um Anhörung und Berücksichtigung unseres Anliegens in der Entscheidungsfindung bitten und lehnen die Anpassung der SVAV in der vorgeschlagenen Form ab. Wir bitten Sie, den Logistikunternehmen die auf den kombinierten Transport (Strasse-Schiene) setzen, eine gegenüber dem Status Quo gleichwertige Alternative anzubieten. Für ein weiterführendes Gespräch oder der Suche nach möglichen Alternativen stehen wir gerne zur Verfügung.

Herzlichen Dank für die Prüfung unseres Anliegens.

McDonald's Schweiz



Rainer Rufer
Supply Chain Director



Heinz Hänni
Leiter Nachhaltigkeit

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 10
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Zürich, 12.08.2025

Vernehmlassung Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport): Stellungnahme der Migros

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Migros bedankt sich für die Möglichkeit, zu den Verordnungsänderungen Stellung nehmen zu können.

Die Migros setzt in ihrer Logistik stark auf den Schienengüterverkehr und glaubt auch an dessen Zukunft. Die Migros-Gruppe tritt dabei im Markt als grösste Kundin von SBB Cargo auf.

Wir sind auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem angewiesen. Für uns ist es von zentraler Bedeutung, dass die Güter des täglichen Bedarfs den Menschen in der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge und optimaler Qualität sowie auf kosteneffiziente Weise zur Verfügung stehen. Wir sind der festen Überzeugung, dass dabei weiterhin auch der Schienengüterverkehr eine bedeutende Rolle spielen soll.

Daher haben wir die Totalrevision des Gütertransportgesetzes unterstützt, welche eine diskriminierungsfreie Förderung des Schienengüterverkehrs sicherstellt und diesen durch die Förderung der digitalen automatischen Kupplung leistungsfähiger machen wird.

Die Migros unterstützt auch im Grundsatz die vorliegenden Verordnungsentwürfe. Ziel muss sein, den Schienengüterverkehr zu fördern, um möglichst viele Güter effizient auf der Schiene befördern zu können. Wir regen dabei folgende Änderungen an (vgl. beigelegten Fragebogen):

1. Umschlags- und Verladebeiträge (Varianten bzgl. Deckelung bei Anschlussgleisen und Beitragshöhe): Wir sprechen uns für Variante 2 aus: keine Obergrenze bei Anschlussgleisen und eine Beitragshöhe von 29 Franken. Dies stellt sicher, dass grosse Anschlussgleise nicht benachteiligt werden.

2. Umschlags- und Verladebeiträge für Agrarrohstoffe (Minimalmengen pro Betriebspunkt): Mindestmengen, um Beiträge zu erhalten, fördern den Umstieg von der Schiene auf die Strasse. Insbesondere bei landwirtschaftlichen Produkten bestünde das Risiko, dass Anlagen nicht mehr betrieben werden könnten und die Logistik auf der Strasse abgewickelt würde. Dies widerspräche dem Ziel der Vorlage. Wir regen an, eine Ausnahme für Agrarrohstoffe vorzusehen, damit weiterhin möglich ist, diese per Bahn transportieren.

Wir begrüßen explizit, dass Bahnwagen mit mehr als zwei Drehgestellen bei der Berechnung der Umschlags- und Verladebeiträge als zwei Bahnwagen gelten. Dies verhindert eine Benachteiligung von grösseren Wagen.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Änderungsvorschläge.

Freundliche Grüsse



Rainer Deutschmann
Leiter Direktion Sicherheit und Verkehr
Migros-Genossenschafts-Bund



Jürg Maurer
Leiter Wirtschaftspolitik
Migros-Genossenschafts-Bund



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	Migros-Genossenschafts-Bund
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	Migros
Adresse / Adresse / Indirizzo	Limmatstrasse 152, Zürich
Name / Nom / Nome	Rainer Deutschmann / Jürg Maurer
Datum / Date / Data	12.08.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Migros bedankt sich für die Möglichkeit, zu den Verordnungsänderungen Stellung nehmen zu können.

Die Migros setzt in ihrer Logistik stark auf den Schienengüterverkehr und glaubt auch an dessen Zukunft. Die Migros-Gruppe tritt dabei im Markt als grösste Kundin von SBB Cargo auf.

Wir sind auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem angewiesen. Für uns ist es von zentraler Bedeutung, dass die Güter des täglichen Bedarfs den Menschen in der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge und optimaler Qualität sowie auf kosteneffiziente Weise zur Verfügung stehen. Wir sind der festen Überzeugung, dass dabei weiterhin auch der Schienengüterverkehr eine bedeutende Rolle spielen soll.

Daher haben wir die Totalrevision des Gütertransportgesetzes unterstützt, welche eine diskriminierungsfreie Förderung des Schienengüterverkehrs sicherstellt und diesen durch die Förderung der digitalen automatischen Kupplung leistungsfähiger machen wird.

Die Migros unterstützt auch im Grundsatz die vorliegenden Verordnungsentwürfe. Ziel muss sein, den Schienengüterverkehr zu fördern, um möglichst viele Güter effizient auf der Schiene befördern zu können. Wir regen dabei folgende Änderungen an (vgl. beigelegten Fragebogen):

1. Umschlags- und Verladebeiträge (Varianten bzgl. Deckelung bei Anschlussgleisen und Beitragshöhe): Wir sprechen uns für Variante 2 aus: keine Obergrenze bei Anschlussgleisen und eine Beitragshöhe von 29 Franken. Dies stellt sicher, dass grosse Anschlussgleise nicht benachteiligt werden.

2. Umschlags- und Verladebeiträge für Agrarrohstoffe (Minimalmengen pro Betriebspunkt): Mindestmengen, um Beiträge zu erhalten, fördern den Umstieg von der Schiene auf die Strasse. Insbesondere bei landwirtschaftlichen Produkten bestünde das Risiko, dass Anlagen nicht mehr betrieben werden könnten und die Logistik auf der Strasse abgewickelt würde. Dies widerspräche dem Ziel der Vorlage. Wir regen an, eine Ausnahme für Agrarrohstoffe vorzusehen, damit weiterhin möglich ist, diese per Bahn transportieren.

Wir begrüßen explizit, dass Bahnwagen mit mehr als zwei Drehgestellen bei der Berechnung der Umschlags- und Verladebeiträge als zwei Bahnwagen gelten. Dies verhindert eine Benachteiligung von grösseren Wagen.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Änderungsvorschläge.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 14	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/> Variante 1 <input checked="" type="checkbox"/> Variante 2 Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo	Variante 2 ist zu bevorzugen.	Wir stimmen Variante 2 zu. Diese stellt sicher, dass grosse Anschlussgleise nicht benachteiligt werden.
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Variante 2 ist zu bevorzugen.	Siehe Begründung bei Art. 14.
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Mindestmenge (Art. 16 Abs. 3) und Beitragshöhe für Agrarrohstoffe müssen so ausgestaltet sein, dass Agrarrohstoffe weiterhin wirtschaftlich sinnvoll per Bahn transportiert werden können.	Mindestmengen, um Beiträge zu erhalten, fördern den Umstieg von der Schiene auf die Strasse. Insbesondere bei landwirtschaftlichen Produkten bestünde das Risiko, dass Anlagen nicht mehr betrieben werden könnten und die Logistik auf der Strasse abgewickelt würde. Dies widerspräche dem Ziel der Vorlage. Wir regen an, eine Ausnahme für Agrarrohstoffe vorzusehen, damit weiterhin möglich ist, diese per Bahn transportieren.

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
DETEC
Palais fédéral Nord
CH-3003 Berne

Genève, le 12 août 2025

Par courriel à :

finanzierung@bav.admin.ch

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 30 avril 2025, votre département a lancé une consultation relative à la révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises. Cette révision fait suite à l'adoption, le 21 mars 2025, par le Parlement, de la nouvelle loi sur le transport de marchandises, laquelle vise notamment à introduire de nouveaux instruments de promotion du fret ferroviaire.

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) soutient pleinement les modifications proposées dans l'ordonnance, qui permettront de développer significativement le transport de marchandises par le rail. Actuellement, un peu plus de 70 % des déplacements effectués par des camions et des voitures de livraison se font sur les routes nationales, selon les derniers chiffres publiés par l'Office fédéral des routes. Cette situation rend l'approvisionnement du pays dépendant du réseau routier, exposant ainsi l'économie à des risques en cas de perturbation.

Par ailleurs, le nombre d'heures de congestion a augmenté de 13,9 % entre 2023 et 2024, ce qui accroît les pertes de temps subies par les entreprises en raison des embouteillages. Le réseau routier ayant atteint ses limites de capacité, la CCIG soutient les investissements prévus dans le fret ferroviaire. Ces derniers encourageront les entreprises à recourir davantage au rail, favoriseront le transfert modal et contribueront au désengorgement du réseau routier.

La CCIG salue notamment le soutien financier de 260 millions de francs décidé en faveur du *transport par wagons complets isolés* (TWCI), pour une période limitée à huit ans, afin de permettre à ce mode de transport de parvenir à l'autofinancement à l'issue

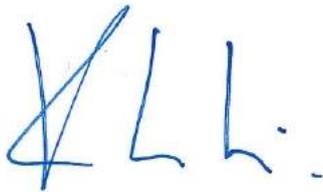
de cette phase transitoire. Le TWCI joue un rôle logistique important et offre une plus grande souplesse aux petites et moyennes entreprises pour le transport de marchandises par le rail. Toutefois, sous sa forme actuelle, le TWCI n'est pas économiquement viable, ce qui justifie ce soutien.

Dans un contexte de tensions budgétaires, la CCIG félicite également la volonté du Conseil fédéral de compenser les dépenses prévues en recourant aux recettes issues de *la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations* (RPLP), évitant ainsi toute charge supplémentaire pour le budget de la Confédération.

En conclusion, la CCIG estime que les mesures envisagées par le Conseil fédéral sont nécessaires pour encourager et renforcer le transport de marchandises en Suisse.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à ces éléments, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, nos salutations distinguées.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève



Vincent Subilia
Directeur général



Mohamed Atiek
Directeur Département promotion
et soutien à l'économie

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) a pour objectif d'assurer une économie forte, permettant aux acteurs qui constituent le tissu économique local d'exercer leur activité de manière pérenne. Association de droit privé, indépendante des autorités politiques, la CCIG fait entendre la voix des entreprises, par exemple lors de consultations législatives cantonales et fédérales, et en formulant des propositions ayant trait aux conditions cadre économiques. La CCIG compte plus de 2 600 entreprises membres.