

Staatskanzlei des Kantons Aargau	AG
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	AR
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	AI
Staatskanzlei des Kantons Bern	BE
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	BL
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	BS
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	FR
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	GE
Regierungskanzlei des Kantons Glarus	GL
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	GR
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	JU
Staatskanzlei des Kantons Luzern	LU
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	NE
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	NW
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	OW
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	SH
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	SO
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	SZ
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	SG
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	TG
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	TI
Standeskanzlei des Kantons Uri	UR
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	VS
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	VD
Staatskanzlei des Kantons Zug	ZG
Staatskanzlei des Kantons Zürich	ZH
Konferenz der Kantonsregierungen	KDK

REGIERUNGSRAT

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

A-Post Plus
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

18. Januar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. November 2022 wurden die Kantonsregierungen zur obengenannten Vernehmlassung eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt Stellung:

Vorbemerkungen

Der Gütertransport auf der Schiene ist im Kanton Aargau von grosser Bedeutung. Nebst dem alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene, der zu einem grossen Teil den Kanton Aargau auf der NEAT-Zulaufstrecke quert, nimmt der Schienengüterverkehr in der Fläche eine wichtige Rolle für die Versorgung der Wirtschaft ein und trägt als Grundpfeiler im Gesamtverkehr wesentlich zur Bewältigung des gesamten Güterverkehrsaufkommens im Kanton Aargau bei. Ohne massive Ausbauten des National- und Kantonsstrassennetzes wäre der Strassengüterverkehr nicht in der Lage, den Gütertransport als alleiniger Verkehrsträger zu bewältigen. Zur Sicherstellung eines funktionierenden Wirtschaftssystems gilt es den Gütertransport gesamthaft zu stärken und, wo dies sinnvoll ist, auch aus klima- und energiepolitischen Gesichtspunkten die verschiedenen Verkehrsträger unter Nutzung ihrer Stärken zu kombinieren. Dies gilt gleichermassen für die Vernetzung der Rheinschifffahrt, die eine tragende Rolle für die Landesversorgung einnimmt. Das setzt jedoch effiziente Produktionsbedingungen und gute Rahmenbedingungen der Verkehrsträger voraus.

Während sich die Rahmenbedingungen für den Strassengütertransport grundsätzlich bewährt haben, zeigt sich vor allem beim Schienengüterverkehr und bei der Rheinschifffahrt Handlungs- und Nachholbedarf.

Aus Sicht des Regierungsrats kann mit den vorgeschlagenen Massnahmen der Variante 1, dem Handlungsbedarf und den formulierten Zielsetzungen in adäquater Weise begegnet werden. Die Variante 2, die letztendlich wohl zur Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs führen würde, ist aus Sicht des Regierungsrats nicht zielführend und hätte zurzeit nicht abschätzbare negative Folgen für die Wirtschaft und das Strassenverkehrssystem.

Auch wenn der Regierungsrat grundsätzlich die Variante 1 begrüsst, fordert er – mit Blick auf das prognostizierte Wachstum beim Schienengüterverkehr wie auch beim Schienenpersonenverkehr – bei der Gesamtkonzeption der Vorlage innovativer ausgestaltete Instrumente. So müssten die ange-

strebten Verbesserungen der Produktionsanlagen, die stärkeren Bündelungseffekte mit längeren Güterzügen und der positive Nutzen der digitalisierten, automatischen Kupplung (DAK) auf die Streckenkapazitäten auch im Fall der Variante 1 zu einem tendenziell geringeren Bedarf an Gütertrassen führen. Diese Veränderungen wiederum bieten die Möglichkeit, bei den Instrumenten Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan eine Flexibilisierung der Trassenzuteilung, beispielsweise für vereinzelte Spitzenverkehrsleistungen beim Personenverkehr vorzusehen, ohne damit die Kapazität für den Schienengüterverkehr einzuschränken.

Weiter ist die Vorlage sehr stark auf Förderungsmassnahmen und Anreizsysteme ausgerichtet. Der Regierungsrat erwartet, dass mit der Vorlage auch innovative Ansätze auf organisatorischer Ebene geprüft werden, wie zum Beispiel Kooperationen unter den Marktakteuren oder die Schaffung einer Datenplattform.

Zu den einzelnen Fragen

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja, wie einleitend dargelegt besteht aus Sicht des Regierungsrats Handlungsbedarf, wobei er mit Blick auf das prognostizierte Wachstum beim Schienengüterverkehr wie auch beim Schienenpersonenverkehr bei der Gesamtkonzeption der Vorlage eine innovativere Ausgestaltung der Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan erwartet.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

Aus Sicht des Regierungsrats kann mit den vorgeschlagenen Massnahmen der Variante 1 dem Handlungsbedarf und den formulierten Zielsetzungen in adäquater Weise begegnet werden. Die Variante 1 weist eine grosse Übereinstimmung mit den Zielen und Strategien der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU auf. Die Variante 2 hingegen, die letztendlich wohl zur Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs führen würde, ist aus Sicht des Regierungsrats nicht zielführend und hätte zurzeit nicht abschätzbare negative Folgen für die Wirtschaft und das Strassenverkehrssystem.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja, die erwartete Produktivitätssteigerung ist eine Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Gütertransports auf der Schiene. Zudem steht bei einem Verzicht die Gefahr, dass die Schweiz vor allem im Import- und Exportverkehr nicht mehr kompatibel ist, wenn die DAK im übrigen Europa eingeführt würde.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, durch den positiven Nutzen auf die Streckenkapazität können unter Umständen kostspielige Infrastrukturinvestitionen vermieden werden, die sich zum Beispiel für die Einführung von zusätzlichen Angeboten im Güter- oder Personenverkehr ergeben.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Die Beschränkung auf eine Teilfinanzierung ist gerechtfertigt, da die Branche in der Folge von Produktivitätsgewinnen profitiert.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Inwieweit die Teilfinanzierung dem volkswirtschaftlichen Nutzen entspricht, kann aus kantonaler Sicht nicht beurteilt werden. Unbestritten ist jedoch, dass die DAK einen volkswirtschaftlichen Nutzen entfaltet.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Soweit dies der Regierungsrat beurteilen kann, scheinen die Kriterien plausibel zu sein.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Unter dem Aspekt einer sicheren Landesversorgung mit redundanten Verkehrswegen ist die Stärkung der Rheinschifffahrt sinnvoll.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja, die Leistungsvereinbarung hat sich in anderen Bereichen als bewährtes Instrument etabliert.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, denn es ist zu befürchten, dass sich ohne Anreize bei den klimaneutralen Antrieben in der Schifffahrt nichts oder zu wenig bewegt. Zur Sicherstellung der Landesversorgung scheinen auch Anreize für Schiffe sinnvoll, die für Niedrigwasser geeignet sind.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

Das Ziel der Modernisierung und Weiterentwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs wird grundsätzlich unterstützt. Es darf jedoch nicht dazu führen, dass noch mehr schlecht genutzte Trassen belegt werden, sondern es sollen, wie dies auch ausgeführt wird, die Potenziale der Flexibilisierung der schienenseitigen Produktion genutzt werden. Anstelle starrer Bedienstruktur soll die Produktion, ähnlich wie dies in der Strassenlogistik üblich ist, in effizienten, gut ausgelasteten Touren, beziehungsweise als gut ausgelastete Trassen erfolgen.

Der Kanton Aargau misst in der Mobilitätstrategie mobilitätAARGAU durchgehenden, verkehrsträgerübergreifenden Transportketten eine grosse Bedeutung bei. Daher wird die Förderung multimodaler Transportketten grundsätzlich befürwortet.

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, denn die Förderung multimodaler Transportketten ohne Förderung der Umschlagsplattformen als Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern ergibt keinen Sinn.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Hier gilt das Gleiche wie für die Umschlagplattformen.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Grundsätzlich ist die Schaffung von Anreizen zu begrüßen. Hierbei ist unabhängig ihrer Art wichtig, dass sie möglichst bald greifen (siehe auch die Antworten zu nachfolgend I. und II.).

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja, denn Anreize begünstigen zusätzlich zur Förderung der Umschlagsplattformen und der Umschlagsanlagen die Verlagerung hin zum Schienengüterkehr.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Da eine kurzfristige Anpassung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) angesichts der laufenden Arbeiten zu deren Weiterentwicklung laufen, soll kurzfristig die Lösung umgesetzt werden, die unabhängig von einer Anpassung der LSVA ist. Mittelfristig ist jedoch eine Lösung anzustreben, die keine Produktionsform gegenüber der anderen benachteiligt.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Für die Marktakteure stellt die Vielzahl von Förderinstrumenten und rechtlichen Bestimmungen eine gewisse Eintrittshürde dar. Daher scheint es zweckmässig, wenn der Bund die Marktakteure beim "Behördengang" bestmöglich unterstützt und dadurch Transparenz schafft.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Hier stellt sich die Frage, welche Wirkung mit dem finanziellen Anreizsystem erzielt wird, denn das Streckennetz ist praktisch lückenlos und auch viel genutzte Güteranlagen und Anschlussgleise sind elektrifiziert. Die Traktion und das Rangieren erfolgen bereits heute klimaneutral. Für die nicht nicht-elektrifizierten Anschlussgleise stehen teilweise bereits Hybrid-Rangierloks im Dienst. Möglicherweise wäre es sinnvoller, dort die Elektrifizierung voranzutreiben.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Für eine befristete Dauer ist es nachvollziehbar, dass der Einzelwagenladungsverkehr zur Stützung der Nachfrage gefördert wird, bis die Instrumente der Modernisierung zu greifen beginnen.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja, auch hierfür scheint die Leistungsvereinbarung als bewährtes Instrument zweckmässig.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Wie zu Frage 9 erläutert, können für eine befristete Dauer Abgeltungen sinnvoll sein.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Wie eingangs dargelegt, sollen mit der Vorlage auch innovative Ansätze auf organisatorischer Ebene geprüft werden, wie zum Beispiel Kooperationen unter den Marktakteuren oder die Schaffung einer Datenplattform fördern.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Gegen eine stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung ist an sich nichts einzuwenden. Viele Kantone haben diesbezüglich entsprechende Konzepte erarbeitet und haben Festlegungen zum Gütertransport auf Stufe Richtplanung geschärft oder werden das in den nächs-

ten Jahren tun. Allerdings stossen die Bemühungen insbesondere bei der Anschlussgleiserschliessung auf Gemeindeebene bei den Nutzungsplanungen an Grenzen. Insbesondere sind grundeigentümerverbindliche Vorschriften nur umsetzbar, wenn umfangreiche technische Abklärungen vorliegen und seitens der Gemeinde der Wille besteht, entsprechende Vorschriften umzusetzen.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Unter Berücksichtigung der Bemerkungen und Vorbehalte dieser Stellungnahme können die gesetzlichen Anpassungen akzeptiert werden.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Eine synoptische Darstellung der Gesetzesanpassungen würde die Lesbarkeit und das Verständnis der Vorlage wesentlich erleichtern.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Jean-Pierre Gallati
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

Kopie

- finanzierung@bav.admin.ch



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, 17. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingung für den Schweizer Gütertransport Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. November 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingung für den Schweizer Gütertransport zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Der Güterverkehr soll seine wirtschaftlichen Freiheiten möglichst behalten, wobei aus Sicht der Standeskommission zusätzliche Instrumente notwendig sind, um den Marktanteil im Schienengüterverkehr entsprechend zu erhöhen. Mit einer punktuellen Optimierung wie in Variante 2 vorgeschlagen wäre es aus Sicht der Standeskommission fraglich, ob die angestrebten Verlagerungs- und Klimaziele erreicht werden.

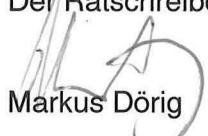
Die Standeskommission unterstützt deshalb die Variante 1, die zur Stärkung des Schienengüterverkehrs führt. Sollte der Strassengüterverkehr bereits in kürzerer Frist über die notwendigen technischen Lösungen verfügen, klimaneutrale Transportketten bereitzustellen, könnte zum gegebenen Zeitpunkt zum Beispiel der Einzelwagenladungsverkehr reduziert werden. Dies würde auch zu einer massgebenden finanziellen Entlastung des Bundes führen.

Da der Kanton Appenzell I.Rh. vom Güterverkehr auf der Schiene seit Jahren nicht mehr betroffen ist, verzichtet die Standeskommission auf die Beantwortung der einzelnen Fragen.

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

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

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



Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern
per E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch

PDF- und Wordversion

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 27. Januar 2023

Eidg. Vernehmlassung Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. November 2022 unterbreitete das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Bericht zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport bis zum 24. Februar 2023 zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass der Schienengüterverkehr mit gezielter finanzieller Unterstützung einen wichtigen Beitrag zur Versorgung der Schweizer Agglomerationen wie auch der ländlichen Regionen leisten kann. Der Güterverkehr soll seine wirtschaftlichen Freiheiten möglichst behalten, wobei aus Sicht des Regierungsrates zusätzliche Instrumente notwendig sind, um den Marktanteil im Schienengüterverkehr entsprechend zu erhöhen. Mit einer punktuellen Optimierung wie in Variante 2 vorgeschlagen wäre es aus Sicht des Regierungsrates kritisch, ob die angestrebten Verlagerungs- und Klimaziele erreicht werden.

Der Regierungsrat unterstützt deshalb die Variante 1, die zur Stärkung des Schienengüterverkehrs führt. Sollte der Strassengüterverkehr bereits in kürzerer Frist über die notwendigen technischen Lösungen verfügen, klimaneutrale Transportketten bereitzustellen, könnte zum gegebenen Zeitpunkt zum Beispiel der Einzelwagenladungsverkehr reduziert werden. Dies würde auch zu einer massgebenden finanziellen Entlastung des Bundes führen.

Da Appenzell Ausserrhoden vom Güterverkehr auf der Schiene nur am Rande betroffen ist, verzichtet der Regierungsrat auf die Beantwortung der einzelnen Fragen.



Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



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 E-Mail an: info@gs-uvek.admin.ch

RRB Nr.: 132/2023
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

15. Februar 2023

Vernehmlassung des Bundes: Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport. Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat bedankt sich für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zur im Betreff genannten Vorlage Stellung nehmen zu dürfen. Er ist der Ansicht, dass die Revision des Gütertransportgesetzes von 2016 ein wertvolles Instrumentarium geboten hat. Leider konnte dadurch keine umfassende Stärkung des Schienengüterverkehrs erzielt werden. Im Kanton Bern wurden seither mehrere Bedienpunkte und Freiverlade abgebaut und der Güterverkehr somit in der Tendenz geschwächt. Verbesserungen der Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr sind daher dringend angezeigt.

Die Rahmenbedingungen müssen an die aktuellen Technologien angepasst und im Sinne der Klimastrategie des Bundesrats den neuen Anforderungen der Klima- und Verkehrspolitik gerecht werden. Insbesondere müssen die Vorzüge des Schienengüterverkehrs beibehalten und dieser insgesamt wettbewerbsfähiger ausgestaltet werden.

Des Weiteren unterstützt der Regierungsrat die von Seiten Bund vorgeschlagene Variante 1, die zur Stärkung des Schienengüterverkehrs (inkl. Einzelwagenladungsverkehr, EWL) führen soll. Damit der Schienengüterverkehr in der Zukunft einen wichtigen Beitrag zur Versorgung der Schweizer Agglomerationen sowie ländlichen Regionen beitragen kann, sind Anreize zur Modernisierung des Betriebs und der Infrastruktur sowie gezielte finanzielle Unterstützungen durch den Bund sicherzustellen. Für den Regierungsrat ist es zudem besonders relevant, dass die Beteiligung des Bundes bei Bestellungen von Güterverkehrsangeboten auch nach 2027 weitergeführt wird, insbesondere für die Erschliessung von Ortschaften ohne Strassenerschliessung.

Eine verbindlichere Formulierung der Mitfinanzierung würde für den Kanton Bern ferner die Planungssicherheit erhöhen und die Absichten der Variante 1 unterstützen. Erst dadurch wird der Schienengüterverkehr auch langfristig seinen gewichtigen Beitrag für ein klimaverträglicheres Transportsystem leisten können.

Der Regierungsrat beantragt daher folgende Anpassung des Wortlauts von Artikel 9 des Gütertransportgesetzes:

Bestellt ein Kanton ein Angebot des Gütertransports auf der Schiene, so kann beteiligt sich der Bund sich an der Bestellung und der Abgeltung der ungedeckten Kosten des Angebots beteiligen.

Analog dazu ist auch Artikel 16 Absatz 2 der Gütertransportverordnung wie folgt anzupassen:

Bestellt ein Kanton ein Angebot auf dem Netz der Schmalspurbahnen, so können entsprechen die Betriebsbeiträge des Bundes bis zum dem prozentualen Anteil der Bundesbeteiligung nach Anhang 2 der Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) erhöht werden.

Mit der vom Bund vorgeschlagenen Variante 1 werden gegenüber heute, auf alle Verkehrsträger betrachtet, die Transportkosten zumindest zeitweise sinken und somit möglicherweise Mehrverkehr induziert (z.B. durch weitergehende räumliche Arbeitsteilung). Zur Verbesserung des Modalsplit ist es aus Gesamtverkehrssicht deshalb relevant, dass die Instrumente zur Lenkung des Strassenverkehrs auf die Schiene weitergeführt und weiterentwickelt werden, beispielsweise indem die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe auf Lieferfahrzeuge ausgeweitet wird. Ebenfalls müssen zentrumsnahe, multimodale Umschlagsplattformen auf nationaler Ebene behandelt werden und gemeinsame, zielführende Lösungen ausgearbeitet werden. Wir erachten für diese Umschlagsplattformen eine möglichst weitgehende Anbieteroffenheit als zielführend.

Der Regierungsrat sieht zudem die Chance durch die verschiedenen geleisteten Beiträge und die abzuschliessenden Vereinbarungen auch Anforderungen an die Datentransparenz zu knüpfen. Heute ist es schwierig, bei Planungen über detaillierte Grundlagendaten zu verfügen. Der Regierungsrat begrüsst daher die im erläuternden Bericht genannte Verknüpfung mit dem «Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)» und Prüfung von Rechtsanpassungen, um den Zugang zu den Daten zu vereinfachen und zu verbessern.

Für detailliertere Bemerkungen verweist der Regierungsrat gerne auf die Ausführungen im Fragebogen und dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Christine Häslar
Regierungspräsidentin



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- finanzierung@bav.admin.ch (als Word- und PDF-Dateien)
- Bau- und Verkehrsdirektion
- Direktion für Inneres und Justiz
- Finanzdirektion
- Sicherheitsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion

Beilagen

- Fragebogen



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja, der Kanton Bern teilt die Einschätzung des Bundes, dass die Revision des Gütertransportgesetzes von 2016 ein wertvolles Instrumentarium angeregt hat (insbesondere das Konzept zum Gütertransport auf der Schiene), aber keine Impulse für eine umfassendere Stärkung des Schienengüterverkehrs und einen anhaltend höheren Marktanteil der Schiene gesetzt hat (vgl. erläuternder Bericht, Seite 11). Im Kanton Bern wurden seither mehrere Bedienpunkte und Freiverlade abgebaut und der Güterverkehr somit in der Tendenz geschwächt.

Damit der Schienengüterverkehr eine tragendere Rolle in der Transportwirtschaft der Zukunft spielen kann, erachten wir eine Anpassung der Rahmenbedingungen als zielführend. Der Güterverkehr muss zudem die Klimastrategie des Bundesrates berücksichtigen. Die Rahmenbedingungen müssen an die aktuellen Technologien angepasst werden und den neuen Anforderungen der Klima- und Verkehrspolitik entsprechen. Der Güterverkehr soll seine wirtschaftlichen Freiheiten möglichst behalten, wobei die Rahmenbedingungen den Gütertransport auf der Schiene wettbewerbsfähiger machen sollten.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
 - a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder
 - b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Der Kanton Bern unterstützt die Variante 1, die zur Stärkung des Schienengüterverkehrs (inkl. Einzelwagenladungsverkehr) führt. Der Kanton Bern ist überzeugt, dass der Schienengüterverkehr mit Anreizen zur Modernisierung des Betriebs und der Infrastruktur sowie mit gezielter finanzieller Unterstützung in der Zukunft einen wichtigen Beitrag zur Versorgung der Schweizer Agglomerationen wie auch ländlichen Regionen beitragen kann und der Güterverkehr damit einen Beitrag zu einer klimaverträglicheren Mobilität leisten kann.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja, der Kanton Bern findet eine koordinierte Umstellung zur digitalen automatischen Kupplung sinnvoll. Die Umstellung soll unter Einbezug der Branche und in Abstimmung mit den europäischen Standards vorangetrieben werden.

Die angestrebte neutrale Analyse der Produktion sollte nach unserer Einschätzung nicht nur für den Einzelwagenladungsverkehr vorgenommen werden. Zudem wäre es sinnvoll, bei der Unterstützung von Digitalisierung und Innovation eine gewisse Flexibilität vorzusehen, da möglicherweise weitere Technologien namhafte Beiträge zur Effizienzsteigerung des Güterverkehrs leisten können.

4. Sind Sie einverstanden,



- a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, die finanzielle Unterstützung einer zügigen und koordinierten Migration erachten wir als zweckmässig.

- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja, die Mitfinanzierung durch die Akteure der Branche scheint dem Kanton Bern zwingend, damit die Neuerungen auch von der Branche getragen werden.

- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja

- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja, der Kanton erachtet die Staffelung als zweckmässig.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja, denn dank der Stärkung der Rheinschifffahrt können auch vermehrt Güter auf der Schiene weitertransportiert werden. Wichtig ist, dass mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin konkrete Ziele bezüglich Modalsplit Strasse / Schiene zum Weitertransport der Güter vereinbart werden.

Der Kanton Bern beantragt in den Richtplananpassungen '22 die Aufnahme von Bern Weyermannshaus als KV-Umschlagsanlage von überregionaler Bedeutung. Dies würde es ermöglichen, die im Zusammenhang mit dem geplanten Gateway Basel Nord benötigten Kapazitäten sicherzustellen.

- a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Aus Sicht des Kantons Bern muss sichergestellt sein, dass die Mittel nicht aus dem Bahninfrastrukturfonds stammen und dadurch nicht für andere zentrale Projekte zur Verfügung stehen würden. Der Kanton kann jedoch nicht beurteilen, ob das vorgesehene Instrument zur Zielerreichung geeignet ist.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, der Kanton Bern unterstützt die Umstellung auf umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen. Mit für Niedrigwasser geeigneten Schiffen kann zudem bei zunehmenden Trockenperioden der klimaschonende Transport auf dem Wasser besser bewältigt werden.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

- a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, der Kanton Bern unterstützt ausdrücklich die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen und die angedachte Klärung des rechtlichen Status der Betreiber- und Organisationsmodelle sowie der Finanzierung der verschiedenen KV-Umschlagsanlagen.

Aus Sicht des Kantons Bern müssen zentrumsnahe, multimodale Umschlagsplattformen auf nationaler Ebene behandelt werden. Wir erachten bei diesen Umschlagsplattformen eine möglichst weitgehende Anbieteroffenheit als zielführend. Mit der Förderung sollen Anreize geschaffen werden, damit verschiedene Akteure in der Plattform eingebunden werden.

- b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja, die vorgeschlagenen Ansätze hält der Kanton für zielführend.

- c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

- I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja.

- II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Wir verfügen nicht über die nötige Erfahrung, um zu beurteilen, ob dieser Vorschlag angemessen ist.

- d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Ja, der Kanton Bern unterstützt die Umstellung auf umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja, bisher war aus Sicht des Kantons nicht nachvollziehbar, weshalb KV-Verkehr subventioniert wurde und der EWLTV nicht.

- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Der Kanton Bern kann nicht beurteilen, ob dieses Instrument geeignet ist, um die gewünschten Ziele zu erreichen.

- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja, die Anschubfinanzierung muss allerdings zeitlich klar begrenzt werden.

- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Nein.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Gegen eine stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung ist an sich nichts einzuwenden. Viele Kantone haben diesbezüglich entsprechende Konzepte erarbeitet und haben Festlegungen zum Gütertransport auf Stufe Richtplanung geschärft oder werden das in den nächsten Jahren tun. Auch der Kanton Bern ist bereits aktiv geworden und hat ein Güterverkehrs- und Logistikkonzept erarbeitet und durch den Regierungsrat verabschiedet.

Das verkehrsträgerübergreifende Konzept dient als Steuerungsinstrument für den Kanton und als Orientierungsrahmen für Dritte. Erste Massnahmen daraus wurden im Rahmen der Richtplananpassungen '22 umgesetzt. So wurden im Teil «Verkehr» zwei neue Massnahmenblätter zum Thema Güterverkehr aufgenommen: B_03 «Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiknutzungen bezeichnen» und B_10 «Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern». Durch die Umsetzung dieser Massnahmen erhofft sich der Kanton, Interessenkonflikte frühzeitig zu erkennen und die notwendigen Anlagen zur Versorgung des Kantons langfristig zu sichern.

Allerdings stossen die Bemühungen insbesondere bei der Erschliessung der Anschlussgleise auf Gemeindeebene bei den Nutzungsplanungen an Grenzen. Insbesondere sind grundeigentümerverbindliche Vorschriften nur umsetzbar, wenn umfangreiche technische Abklärungen vorliegen und seitens der Gemeinde der Wille besteht, entsprechende Vorschriften umzusetzen.

Wir weisen darauf hin, dass die Rolle der Kantone eng begrenzt werden sollte, da der Güterverkehr meist kantonsübergreifend erfolgt und daher auf nationaler Ebene koordiniert werden muss.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja, unter Berücksichtigung der oben und nachfolgend genannten Punkte.

Für den Kanton Bern ist in der Variante 1 besonders relevant, dass die Beteiligung des Bundes bei Bestellungen von Güterverkehrsangeboten auch nach 2027 weitergeführt wird, insbesondere für die Erschliessung von Ortschaften ohne Strassenerschliessung. Eine verbindlichere Formulierung der Mitfinanzierung durch den Bund würde für den Kanton Bern die Planungssicherheit erhöhen und die Absichten der Variante 1 unterstützen.

- **Im GÜTG Artikel 9:** «Bestellt ein Kanton ein Angebot des Gütertransports auf der Schiene, so ~~kann~~ beteiligt sich der Bund ~~sich~~ an der Bestellung und der Abgeltung der ungedeckten Kosten des Angebots ~~beteiligen~~».
- **In der GüTV Artikel 16 Absatz 2:** «Bestellt ein Kanton ein Angebot auf dem Netz der Schmalspurbahnen, so ~~können~~ entsprechen die Betriebsbeiträge des Bundes ~~bis zum dem~~ prozentualen Anteil der Bundesbeteiligung nach Anhang 2 der Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) ~~erhöht werden~~».

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Mit der Variante 1 werden gegenüber heute auf alle Verkehrsträger betrachtet die Transportkosten zumindest zeitweise sinken und somit möglicherweise Mehrverkehr induziert (z.B. durch weitergehende räumliche Arbeitsteilung). Zur Verbesserung des Modalsplit ist aus Gesamtverkehrssicht relevant, dass die Instrumente zur Lenkung des Strassenverkehrs auf die Schiene weitergeführt und -entwickelt werden, beispielsweise indem die LSVA auf Lieferfahrzeuge ausgeweitet wird. Unklar erscheint uns die Finanzierung der diversen Förderinstrumente. Nach Ansicht des Kantons Bern dürfen dazu keine kantonalen Finanzmittel vorgesehen werden.

Der Kanton Bern sieht zudem die Chance durch die verschiedenen geleisteten Beiträge und die abzuschliessenden Vereinbarungen auch Anforderungen an die Datentransparenz zu knüpfen. Heute ist es schwierig, bei Planungen über detaillierte Grundlagendaten zu verfügen. Der Kanton Bern würde eine Vereinfachung des Datenzugangs durch die öffentliche Hand begrüßen. Er unterstützt daher die im erläuternden Bericht genannte Verknüpfung mit dem «Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)» und Prüfung von Rechtsanpassungen, um den Zugang zu den Daten zu verbessern.



Kanton Basel-Stadt | Regierungsrat
Kanton Basel-Landschaft | Regierungsrat

Staatskanzlei, Rathaus, Marktplatz 9, 4001 Basel
Landeskanzlei, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Absenderadresse eingeben

finanzierung@bav.admin.ch

Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Basel/Liestal 16. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport
Stellungnahme der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Einladung vom 2. November 2022 zur Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport. Gerne äussern wir uns wie folgt.

Generell

Der Gütertransport auf der Schiene ist in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft von grosser Bedeutung. Nebst dem alpenquerenden Güterverkehr, der die Kantone auf den NEAT-Zulaufstrecken quert, nimmt der Schienengüterverkehr in der Fläche trotz seiner heute vorhandenen Mängel eine wichtige Rolle für die Versorgung der Wirtschaft ein. Er ist ein wichtiger Zu- und Wegbringer für die schweizerischen Rheinhäfen und trägt als Grundpfeiler im Gesamtverkehr wesentlich zur Bewältigung des gesamten Güterverkehrsaufkommens in den Kantonen bei. Ohne massive Ausbauten des National- und Kantonsstrassennetzes wäre der Strassengüterverkehr nicht in der Lage, den Gütertransport als alleiniger Verkehrsträger zu bewältigen. Zur Sicherstellung eines funktionierenden Wirtschaftssystems gilt es, den Gütertransport gesamthaft zu stärken und wo dies sinnvoll ist, auch aus klima- und energiepolitischen Gesichtspunkten, die verschiedenen Verkehrsträger unter Nutzung ihrer Stärken zu kombinieren. Dies gilt insbesondere auch für die vernetzte Anbindung der Rheinschifffahrt, die eine tragende Rolle für die Landesversorgung einnimmt. Voraussetzung dafür sind jedoch effiziente Produktionsbedingungen und gute Rahmenbedingungen für die Verkehrsträger.

Während sich die Rahmenbedingungen für den Strassengütertransport grundsätzlich bewährt haben, zeigt sich vor allem beim Schienengüterverkehr und bei der Rheinschifffahrt Handlungs- und Nachholbedarf.

Aus Sicht der Regierungsräte von Basel-Stadt und Basel-Landschaft kann mit den vorgeschlagenen Massnahmen der Variante 1 dem Handlungsbedarf und den formulierten Zielsetzungen in adäquater Weise begegnet werden. Die Variante 2, die letztlich wohl zur Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs führen würde, ist aus Sicht der beiden Regierungen nicht zielführend und hätte zurzeit nicht abschätzbare negative Folgen für die Wirtschaft und das Strassenverkehrssystem.

Auch wenn die beiden Regierungen die Variante 1 unterstützen, fordern sie mit Blick auf das prognostizierte Wachstum beim Schienengüterverkehr wie auch beim Schienenpersonenverkehr bei der Gesamtkonzeption der Vorlage innovativ ausgestaltete Instrumente. So müssten die angestrebten Verbesserungen der Produktionsanlagen, der stärkeren Bündelungseffekte mit längeren und schnelleren Güterzügen und dem positiven Nutzen der digitalisierten, automatischen Kuppelung (DAK) auf die Streckenkapazitäten auch im Fall der Variante 1 zu einem tendenziell geringeren Bedarf an bzw. einer besseren Auslastung der Gütertrassen führen. Diese wiederum bieten mit der Vorlage die Möglichkeit, bei den Instrumenten Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan eine Flexibilisierung der Trassenzuteilung, beispielsweise für vereinzelte Spitzenverkehrsleistungen beim Personenverkehr vorzusehen, ohne damit die Kapazität für den Schienengüterverkehr einzuschränken.

Weiter ist die Vorlage sehr stark auf Förderungsmassnahmen und Anreizsysteme ausgerichtet. Die Regierungsräte der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft erwarten, dass mit der Vorlage auch innovative Ansätze auf organisatorischer Ebene geprüft werden, wie zum Beispiel die Förderung von Kooperationen unter den Marktakteuren oder die Schaffung einer Datenplattform.

Entwicklung der Rheinhäfen

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind als Eigner der Schweizerischen Rheinhäfen im Speziellen von der Weiterentwicklung des Gütertransportsystems in der Schweiz betroffen. Die beiden Kantone stellen heute mit den Hafenarealen in Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz eine Fläche von rund 1,5 Mio. m² Land für den Umschlag von 5 bis 6 Mio. Tonnen Güter von der Rheinschifffahrt auf die Landverkehrsträger zur Verfügung. Dies bietet rund 80 Unternehmen der Logistik Raum, um die nationale Anbindung an die Handelsketten über den Rhein und die Nordseehäfen sicherzustellen. Die Rheinhäfen sind damit eine wichtige Verkehrsdrehscheibe für die Landesversorgung und von nationaler Bedeutung. Um dies sicherzustellen, sind umfangreiche Hafeninfrastrukturen, wie z.B. Hafenbecken, Quaianlagen, Schiffs Liegeplätze, Leitzentrale usw. notwendig. Hinzu kommt die entsprechende Organisation für Betrieb und Unterhalt der Anlagen. Bis anhin ist der Bund nur indirekt in die Entwicklung der Rheinhäfen eingebunden.

Geplant ist mit den geplanten Veränderungen, die Rheinhäfen noch besser in die Entwicklung der schweizerischen Verkehrsinfrastrukturen einzubeziehen, die Einbindung der Rheinschifffahrt in die nationalen und internationalen Warenströme zu fördern und die Rheinhäfen als Logistikstandort und Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern weiter zu stärken.

Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt halten ein Engagement des Bundes zur Stärkung der Häfen und damit der schweizerischen Landesversorgung über den leistungsfähigen Verkehrsträger der Rheinschifffahrt für sehr wichtig. Der Bund anerkennt damit erstmals öffentlich die Rheinhäfen als nationale Aufgabe. Für die gemeinsame und nach der Absichtserklärung vom 25. September 2017 konsequent weitergeführte Zusammenarbeit, die zu den vorliegenden Gesetzesvorschlägen geführt hat, bedanken sich unsere Kantone und unterstützen die künftige Mitwirkung des Bundes an den Rheinhäfen voll und ganz.

Zur Vernehmlassungsvorlage nehmen wir nachfolgend detailliert entsprechend dem Aufbau des Fragebogens Stellung.

Zielsetzungen

Frage 1: Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja. Wie einleitend dargelegt besteht aus Sicht der Regierungen Handlungsbedarf, wobei sie mit Blick auf das prognostizierte Wachstum beim Schienengüterverkehr wie auch beim Schienenpersonenverkehr bei der Gesamtkonzeption der Vorlage eine innovativere Ausgestaltung der Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan erwarten. Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt begrüssen angesichts der Herausforderungen in der Klima- und Energiepolitik sowie der Landesversorgung die Massnahmen für die Förderung des Gütertransports auf Schiene und Rhein. Hingewiesen sei auch auf den sich abzeichnenden Fachkräftemangel. Dieser dürfte sich auf den Strassengüterverkehr trotz Fortschritten in der Dekarbonisierung besonders stark auswirken, zumal autonom fahrende Lastwagen zumindest in den nächsten 10 bis 15 Jahren kaum realistisch sein dürften. Dank ihrer Eignung zum Transport grösserer Gütermengen können der Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt wesentlich zur Erreichung der genannten Ziele beitragen.

Die Verlagerung auf die Schiene im Schweizer Alpenransit ist ein Erfolgsmodell. Im Gegensatz zu den Nachbarländern wird der alpenquerende Güterverkehr in der Schweiz mehrheitlich über die Schiene abgewickelt: 2021 wurden 75 % der Nettotonnen per Bahn durch die Alpen transportiert. Für die verbleibenden 25 % Nettotonnen waren gleichwohl 860'000 Lastwagen-Fahrten erforderlich. Damit wird das Ziel von jährlich höchstens 650'000 Lastwagen-Fahrten durch die Alpen weiterhin klar verfehlt. Auch sind die Potenziale für eine optimale, abgestimmte Nutzung zwischen Strasse und Schiene noch nicht ausgeschöpft: Der Anteil der transportierten Güter auf der Schiene stagniert und ohne die vorgelegten Massnahmen droht eine Abnahme und eine Rückverlagerung von über 1'000'000 Fahrten auf die Strasse. Dies ist keine Alternative mit Blick auf die Herausforderungen in der Klima-, Energie-, Verkehrs- und Raumpolitik. Insbesondere als Region, die viele Lasten im Gütertransport auf der Strasse für die Schweiz übernimmt, ist es für die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt von zentraler Bedeutung, dass sich möglichst viele Verkehre für die Verteilung in die ganze Schweiz auf der Schiene bündeln lassen. Eine weitere proportionale Steigerung des Strassengüterverkehrs stellt vor dem Hintergrund des hochausgelasteten Strassennetzes in der Region Basel – auch mit den laufenden Projekten der Engpassbeseitigungen – keine opportune Lösung dar. Es ist daher richtig und wichtig, Förderungen und Anreize für ein attraktives Güter-Transportangebot zu schaffen, welche multimodale Transportketten im Binnen- ebenso wie im Import/Exportverkehr ermöglichen und ausbauen und den Güterverkehr auf der Schiene halten.

Als Eignerkantone der Schweizerischen Rheinhäfen begrüssen wir es zudem ausdrücklich, dass die nationale verkehrspolitische Bedeutung der Hafeninfrastrukturen für den Gütertransport Eingang in der Vorlage gefunden hat. Der Vorschlag einer Leistungsvereinbarung mit dem Bund für die Mitwirkung an den und die Mitfinanzierung der Hafeninfrastrukturen wurde in Konsens mit dem BAV erarbeitet. Mit diesem Instrument kann die zwischen Bund und den Kantonen BS und BL abgestimmte Anbindung der Schweiz an die Rheinschifffahrt langfristig sichergestellt werden.

Frage 2: Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

- a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder
- b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt unterstützen die Variante 1 «Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung der Schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt». Die Steuerung des Netzwerkangebots im Einzelwagenladungsverkehr wird begrüsst, damit das Transportangebot auf der Schiene auch im Binnen- und Import/Exportverkehr gestärkt werden kann.

Die Variante 2, die letztlich wohl zur Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs führen würde, ist aus Sicht der Regierungen von BS und BL nicht zielführend und hätte zurzeit nicht abschätzbare negative Folgen für die Wirtschaft und das Strassenverkehrssystem.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

Frage 3: Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Die Erläuterungen zur Nutzung der technischen Möglichkeiten der digitalen, automatischen Kupplung im Bereich der Automatisierung sind im Rahmen des Gesamtkonzeptes schlüssig. Die automatische Kupplung wäre schon längst fällig. Sie hätte bereits vor 50 Jahren europaweit eingeführt werden sollen. Die Potenziale zur Effizienzsteigerung (vor allem auch bezüglich einer Erhöhung der Zuglängen und Geschwindigkeiten, was sich wiederum positiv auch auf die Leistungsfähigkeit von Hauptstrecken auswirken wird) sind überzeugend und es können positive Effekte auf die Flächen in der Region Basel (Rangierbahnhof Muttenz oder Hafenbahnhöfe Kleinhüningen und Birsfelden/Auhafen) durch die Automatisierung der Produktion antizipiert werden. Zudem besteht die Gefahr, dass die Schweiz vor allem im Import- und Exportverkehr nicht mehr kompatibel ist, wenn die digitalisierte, automatische Kupplung (DAK) im übrigen Europa eingeführt würde, in der Schweiz aber nicht.

Wir können diese Massnahme daher nachvollziehen, allerdings technisch und betrieblich nicht abschliessend beurteilen. Wir unterstützen die Modernisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs zur Effizienzsteigerung mit einer positiven Kosten-Nutzen-Betrachtung, ohne vertieft auf die Fragen unter Frage 4 eingehen zu können.

Frage 4: Sind Sie einverstanden

- a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?*

Grundsätzlich erachten es die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt als sinnvoll, die Digitalisierung und insbesondere die automatische Kupplung durch den Bund mitzufinanzieren. Die meisten Netzanbieter im Einzelwagenladungsverkehr verfügen heute nicht über die finanziellen Mittel, um zum einen die DAK bis zur Serienreife zu testen und zum anderen die Migration beim Rollmaterials (Güterwagen und Lokomotiven) innert einer kurzen Frist vornehmen zu können. Zu den genauen Modalitäten (Teilfinanzierung, Staffelung, etc.) nehmen wir keine Stellung.

Voraussetzung ist jedenfalls, dass die innovative, aber komplexe Technologie bei der DAK ausgereift ist, bevor sie auf dem Markt eingeführt wird.

Frage 5: Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft als Träger der Schweizerischen Rheinhäfen unterstützen die vorgeschlagene Stärkung ausdrücklich. Die Rheinschifffahrt sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen (ARA-Häfen) sowie an das gesamte an den Rhein angeschlossene europäische Wasserstrassennetz (u.a. Frankreich, Belgien, Deutschland mit Ruhrgebiet, Mosel, Neckar, Donau-Staaten). Als trimodale Umschlagsplattform Rhein-Schiene-Strasse sind die Schweizerischen Rheinhäfen ein Paradebeispiel für die Bündelung grosser Gütermengen und deren Vernetzung zu multimodalen Logistikketten. Heute werden jährlich rund 6 Mio. Tonnen Schiffumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnumschlag in den Bereichen der Schweizerischen Rheinhäfen auf den Kantonsgebieten von Basel-Landschaft und Basel-Stadt abgewickelt. Die Rheinhäfen stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule in der schweizerischen Landesversorgung dar. Dabei sind moderne und effiziente Infrastrukturen für eine Verzahnung der Verkehrsträger mit Fokus auf Schiff und Schiene von grosser Bedeutung. Diese stellen sicher, dass die Schweiz die Rheinschifffahrt für ihre multimodalen Transportketten nutzen kann.

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind heute die grössten Förderer der Rheinschifffahrt, indem sie die notwendigen Hafeninfrastrukturen und das Land für die Umschlagsbetriebe vorhalten, um die hier entstehenden multimodalen Logistikketten (Container- und Massengut) mit der Schweiz zu vernetzen. Zentral dafür sind der im Gang befindliche Aufbau des Gateway Basel Nord mit dem geplanten neuen Hafenbecken 3. Aufgrund der nationalen Tragweite ist für die Kantone die Stärkung der Hafeninfrastrukturen durch den Bund von grosser Wichtigkeit.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja. Die vorgesehene Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen unterstützen die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt ausdrücklich. Durch die Einbindung des Bundes erhalten die Hafeninfrastrukturen die gewünschte nationale Bedeutung. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und Kantone die Hafeninfrastrukturen unter den gemeinsamen festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Das Instrument der Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen ist hierfür zweckmässig und kann mit den vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen rasch umgesetzt werden. Sie ermöglicht es, dass die Hafeninfrastrukturen von nationaler Bedeutung durch den Bund gefördert und unterstützt und die Investitionen in Erneuerung und Modernisierung nach festgelegten Zielen aus Bundesmitteln mitfinanziert werden können.

Frage 6: Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja. Mit dem Schaffen einer gesetzlichen Grundlage zur finanziellen Unterstützung klimaneutraler Antriebe und für Niedrigwasser geeignete Schiffe wird ermöglicht, dass der energieeffiziente Verkehrsträger Binnenschifffahrt auf dem Weg zur Klimaneutralität unterstützt wird. Als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat der Bund bereits mit den anderen Rheinanliegerstaaten festgelegt, die Binnenschifffahrt bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, um gemeinsam mit den anderen ZKR-Staaten dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

Frage 7: Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr

Ja. Als dichtbesiedelte Agglomeration mit einer hohen Dichte an Industrie- und Gewerbegebieten und als die Logistikregion, über die eines der grössten Güterverkehrsaufkommen der Schweiz auf Schiene und Strasse abgewickelt wird¹, sind wir darauf angewiesen, dass die Verkehrsträger bestmöglich zusammenspielen, ihre Stärken dort einsetzen, wo sie den grössten Nutzen stiften. Es ist daher unabdingbar, den Schienengüterverkehr so zu fördern, dass er maximal und in idealer Kombination mit den anderen Verkehrsträgern genutzt wird und zuverlässig die heutigen und zukünftigen Gütermengen aufnehmen kann. Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt unterstützen daher die vorgeschlagene Förderung. Sie darf jedoch nicht dazu führen, dass noch mehr schlecht (bis sogar überhaupt nicht) genutzte Trassen reserviert werden, sondern es sollen, wie dies auch ausgeführt wird, die Potenziale der Flexibilisierung der schienenseitigen Produktion genutzt werden. Anstelle starrer Bedienstruktur soll die Produktion, ähnlich wie dies in der Strassenlogistik üblich ist, in effizienten, gut ausgelasteten Touren, beziehungsweise als gut ausgelastete Trassen erfolgen.

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Die Logistikregion Basel ist bereits heute Standort von zahlreichen multimodalen Umschlagsplattformen in unterschiedlichster Grösse und Ausprägung. Die Kantone und die gesamte Schweiz profitiert davon, wenn sich diese Umschlagsplattformen multimodal vernetzen. Mit einem breiten Angebot an multimodalen Transportketten können die Verkehrsinfrastrukturen optimal ausgelastet, die Robustheit im Verkehrssystem gesteigert und letztlich auch der wertvolle Raum schonend genutzt werden.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Moderne und effiziente Umschlagsanlagen sind entscheidend an der Schnittstelle der multimodalen Transportketten. Ohne diese kann kein entsprechendes Angebot für den Schienengüterverkehr generiert werden. Die Ausweitung der Förderung von Umschlagsanlagen im kombinierten Verkehr auf Umschlags- und Verladeanlagen in Anschlussgleisen, Hafenanlagen oder auch multimodale Umschlagsplattformen in den Agglomerationen (u.a. für City-Logistik-, Baustoffrecycling-Konzepte) ist daher folgerichtig und findet unsere Unterstützung.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ein effizientes Bahnangebot lebt von der Bündelung von Verkehren. Das Setzen von Anreizen für einen multimodalen Transport ist sinnvoll.

1. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag als geeignet?

Der vorgeschlagene Umschlags- und Verladebeitrag setzt an der zentralen Schnittstelle der Transportketten an: Hier wird der Entscheid für die Multimodalität und für den Weg der Sendungen getroffen. Wichtig ist dabei ein Aufkommen über einem Schwellenwert, damit sich

¹ Siehe (zweite) Abbildung 4 im Erläuternden Bericht

die Schaffung eines Angebotes lohnt. Es ist aus unserer Sicht zweckmässig, gezielt an dieser Stelle Anreize zu setzen, um Mengen auf multimodale Transportketten zu lenken. Der positive Effekt beim Setzen einer Mindestmenge kann jedoch nicht nachvollzogen werden. Mit der Regelung der Mindestmengen sind verzerrte Wettbewerbsbedingungen vorprogrammiert, zumal bereits im Erläuterungsbericht Ausnahmen aufgeführt werden. Sind die Anlagen zum Verlad erstmalig gebaut und vorhanden – bei der Investitionsförderung erscheinen die Mindestmengen sinnvoll – sollte deren Beitrag an der Verlagerung von Mengen auch ab dem ersten Wagen belohnt werden.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Durch die geografische Lage Basels liegt in unserer Region häufig der Anfang oder das Ende des nationalen Teils der internationalen Import- oder Export-Logistikketten im Nord-Süd-Verkehr. Für unsere Kantone ist es daher von Interesse, dass langlaufende Verkehre gebündelt auf der Bahn in die Region zum Umschlag und Weitertransport kommen. Heute sehen wir Fehlanreize, wenn KV-Sendungen über grosse Distanzen auf der Strasse durch die Schweiz zu den Umschlagsanlagen nach Basel transportiert werden. Unabhängig vom Verhältnis der transportierten Distanz auf Strasse und Schiene sind diese Transporte voll LSVA-rückerstattungsberechtigt, obwohl insgesamt nur wenige Kilometer auf der Schiene zurückgelegt werden. Hier könnte ein Pauschalbetrag entgegenwirken, damit kurze Transportwege auf Schweizer Strassen belohnt werden.

Es ist ausserdem davon auszugehen, dass von der LSVA befreite Fahrzeugtypen (z.B. Motorwagen mit elektrischem Antrieb oder Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von unter 3.5 Tonnen) zukünftig vermehrt in direkter Konkurrenz zum Schienengüterverkehr stehen. Es gilt daher zusätzlich sicherzustellen, dass für Strassenfahrzeuge, welche heute keine LSVA entrichten, ebenfalls Bedingungen bestehen, damit in geeigneter Weise Sendungen von der Strasse auf die Schiene verlagert werden.

Die Kantone unterstützen in diesem Sinne die Diskussion über einen abgestimmten Mechanismus zwischen LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr und neuem Umschlags- und Verladebeitrag. Mittelfristig ist eine Lösung anzustreben, die keine Produktionsform gegenüber der anderen benachteiligt

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen

Eine Vereinfachung der Bestimmungen für die private Wirtschaft, die Anschlussgleisanlagen in ihren Betrieben integrieren und den Schienengüterverkehr gezielt nutzen, begrüssen wir.

Frage 8: Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr?

Ja. Auf den grossen Anlagen des Schienengüterverkehrs der Region Basel, u.a. Rangierbahnhof Muttenz, Hafenbahnhöfe BS und BL, Güterareal Wolf, werden heute noch vielfach Diesel-Traktionen eingesetzt. Demgegenüber sind im Personenverkehr die Rangierlokomotiven bereits so gut wie vollständig auf Elektro- oder Hybrid-Antrieb (Akku) umgestellt. Die Kantone sehen klar Handlungsbedarf, hier Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe zu schaffen.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des Schweizerischen Güterverkehrs:

Frage 9: Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja. Die Agglomeration der Region Basel verfügt über eine hohe Dichte an Anschlussgleisen in den Industrie- und Gewerbearealen. Allein die Hafenanlagen und das Industrieareal Schweizerhalle sind jährlich Quelle und Ziel von Gütern im Umfang von rund 2 Mio. Tonnen, welche im EWLTV System abgewickelt werden. Neben den bestehenden Verkehren im EWLTV entstehen weitere Potenziale durch Umschlagsplattformen mit City-Logistik-Konzepten oder für Baustoff-Kreisläufe. Weder für die beiden Basler Kantone noch für die angrenzenden Regionen ist es opportun, dass die heutigen Gütermengen und auch die zukünftigen Potenziale vollständig auf die Strasse verlagert werden. Deshalb unterstützen wir die Weiterentwicklung und finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs.

Wie eingangs dargelegt, sollen mit der Vorlage auch innovative Ansätze auf organisatorischer Ebene geprüft werden, wie zum Beispiel die Förderung von Kooperationen unter den Marktakteuren oder die Schaffung einer Datenplattform. Auf die Detailfragen unter lit a bis c gehen wir nicht näher ein.

Frage 10: Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes

Ja. Wir begrüssen die Bemühungen des Bundes, Logistikflächen und deren Anschluss an die Schienennetze in der Raumplanungspolitik zu verankern. Die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft berücksichtigen bereits heute in ihren raumplanerischen Instrumenten den Erhalt und die Weiterentwicklung von Arealen für multimodale und logistische Nutzungen. Wir erachten es als folgerichtig, wenn sich kantonale räumliche Konzepte und Strategien für den Güterverkehr mit entsprechenden Festlegungen des bundesrätlichen Gütertransportkonzepts verzahnen und mit diesem wiederum kantonsübergreifend abgestimmt werden. Das Instrument der Sachpläne des Bundes ist hierfür das geeignete. Es gilt zu berücksichtigen, dass die Bemühungen insbesondere bei der Anschlussgleiserschliessung auf Gemeindeebene bei den Nutzungsplanungen an Grenzen stossen. Insbesondere sind grundeigentümergebundene Vorschriften nur umsetzbar, wenn umfangreiche technische Abklärungen vorliegen und seitens der Gemeinde der Wille besteht, entsprechende Vorschriften umzusetzen.

Rechtsanpassungen

Frage 11: Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen

Ja. Die im Gütertransportgesetz (Variante 1) vorgeschlagenen Anpassungen, insbesondere für die Hafeninfrastrukturen, werden von den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt unterstützt.

Speziell:

- Art. 3 Abs. 5: Die Kantone sollen das Konzept für den Gütertransport in ihrer Richtplanung berücksichtigen.

Die konkrete Nennung im Gesetz wird begrüsst.

- Art. 12 Abs. 2: Massnahmen der Raumplanung, mit denen die Kantone für die Erschliessung der Industrie- und Gewerbezone mit Anschlussgleisen sorgen, müssen neu in den Richtplänen festgelegt werden.

Diese Ergänzung wird grundsätzlich begrüsst. Es sei aber darauf hingewiesen, dass die Kantone und Gemeinden bereits heute die Pflicht haben, wenn wirtschaftlich vertretbar, für Anschlussgleise zu sorgen. Dies wird allerdings nur unzureichend umgesetzt. Daher erhofft man sich, mit der Festlegung von Massnahmen in der Richtplanung, dass der schienenseitige Anschluss geeigneter Gebiete besser funktioniert. Die Kantone sind aber alleine bzw. ohne Einbezug aller beteiligten und betroffenen Akteure teilweise nicht in der Lage, die besten Standorte für Anschlussgleise zu bestimmen. Der Transportbedarf innerhalb von Arbeitsplatzgebieten kann innerhalb Jahre sehr stark schwanken. Dies erschwert die Festlegung von Anschlussgleisen (dynamische Wirtschaftsentwicklung vs. langfristige Infrastrukturmassnahmen). Sowohl die Evaluation wie auch die Umsetzung erfordern mehr, als allein mit dem Instrument des Richtplans erreicht werden kann.

ANTRAG:

Seitens Bund sollte anhand von Beispielen geprüft und aufgezeigt werden, wie solche Massnahmen innerhalb der Richtplanung und das Zusammenspiel mit dem Konzept aussehen können. Eventuell ist der Leitfaden zur Richtplanung zu ergänzen.

- Art. 19a Abs. 3: wie eingangs bereits beschrieben, begrüssen die Kantone die Ergänzung des Konzepts um das Festlegen von KV- Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung.

ANTRÄGE:

Es wird eine Konkretisierung der Begrifflichkeit «nationale Bedeutung» gewünscht. Ab wann gilt eine Anlage als national bedeutend?

Die Festlegung dieser Standorte sollte in Zusammenarbeit mit den Kantonen erfolgen, daher beantragen wir folgende Ergänzung:

«Der Bundesrat legt in Zusammenarbeit mit den Kantonen im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung fest.».

- Art. 19a Abs. 4: Die Kantone sorgen für die Berücksichtigung des im Konzept ausgewiesenen Bedarfs an zusätzlichen oder zu erweiternden KV-Umschlagsanlagen in der kantonalen Richtplanung

Diese neu präzisierende Bestimmung wird begrüsst.

Weitere Bemerkungen

Frage 12: Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zum Erläuternden Bericht sei generell erwähnt, dass er die aktuelle Situation im Güterverkehr in der Schweiz und den sich ihm bietenden künftigen Handlungsspielraum ausgezeichnet darlegt. Allerdings geht er mancherorts stark in die Tiefe, speziell im Kap. 4. Dabei werden auch Möglichkeiten aufgezeigt, die nach unserer Einschätzung zumindest heute noch nicht spruchreif sind wie z.B. die Einführung eines Bonus an Verladere in Form eines Verbilligungsbeitrages (siehe Seiten 60/61

des Berichts). Für eine nachfolgende Botschaft als Grundlage einer Gesetzesrevision sollten die Ausführungen vereinfacht werden.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Hinweise und Anträge.

Freundliche Grüsse

Im Namen der Regierungsräte der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt



Kathrin Schweizer
Regierungspräsidentin



Beat Jans
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

PAR COURRIEL

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

Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Fribourg, le 31 janvier 2023

2023-44

Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse - Consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 2 novembre 2022 votre Département nous a soumis, pour consultation, le projet de Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse et nous vous en remercions.

Ce projet a pour but de clarifier le rôle du transport de marchandises dans la politique climatique et énergétique de la Confédération ainsi que sous l'angle de la sécurité de l'approvisionnement. A cet effet deux orientations générales distinctes ont été élaborées. Elles se concentrent sur le perfectionnement du fret ferroviaire, de la navigation à marchandises sur le Rhin et le développement d'offres multimodales. Ces deux orientations font l'objet de deux propositions d'adaptation des bases légales, notamment de la loi sur le transport de marchandises (LTM) révisée en 2016, et de demandes de crédits d'engagement.

L'objectif de la variante 1 est que le fret ferroviaire joue un rôle porteur dans le futur transport de marchandises en Suisse. A cet effet plusieurs mesures doivent permettre la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin. L'hypothèse de la variante 2 est que le fret routier disposera bientôt des solutions techniques nécessaires pour mettre en place des chaînes de transport éocompatibles et que la contribution actuelle du fret ferroviaire aux objectifs de la politique climatique de la Confédération est faible et ne pourra pas être augmentée de manière significative à l'avenir. Cette variante reprend certaines mesures de la variantes 1, mais il est renoncé à un soutien financier ciblé pour le perfectionnement et la modernisation du transport par wagons complets isolés (TWCI).

Vous trouverez les remarques du canton de Fribourg, qui soutient tout comme la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) la variante 1, dans le catalogue de questions de cette consultation annexé au présent courrier. Nous tenons toutefois à souligner plus particulièrement les points suivants :

- > Il est indispensable de réaliser les nouveaux tracés entre Berne-Fribourg/Freiburg-Lausanne-Genève, et plus généralement les aménagements à l'infrastructures décidés dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES), avant d'appliquer un principe d'égalité entre le transport ferroviaire de marchandises et celui de voyageurs.
- > En ce qui concerne la modernisation et l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire, une analyse neutre de la production de ces différents trafics de marchandises, y compris des wagons complets isolés, doit être entreprise. Cette analyse doit prendre également en considération le recours systématique à des caisses mobiles.
- > L'encouragement des plateformes de transbordement multimodales nécessite de disposer d'une stratégie globale concernant l'implantation de ces plateformes.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Didier Castella, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Annexe

—

Mentionnée

Copie

—

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



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse » - Réponses de l'Etat de Fribourg

Objectifs

1. *Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité de perfectionner les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse ?*

Oui. Les conditions-cadres doivent être perfectionnées et adaptées aux technologies actuelles, sous l'angle de la sécurité de l'approvisionnement, et mises en conformité avec la politique climatique et énergétiques de la Confédération. Si le trafic de marchandises doit garder sa part de liberté économique, les conditions-cadres doivent permettre de rendre le transport de marchandises par le rail plus compétitif.

2. *Si oui, laquelle des variantes proposées vous semble la plus appropriée pour atteindre les objectifs formulés ?*

La variante 1 est, selon nous, la plus appropriée, car elle renforce le transport de marchandises par le rail. Toutefois, le rapport mis en consultation ne permet pas de se positionner clairement sur le volet aménagement du territoire et sur les répercussions de cette variante au niveau cantonal.

Concernant les mesures communes aux deux variantes :

3. *Etes-vous fondamentalement favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique ?*

Oui. Nous sommes favorables à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique. Toutefois, tout comme la CTSO, nous nous questionnons sur le nombre de wagons et de véhicules de traction à équiper pour un total avoisinant les 500 millions de francs. Le parc utilisé pour les trains complets devrait être concerné uniquement pour les wagons « interfaces » aux extrémités. Une analyse neutre de la production de ces différents trafics de marchandises, y compris des wagons complets isolés, devrait être entreprise.

Le recours systématique à des caisses mobiles pour le transport de marchandises pourrait également réduire le besoin en types de wagons différents. En ce qui concerne le transport par wagons complets isolés, il serait imaginable d'utiliser des wagons porte-containers circulant à des fréquences élevées entre différentes gares équipées de grues et de mettre en place un système de réservation des places de containers. L'utilisation de caisses mobiles simplifie également le transfert rail-route ou rail-rail pour une desserte optimale du territoire. Le parc de véhicules (wagons, camions) peut être utilisé en synergie pour les différents transports (bois, gravier, poubelle, logistique alimentaire, citerne).

4. *Êtes-vous d'accord*
 - a) *Pour que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique ?*

Oui.

- b) *Pour que l'utilité micro- et macroéconomique soit prise en compte de manière équilibrée et que la Confédération ne puisse fournir qu'un financement partiel ?*

Non. Nous doutons qu'un encouragement financier de la Confédération à hauteur de 30% suffise à atteindre les objectifs de la variante 1.

- c) *Pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation ?*

Nous ne comprenons pas la question et il est donc difficile de juger de l'utilité macroéconomique du projet. Si la question porte sur les 30% de la participation fédérale, ce pourcentage est à notre avis insuffisant (voir réponse à la question précédente).

- d) *Pour que la Confédération échelonne les taux de subvention en fonction des critères mentionnés ?*

Non. Il faudrait selon nous procéder à une étude d'opportunité pour définir quels wagons il est judicieux de mettre aux normes.

5. *Soutenez-vous le renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales ?*

Oui, mais cela doit convenir aux cantons directement concernés.

- a) *La convention sur les prestations avec le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, incluant la possibilité d'un soutien financier, est-elle l'instrument approprié à cet effet ?*

Oui. Toutefois cela ne doit pas être à la charge du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

6. *Soutenez-vous les incitations financières pour des propulsions écocompatibles ou pour des bateaux adaptés aux basses eaux ?*

Oui

Concernant les mesures qui présentent des caractéristiques différentes dans chaque variante :

7. *Approuvez-vous la promotion des chaînes de transport multimodales dans le but d'une utilisation accrue des offres de fret ferroviaire :*

- a) *par un encouragement des plates-formes de transbordement multimodales ?*

Oui. Il est cependant nécessaire de disposer d'une stratégie globale concernant l'implantation de ces plateformes multimodales afin d'assurer une desserte territoriale équilibrée (volumes, accessibilités ferroviaires et routières, dimensionnement des installations, etc.).

- b) *par un financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement ?*

Oui

- c) *par des incitations financières à transporter autant que possible de marchandises sur le rail ou dans des offres multimodales ?*

Oui

- I. *Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée à cet effet est appropriée ?*

Oui, mais à condition que les objectifs de la stratégie fédérale en matière de mobilité soient pris en compte.

- II. *Le remboursement de la RPLP en transport combiné doit-il être maintenu ou intégré dans la contribution au transbordement et au chargement ?*

Le remboursement de la RPLP et la prime au transbordement et au chargement doivent être maintenus séparément.

- d) *par une amélioration de la transparence et de la flexibilité dans le traitement des dispositions du droit ferroviaire pour les installations privées de transport de marchandises ?*

Oui, mais ces dispositions doivent être claires.

8. *Soutenez-vous les incitations financières pour l'utilisation de moteurs écocompatibles dans le transport ferroviaire de marchandises ?*

Oui.

Concernant les mesures de la variante 1 visant à renforcer le transport de marchandises par une modernisation technique et organisationnelle du transport ferroviaire de marchandises en Suisse :

9. *Soutenez-vous le perfectionnement et le soutien financier du TWCI en tant qu'offre-réseau dans le transport ferroviaire de marchandises ?*

Oui, mais il faudrait plus de moyens pour atteindre les objectifs de la variante 1.

- a) *L'instrument proposé, à savoir les conventions sur les prestations avec les prestataires de TWCI, est-il approprié à cet effet ?*

Nous n'avons pas l'expérience nécessaire pour déterminer si cet instrument est approprié ou ne l'est pas, respectivement s'il convient aux prestataires. Il faudra s'assurer de l'efficacité de ces conventions, que les montants mis à disposition encouragent vraiment le transport par wagons complets isolés (TWCI) et, plus globalement, permettent d'atteindre l'objectif de la variante 1.

- b) *Considérez-vous que l'indemnisation de l'exploitation et les contributions aux investissements pour les modernisations importantes sont des moyens appropriés pour le perfectionnement visé ?*

Il s'agit d'un pas dans la bonne direction. L'injection de moyens financiers publics dans l'exploitation et dans les investissements doit être clairement délimitée, monitorée et contrôlée afin que ces soutiens soient clairement dévolus aux objectifs à atteindre.

- c) Considérez-vous que d'autres mesures (par ex. mise au concours de l'offre de TWCI) sont plus appropriées ?

-

10. *Estimez-vous que le transport de marchandises doit être plus fortement pris en compte dans l'aménagement cantonal et fédéral du territoire ?*

Oui, mais cela aura aussi des répercussions financières et en personnel sur les cantons.

Adaptations du droit

11. *Approuvez-vous les modifications législatives proposées ?*

Oui, sous réserve de nos précédentes remarques.

Autres remarques

12. *Quelles sont vos autres remarques sur le projet mis en consultation ?*

Nous demandons expressément que ce projet, quelle que soit la variante choisie, ne péjore pas le FIF. Les projets retenus dans les différentes étapes d'aménagement du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) et dans les programmes d'aménagement antérieurs doivent être menés à bien au plus vite et financés par le FIF.

Par rapport à l'utilisation du réseau ferroviaire, étant donné la saturation de cette ligne, nous demandons que les nouveaux tracés entre Berne – Lausanne – Genève, soient réalisés avant d'appliquer des principes d'égalité entre le transport ferroviaire de marchandises et celui de voyageurs. Nous sommes pour une égalité de traitement entre les deux trafics pour autant que les infrastructures soient adéquates. Tant que les aménagements d'infrastructures décidés par le Parlement fédéral ne seront pas réalisés, la réservation de sillons marchandises doit passer après le transport de voyageurs, notamment sur la ligne du plateau. Les sillons fret ne doivent pas uniquement être réservés « au cas où », mais être exploités dans une certaine proportion pour être prioritaire sur l'offre voyageurs.



Le Conseil d'Etat

392-2023

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 au perfectionnement des conditions-cadre du
transport de marchandises en Suisse**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 2 novembre 2022, le DETEC a lancé une consultation relative au perfectionnement des conditions-cadre du transport de marchandises en Suisse. Cette consultation nous est bien parvenue et a retenu notre meilleure attention.

Le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève est d'avis que la transition vers des motorisations non-fossiles, quoiqu'indispensable à l'atteinte des objectifs climatiques, ne permet pas, à elle seule, de réduire suffisamment les émissions de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule. Par ailleurs, des incertitudes persistent quant aux technologies permettant de maintenir la charge utile, la puissance et l'autonomie des poids-lourds dans le cadre d'une utilisation efficiente de l'énergie. Les motorisations à hydrogène, bien que prometteuses, ne remplissent pas, aujourd'hui, toutes les garanties sur ces points. Ainsi, une utilisation accrue du rail reste essentielle pour atteindre la neutralité carbone. Elle permet également de réduire la congestion routière.

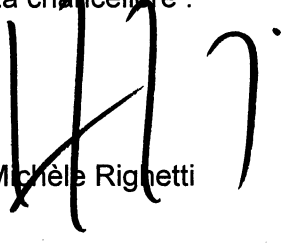
Le transport par wagon isolé reste la solution la plus appropriée pour que l'accès au rail soit le plus large possible. Le maintien d'une telle offre est donc nécessaire à l'accroissement de la part modale du rail dans le transport de marchandises et, partant, à l'atteinte des objectifs climatiques ambitieux que s'est fixé le Canton de Genève.

Pour ces raisons, le Conseil d'État de la République et canton de Genève soutient la variante 1 : renforcement du transport de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin.

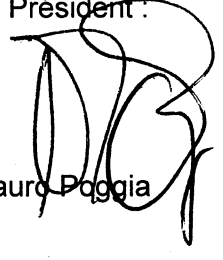
En vous remerciant de nous avoir consulté sur le sujet, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :


Michèle Righetti

Le Président :


Mauro Poggia

Annexe : réponses aux questions de la consultation

Copie à (version Word et PDF) : finanzierung@bav.admin.ch

Catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse »

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité de perfectionner les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse ?

Oui. Les objectifs climatiques et la congestion routière imposent que des mesures soient prises en faveur du fret ferroviaire, notamment sur l'axe Est-Ouest.

2. Si oui, laquelle des variantes proposées vous semble la plus appropriée pour atteindre les objectifs formulés? a. Variante 1 : renforcement du transport de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin, ou b. Variante 2 : optimisation ponctuelle du cadre légal du transport de marchandises.

La transition vers des motorisations non-fossiles, quoiqu'indispensable à l'atteinte des objectifs climatiques ne permet pas, à elle seule, de réduire suffisamment les émissions de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule. En effet, à ce jour, seuls 50% des émissions peuvent être évitées en prenant en compte la construction des véhicules et des batteries et leur recyclage. Par ailleurs, des incertitudes persistent quant aux technologies permettant de maintenir la charge utile, la puissance et l'autonomie des poids-lourds dans le cadre d'une utilisation efficiente de l'énergie. Les motorisations à hydrogène, bien que prometteuses, ne remplissent pas, aujourd'hui, toutes les garanties sur ces points.

Pour ces raisons, un report modal massif de la route vers le rail est indispensable, malgré la transition attendue en terme de motorisation. Ce report modal permettra également de décongestionner le réseau routier.

La variante 1 est, de ce fait, la variante privilégiée par le Canton de Genève.

Concernant les mesures communes aux deux variantes:

3. Êtes-vous fondamentalement favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique ?

Le Canton de Genève est favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur ferroviaire. En effet, cela permet, outre une productivité plus grande et des coûts plus faibles, notamment dans le cadre d'un soutien au transport par wagon complet isolé, de diminuer les nuisances (bruit) et risques liés à l'attelage manuel.

4. Êtes-vous d'accord

- a. pour que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique ?

Dans la plupart des cas, l'utilisation du rail pour le transport de marchandises nécessite d'ajouter deux ruptures de charge à la chaîne logistique. De plus, le fret ferroviaire est généralement moins flexible en terme d'horaire que le fret routier. Partant, le rail est généralement plus cher que la route. La modernisation et l'automatisation de la production est un préalable indispensable à la diminution des coûts marginaux de production, permettant de rendre le rail plus attractif, raison pour laquelle le Canton de Genève est favorable au soutien de la Confédération à la migration vers l'attelage automatique numérique.

- b. pour que l'utilité micro- et macroéconomique soit prise en compte de manière équilibrée et que la Confédération ne puisse fournir qu'un financement partiel ?

L'attelage numérique permettra de diminuer les coûts de production du fret ferroviaire, ce qui potentiellement, le rendra plus profitable pour les entreprises qui le produisent. Il paraît donc juste que ces entreprises participent également au financement.

- c. pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation ?**

Oui. Il paraît opportun que la Confédération finance la part qui bénéficiera à la société (externalités positives, subvention pigouvienne).

- d. pour que la Confédération échelonne les taux de subvention en fonction des critères mentionnés ?**

Oui.

- 5. Soutenez-vous le renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales ?**

La navigation sur le Rhin permet un approvisionnement massifié, plus propre et moins impactant sur la congestion du trafic. Ainsi, même si le canton de Genève est peu concerné, il soutient le renforcement de la navigation sur le Rhin.

Un soutien global au transport lacustre ou fluvial devrait être envisagé par souci d'équité et pour la promotion d'éventuelles nouvelles chaînes de transport multimodales ou des transports par voie d'eau existants. Nous pensons notamment à l'acheminement des déchets urbains depuis le centre-ville de Genève jusqu'à l'usine d'incinération des Cheneviers qui est réalisé pour un tiers des volumes par voie fluviale.

- a. La convention sur les prestations avec le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, incluant la possibilité d'un soutien financier, est-elle l'instrument approprié à cet effet ?**

Oui.

- 6. Soutenez-vous les incitations financières pour des propulsions éocompatibles ou pour des bateaux adaptés aux basses eaux ?**

Oui. A moyen terme toutefois, une réflexion globale sur le transport fluvial et lacustre de marchandises devra être menée. Il faudra également se poser la question d'un soutien plus global au transport de marchandises sur les voies d'eau. En effet, un soutien exclusif au transport fluvial sur le Rhin pourrait générer des inéquités, ce d'autant que des opportunités pourraient naître sur d'autres voies d'eau du pays.

Concernant les mesures qui présentent des caractéristiques différentes dans chaque variante:

- 7. Approuvez-vous la promotion des chaînes de transport multimodales dans le but d'une utilisation accrue des offres de fret ferroviaire:**

- a. par un encouragement des plates-formes de transbordement multimodales ?**

Oui, l'acheminement de marchandises d'un point A à un point B ne peut la plupart du temps pas s'effectuer uniquement par voie ferroviaire. Le dernier et le premier kilomètre sont, le plus souvent, effectués par la route. L'utilisation du rail impose donc deux ruptures de charge dont les coûts doivent être le plus possible réduits afin de maintenir la compétitivité du rail par rapport à la route. Par ailleurs, la réservation de surfaces pour ce types d'installation nécessitera une coordination accrue des activités ayant un impact sur le territoire (cf. question 10).

Les installations de transbordement route/voies d'eau devraient également être intégrées dans ce type de mesures d'encouragement.

- b. **par un financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement ?**

Oui.

- c. **par des incitations financières à transporter autant que possible de marchandises sur le rail ou dans des offres multimodales ?**

Oui.

- I. **Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée à cet effet est appropriée?**

Oui, le bonus "par wagon" au-delà de 720 wagons fait sens car cela incite également les acteurs déjà présents sur le marché à accroître le trafic transitant par leur plateforme.

- II. **Le remboursement de la RPLP en transport combiné doit-il être maintenu ou intégré dans la contribution au transbordement et au chargement ?**

A court terme, le remboursement peut être maintenu. Il paraît toutefois logique que la part routière du transport combiné soit soumise à la RPLP, sans possibilité de remboursement à long terme, car le transport combiné engendre les mêmes externalités que le transport routier lorsqu'il est sur la route.

- d. **par une amélioration de la transparence et de la flexibilité dans le traitement des dispositions du droit ferroviaire pour les installations privées de transport de marchandises ?**

Oui. Une amélioration de la transparence et de la flexibilité, notamment au niveau du traitement administratif, faciliterait les démarches et la compréhension des différentes mesures de promotion.

8. **Soutenez-vous les incitations financières pour l'utilisation de moteurs écocompatibles dans le transport ferroviaire de marchandises ?**

Oui, la transition vers un fret ferroviaire non-émissif en CO₂ doit également s'accélérer dans une optique d'atteinte des objectifs climatiques.

Concernant les mesures de la variante 1 visant à renforcer le transport de marchandises par une modernisation technique et organisationnelle du transport ferroviaire de marchandises en Suisse:

9. **Soutenez-vous le perfectionnement et le soutien financier du TWCI en tant qu'offre-réseau dans le transport ferroviaire de marchandises ?**

Oui, le TWCI permet de donner l'accès au ferroviaire à de petits acteurs, ce que le transport par train complet ne permet pas. De plus, l'offre-réseau rend ce TWCI plus attractif.

Il est toutefois nécessaire de prévoir des mesures pour garantir une longueur minimum des trains. En effet, il n'est pas souhaitable que les sillons fret disponibles soient utilisés pour des petits convois, au risque de saturer le réseau sans exploiter son potentiel.

- a. **L'instrument proposé, à savoir les conventions sur les prestations avec les prestataires de TWCI, est-il approprié à cet effet ?**

Oui. Les conventions sur les prestations permettent d'orienter les prestataires de TWCI selon la volonté des pouvoirs publics, tout en offrant une certaine flexibilité et une possibilité de revoir les conditions à intervalles réguliers.

- b. **Considérez-vous que l'indemnisation de l'exploitation et les contributions aux investissements pour les modernisations importantes sont des moyens appropriés pour le perfectionnement visé ?**

Oui. Les coûts constituant une barrière à la modernisation, l'indemnisation de l'exploitation et les contributions aux investissements constituent des moyens appropriés pour le perfectionnement visé.

- c. Considérez-vous que d'autres mesures (par ex. mise au concours de l'offre de TWCI) sont plus appropriées ?**

Non.

- 10. Estimez-vous que le transport de marchandises doit être plus fortement pris en compte dans l'aménagement cantonal et fédéral du territoire ?**

Oui, la croissance des besoins liés au transport de marchandises demande une implication plus importante des collectivités publiques, notamment en ce qui concerne la réservation des emprises foncières pour la création de hubs logistiques multimodaux et de plateformes de transbordement. Ce besoin d'action est d'autant plus important à proximité des centres urbains où le foncier est rare et cher. Plus généralement, le choix de favoriser le transport de marchandises par rail imposera une réflexion globale sur la complémentarité des activités qui « consomment » de l'espace, les plans sectoriels de la Confédération et les plans directeurs cantonaux devant être renforcés sur ce sujet.

La situation particulière des agglomérations transfrontalières devrait également être prise en compte. La Confédération pourrait aider à mieux appréhender les enjeux du transport de marchandises à l'échelle des agglomérations transfrontalières.

Adaptations du droit

- 11. Approuvez-vous les modifications législatives proposées ?**

Oui.

Autres remarques

- 12. Quelles sont vos autres remarques sur le projet mis en consultation ?**

De façon générale, nous soutenons la variante 1. Il nous paraît toutefois opportun de proposer des mesures complémentaires pour encourager les trains longs et étendre le soutien aux installations de transbordement sur les voies d'eau du pays.

Par ailleurs, nous notons que le développement du fret ferroviaire et de plateformes de transbordement nécessiteront des surfaces importantes. Il y a donc un enjeu fort de réservation de ces surfaces dans un contexte d'augmentation prévisible du trafic de marchandises d'ici 2050. Les besoins accrus pour le transport de marchandises exigeront de les intégrer suffisamment à l'amont, notamment dans les planifications fédérales.

A cet égard également, la spécificité de la situation transfrontalière de Genève devra être prise en compte. Il y a clairement un manque de données sur le trafic des marchandises, notamment à l'échelle de l'agglomération, sujet sur lequel la Confédération pourrait contribuer.

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

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

Glarus, 14. Februar 2023

Vernehmlassung i. S. Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne anhand des von Ihnen zugestellten Fragekatalogs vernehmen:

A. Zielsetzungen

- 1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf besteht?***

Ja, die Rahmenbedingungen sind angesichts der geänderten klima- und energiepolitischen Prioritäten sowie der zukünftigen Versorgungssicherheit anzupassen.

- 2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?***

Wir erachten die Variante 1 mit der Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt als zielgerichteter, um die formulierten Zielsetzungen zu erreichen.

B. Zu den variantenübergreifenden Massnahmen

- 3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?***

Ja, mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung (DAK) können massgebliche Produktivitätsverbesserungen erzielt und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs verbessert werden.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Die erwartete Wirkung der Migration zur DAK rechtfertigt ein finanzielles Engagement des Bundes. Wir sind daher mit dem einmaligen Investitionsbeitrag an den Schienengüterverkehrsmarkt zur netzweiten Verbesserung der Produktivität und Angebotsqualität einverstanden. Der Markt muss sich anschliessend wieder selber finanzieren.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja, wir sind damit einverstanden. Der Bund finanziert einen Anteil von ca. 30 Prozent der anfallenden Investitionen pro Fahrzeug mit. Die Branchenakteure tragen somit einen signifikanten Anteil der Investitionssumme mit, da sie gleichzeitig von verbesserten Produktionsbedingungen profitieren.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja, wir sind damit einverstanden.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja, die Staffelung nach Neuwagen, Wagen der Baujahre 2010 bis 2022 sowie für Lokomotiven erachten wir als sinnvoll. Ob damit auch die vom Bund angestrebte Optimierung des Fuhrparks erreicht werden kann, wird sich erst zu einem späteren Zeitpunkt überprüfen lassen.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Die Rheinschifffahrt ist für die Güterversorgung der Schweiz von grosser Bedeutung. Entsprechend unterstützen wir diese im Rahmen multimodaler Transportketten.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Aus unserer Sicht handelt es sich um ein geeignetes Instrument, welches dem Bund die Steuerung der Entwicklung der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport erlaubt. Nach Ablauf der Leistungsperiode können die erforderlichen Entwicklungen und notwendigen Leistungen neu beurteilt und vereinbart werden. Zudem können allfällige Aspekte der Landesversorgung darin einfließen.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, im Schiffsverkehr erlauben die finanziellen Anreize die notwendigen Um- und Nachrüstungen oder Neubeschaffungen der ca. 300 Güterschiffe sowie im Schienengüterverkehr der ca. 90 Rangierfahrzeuge. Damit kann der Beitrag der Güterschifffahrt und des Schienengüterverkehrs an den klimapolitischen Zielen weiter verbessert werden.

C. Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante

7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, wir erachten die multimodalen Umschlagsplattformen als zwingende Voraussetzung zum Umschlag von Gütern zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sowie zu deren Bereitstellung für die Feinverteilung (oder umgekehrt).

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja, wir unterstützen diese.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Diesem Vorschlag stehen wir skeptisch gegenüber, weil er kleine EVU und Unternehmen benachteiligt, zum Beispiel Meterspurbahnen. Wir können diese Massnahme dann unterstützen, wenn der Aspekt der «möglichst hohen Transportmenge» in ein Verhältnis zur verfügbaren Transportkapazität der entsprechenden Unternehmung gebracht wird. Alles andere wäre verzerrend.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Der neue Umschlags- und Verladebonus scheint differenziert ausgearbeitet worden zu sein. Auf die Anwendung des Giesskannenprinzips wurde verzichtet. Wir unterstützen diesen Ansatz. Sollte sich zeigen, dass die gewünschte Wirkung nicht eintritt, ist dies nachträglich zu justieren.

II. Soll die Rückerstattung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Die LSVA-Rückerstattung soll weitergeführt werden, bis das Schwerverkehrsabgabengesetz (SVAG) angepasst wird. Im Zeitpunkt der SVAG-Anpassung ist die Aufhebung der LSVA-Rückerstattung und deren Integration in den Umschlags- und Verladebeitrag erneut zu prüfen.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja, wir sind damit einverstanden.

8. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?*

Ja, wir unterstützen diese.

D. Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

- 9. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?***

Ja, wir unterstützen diese.

- a. *Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLK dafür geeignet?***

Die Leistungsvereinbarungen scheinen uns geeignet, um die verschiedenen Beziehungen zwischen Bund resp. BAV und den Eigentümerinnen und Betreiberinnen von Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Anschlussgleisen zu regeln.

- b. *Erachten Sie die Abgeltungen des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?***

Ja, wir erachten diese als geeignete Mittel um die gesteckten Ziele zu erreichen.

- c. *Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLK) als geeigneter an?***

Nein.

- 10. *Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?***

Ja, damit kann der kohärenten Entwicklung der Infrastrukturen und Anlagen für Gütertransporte zu den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft Rechnung getragen werden.

E. Rechtsanpassungen

- 11. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?***

Ja, wir unterstützen diese.

F. Weitere Bemerkungen

- 12. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?***

Wir haben keine weiteren Ergänzungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

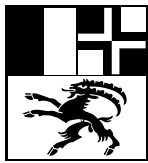
Für den Regierungsrat



Benjamin Mühleemann
Landammann



Hansjörg Dürst
Ratsschreiber



Sitzung vom

21. Februar 2023

Mitgeteilt den

22. Februar 2023

Protokoll Nr.

138/2023

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

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

**Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport;
Vernehmlassung an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. November 2022 wurde der Kanton Graubünden eingeladen, zur Vorlage betreffend die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit der Meinungsäusserung.

In der "Langfristigen Klimastrategie der Schweiz" hält der Bundesrat für den Sektor Verkehr fest, dass eine Verlagerung auf die Bahn gekoppelt mit einer Umstellung auf mit erneuerbaren Treibstoffen betriebene Schwerverkehrsfahrzeuge einen wichtigen Beitrag zum Klimaziel bis 2050 leisten kann. Für die Umsetzung sind zwei unterschiedliche Stossrichtungen denkbar. Der Kanton Graubünden ist der Ansicht, dass nur mit der Gewährleistung umfassender Transportangebote auf der Schiene der Güterverkehr mittel- bis langfristig einen massgeblichen Beitrag an die klima- und energiepolitischen Zielsetzungen und die Versorgungssicherheit leisten kann. Entspre-

chend befürwortet die Regierung Variante 1, wodurch der Güterverkehr durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt gestärkt werden soll. Für die weiteren Ausführungen verweisen wir auf den beantworteten Fragenkatalog in der Beilage.

Der Kanton Graubünden unterstützt im Übrigen die Vernehmlassung der Regierungskonferenz der Gebirgskantone (RKGK) vom 8. Februar 2023 in titelerwähnter Sache vollumfänglich. Insbesondere wird eine Plafonierung der Abgeltung durch den Bund von der Regierung abgelehnt, weil der Abgeltungsbedarf des Güterverkehrs in der Zeitperiode 2023-2027 steigt. Wenn der Schienenanteil im Güterverkehr erhöht werden soll, steigt auch der Investitions- und Finanzierungsbedarf, welcher bei einer Plafonierung dann vom Kanton allein zu tragen ist.

Für eine angemessene Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.



Namens der Regierung

Der Präsident:

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, connected strokes.

Peter Peyer

Der Kanzleidirektor:

A stylized, handwritten signature in black ink, featuring a series of sharp, angular strokes.

Daniel Spadin

Beilagen:

- Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage
- Vernehmlassung der RKGK vom 8. Februar 2023

Kopie an:

- Departement für Volkswirtschaft und Soziales
- Amt für Energie und Verkehr
- Tiefbauamt
- Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität

Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja. Es besteht dringender Handlungsbedarf, weil der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr seit Jahren abnimmt. Nur im alpenquerenden Güterverkehr konnte die Schiene ihre Anteile steigern. Falls der Einzelwagenladungsverkehr nicht gefördert wird, würde dieser grösstenteils eingestellt und zu mindestens 650 000 zusätzlichen Lastwagenfahrten pro Jahr führen. Diesem Trend gilt es mit wirksamen Massnahmen entgegenzutreten. Aus umwelt-, klima-, energiepolitischen, raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Gründen ist der Transport von Gütern mit der Bahn und dem Binnenschiff besser als auf der Strasse.

2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*

b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*

Variante 1. Die Variante 2 würde eine massive Verlagerung auf die Strasse bedeuten. Aufgrund der heutigen Ausgangslage im Güterverkehrsmarkt ist es nötig, den volkswirtschaftlich und ökologisch vorteilhaften Schienengüterverkehr zu unterstützen. Allerdings geht die Variante 1 mit ihren vorgesehenen Fördermitteln und -instrumenten zu wenig weit. Es braucht auch eine Senkung der Trassenpreise im Binnengüterverkehr und eine Erhöhung des Verladebonus.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja. Es ist im Interesse der Schweizer Wirtschaft, dass die Umstellung auf die sog. Digitale Automatische Kupplung (DAK) möglichst rasch und vollumfänglich umgesetzt wird. Zudem erhöht es die Arbeitssicherheit des Personals.

4. *Sind Sie einverstanden,*
a. *dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*

Ja. Analog zu den Steuererleichterungen im Strassengüterverkehr zur Förderung innovativer Technologien durch LSVA-Befreiung für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sind im Schienengüterverkehr Investitionsbeiträge in neue Technologien ebenfalls gerechtfertigt.

b. *dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*

Ja. Auch die Wagenhalter sollen einen Teil der Kosten tragen. Allerdings ist der sehr tiefe Anteil des Bundes fragwürdig: Mindestens 50 Prozent sollte vom Bund übernommen werden, nicht nur 30 Prozent wie vorgesehen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Migration zur DAK nicht oder nicht

schnell genug gelingen wird. Eine Kostenbeteiligung von lediglich 30 Prozent für technologische Innovationen wäre zudem viel tiefer als in anderen klimarelevanten Bereichen.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja. Der volkswirtschaftliche Nutzen würde eine noch deutlich höhere Mitfinanzierung rechtfertigen. Wenn die Schweiz bei der DAK nicht mitmachen würde, käme es zu grösseren Problemen beim grenzüberschreitenden Güterverkehr, da in der EU die DAK zum Standard werden wird.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Eine Staffelung der Fördersätze macht Sinn. Der maximale Förderbeitrag ist jedoch höher als 30 Prozent zu wählen (siehe vorstehend zu 4.b). Zudem sollte nicht ausschliesslich das Alter eines Wagens ausschlaggebend sein, sondern auch dessen Restlebensdauer.

5. *Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?*

Ja. Die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz wichtig und bildet eine gute Alternative zur oft überlasteten deutschen Rheintalbahn.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja, das Instrument ist zielführend. In der Leistungsvereinbarung soll der Bund eine Zielsetzung für den Modalsplit-Anteil für den Verlad auf der Schiene definieren. Damit kann sichergestellt werden, dass ein möglichst hoher Anteil auf der Schiene in der Schweiz feinverteilt wird.

6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*

Ja. Es ist wichtig, dass die Rheinschifffahrt künftig klimaneutral abgewickelt wird und auch bei Niedrigwasser verkehren kann. Damit kann die energie- und flächeneffiziente Binnenschifffahrt ihren ökologischen Vorteil noch weiter ausbauen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, diese multimodalen Umschlagplattformen sind eine wichtige Voraussetzung für einen höheren Schienen-Anteil.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja. Die Möglichkeit, Darlehen für Verladestationen im Ausland zu gewähren, sollte allerdings erhalten bleiben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multi-modalen Angeboten?

Ja. Es ist unbedingt notwendig, die Verlagerung auf die Schiene auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr zu fördern. Nur so kann die Schiene gegenüber der Strasse konkurrenzfähiger werden. Es ist im fundamentalen Interesse der Schweizer Volkswirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass der Anteil der Schiene erhöht wird. Auch das gesetzliche Verlagerungsziel kann nur mit mehr Verlagerung im Binnen-, Import- und Exportverkehr erreicht werden. Denn aktuell sind über die Hälfte der alpenquerenden Lastwagenfahrten diesem Verkehr und nicht dem Transitverkehr zuzuordnen.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja, das Instrument ist sehr geeignet. Allerdings würde es die Wirkung massiv erhöhen, wenn der Verladebonus von 40 Franken auf 80 Franken pro Wagen erhöht würde. Der Kostenanstieg von ca. 25 Mio. Franken auf 50 Mio. Franken ist vertretbar. Dies ist auch im Quervergleich zur Höhe der Fördermittel für die Verlagerung im alpenquerenden Güterverkehr gerechtfertigt, wo pro Container oder Sattelaufleger etwa 120 Franken bezahlt werden.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Die LSVA-Rückerstattung soll im kombinierten Verkehr weitergeführt werden, da sie für die Attraktivität des Kombinierten Verkehrs einen wichtigen Bestandteil darstellt.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?*

Ja. Um einen gänzlich klimaneutralen Güterverkehr in der Schweiz zu erreichen, braucht es auch bei den Rangierlokomotiven einen Umstieg auf neue Antriebe. Der Bund soll die anfallenden Investitionsmehrkosten übernehmen, damit die Güterbahnen rasch umrüsten. Die Beiträge sollen technologieoffen geleistet werden, also z.B. auch für Dampfspeicherloks.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*

Ja. Der EWLTV muss unbedingt erhalten bleiben bzw. sogar erheblich wachsen. Eine finanzielle Förderung des EWLTV ermöglicht ein deutliches Wachstum des EWLTV und des Schienengüterverkehrs im Allgemeinen.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja. Allerdings sind auch administrativ einfachere Massnahmen zu prüfen (vgl. nachfolgend Ziff. 9.c).

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja. Allerdings sind auch administrativ einfachere Massnahmen zu prüfen (vgl. nachfolgend Ziff. 9.c).

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWL V) als geeigneter an?

Ja. Eine Kostenreduktion für den Binnengüterverkehr könnte sinnvoll sein z.B. mittels Reduktion der Trassenpreise oder der MWST auf den Verkehrserlösen (Sondersatz analog Lebensmittel).

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja. Für einen effizienten und umweltfreundlichen Güterverkehr braucht es entsprechende Flächen, die raumplanerisch gesichert werden.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es fehlt ein konkretes Ziel für den anzustrebenden Modalsplit des Schienengüterverkehrs in der Schweiz. Die Argumente dagegen im erläuternden Bericht überzeugen nicht. Die Gründe, welche für die Verlagerungspolitik im Transit- bzw. alpenquerenden Verkehr angeführt werden, sprechen fast alle auch für mehr Verlagerung im Binnen-, Import- und Exportverkehr. Für eine nachhaltige Güterverkehrspolitik ist es unerlässlich, dass in die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene in der ganzen Schweiz investiert wird. Dem Schienengüterverkehr muss künftig eine deutlich grössere Rolle als heute zukommen, um das prognostizierte Wachstum im Güterverkehr ohne zusätzliche Belastung der Strasse zu bewältigen.



DIE GEBIRGSKANTONE

Regierungskonferenz der Gebirgskantone
Conférence gouvernementale des cantons alpins
Conferenza dei governi dei cantoni alpini
Conferenza da las regenzas dals chantuns alpins

Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Chur, den 08. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport (Teilrevision Gütertransportgesetz, GüTG)

VERNEHMLASSUNG

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Nach Einsicht in die Vernehmlassungsunterlagen nimmt die Regierungskonferenz der Gebirgskantone (RKGK), bestehend aus den Kantonen Uri, Obwalden, Nidwalden, Glarus, Appenzell-Innerrhoden, Graubünden, Tessin und Wallis, gerne wie folgt Stellung:

I. ZUSAMMENFASSUNG

- 1 Die Vernehmlassungsvorlage enthält zwei Varianten. Die Regierungskonferenz der Gebirgskantone (RKGK) befürwortet ganz klar die **Variante 1**.

II. GRUNDSÄTZLICHE BEMERKUNGEN

- 2 Die unterbreitete Vorlage soll den rückläufigen Trend bei der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene im Binnen-, Import- und Exportverkehr, brechen bzw. stoppen. Mit einer ambitionierten Verlagerungspolitik im Güterverkehr in der Fläche, können volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile realisiert, die Energieeffizienz und -unabhängigkeit gesteigert und die Umwelt und das Klima geschützt werden. Die Vorlage bietet die Chance diese Vorteile des Schienengüterverkehrs zu nutzen.

Präsident: Regierungsrat Kaspar Becker
Generalsekretär: lic. iur. Fadri Ramming



- 3 Mit der leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA deckt der Strassengüterverkehr derzeit nur etwa einen Drittel seiner externen Kosten für die Umwelt und Gesellschaft ab. Die führt zu einem verzerrten Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene. Deshalb sind finanzielle Anreize für die Verlagerung auf die Schiene nötig. Ohne gesicherte Finanzierung kann ein Güterverkehr nicht weiterbetrieben werden. Dies mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Umwelt.
- 4 In einigen unserer Kantone gibt es Schmalspurbahnen, namentlich die Rhätische Bahn (RhB) als grösste Schmalspurbahn der Schweiz. Deren Güterverkehr wird von den Kantonen bestellt. An diesen Bestellungen beteiligt sich der Bund finanziell. Es ist notwendig, dass sich der Bund auch in Zukunft an die Bestellungen der Kantone beteiligen kann.
- 5 Angesichts der Erhöhung des Abgeltungsbedarfs des Güterverkehrs in der Zeitperiode 2023-2027, steht unsere Konferenz einer Plafonierung der Abgeltung vom Bund ablehnend gegenüber. Deshalb unterstützen wir auch den Antrag des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) bezüglich eines Verpflichtungskredits für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken.

II. BEANTWORTUNG DES FRAGEKATALOGS

A. Zielsetzungen

1. **Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?**

Ja.

2. **Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?**

- a. **Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder**
- b. **Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.**

Wir unterstützen mit Nachdruck die Variante 1. Zur Fortführung des Betriebs des Güterverkehrs ist es notwendig, dass sich der Bund auch nach 2027 in Form von Abgeltungen an den Gütertransporten auf der Schiene beteiligen kann. Demgegenüber hätte Variante 2 hätte zur Folge, dass die Finanzierung des Güterverkehrs nicht mehr sichergestellt wäre, da sich der Bund nicht mehr an den bestellten Angeboten des Gütertransportes auf der Schiene beteiligen könnte. Deshalb wird Variante 2 entschieden abgelehnt.



B. Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja.

**4. Sind Sie einverstanden,
a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?**

Ja, ohne finanziellen Anreiz können Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Wagenhalter kaum motiviert werden, sich am Projekt zu beteiligen.

- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?**
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?**
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?**

Ja. Siehe oben Antwort zu Frage 4a.

**5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?
a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?**

Auch wenn die in unserer Konferenz zusammengeschlossenen Kantone von der Thematik nicht direkt betroffen sind, unterstützen sie die Massnahme. Die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz wichtig. Es werden heute rund 6 Mio. Tonnen Schiffsumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Des Weiteren bildet die Rheinschifffahrt eine gute Alternative zur – leider – stark ausgelasteten deutschen Rheintalbahn, welche nicht mehr viel Kapazitäten für weitere Güterzüge hat. Vor diesem Hintergrund ist die Rheinschifffahrt auch sehr wichtig für den gesamten Rhein-Alpen-Korridor durch die Schweiz.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja. Siehe oben Antwort zu Frage 5a.



C. Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja. Es soll überall dasjenige Transportmittel eingesetzt werden, welches aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht am geeignetsten ist.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja. Es handelt sich um einer der Grundpfeiler für den Einzelwagenladenverkehr (EWLV).

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Diesem Vorschlag stehen wir skeptisch gegenüber, weil er kleine EVU und Unternehmen benachteiligt, zum Beispiel Meterspurbahnen. Wir können diese Massnahme einzig dann unterstützen, wenn der Aspekt der «möglichst hohen Transportmenge» in ein Verhältnis zur verfügbaren Transportkapazität der entsprechenden Unternehmung gebracht wird. Alles andere wäre verzerrend und würde von uns abgelehnt.

ANTRAG

Sollte diese Massnahme weiterverfolgt werden, ist eine Lösung zu verankern, welche Wettbewerbsverzerrungen bzw. Benachteiligungen von kleinen EVU und Unternehmen ausschliesst, zum Beispiel indem das Kriterium der «möglichst hohen Transportmenge» in ein Verhältnis zur verfügbaren Transportkapazität der entsprechenden Unternehmung gebracht wird.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Wir **befürworten** einen **Verladebonus** und könnten uns auch eine Verdoppelung auf 80 Franken pro Wagen im Sinne einer befristeten Anschubfinanzierung vorstellen, damit rasch und administrativ einfach eine Verlagerung erreicht werden kann.

Eine **Wagenmindestmenge** von 720 als Voraussetzung für diese Förderbeiträge **lehnen wir jedoch ab**.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Ja, die LSVA-Rückerstattung soll weitergeführt werden. Sie ist ein sehr wichtiges Anreizsystem, um im kombinierten Verkehr zu fahren.



d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Ja. Es ist wichtig Anreize zu schaffen, welche zum Beispiel Dieselaggregate bei Kühl-WB oder Diesel-Loks ersetzen.

D. Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Jede EVU sollte die Möglichkeit haben, für EWLTV Dienstleistungen (ähnlich wie Konzessionen RPV) anbieten zu können und diese dem Bund zu offerieren.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Unseres Erachtens wird dieses Anliegen in den in unserer Konferenz zusammengeschlossenen Kantonen bereits berücksichtigt.



E. Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja

F. Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Unserer Ansicht nach ist die in Variante 1 vorgeschlagene unbefristete Weiterführung der Unterstützung des Bundes für den Güterverkehr auf Schmalspurstrecken von entscheidender Bedeutung. Ohne finanzielle Unterstützung können die Schmalspurbahnen keinen Güterverkehr betreiben. Bisher ist diese Unterstützung Bestandteil des jährlichen Bundesbudgets und bietet deshalb zu wenig Planungssicherheit über einen Zeithorizont von mehreren Jahren.

Eine Plafonierung der Abgeltung vom Bund lehnen wir ab, weil der Abgeltungsbedarf des Güterverkehrs in der Zeitperiode 2023-2027 steigt. Wenn der Schienenanteil im Güterverkehr erhöht werden soll, steigt auch der Investitions- und Finanzierungsbedarf. Wir unterstützen deshalb den Antrag des VöV bezüglich eines langfristigen Verpflichtungskredits. Entsprechend dem Verpflichtungskredit für den EWLIV soll es auch für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken einen namhaften Verpflichtungskredit für jeweils vier Jahre geben.

Wir ersuchen Sie um Berücksichtigung unserer Positionen und Anträge und danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

REGIERUNGSKONFERENZ DER GEBIRGSKANTONE

Der Präsident:

Kaspar Becker, Regierungsrat

Der Generalsekretär:

Fadri Ramming

Kopie per Mail an:

finanzierung@bav.admin.ch

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

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et
de la communication (DETEC)
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
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 31 janvier 2023

Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Gouvernement jurassien accuse réception du courrier du 2 novembre 2022 relatif au perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse. Il vous remercie de lui donner la possibilité de prendre position sur cet important sujet.

Le canton du Jura soutient une politique de transfert de la route au rail pour le transport intérieur de marchandises. Ces dernières années ou même décennies ont été marquées par des pratiques et politiques peu cohérentes des entreprises de transport. Cela est en particulier dû aux contradictions entre les objectifs de transfert vers le rail et les exigences posées par le propriétaire, essentiellement la Confédération, de rentabilité ayant conduit à la fermeture d'installations et au transfert d'une partie du trafic vers la route.

Le Gouvernement jurassien salue - avec le projet mis en consultation – la volonté de rendre cohérent et lisible sur la durée la politique fédérale en faveur du transport de marchandises sur le rail. C'est la variante 1 qui répond le mieux au développement d'un transport durable de marchandises. A ce titre, le canton du Jura est favorable à une politique visant à s'occuper également du transport de marchandises interne sur l'ensemble du territoire et pas seulement sur quelques axes importants. C'est pourquoi le Gouvernement jurassien soutient que la Confédération continue à s'impliquer et même augmente son implication, au-delà de 2027, dans la commande du transport de marchandises, en particulier pour le fret provenant du réseau des chemins de fer à voie étroite. A ce titre, il est important que la Confédération s'implique fortement dans des systèmes techniques et organisationnels visant à faciliter et rendre meilleur marché le transbordement de matériaux comme le bois entre les lignes à voies étroites et le réseau à voie normale.

Vous trouverez ci-après les réponses du canton du Jura aux questions précises accompagnant la consultation.

Le Gouvernement jurassien vous prie de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Jacques Gerber
Président




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Distribution par voies postal et électronique (Word et PDF à finanzierung@bav.admin.ch)

Catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse » Réponse du canton du Jura.

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité de perfectionner les conditions- cadres du transport de marchandises en Suisse ?

OUI, le transport de marchandises doit répondre à la Stratégie Climatique du Conseil fédéral. Les conditions-cadres doivent être adaptées aux technologies actuelles et conformes aux nouvelles exigences de la politique climatique et de celle des transports. Le trafic marchandises doit garder sa part de liberté économique, mais les conditions-cadres doivent permettre de rendre le transport de marchandises par le rail plus compétitif.

2. Si oui, laquelle des variantes proposées vous semble la plus appropriée pour atteindre les objectifs formulés ?

La variante 1 est la plus appropriée. Elle renforce le transport de marchandises par le rail avec notamment les conditions organisationnelles, infrastructurelles et financières adéquates. Le canton du Jura est convaincu que des solutions existent en faveur du développement du transport par wagons complets isolés, pour les grandes agglomérations et pour les régions périphériques. Des questions sont encore ouvertes au niveau du volet de l'aménagement du territoire.

Concernant les mesures communes aux deux variantes :

3. Êtes-vous fondamentalement favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique ?

OUI, nous sommes favorables à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique. Il est à relever néanmoins que cela ne représente pas la solution absolue pour la réussite du projet.

Le canton du Jura se questionne sur le nombre de wagons et de véhicules de traction à équiper pour un total avoisinant les 500 millions de francs. Le parc utilisé pour les trains complets ne devrait pas être concerné, ou tout au plus, des wagons « interfaces » à chaque extrémité. Une analyse neutre de la production de ces différents trafics de marchandises devrait être entreprise et élargie aux autres modes de production.

Le recours systématique à des caisses mobiles pour le transport de marchandises pourrait également réduire le besoin en type de wagons différents. Sur les transports par wagons complets isolés, il serait imaginable d'engager des trains blocs de wagons porte-containers circulant à des fréquences élevées entre différentes gares équipées de grues et de mettre en place un système de réservation des places de containers. L'utilisation de caisses mobiles simplifie également le transfert rail-route ou rail-rail pour une desserte optimale du territoire. Le parc de véhicules (wagons, camions) peut être utilisé en synergie pour les types de marchandises (bois, gravier, déchets, logistique alimentaire, citerne). Il est important également de prévoir des facilités pour la transition entre les lignes à voie étroite et celles à voie normale.

La Conception relative au transport ferroviaire de marchandises établie en 2017 constitue un bon outil pour la planification des infrastructures de fret ferroviaire en particulier en soignant une couverture spatiale large et équitable du territoire.

4. Êtes-vous d'accord

- a. pour que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique ?

OUI, pour accélérer la migration du processus avec les principes clairs établis dans le message en consultation. Comme indiqué le nombre de véhicules nous paraît élevé.

- b. pour que l'utilité micro- et macroéconomique soit prise en compte de manière équilibrée et que la Confédération ne puisse fournir qu'un financement partiel ?

OUI. Comme indiqué ci-avant, il est nécessaire d'avoir une analyse indépendante sur le choix, le nombre et le type de véhicules à adapter.

- c. pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation ?

OUI.

- d. pour que la Confédération échelonne les taux de subvention en fonction des critères mentionnés ?

Il faudrait, au préalable, procéder à une étude d'opportunité pour définir quels véhicules il serait judicieux de mettre aux normes.

5. Soutenez-vous le renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales ?

OUI.

- a. La convention sur les prestations avec le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, incluant la possibilité d'un soutien financier, est-elle l'instrument approprié à cet effet ?

OUI, la méthodologie est bonne. Il serait éventuellement judicieux de disposer d'un fond d'infrastructure dédié aux installations fluviales et portuaires pour travailler avec un système de convention de prestations sans imputer la convention sur les prestations du Fonds d'infrastructure ferroviaire. Il se pourrait que cet élément soit élargi à d'autres installations en dehors du port de Bâle, comme les installations aux bords des lacs suisses avec, par exemple, les installations de dragage ou de déchargement, le rehaussement de certains ponts ou des travaux de dragage.

6. Soutenez-vous les incitations financières pour des propulsions éocompatibles ou pour des bateaux adaptés aux basses eaux ?

OUI.

Concernant les mesures qui présentent des caractéristiques différentes dans chaque variante :

7. Approuvez-vous la promotion des chaînes de transport multimodales dans le but d'une utilisation accrue des offres de fret ferroviaire :

- a. par un encouragement des plates-formes de transbordement multimodales ?

OUI, le canton du Jura soutient la promotion des plates-formes de transbordement multimodale et la clarification envisagée du statut juridique, des modèles d'exploitation et

d'organisation, ainsi que du financement des différentes installations de transbordement du trafic combiné. Il est cependant nécessaire de disposer d'une stratégie globale concernant l'implantation de ces plates-formes multimodales afin d'assurer une desserte territoriale équilibrée (volumes, accessibilités ferroviaires et routières, dimensionnement des installations, etc.). Ces plate-formes de transbordement doivent être ouvertes sans discrimination aux différents prestataires. Le canton du Jura estime que le fait d'inciter, par le biais du financement, le plus grand nombre possible d'acteurs à s'impliquer dans la plateforme comme le propose la Confédération est un pas dans la bonne direction.

- b. par un financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement ?

OUI.

- c. par des incitations financières à transporter autant que possible de marchandises sur le rail ou dans des offres multimodales ?

- I. Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée à cet effet est appropriée ?

OUI.

- II. Le remboursement de la RPLP en transport combiné doit-il être maintenu ou intégré dans la contribution au transbordement et au chargement ?

Le remboursement de la RPLP et la prime au transbordement et au chargement doivent être maintenus séparément.

- d. par une amélioration de la transparence et de la flexibilité dans le traitement des dispositions du droit ferroviaire pour les installations privées de transport de marchandises ?

OUI.

- 8. Soutenez-vous les incitations financières pour l'utilisation de moteurs écocompatibles dans le transport ferroviaire de marchandises ?

OUI, mais au travers de la future loi sur le CO2.

Concernant les mesures de la variante 1 visant à renforcer le transport de marchandises par une modernisation technique et organisationnelle du transport ferroviaire de marchandises en Suisse :

- 9. Soutenez-vous le perfectionnement et le soutien financier du TWCI en tant qu'offre-réseau dans le transport ferroviaire de marchandises ?

- a. L'instrument proposé, à savoir les conventions sur les prestations avec les prestataires de TWCI, est-il approprié à cet effet ?

Le canton du Jura n'a pas l'expérience nécessaire pour déterminer si cet instrument est approprié ou non, respectivement s'il convient aux prestataires.

- b. Considérez-vous que l'indemnisation de l'exploitation et les contributions aux investissements pour les modernisations importantes sont des moyens appropriés pour le perfectionnement visé ?

Il s'agit d'un pas dans la bonne direction. L'injection de moyens financiers publics dans l'exploitation et dans les investissements doit être clairement délimitée, monitorée et contrôlée afin que ces soutiens soient clairement dévolus aux objectifs à atteindre.

- c. Considérez-vous que d'autres mesures (par ex. mise au concours de l'offre de TWCI) sont plus appropriées ?

D'autres mesures telles que le développement de caisses mobiles et la standardisation de trains blocs porte-container pourraient également être une solution à développer en lieu et place d'une généralisation complète de l'attelage automatique. La circulation de trains de ce type de manière fréquente entre les plate-formes multimodales et le développement de solutions numériques pourraient répondre aux besoins des transporteurs routiers. Au niveau de l'instrument financier, des mesures de type « bonus/malus », notamment en lien avec la qualité et l'atteinte des objectifs, pourraient mener le prestataire à davantage d'implications dans la solution. Le canton du Jura souhaite que la Confédération s'implique dans des solutions visant à faciliter le transbordement des marchandises entre les lignes à voie étroite et le réseau des chemins de fer à voie normale. Cela concerne par exemple l'industrie du bois. Le canton du Jura est particulièrement concerné avec un trafic important entre le réseau à voie étroite des CJ (Compagnie des Chemins de fer du Jura) et le réseau à voie normale des CFF.

10. Estimez-vous que le transport de marchandises doit être plus fortement pris en compte dans l'aménagement cantonal et fédéral du territoire ?

OUI, la Conception relative au transport ferroviaire de marchandises constitue une bonne base pour structurer ces éléments. Les cantons ont déjà établi des stratégies fret et des regroupements de site. Ils n'ont pas attendu cette modification législative pour mener des études ou soutenir des développements de plate-formes. Le canton du Jura a conduit cette démarche en étroite concertation avec l'OFT afin de regrouper sur un site unique et de qualité le transbordement rail-route en Ajoie. L'intégration de ces éléments dans la Conception nationale est importante.

Adaptations du droit

11. Approuvez-vous les modifications législatives proposées ?

OUI, sous réserve de nos remarques ci-avant, ainsi que du point suivant :

Dans la perspective de la variante 1, les dispositions concernant la commande par un (ou des) canton (s) d'une offre de transport ferroviaire de marchandises (Article 9 « Indemnisation de l'offre commandée de transport ferroviaire de marchandises », page 83 du Rapport), la Confédération doit (et non pas seulement « peut »), conformément à l'article 9 de la LTM participer à cette commande. De plus, il s'agit de maintenir les dispositions particulières relatives au trafic marchandises sur voie étroite qui prévoit que (article 16, al 2 de l'OTM) que les contributions d'exploitation de la Confédération sont (jusqu'à présent peuvent être) augmentées jusqu'à concurrence de la part en pour-cent de la participation fédérale prévue à l'annexe 2 de l'OITRV.

Il faut savoir qu'actuellement les demandes déposées par les cantons concernés à propos de la commande sur les lignes à voies étroites atteignent environ 10 millions de francs pour 2023 alors que la Confédération en est restée à un montant de 6 millions de francs par an depuis 7 ans.

Autres remarques

12. Quelles sont vos autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Il convient également de revoir la logique dans l'attribution de sillons et les capacités en ligne. Le développement et l'attractivité de la branche marchandises sont importants, mais ils doivent se faire sur un réseau aujourd'hui fortement sollicité. Les sillons fret ne doivent pas uniquement être réservés au cas où, mais être exploités dans une certaine proportion pour être prioritaire sur l'offre du trafic régional voyageurs, notamment aux heures de pointe. Il convient de convenir de cela dans les outils de planification de la Confédération et dans les règles d'attribution. Ce projet ne doit pas ajouter des sillons facultatifs supplémentaires dans le réseau si ces derniers ne sont pas ou très peu utilisés. Augmenter le nombre de courses marchandises pour un ou deux wagons sur le principe du TWCI n'est pas une solution dans l'utilisation rationnelle du réseau. Il est nécessaire d'attribuer des sillons pour des trains pleinement utilisés avec un regroupement des volumes.

Pour le canton du Jura, il est de première importance que dans la variante 1 la participation de la Confédération aux commandes d'offres de transport de marchandises soit maintenue après 2027.

En outre, le canton du Jura estime que les contributions versées et les accords à conclure permettent de fixer des exigences en matière de transparence des données. Aujourd'hui, il est difficile d'obtenir des données détaillées pour la planification. Le canton du Jura saluerait une simplification de l'accès aux données pour les pouvoirs publics. Il soutient le lien avec la "Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)" et l'examen des adaptations juridiques visant à améliorer l'accès aux données mentionnées dans le rapport explicatif.

Le canton du Jura demande expressément que ce projet, quel que soit la variante choisie, ne pèse pas le FIF. Les projets retenus dans les étapes d'aménagement du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) et dans les programmes d'aménagement antérieurs doivent être menés à bien au plus vite et financés par le FIF.

Par rapport à l'utilisation du réseau ferroviaire, étant donné la saturation de la ligne Genève – Lausanne – Berne, le canton du Jura demande que les nouveaux tracés sur cette ligne soient réalisés avant d'appliquer des principes d'égalité entre le transport ferroviaire de marchandises et celui de voyageurs. Le canton du Jura est pour une égalité de traitement entre les deux trafics pour autant que les infrastructures soient adéquates. Tant que les aménagements d'infrastructures décidés dans le cadre du PRODES ne seront pas réalisés, la réservation de sillons marchandises doit passer après le transport de voyageurs. Les sillons fret ne doivent pas uniquement être réservés « au cas où », mais être exploités dans une certaine proportion pour être prioritaires sur l'offre voyageurs. Cette situation est également critique sur la ligne du Pied du Jura.



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

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

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

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

Luzern, 7. Februar 2023

Protokoll-Nr.: 117

Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport, Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. November 2022 laden Sie die Kantonsregierungen ein, zu den Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und halten im Namen und Auftrag des Regierungsrates und übereinstimmend mit der gemeinsamen Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) und der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) innert der eingeräumten Frist folgendes fest.

Ansichts der aktuellen und künftigen Herausforderungen in der Klima- und Verkehrspolitik sowie unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit erachten wir es zielführend, die Rahmenbedingungen nochmals anzupassen und dabei auf die Variante 1 zu setzen. Mit Blick auf das prognostizierte Wachstum beim Schienengüterverkehr wie auch beim Schienenpersonenverkehr erwarten wir, dass die Massnahmen noch innovativer ausgestaltet werden. Ziel darf nicht der Status-Erhalt des derzeitigen Gütertransportsystems sein. Der Fokus muss auf dessen Flexibilisierung und Dynamisierung liegen. Die angestrebten Verbesserungen der Produktionsanlagen, die Modernisierung und Automatisierung der digitalen Kuppelung sowie der stärkere Bündelungseffekt dank räumlich abgestimmten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und längeren Güterzügen müssen zu einem tendenziell geringeren Bedarf an Gütertrassen und zu einer höheren Flexibilisierung bei der Trassenzuteilung führen.

Die stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung von Bund und Kantonen ist für uns unabhängig der beiden Varianten nötig, da es sowohl die schienen- wie strassenseitige Güteranbindung betrifft. Ausserdem ist die Wechselwirkung mit Cargo Sous Terrain (CST) zu prüfen. CST ist eine potenzielle Konkurrenz zum Einzelwagenladungsverkehr im Sinne von Wagengruppen bzw. Ganzzügen in den Korridoren zwischen den CST-Hubs.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Antworten im Fragebogen, der sich im Anhang dieses Schreibens findet, bei der Weiterbearbeitung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Fabian Peter', with a large, stylized flourish extending from the end.

Fabian Peter
Regierungsrat

Anhang: Fragebogen

Fragekatalog

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

- a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder

Wir erachten die Variante 1 als zielführender. Dabei gilt folgender Vorbehalt: Sollte sich der Einzelwagenladungsverkehr auf das Zustellen/Abholen einzelner Wagen beziehen, erachten wir das als nicht zielführend. Bezieht sich der Einzelwagenladungsverkehr hingegen auf Wagengruppen und damit auf ein effizienteres Mass an Mindestmengen, unterstützen wir die Variante 1.

- b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Variante 2, die letztlich wohl zu einer Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs führen würde, ist aus unserer Sicht nicht weiterzuverfolgen. Sie hätte negative Folgen für die Volkswirtschaft und würde zu einer erheblichen Mehrbelastung des Strassenverkehrssystems führen. Zudem können mit der Variante 2 die gesteckten Klimaziele kaum erreicht werden.

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja. Es ist im Interesse der Schweizer Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) möglichst rasch vollumfänglich umgesetzt wird. Zudem erhöht es die Arbeitssicherheit das Personal massiv und macht die Arbeit in gewissen Berufsprofilen deutlich attraktiver. Denn erst wenn die ganze Migration geschafft ist, fallen zusätzliche Aufwände weg (effektive Umrüstkosten und betriebliche Zusatzkosten der Aufrechterhaltung eines doppelten Systems mit und ohne DAK) und der Grossteil des Nutzens an.

4. Sind Sie einverstanden,

- a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja. Als Pendant zu den Steuererleichterungen im Strassengüterverkehr zur Förderung innovativer Technologien durch LSVA-Befreiung für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sind im Schienengüterverkehr Investitionsbeiträge in neue Technologien ebenfalls gerechtfertigt.

- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Auch die Wagenhalter sollen einen Teil der Kosten tragen. Der potenziell höhere Nutzen im Betrieb wird wohl auch zu höheren Einnahmen pro Wagen führen. Eine rasche Umsetzung ist für die künftige Effizienz des Schienengüterverkehrs wichtig, da ansonsten auf ineffiziente Art und Weise zwei parallele Systeme betrieben werden

müssen. Inwiefern der vorgeschlagene Anteil der Kostenbeteiligung des Bundes für eine rasche Umsetzung ausreicht, ist schwierig zu beurteilen.

- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der nach der Migration zur DAK in den kommenden Jahren jährlich anfallen wird, rechtfertigt diese Mitfinanzierung des Bundes.

- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Dies erscheint zweckmässig.

- 5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

- a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Wir unterstützen die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Ob das Instrument der Leistungsvereinbarung dafür geeignet ist, können wir nicht beurteilen.

- 6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja.

- 7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

- a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja.

- b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja.

- c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja. Es ist unbedingt notwendig die Verlagerung auf die Schiene auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr zu fördern.

- I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?
- II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Das lässt sich nicht beurteilen.

- d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

- 8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Ja. Der Kanton unterstützt die Umstellung auf umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen, um den heute bereits sehr gut positionierten Schienengüterverkehr künftig vollständig klimaneutral zu machen.

- 9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Einerseits ist es positiv, möglichst viel Güterverkehr auf der Schiene zu befördern, allerdings nur auf Relationen mit einer gewissen Mindestmenge zu transportierender Güter. Die Zukunft des Schienengüterverkehrs muss in der effizienten Beförderung grösserer Mengen (mittels Wagengruppen) liegen und nicht beim – trotz DAK – zeitintensiven Zustellen bzw. Abholen von Einzelwagen. Dabei ist die Überlegung zur Erreichung des Klimaziels vorliegend nicht nur auf den Güterverkehr, sondern auf die gesamte Verkehrsnachfrage zu richten: Der Schienengüter- und der Schienenpersonenverkehr stehen auf vielen Strecken bzw. in vielen Knoten in potenzieller Trassenkonkurrenz. Die Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs darf somit nicht zu Lasten der Trassen des Schienenpersonenverkehrs gehen. Die Abgeltungen sollen zu einer höheren Flexibilisierung des Einzelwagenladungsverkehrs beitragen. Anstelle der heute oft starren Bedienstruktur soll die Produktion (ähnlich wie in der Strassenlogistik) in effiziente, gut ausgelastete Touren erfolgen, um den Trassenbedarf zu optimieren.

- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des Einzelwagenladungsverkehrs dafür geeignet?

Das lässt sich nicht beurteilen.

- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWL) als geeigneter an?

Auch mit einer Ausschreibung dürfte der Einzelwagenladungsverkehr nicht kostendeckend betrieben werden können, womit auch damit Abgeltungen nötig sein werden.

- 10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja, insbesondere in der kantonsübergreifenden Abstimmung von intermodalen Umschlags- und Verladeanlagen, um die Vorteile der beiden Verkehrsträger (Schiene: effiziente Bündelung grosser Mengen möglich, Strasse: effizienter in der Feinverteilung) bestmöglich zu verknüpfen. Dieses Element scheint uns auch in der Variante 2 nötig zu sein, da die bessere Berücksichtigung des Güterverkehrs sowohl die schienen- wie strassenseitige Erschliessung betrifft und insbesondere für den stärkeren Stellenwert von Ganzzügen in der Variante 2 entsprechende Bündelungsanlagen bestehen sollten.

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja, unter Berücksichtigung der Bemerkungen und Vorbehalte dieser Stellungnahme sind wir mit den gesetzlichen Anpassungen einverstanden.

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine weiteren Bemerkungen.



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : finanzierung@bav.admin.ch
Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse

Monsieur le conseiller fédéral,

Le Gouvernement neuchâtelois a pris connaissance du projet mis en consultation par votre Département concernant le perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse, au moyen d'une révision de la loi sur le transport de marchandises (LTM) du 25 septembre 2015 ainsi que de l'ouverture de deux crédits d'engagement en faveur de la modernisation des infrastructures de fret ferroviaire. Il vous remercie de lui permettre de faire part de son avis en la matière.

Avec cette nouvelle révision, le Conseil fédéral souhaite marquer les conditions-cadres pour le transport de marchandises en Suisse par la prise en compte des objectifs climatiques, du rendement énergétique du transport ainsi que des contraintes liées à la sécurité de l'approvisionnement du pays. Le projet mis en consultation propose deux variantes et les projets de loi ad hoc, soit : 1. Modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin ou 2. Optimisation ponctuelle du cadre légal en vigueur pour le transport de marchandises.

Le Gouvernement neuchâtelois salue le fait que la Confédération se penche de manière approfondie sur la question du transport de marchandises en Suisse. En effet, il constate également les difficultés de ce secteur : diminution de l'offre CFF Cargo, importante charge de camions sur le réseau routier, coûts inhérents à la mise en œuvre d'une motorisation éco-compatible, etc. Une réflexion stratégique et un éventuel soutien ciblé au secteur du transport de marchandises suisse semblent aujourd'hui nécessaires.

Si notre Gouvernement approuve le principe du projet mis en consultation, il s'interroge néanmoins sur certains points du rapport explicatif. Il vous prie de trouver ci-après ses remarques concernant les deux variantes. Le questionnaire de consultation, dûment complété, est fourni en annexe au présent courrier.

Généralités

1. Les difficultés financières rencontrées par CFF Cargo avec les conditions cadres actuelles mènent incontestablement à une réduction préoccupante de l'offre de base, en particulier pour le TWCI (transport par wagons complets isolés). Ainsi une adaptation des conditions cadre et un soutien financier sont nécessaires pour éviter un report du trafic ferroviaire sur la route. Le principe de la variante 1 doit donc être soutenu. Néanmoins, il ressort, à la lecture du rapport explicatif, que de nombreux aspects ne sont traités que superficiellement. Les impacts réels des mesures proposées sur la pérennisation, voire le développement du réseau de base ainsi que les risques ne sont pas traités de manière complète. Il s'agit en particulier de la migration des attelages automatiques et les aides à l'exploitation de l'offre-réseau de base.

Points à approfondir

2. *Modernisation et automatisation de la production en fret ferroviaire :*

Sur le principe, nous soutenons l'augmentation de la productivité et de la qualité de l'offre de fret ferroviaire à l'aide de l'automatisation et la numérisation des processus. Pour déployer l'ensemble des bénéfices attendus et limiter au maximum les perturbations sur les chaînes de logistique, cette mesure doit néanmoins être implémentée sur l'ensemble du territoire de la Suisse sur une période aussi courte que possible (a priori 6 ans). En effet, les nouveaux wagons équipés d'un attelage automatique numérique (DAC) ne pourront pas être couplés à des wagons équipés d'un attelage à vis (technologie actuelle) pour former des trains. Il s'agira donc de réduire au strict minimum la période durant laquelle les deux technologies seront exploitées en parallèle. De plus, la migration vers le DAC nécessite également une étroite coordination au niveau européen afin de garantir l'interopérabilité avec le marché européen du transport ferroviaire et ainsi, permettre la poursuite des imports et des exports par rail. Cela implique que la Suisse et ses pays voisins introduisent le DAC simultanément (coordination et compatibilité des projets à assurer au niveau transfrontalier).

Au vu des difficultés rencontrées par l'Europe pour mobiliser les financements nécessaires sur d'autres projets structurants (p.ex. corridors marchandises, ETCS), il est très peu probable que cette migration intervienne dans un avenir proche (soit dès 2025, selon les planifications actuelles). Il est donc primordial que le scénario d'un report ou de retards dans la migration au niveau européen soit envisagé et que des mesures préventives soient proposées. À l'extrême, il se pourrait qu'en raison d'une migration trop lente et donc d'une exploitation des deux systèmes en parallèle, la productivité de CFF Cargo baisse encore. Le rapport explicatif ne mentionne que les compétences données au Conseil fédéral pour redéployer l'agenda de la migration et adapter, si nécessaire, les principes d'encouragement ainsi que l'arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement. Ceci est insuffisant.

3. *Perfectionnement et encouragement financier du transport par wagons complets isolés (TWCI) :*

Si nous soutenons le principe de contributions financières favorables au maintien d'une offre-réseau de base couvrant l'ensemble du territoire et répondant aux besoins des chargeurs, nous sommes néanmoins d'avis que le maintien de cette offre ne doit pas se faire au détriment de l'offre pour le trafic de voyageurs. Les aspects financiers pour l'octroi des contributions fédérales sont encore en cours de définition dans le cadre de l'élaboration d'un modèle de convention sur les prestations. Nous demandons donc que les aspects financiers couvrent des critères d'économicité et que ceux-ci soient présentés par le Conseil fédéral dans son futur message. Une simple prise en charge

des défis d'exploitation induirait de fausses incitations et un important biais dans le marché.

Il n'est pas acceptable que le développement du trafic ferroviaire de voyageurs soit rendu impossible en raison de convoi de petits groupes de wagons, voire de wagons individuels, circulant à destination de gares de triage. Un soutien différencié en fonction de l'efficacité économique et environnementale du rabattement vers ces gares par TWCI par rapport à un rabattement par camion à motorisation écocompatibles doit être considéré pour les tronçons ferroviaires les plus sollicités. Nous pensons en particulier à la ligne du pied du Jura ou à l'Arc lémanique, des axes tout aussi importants pour le trafic Est-Ouest de marchandises que pour le transport régional de voyageurs et la connexion au réseau du trafic des grandes lignes.

L'horaire 2025, nécessaire pour le rattrapage du développement des infrastructures en Romandie, exige la recherche de compromis dans l'attribution des sillons voyageurs et marchandises. Le critère d'économicité pour l'offre de base du TWCI est par conséquent pleinement justifié sur un réseau déjà aujourd'hui saturé.

Contrairement au trafic voyageur, le fret ferroviaire est une activité économique de droit privé soumis à la concurrence. La réforme du chemin de fer de 1999 a permis ce développement. L'Union européenne a lancé des réflexions sur la possibilité d'aides d'État. Néanmoins, à ce stade, rien n'est encore arrêté, raison pour laquelle nous demandons au Conseil fédéral de clarifier en détail la faisabilité juridique des aides financières à l'exploitation d'une offre réseau de base TWCI, en particulier la compatibilité avec les accords européens.

4. *Incitations à utiliser des propulsions écocompatibles pour les véhicules :*

En lien au point 3 ci-dessus, si nous pouvons soutenir une mesure d'incitation à des propulsions écocompatibles pour les véhicules ferroviaires et la navigation de marchandises, il y a également lieu d'éviter les éventuelles distorsions de la concurrence vis-à-vis des autres modes de transport. Le Conseil fédéral propose, dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂ d'exonérer de la RPLP les poids lourds électriques jusqu'en 2030. Ces adaptations juridiques impactent cependant l'accord de 1999 avec la Communauté européenne sur le transport de marchandises. Bien que cela fasse l'objet d'un projet séparé une coordination est nécessaire. Un rabattement des marchandises avec des camions électriques sur les axes peu propices au maintien de l'offre-réseau ferroviaire de base (TWCI) devrait être étudié.

5. *Encouragement de chaînes de transport multimodales et de l'utilisation accrue des offres de fret ferroviaire, Meilleure prise en compte du transport de marchandises dans l'aménagement du territoire :*

Les activités de logistique (chargement, déchargement, stockage temporaire de marchandises, déplacement de véhicules) nécessitent d'importantes emprises au sol et ont un impact certain sur le territoire. Notre Gouvernement estime qu'une prise en compte plus forte du transport de marchandises dans les outils de planification du territoire au niveau national et cantonal est importante et nécessaire afin d'optimiser la coordination entre ces deux politiques publiques. Ce renforcement est également important du point de vue de la protection contre les accidents majeurs (risque OPAM). La ligne ferroviaire du pied du Jura est l'axe principal pour le transport de marchandises Est-Ouest de notre pays et le transport de chlore y est à relever, en particulier en provenance de Bâle. Seule la variante 1 du projet mis en consultation permet une correcte prise en compte de ces enjeux.

6. *Renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre des chaînes de transport multimodales :*

Le transport fluvial joue un rôle non négligeable dans les importations et exportations de marchandises en Suisse. En raison des changements climatiques, de nouveaux épisodes de sécheresse et de manque de précipitations sont à craindre. Ces épisodes affectent également le transport fluvial sur le Rhin. Des mesures permettant de sécuriser le transport fluvial pendant les périodes de basses eaux seraient nécessaires (par exemple, des aides pour la transformation des barges à faibles tirant d'eau).

En conclusion et en considérant les éléments qui précèdent, le Gouvernement neuchâtelois soutient le principe d'une modification des conditions-cadres permettant une meilleure prise en compte des défis actuels (crises climatiques et énergétiques, approvisionnement économique du pays) et un transport par rail plus compétitif et attractif pour les transports internationaux. Dans ce sens, **il soutient la variante 1 du projet mis en consultation**, soit celle permettant un renforcement du secteur par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin ainsi que par une meilleure prise en compte du transport de marchandises dans l'aménagement du territoire.

Le Gouvernement neuchâtelois relève cependant plusieurs points nécessitant des clarifications :

1. mesures prévues en cas de retards au niveau européen dans la migration vers le DAC (Attelage Automatique Numérique),
2. critères d'octroi des contributions financières au TWCI (Trafic par Wagons Complets Isolés),
3. compatibilité avec les accords avec l'EU, réflexions en cours sur les aides étatiques
4. description de la prise en compte des transports de marchandises dans l'aménagement du territoire et implication des cantons.

Le Conseil d'État vous remercie de tenir compte de ses remarques et vous prie de croire, Monsieur le conseiller fédéral, à l'expression de sa haute considération.

Neuchâtel, le 20 février 2023

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. KURTH

La chancelière,
S. DESPLAND



Annexe : un questionnaire



Référence du dossier : BAV-330.0-8/1/1/3 CANTON DE NEUCHÂTEL
Événement administratif :

Catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse »

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité de perfectionner les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse ?

OUI, le transport de marchandises doit répondre à la Stratégie Climatique du Conseil fédéral. Les conditions-cadres doivent être adaptées aux technologies actuelles et conformes aux nouvelles exigences de la politique climatique et de celle des transports. Le trafic marchandises doit garder sa part de liberté économique, mais les conditions-cadres doivent permettre de rendre le transport de marchandises par le rail plus compétitif.

2. Si oui, laquelle des variantes proposées vous semble la plus appropriée pour atteindre les objectifs formulés ?

La variante 1 est la plus appropriée selon notre canton. Néanmoins, plusieurs points sont insuffisamment approfondis, en particulier le calendrier de la migration vers le DAC et le risque de congestion du trafic voyageur en raison du rabattement sur les gares de triage (TWCI).

Concernant les mesures communes aux deux variantes :

3. Êtes-vous fondamentalement favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique ?

OUI, mais nous nous interrogeons sur l'augmentation effective de la productivité sachant qu'il est fort probable qu'une partie du parc européen ne soit pas automatisée d'ici 2030, car la numérisation y est très lente (risque de retards sur les planifications européennes actuelles). Pour atteindre la pleine efficacité de la mesure, il convient que les deux technologies (attelage à vis et attelage DAC) soient exploitées simultanément pendant un minimum de temps. Or si l'implémentation de la DAC en Europe ne suit pas le rythme suisse et sachant que la Suisse doit en tout temps garantir aux transporteurs européens un accès non discriminatoire à son réseau ferroviaire, nous craignons que la productivité du fret ferroviaire suisse soit insuffisante et entraîne des surcoûts. La migration vers le DAC doit donc être coordonnée avec l'Europe. Le taux de cofinancement de 30% n'est de plus pas suffisant pour encourager les chargeurs occasionnels en Suisse et donc pourrait être un frein à l'automatisation à 100%.

4. Êtes-vous d'accord

- a. pour que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique ?

OUI, mais comme indiqué l'augmentation de l'efficacité ne paraît pas évidente en l'état.

- b. pour que l'utilité micro- et macroéconomique soit prise en compte de manière équilibrée et que la Confédération ne puisse fournir qu'un financement partiel ?

OUI, mais nous doutons qu'un cofinancement à hauteur de 30% soit suffisant à l'atteinte des objectifs de la variante 1.

- c. pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation ?

OUI



- d. pour que la Confédération échelonne les taux de subvention en fonction des critères mentionnés ?

NON, il convient de procéder à une étude d'opportunité pour définir quels wagons il est judicieux de mettre aux normes. Un critère d'économicité devrait être pris en compte.

5. Soutenez-vous le renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales ?

OUI

- a. La convention sur les prestations avec le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, incluant la possibilité d'un soutien financier, est-elle l'instrument approprié à cet effet ?

OUI

6. Soutenez-vous les incitations financières pour des propulsions éocompatibles ou pour des bateaux adaptés aux basses eaux ?

OUI, mais seulement si les incitations permettent de traiter équitablement les autres modes de transports.

Concernant les mesures qui présentent des caractéristiques différentes dans chaque variante :

7. Approuvez-vous la promotion des chaînes de transport multimodales dans le but d'une utilisation accrue des offres de fret ferroviaire :

- a. par un encouragement des plates-formes de transbordement multimodales ?

OUI. Il est cependant nécessaire de disposer d'une stratégie globale concernant l'implantation de ces plates-formes multimodales afin d'assurer une desserte territoriale équilibrée (volumes, accessibilités ferroviaires et routières, dimensionnement des installations, etc.).

- b. par un financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement ?

OUI

- c. par des incitations financières à transporter autant que possible de marchandises sur le rail ou dans des offres multimodales ?

- I. Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée à cet effet est appropriée ?

OUI, mais tant que cela ne bloque pas le trafic voyageurs. Dans ce sens, le rabattement sur les plateformes multimodales est primordial mais de façon optimisée sans créer des concurrences avec le fret routier qui soient néfastes pour l'environnement. Le rabattement avec des petits groupes de wagons (1 locomotive et 2-3 wagons) ne nous semblent pas efficaces.

- II. Le remboursement de la RPLP en transport combiné doit-il être maintenu ou intégré dans la contribution au transbordement et au chargement ?

Le remboursement de la RPLP et la prime au transbordement et au chargement doivent être maintenus séparément.

- d. par une amélioration de la transparence et de la flexibilité dans le traitement des dispositions du droit ferroviaire pour les installations privées de transport de marchandises ?

OUI

8. Soutenez-vous les incitations financières pour l'utilisation de moteurs éocompatibles dans le transport ferroviaire de marchandises ?

OUI, mais il convient de ne pas créer des inégalités de traitement avec le transport routier lorsque celui-ci, avec des motorisations éocompatibles, serait plus opportun du point de vue du bilan environnemental global. Une meilleure coordination avec la révision de la RPLP est nécessaire.

Concernant les mesures de la variante 1 visant à renforcer le transport de marchandises par une modernisation technique et organisationnelle du transport ferroviaire de marchandises en Suisse :

9. Soutenez-vous le perfectionnement et le soutien financier du TWCI en tant qu'offre-réseau dans le transport ferroviaire de marchandises ?

- a. L'instrument proposé, à savoir les conventions sur les prestations avec les prestataires de TWCI, est-il approprié à cet effet ?

Cela dépend de 2 aspects :

1) critères d'économicité pour éviter des rabattements peu efficaces induisant une saturation du système ferroviaire et donc une limitation pour le transport de voyageurs

2) compatibilité avec le cadre juridique en particulier les réflexions en cours dans l'EU

- b. Considérez-vous que l'indemnisation de l'exploitation et les contributions aux investissements pour les modernisations importantes sont des moyens appropriés pour le perfectionnement visé ?

OUI mais le fret ferroviaire est une activité économique de droit privé soumis à la concurrence. La réforme du chemin de fer de 1999 a permis ce développement.

- c. Considérez-vous que d'autres mesures (par ex. mise au concours de l'offre de TWCI) sont plus appropriées ?

OUI, comme indiqué les critères d'économicité sont essentiels. Le marché concurrentiel doit être maintenant selon notre compréhension du cadre normatif en particulier l'accord de 1999 avec l'EU. De plus, d'autres systèmes tels que les caisses mobiles ou train complet de containers pourraient aussi être avantagés.

10. Estimez-vous que le transport de marchandises doit être plus fortement pris en compte dans l'aménagement cantonal et fédéral du territoire ?

OUI et certains cantons n'ont pas attendu cette modification législative pour le faire. Toutefois, il faut prendre en considération tous les aspects, tels que la prise en compte des besoins des cantons dans le plan sectoriel de la Confédération. Les impacts sur le territoire des plateformes logistiques doivent être considérés. Le transport ferroviaire de voyageurs ne doit pas être impacté (concurrence exacerbée sur les sillons).

Adaptations du droit

11. Approuvez-vous les modifications législatives proposées ?

Auparavant, il y a lieu de clarifier les nombreux points énoncés.

Autres remarques

12. Quelles sont vos autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Nous soutenons le but premier du message pour le maintien d'un transport de marchandise de qualité en desservant tout le territoire. Néanmoins, de trop nombreux points sont encore ouverts et doivent être impérativement clarifiés. Il convient également de revoir la logique dans l'attribution de sillons et les capacités en ligne. Le développement et l'attractivité de la branche marchandises sont importants,

mais ils doivent se faire sur un réseau aujourd'hui fortement sollicité. Les sillons fret ne doivent pas uniquement être réservés au cas où, mais être exploités dans une certaine proportion pour être prioritaire sur l'offre RER, notamment aux heures de pointe. Il convient de convenir de cela dans les outils de planification de la Confédération et dans les règles d'attribution. Ce projet ne doit pas ajouter des sillons facultatifs supplémentaires dans le réseau si ces derniers ne sont pas ou très peu utilisés. Augmenter le nombre de courses marchandises pour un ou deux wagons sur le principe du TWCI n'est pas une solution dans l'utilisation rationnelle du réseau. Il est nécessaire d'attribuer des sillons pour des trains pleinement utilisés avec un regroupement des volumes.



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

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

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 24. Januar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport. Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 2. November 2022 hat das UVEK uns zur Vernehmlassung in Bezug auf die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport eingeladen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Eine Stärkung des Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt wie auch der Erarbeitung eines entsprechenden Massnahmenpaketes sind aufgrund des Erreichens der Treibhausgasneutralität notwendig und zu begrüßen. In Anbetracht der Klimaveränderungen wird eine Anpassung des Gütertransportgesetzes mit Abstreben für eine massgebliche Verminderung der Treibhausgasemissionen des Gütertransportes und eine nachhaltige Nutzung von Raum und Umwelt laut Variante 1 bevorzugt. Wir stellen deshalb den Antrag, die Variante 1 weiterzuverfolgen.

Besonders die Massnahme, die Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe bei Fahrzeugen des Schienengüterverkehrs und der Güterschifffahrt beschreibt, sollte möglichst schnell umgesetzt werden.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES


Joe Christen
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, 22. November 2022

Vernehmlassung: Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport; Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

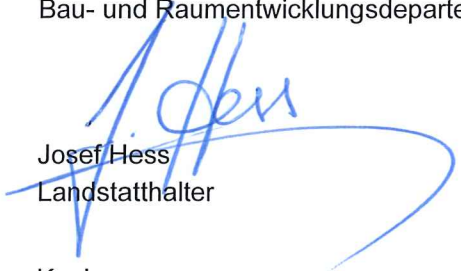
Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat die Kantonsregierungen mit Schreiben vom 2. November 2022 eingeladen, zum Bundesbeschluss über die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit.

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

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Bau- und Raumentwicklungsdepartement


Josef Hess
Landstatthalter

Kopie an:

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



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

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 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 13. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 2. November 2022 laden Sie uns ein, zur Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns gern wie folgt:

Im Hinblick auf die weitreichenden Ansprüche an die Versorgungssicherheit der Bevölkerung und Wirtschaft mit Gütern sowie den Anforderungen an eine klimaschonende, energie- und flächeneffiziente Mobilität sehen wir ebenso Handlungsbedarf für den Schweizer Gütertransport. Wir begrüssen die Zielsetzungen der Vernehmlassungsvorlage und sprechen uns, mit einer Anpassung, für die Variante 2 aus.

Die vorgeschlagenen Optimierungen in Variante 2 und die damit einmalige Mitfinanzierung des Bundes zur Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr sowie die Unterstützung der Rheinschifffahrt und die Fördermittel für Geräte zum Warenumschatz empfinden wir als die richtigen Mittel, um den Güterverkehr auf der Schiene für die Zukunft zu stärken. Wir sprechen uns damit für die in finanzieller Hinsicht kleinere Variante aus. Schienengütertransporte sollen grundsätzlich im Wettbewerb mit dem Strassentransport erbracht und finanziert werden.

Die Variante 2 klammert jedoch die stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung des Bundes und der Kantone aus. Wir fordern zusätzlich zur Variante 2, dass die bisher fehlende Aufmerksamkeit des Güterverkehrs in der Raumplanung aufgearbeitet wird. Die Raumplanung schafft wichtige Voraussetzungen für die Sicherung von bestehenden Anlagen, ebenso ist die Ermittlung des Flächenbedarfs und die Bezeichnung konkreter Vorranggebiete für künftige Nutzungen des Güterverkehrs wesentlich für eine vorausschauende Raumentwicklung. Die Einbindung der Anliegen des Güterverkehrs in die Raumplanung des Bundes und der Kantone erachten wir daher als besonders wichtig.

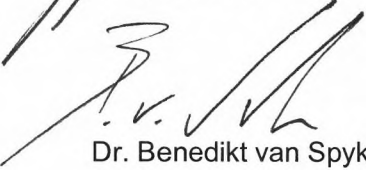


Weiterführende Anmerkungen entnehmen Sie bitte dem beantworteten Fragebogen in der Beilage.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung


Marc Mächler
Vizepräsident


Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Beilage:
Anhang

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



Anhang zur Vernehmlassungsantwort «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»

Die Regierung des Kantons St.Gallen beantwortet den Fragebogen des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation folgendermassen:

1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja, wir teilen diese Einschätzung. Das heute gültige Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (SR 742.41; abgekürzt GÜTG) beinhaltet verschiedene Instrumente zur Förderung des schienengebundenen Güterverkehrs. So sind Investitionsbeiträge an den Bau von Anlagen des Güterverkehrs möglich (Art. 8 GÜTG) und der Bund kann Beiträge an von Kantonen bestellte Angebote im Güterverkehr entrichten (Art. 9 Abs. 1 GÜTG). Das Instrument der Investitionsbeiträge wurde gemäss Bericht selten, die Möglichkeit zur Entrichtung von Betriebsbeiträgen gar nicht genutzt. Die Instrumente haben nicht zu einer Steigerung des Anteils des Schienengüterverkehrs geführt und sind entsprechend zu hinterfragen. Wichtiger erscheint uns, dass für jene Verkehre, die bereits heute eigenwirtschaftlich abgewickelt werden, möglichst gute Rahmenbedingungen geschaffen werden können, damit diese Verkehre auch in Zukunft auf der Schiene abgewickelt werden.

Für Bund und Kantone scheint es schwierig zu sein, das Aufgabenbewusstsein für den Güterverkehr zu stärken. Um planerische Bemühungen wirksamer zu machen, ist eine systematische Berücksichtigung des Güterverkehrs und dessen Ansprüchen in der Infrastrukturplanung sowie der Raumplanung erforderlich. Neben strategischen Grundlagen ist eine vertiefte Auseinandersetzung mit Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft, mit raumspezifischen Industrie- und Produktionsstrukturen sowie mit dem Anspruchsdenken von Kundinnen und Kunden nötig. Logistikketten im Gütertransport für den Empfang und Versand von Gütern und deren räumlich funktionale Rahmenbedingungen sollten in raumsichernden Massnahmen Berücksichtigung finden.

2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

- a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*

Wir lehnen die Variante 1 ab. Die Ablehnung betrifft insbesondere die in den Art. 9a und 9b GÜTG vorgeschlagenen Subventionen für den Einzelwagenladungsverkehr. Das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarung erscheint uns administrativ zu aufwändig. Es hält der Dynamik des Marktes nicht stand. Wir bezweifeln weiter, dass die subventionierten Angebote nach Ablauf der Frist von vier bis fünf Jahren eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Daher muss davon ausgegangen werden, dass



diese Verkehre nach Ablauf der Frist entweder wieder von der Schiene verschwinden oder länger als angedacht subventioniert werden müssen. Damit wird mit viel Geld eine veraltete Struktur erhalten. Dies ist abzulehnen.

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Wir unterstützen die Variante 2 und die darin vorgeschlagenen Optimierungsvorschläge. Die in Art. 10 GüTG beschriebene einmalige Mitfinanzierung des Bundes zur Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr sehen wir als das richtige Mittel, um den Güterverkehr auf der Schiene für die Zukunft zu stärken. Jedoch soll, ergänzend zur Variante 2, auch der Aspekt der Raumplanung Berücksichtigung finden.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja, wir unterstützen sowohl das Vorhaben zur Umstellung als auch die Absicht des Bundes, diese Umstellung finanziell zu unterstützen. Die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr, insbesondere die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung (DAK), ermöglicht nicht nur fahrzeugseitige Vorteile für Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern schafft auch wichtige technische Voraussetzungen für die Weiterentwicklung bahnbetrieblicher Prozesse. Neben dem reduzierten Rangieraufwand, vereinfachten Verfahren zur Zugvorbereitung und verbesserten Fahreigenschaften wird auch die betriebliche Leistungsfähigkeit infrastrukturseitig verbessert. Die wechselseitigen Synergien zwischen Fahrzeug und Infrastruktur durch die DAK erleichtern die Zugvollständigkeitskontrolle, Gleisfreimeldung und Zugfolgesicherung. Grundlegende Voraussetzung zur Einführung des Zugsicherungssystems ETCS Level 3 mit optimierten Zugfolgen werden dadurch vorgezeichnet. Mit der Weiterentwicklung zu ETCS Level 3 wird das klassische Fahren im festen Raumabstand verlassen und die Zugfolge in beweglichen Abschnitten («moving Blocks») realisiert. Daher ist künftig mit aufwärtskompatiblen, positiven Effekten zu rechnen, die eine verbesserte Nutzung der Fahrwegkapazitäten mit erhöhten Zugfolgen auf Bestandsinfrastruktur zulassen. Wir gehen davon aus, dass dank diesen Vorteilen stark belastete Bahnkorridore wie beispielsweise Winterthur–St.Gallen neu geplant werden und heutige sowie künftig bestehende Konflikte zumindest teilweise gelöst werden können.

Hinsichtlich künftig steigenden Gütermengen wie auch den wachsenden Kapazitätsanforderungen zwischen dem Personen- und Güterverkehr ist die räumliche Sicherung von Flächen für Infrastrukturanlagen im Spannungsfeld des ohnehin hohen Raumnutzungsdrucks eine Herausforderung für die Raumplanung. Bevor auf flächenintensive Infrastrukturmassnahmen zurückgegriffen werden muss, ermöglicht eine modernisierte und automatisierte Betriebsführung Kapazitätserweiterungen auf Bestandsinfrastrukturen und verringert die weitere Flächeninanspruchnahme für Neuanlagen.



Als Grenzkanton weisen wir darauf hin, dass die Umstellung zwingend in Abstimmung mit den Bahnen in den Nachbarländern erfolgen muss.

4. *Sind Sie einverstanden,*

a. *dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*

Ja, wir sind damit einverstanden. Den vorgeschlagenen Finanzierungsschlüssel erachten wir als ausgewogen.

b. *dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*

Ja.

c. *dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*

Ja.

d. *dass der Bund die Fördersatzte nach den genannten Kriterien staffelt?*

Ja.

5. *Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?*

Ja.

a. *Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?*

Wir sind von diesem Instrument nicht direkt betroffen und verzichten auf eine Antwort.

6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*

Wir unterstützen die Umstellung auf klimaneutrale Antriebe im Rahmen von ordentlichen Ersatzbeschaffungen. Die frühzeitige Ausmusterung von neueren funktionstüchtigen Lokomotiven oder Schiffen zur Umstellung auf umweltfreundlichere Antriebe sehen wir kritisch, weil hierzu viel graue Energie benötigt wird. Zudem hat der Schienenverkehr bereits heute einen geringeren Fussabdruck als der Strassenverkehr. Die Um- und Ausrüstung mittels dem Ersatz einzelner Komponenten hingegen begrüßen wir.



Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, wir stimmen der Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung im Schienengüterverkehr zu. Das Bahnsystem bildet eine wichtige Rückgratfunktion für die schweizerische Transportwirtschaft. Trotzdem sollte die funktionale Verknüpfung intelligenter und multimodaler verkehrsträgerübergreifender Lösungen mit Fokus der Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs verstärkt auf die Feinverteilung und City-Logistik weiterhin berücksichtigt werden. Die Abstimmung der Verkehrsträger aufeinander und die multimodale Verknüpfung untereinander schaffen wichtige Voraussetzungen für die zweckmässige Kombination komplementärer Verkehrsangebote zum Schienengüterverkehr.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja. Hier unterstützen wir insbesondere die im Bericht ausgeführte Unterteilung der Investitionen in kleiner und grösser als 5 Mio. Franken und die damit verbundenen unterschiedlichen Anforderungen und Verpflichtungen vor und nach dem Bau der Anlage.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja.

i. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja.

ii. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Eine doppelte Entlastung mit Weiterführung der LSVA-Rückerstattung bei gleichzeitiger Entrichtung von Umschlags- und Verladebeiträgen soll auf jeden Fall vermieden werden. Wir können nicht abschätzen, welcher Weg letztlich zu weniger administrativem Aufwand führt. Eine Aufhebung der LSVA-Rückerstattung und das Entrichten von Umschlags- und Verladebeiträgen erscheint uns mit Blick auf den gezielten Einsatz der Instrumente sinnvoller.

Obwohl nicht explizit Bestandteil dieser Vorlage, merken wir an dieser Stelle an, dass die Zahl der LSVA-befreiten Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht unter 3,5 Tonnen auf den Schweizer Strassen in den vergangenen zwei Jahrzehnten stark zugenommen hat. Zwischen 1998 und 2018 stiegen die von nicht LSVA-pflichtigen Lieferwagen gefahrenen Kilometer um 60 Prozent. Der Transport von Gütern über längere Strecken in kleineren Einheiten ist weder ökologisch sinnvoll noch wird damit ein wirkungsvoller Beitrag zur



Entlastung des Strassennetzes geleistet. Wir regen an, dass geprüft wird, ob die LSVA-Befreiung von Transportfahrzeugen unter 3,5 Tonnen noch zeitgemäss ist und den nationalen Vorgaben zu Klima- und Lärmschutz entspricht.

- d. *durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?*

Ja.

8. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr?*

Wir unterstützen die Umstellung auf klimaneutrale Antriebe, sehen aber die frühzeitige Ausmusterung von neueren funktionstüchtigen Lokomotiven zur Umstellung auf umweltfreundlichere Antriebe kritisch, weil hierzu viel graue Energie benötigt wird. Die Um- und Ausrüstung mittels dem Ersatz einzelner Komponenten hingegen begrüssen wir.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLv als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*

Nein. Entgegen den Ausführungen im Bericht gehen wir davon aus, dass sich die befristet subventionierten Angebote nach Ablauf der Frist nicht eigenwirtschaftlich betreiben lassen. Die Angebote werden damit verschwinden oder müssten andernfalls weiter subventioniert werden. Hier wird mit viel finanziellem Aufwand eine veraltete Struktur erhalten. Das macht aus volkswirtschaftlicher Perspektive keinen Sinn, weswegen wir den Ansatz ablehnen.

- a. *Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLv dafür geeignet?*

Nein, das vorgeschlagene Instrument erscheint uns zu kompliziert und zu schwerfällig, um den Anforderungen eines eigentlich dynamischen Marktes gerecht zu werden.

- b. *Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?*

Nein, damit wird lediglich Strukturerhalt betrieben. Weil absehbar ist, dass das System längerfristig nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann, sollen auch keine finanziellen Mittel mehr darin investiert werden.

- c. *Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLv) als geeigneter an?*



Wir lehnen die finanzielle Förderung des EWLK als Netzwerkangebot grundsätzlich ab und sehen daher auch keine Massnahme, wie das System wirkungsvoll unterstützt werden könnte.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja. Die Sicherung von Flächen und Anlagen bzw. die Ermittlung des künftigen Flächenbedarfs für den Gütertransport mit Beachtung auf verkehrliche Erschliessungsstrukturen und multimodale Verknüpfung ist ein Auftrag, der in der Kompetenz der Raumplanung liegt. Folglich ist auch eine Einbindung der Anliegen des Güterverkehrs im kantonalen Richtplan in Abstimmung mit Sachplanungen des Bundes vorzusehen. Eine stärkere Verpflichtung der Kantone für den Güterverkehr in der Verkehrs- und Raumplanung erachten wir als besonders wichtig, damit die Anliegen für den Gütertransport – kohärent zu den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft – im kantonalen Richtplan Eingang finden. Explizit erwähnen möchten wir die Hubs von Cargo sous terrain. Gleichzeitig machen wir darauf aufmerksam, dass die konkrete Umsetzung sehr schwierig ist, weil in vielen Kantonen das Know-how im Güterverkehr fehlt. Das macht es schwierig, die Anliegen der verschiedenen Anspruchsgruppen wie Verladern, Transportunternehmen, Industriebetrieben, Gemeinden und Bewohnern zu sammeln und zu bearbeiten sowie gute, zukunftsfähige Lösungen zu entwickeln.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir unterstützen die für Variante 2 vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@sh.ch

Regierungsrat

Bundesamt für Verkehr BAV,
Bern

*Per Mail an
finanzierung@bav.admin.ch*

Schaffhausen, 21. Februar 2023

**Vernehmlassung UVEK betreffend Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den
Schweizer Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. November 2022 wurden die Kantone eingeladen, bis 24. Februar 2022 zur obgenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit. Gerne lassen wir Ihnen im Anhang zu diesem Schreiben unsere Stellungnahme gemäss Fragenkatalog zukommen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:



Dino Tamagni

Der Staatsschreiber-Stv.:



Christian Ritzmann



Beilage

Stellungnahme Kanton Schaffhausen

Anhang: Stellungnahme Kanton Schaffhausen vom 21. Februar 2023

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja. Während Ganzzüge und die intermodalen Angebote (Kombinierter Verkehr [KV], unbegleiteter kombinierter Verkehr [UKV]) im Schienengüterverkehr stark zugenommen haben, ist die einst flächendeckende Erschliessung im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) auf eine überschaubare Zahl von Bedienpunkten geschrumpft. Dieser Trend beim EWLV ist mit geeigneten Mitteln umzukehren. Eine Erhöhung des Schienengüterverkehrsanteils leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele und zur Verringerung der Verkehrsprobleme auf der Strasse, zudem wird die Energieeffizienz erhöht.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

Die Variante 1 wird von uns bevorzugt. Der Schienengüterverkehr muss für eine langfristige Wettbewerbsfähigkeit umfassend modernisiert werden. Viele Elemente der Technik stammen aus dem letzten oder vorletzten Jahrhundert. Die automatische Kupplung als Beispiel vereinfacht die Rangierabläufe erheblich und erlaubt raschere und günstigere Transporte auf der Schiene. Für die flächendeckende Einführung braucht es passende Rahmenbedingungen und die Möglichkeit zur finanziellen Unterstützung.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja. Der manuelle Kupplungsvorgang bei der Eisenbahn stellt einen personal- und zeitintensiven Schritt in der Bahnproduktion dar, bei dem zudem ein grosses Unfallrisiko besteht. Mit einer Automatisierung durch einen selbsttätigen mechanischen Kupplungsvorgang, bei dem auch die Verbindungen für die Druckluftbremsen hergestellt werden, geht das An- und Abkuppeln einfacher und schneller von statten. Mit den technischen Möglichkeiten der Digitalisierung kann auch ein Zugbus integriert werden, und damit sowohl die Bremsprobe digitalisiert als auch im Endausbau die Vollständigkeit des Zuges ständig überwacht werden, womit eine wichtige Funktion für ETCS Level 3 erfüllt wird.

Mit einer digitalen automatischen Kupplung (DAK) kann im Schienengüterverkehr ein Zug von einer einzigen Person formiert und gefahren werden, was im Strassengüterverkehr seit langem der Fall ist.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja. Die Investitionssumme kann durch die Fahrzeughalter alleine nicht aufgebracht werden. Die zu erwartenden Effizienzgewinne und der dadurch steigende Marktanteil des Schienengüterverkehrs insbesondere im Binnenverkehr rechtfertigen eine Mitfinanzierung ebenso wie die positiven Einflüsse auf die Emissionen aus dem Gütertransport. Durch die Mitfinanzierung kann zudem die Übergangsphase deutlich verkürzt werden, was sinnvoll erscheint. Der Markt muss sich anschliessend jedoch wieder selber finanzieren.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja. Es ist zweckmässig, dass die Fahrzeughalter einen wesentlichen Teil der Umbaukosten mittragen. Die durch die Rollmaterialbesitzer zu finanzierenden 70 % der Investitionskosten können durch die künftigen Produktivitätssteigerungen refinanziert werden. Allenfalls zu prüfen wäre, ob die Fahrzeughalter bei der Beschaffung der selbst zu erbringenden Finanzmittel Erleichterungen durch den Bund erfahren können.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja. Die DAK wird sich europaweit durchsetzen. Um auch in Zukunft interoperabel zu sein, müssen auch die Schweizer Eisenbahnen diese Anpassungen nehmen.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Grundsätzlich ja, damit können die Fördermittel effizient und zielgerichtet eingesetzt werden. Allerdings stellt sich die Frage, ob der Ausschluss von bestehenden Fahrzeugen, die erst ab 2023 in der Schweiz immatrikuliert werden, bezüglich Lokomotiven zielführend ist. Diese Einschränkung benachteiligt EVU, welche gebrauchte Lokomotiven aus dem Ausland beschaffen möchten.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja. Der Transport von Gütern auf dem Wasser mit anschliessendem Umschlag soll gefördert werden.

e. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja. Beide Stossrichtungen erscheinen sinnvoll. Insbesondere mit Blick auf die Versorgungssicherheit ist eine Sicherstellung der Rheinschifffahrt auch bei Niedrigwasser durch den Einsatz spezialisierter Schiffe sinnvoll. Entsprechende Mehraufwände gegenüber konventionell konstruiert und gebauten Schiffen sind abzugelten.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja. Durch ein dichteres Netz an Umschlagmöglichkeiten kann der Anteil der Strasse an der gesamten Transportdistanz reduziert werden.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja. Es erscheint zweckmässig, Zugangspunkte für den Güterverkehr zu finanzieren. Dabei sollen die Hürden überschaubar sein.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja.

c./I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja.

c./II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Die LSVA-Rückerstattung beim KV soll zugunsten eines Umschlags- und Verladebeitrags abgeschafft werden. Damit kann der kombinierte Verkehr zielgerichteter gefördert werden.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Ja.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWL V als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja. Wir sehen in der DAK eine Chance für den EWL V: Dank der Möglichkeit des Ein-Personen-Zugs, der dadurch sinkenden Kosten und der kürzeren Transportzeiten können auch an den Strassenverkehr verlorene Marktanteile zurückgewonnen werden.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWL V dafür geeignet?

Ja. Leistungsvereinbarungen sind zielführend, um eine koordinierte und zeitlich beschränkte Anschub-Dynamisierung des EWL V zu erreichen.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja, die Anschubfinanzierung muss jedoch zeitlich begrenzt sein.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWL V) als geeigneter an?

Nein.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja. Bund und Kantone müssen dem Gütertransport den planerischen Rahmen bieten, damit sich dieser in gewünschter Weise entwickeln kann.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

--

Rötihof
Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
Telefon 032 627 25 41
bd.so.ch

Sandra Kolly
Regierungsrätin

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

finanzierung@bav.admin.ch

24. Februar 2023

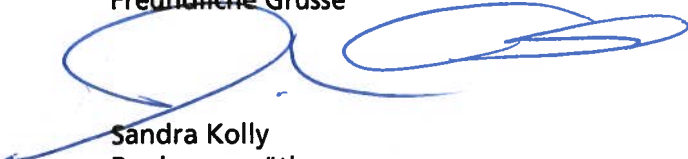
**Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport:
Stellungnahme des Kantons Solothurn**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen des Kantons Solothurn danke ich für die Unterlagen vom 2. November 2022 zur Vorlage über die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport.

Ich nehme die Möglichkeit zur Stellungnahme gerne wahr. Der Kanton Solothurn schliesst sich vollumfänglich den Anträgen und Antworten der Vorstände BPUK und KöV vom 21. Februar 2023 an und bittet Sie, diese zu berücksichtigen. Auf das Ausfüllen des Fragebogens wird verzichtet.

Freundliche Grüsse



Sandra Kolly
Regierungsrätin

Kopie an: - Bau- und Justizdepartement
- Amt für Verkehr und Tiefbau
- Amt für Raumplanung
- Geschäftsstelle BPUK/KöV (markus.sieber@bpuk.ch)

Beilagen: Stellungnahme BPUK/KöV vom 21. Februar 2023

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

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

Bern, 21. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport: Stellungnahme der BPUK und KöV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösli
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 02. November 2022 hat der Bundesrat die im Betreff erwähnte Vernehmlassung eröffnet. Die Vorstände der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) danken für die Möglichkeit und nehmen gerne wie folgt Stellung.

A. Generelle Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage

Ein leistungsfähiges und effizientes Güterverkehrssystem ist eine unabdingbare Voraussetzung für das Funktionieren unserer Volkswirtschaft, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz und die Versorgungssicherheit unseres Landes. Vor diesem Hintergrund unterstützen die Vorstände der BPUK und KöV das Ziel des Bundesrates, den Gütertransport gesamthaft zu stärken, in dem die Kombination und Integration der verschiedenen Verkehrsträger verbessert und eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) als Netzwerkangebot ermöglicht wird. Die Revision des Gütertransportgesetzes (GüTG) von 2016 hat diesbezüglich wichtige Grundlagen gelegt – insbesondere mit dem Konzept zum Gütertransport auf der Schiene. Eine wesentliche Erhöhung des Binnengüterverkehrs konnte damit jedoch bis jetzt nicht erreicht werden.

BPUK und KöV unterstützen die Variante 1

Angesichts der aktuellen und künftigen Herausforderungen in der Klima- und Verkehrspolitik sowie unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit erachten wir es als zielführend, die Rahmenbedingungen nochmals anzupassen und dabei auf die Variante 1 zu setzen. Mit Blick auf das prognostizierte Wachstum beim Schienengüterverkehr wie auch beim Schienenpersonenverkehr erwarten wir, dass die Massnahmen noch innovativer ausgestaltet werden. Ziel darf nicht der Status-Erhalt des derzeitigen Gütertransportsystems sein. Der Fokus muss auf dessen Flexibilisierung und Dynamisierung liegen.

Die angestrebten Verbesserungen der Produktionsanlagen, die Modernisierung und Automatisierung der digitalen Kuppelung sowie der stärkere Bündelungseffekt dank räumlich abgestimmten KV-Umschlagsanlagen und längeren Güterzügen müssen zu einem tendenziell geringeren Bedarf an Gütertrassen und zu einer höheren Flexibilisierung bei der Trassenzuteilung führen.

Weiter ist die Vorlage sehr stark auf Förderungsmassnahmen und Anreizsysteme ausgerichtet. Die Vorstände der BPUK und KöV erwarten, dass mit der Vorlage auch innovative Ansätze auf organisatorischer Ebene geprüft werden, wie zum Beispiel Kooperationen unter den Marktakteuren oder die Schaffung einer gemeinsamen digitalen Datenplattform.

Diskriminierungsfreie Zugänglichkeit

Für die Weiterentwicklung des Gesamtsystems Güterverkehr ist es wichtig, dass die diskriminierungsfreie Zugänglichkeit der Anlagen gewährleistet ist, insbesondere auch zu den Anschlussgleisen. Dies soll deshalb gesetzlich so festgeschrieben werden.

Antrag 1

In Artikel 2, Absatz 1 lit e soll präzisiert werden, dass der diskriminierungsfreie Zugang zur Anlage bei einer Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand jederzeit gewährleistet werden muss.

Stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung

Wir begrüssen die Festlegung von Räumen und verkehrlichen Anforderungen für KV-Umschlagsanlagen im Güterverkehrskonzept. Für die Kantone ist es hilfreich, wenn der Bund die schweizweite (multimodale) Gesamtplanung des Gütertransports in Zusammenarbeit mit den Kantonen vorantreibt. In diesem Sinne unterstützen wir die gesetzliche Vorgabe (Art. 3 Abs. 5 GüTG), wonach die Kantone das Konzept für den Gütertransport in ihrer Richtplanung berücksichtigen müssen. Durch die Festlegung von Massnahmen in der Richtplanung erhoffen sich die Kantone, dass der schienenseitige Anschluss geeigneter Gebiete besser funktioniert. Das Güterverkehrskonzept eignet sich sehr gut, das Thema Güterverkehr verkehrsträgerübergreifend abzubilden. Die Festlegung von konkreten Standorten für KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung muss indes in den Sachplänen und in Absprache mit den Kantonen erfolgen, weshalb wir in Bezug auf Art. 19a Abs. 3 GüTG folgende Anträge stellen.

Antrag 2

Art. 19a Abs. 3 GüTG ist wie folgt anzupassen: «Der Bundesrat legt in Zusammenarbeit mit den Kantonen im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung fest.»

Antrag 3

In der Botschaft ist zu konkretisieren, nach welchen Kriterien KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung festgelegt werden. Unserer Ansicht nach sollten insbesondere folgende Kriterien Anwendung finden:

- aktuelle Transportmengen
- Zukünftige Mengenpotenziale
- Funktionen (z.B. nationaler oder internationaler Warenumschlag / Einzugsgebiet mehrerer Kantone)
- Diskriminierungsfreier Zugang für Dritte (strassen- und schienenseitig)

Weiter begrüßen wir, dass die Richtplanung mit den vorgesehenen Anpassungen ein stärkeres Gewicht erhalten soll. Letztere fungiert als Scharnier zwischen der Bundes- und Kommunalplanung und kann geeignete Standorte für den Güterumschlag oder situativ auch für Gleisanschlüsse eruieren und festlegen. Die Kantone benötigen hierbei jedoch die Unterstützung des Bundes, insbesondere, wenn dessen Interessen betroffen sind. Weiter gehen wir davon aus, dass die Variante 1 Auswirkungen auf städtebauliche Entwicklungen haben wird, denn bislang stehen Gleisanlagen innerhalb städtischer Gebiete häufig unter Entwicklungsdruck. Der Erhalt solcher Gleisanlagen kann wichtig sein, um auch zentrumsnah einen umweltfreundlichen Transport von Waren zu gewährleisten. In diesem Sinne ist die Variante 1 dienlich, um bei räumlichen Abwägungen Güterverkehrsanlagen stärker zu gewichten.

Mit der Anpassung von Art. 12 Abs. 2 GüTG sollen die Massnahmen der Raumplanung, mit denen die Kantone für die Erschliessung der Industrie- und Gewerbezone mit Anschlussgleisen sorgen, neu in den Richtplänen festgelegt werden. Wir unterstützen diese Ergänzung grundsätzlich, allerdings ist die Evaluation und Festlegung solcher Standorte allein mit dem Instrument des Richtplans häufig nicht möglich.

Antrag 4

Seitens Bund sollte mit Beispielen geprüft und aufgezeigt werden, wie solche Massnahmen innerhalb der Richtplanung und das Zusammenspiel mit dem Konzept aussehen können. Eventuell könnte eine Ergänzung des Leitfadens zur Richtplanung dienlich sein.

Kooperative und kundenorientierte Zusammenarbeit der Güterverkehrsbranche

Der Bund leistet mit der Variante 1 einen substanziellen finanziellen Beitrag an die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs. Die Vorstände der BPUK und KÖV erwarten, dass die Güterverkehrsbranche sich mit einer kooperativen und pragmatischen Zusammenarbeit an diesem Ziel konstruktiv und aktiv beteiligt. Dabei müssen kundenorientierte Lösungen zur Verbesserung des bestehenden Gütertransportsystems in den Vordergrund gestellt und erarbeitet werden.

Im Nachfolgenden finden Sie unsere Rückmeldungen zum offiziellen Vernehmlassungsfragebogen.

B. Beantwortung des Fragebogens zur Vernehmlassung

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja, wir teilen die Einschätzung des Bundesrates. Die Revision des Gütertransportgesetzes von 2016 hat nicht zu einem anhaltend höheren Marktanteil des Schienengüterverkehrs geführt. Mit Blick auf die Herausforderungen in der Klima- und Verkehrspolitik sowie unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit erachten wir es deshalb als zielführend, die Rahmenbedingungen nochmals anzupassen. Wie einleitend dargelegt, fordern wir jedoch eine innovativere Ausgestaltung der Vorlage.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

Die Vorstände der BPUK und KöV unterstützen die Variante 1, da sie eine adäquate Antwort auf die eingangs erwähnten Herausforderungen darstellt und sich eine nachhaltige Stärkung des Schienengüterverkehrs zum Ziel setzt. Variante 2, die letztlich wohl zu einer Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs führen würde, ist aus unserer Sicht nicht zielführend. Sie hätte negative Folgen für die Volkswirtschaft und würde zu einer erheblichen Mehrbelastung des Strassenverkehrssystems führen. Zudem können mit der Variante 2 die gesteckten Klimaziele kaum erreicht werden.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja, die damit verbundenen Produktionssteigerungen sind eine wichtige Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Gütertransports auf der Schiene. Die Umstellung muss unter Einbezug der Branche und in Abstimmung mit den europäischen Standards erfolgen, um die internationale Kompatibilität im Import- und Exportverkehr zu gewährleisten. Weiter möchten wir unterstreichen, dass die Modernisierung und Automatisierung der Produktion nicht nur im Einzelwagenladungsverkehr, sondern im gesamten (multimodalen) Gütertransportsystem vorangetrieben werden muss.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, wir begrüßen eine Mitfinanzierung des Bundes, weil dadurch eine rasche und koordinierte Migration auf die automatische Kuppelung ermöglicht wird.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja, wir unterstützen die vorgesehene Teilfinanzierung. Eine Mitbeteiligung der Branche erachten wir als zwingend, da letztere erheblich von den Produktionsgewinnen der automatischen Kuppelung profitieren wird.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja, wir erachten den vorgesehene Förderbetrag in volkswirtschaftlicher Hinsicht als gerecht.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja, wir unterstützen die vorgesehene Staffelung.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja, eine Stärkung der Rheinschifffahrt und ihrer multimodalen Transportketten ist auch im Hinblick auf eine sichere Landesversorgung sinnvoll.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja, die Leistungsvereinbarung ist ein bekanntes Instrument und hat sich auch in anderen Bereichen bewährt.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, die BPUK und KöV unterstützen die vorgesehenen finanziellen Anreize durch den Bund.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, wir unterstützen die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen und eine Verbesserung der Vernetzungs- und Bündelungsmöglichkeiten. Für die damit verbundenen raumplanerischen Fragen verweisen wir auf unsere einleitenden Bemerkungen sowie die Ausführungen bei Frage 10.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Wir teilen die Einschätzung des Bunderates, dass die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr vorerst weitergeführt beziehungsweise die künftige Regelung im Rahmen der Arbeiten an der Weiterentwicklung der LSVA geklärt werden soll. Dabei ist eine Lösung anzustreben, die keine Produktionsform gegenüber der anderen benachteiligt.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Für die Marktakteure stellt die Vielzahl von Förderinstrumenten und rechtlichen Bestimmungen eine gewisse Eintrittshürde dar. Daher begrüssen wir, dass der Bund diesbezüglich für mehr Klarheit sorgt.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Ja, die Vorstände der BPUK und KöV unterstützten die Umstellung auf umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen, um den heute bereits sehr gut positionierten Schienengüterverkehr künftig vollständig klimaneutral zu machen.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Sofern die nachfolgenden Bedingungen erfüllt sind, unterstützen wir die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot.

1. Die Dauer der finanziellen Förderung muss auf die vorgesehene 12 Jahre begrenzt bleiben. Danach muss der EWLTV eigenwirtschaftlich betrieben werden können.
2. Die Förderung des EWLTV darf nicht zu Lasten der Trassen des Schienenpersonenverkehrs gehen. Die Anzahl der Trassen ist bei der Weiterentwicklung so festzulegen, dass die Befriedigung der erwarteten Nachfrage im Personen- und im Schienengüterverkehr gleichermassen möglich ist. Die Abgeltungen sollen zu einer höheren Flexibilisierung des EWLTV beitragen. Anstelle der heute oft starren Bedienstruktur soll die Produktion (ähnlich wie in der Strassenlogistik) in effiziente, gut ausgelastete Touren erfolgen, um den Trassenbedarf zu optimieren.
3. Die Förderung darf nicht nur auf den Statuserhalt des EWLTV legen, sondern muss eine innovative Weiterentwicklung des Gütertransports auf der Schiene sicherstellen (siehe dazu unsere generellen Bemerkungen sowie die Ausführungen bei Frage 9c).

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja, die Leistungsvereinbarung ist ein bekanntes Instrument und hat sich auch in anderen Bereichen bewährt.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja, die Anschubfinanzierung muss jedoch zeitlich begrenzt sein.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Wie eingangs dargelegt, sollen mit der Vorlage auch innovative Ansätze auf organisatorischer Ebene geprüft werden. Beispiele dafür sind Kooperationen unter den Marktakteuren oder die Schaffung einer gemeinsamen Datenplattform.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Siehe dazu die Anträge 1-3 unter generelle Bemerkungen.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja, unter Berücksichtigung der Bemerkungen und Vorbehalte dieser Stellungnahme sind wir mit den gesetzlichen Anpassungen einverstanden.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir regen, dass der Bund die Unterstützungsbeiträge beziehungsweise die Vereinbarungen mit den Marktakteuren an Anforderungen zur Datentransparenz knüpft. Heute ist es für Planungen der Kantone sehr schwierig an detaillierte Daten zu kommen. Die im erläuternden Bericht genannte Verknüpfung mit dem «Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)» und die Prüfung von Rechtsanpassungen, um den Zugang zu den Daten zu verbessern, wird vor diesem Hintergrund begrüsst.

Die weiteren Arbeiten müssen gut koordiniert werden mit den zu prüfenden Massnahmen zum Ersatz der WAKO, in welche die Kantone frühzeitig einbezogen werden müssen.

Weiter würde eine synoptische Darstellung der Gesetzesanpassungen die Lesbarkeit und das Verständnis der Vorlage wesentlich erleichtern.

Ausserdem bitten wir Sie darum, bei künftigen Vernehmlassungen möglichst kurze und prägnante Fragebögen beizulegen, die sich auf die wesentlichen Aspekte der Vorlage fokussieren und sich nicht in technischen Details verlieren.

Wir bedanken uns für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-
Konferenz BPUK**

Der Präsident



Stephan Attiger

**Konferenz der kantonalen Direktorinnen und
Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin der BPUK und der KÖV



Mirjam Bütler

Kopie an:

- Mitglieder der BPUK
- Mitglieder der KÖV

VERSENDET AM 17. FEB. 2023

kantonschwyz



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

An das
Eidgenössische Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
finanzierung@bav.admin.ch
(PDF und Word-Version)

Schwyz, 14. Februar 2023

Vernehmlassung Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport
Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 2. November 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Kantonsregierungen die Unterlagen zur Vernehmlassung in titelvermerkter Angelegenheit bis 24. Februar 2023 unterbreitet.

1. Allgemeine Bemerkungen

Der Regierungsrat begrüsst die Bestrebungen des Bundes, den Güterverkehr weiterzuentwickeln und mit der Verlagerung von Gütern auf die Bahn das Klimaziel bis 2050 zu erreichen. Der Güterverkehr ist von existentieller Bedeutung für die Versorgung des Landes mit Gütern und die Wettbewerbsfähigkeit der einheimischen Wirtschaft. Schiene und Strasse ergänzen sich dabei und haben je ihre Vorteile. Aus energie- und umweltpolitischer Sicht muss es ein Anliegen sein, den Anteil des schienegebundenen Güterverkehrs zu steigern. Es wird deshalb die Variante 1 bevorzugt.

Allerdings wird im erläuternden Bericht nicht aufgezeigt, wie sich eine Förderung des Schienengüterverkehrs räumlich konkret und auf den Personenverkehr auswirken würde. Im Kanton Schwyz sind schon heute nicht genügend Kapazitäten auf den bestehenden Bahntrassen vorhanden. Dies führt zu einem Zielkonflikt, weil der Regional- durch den Fern- und Schienengüterverkehr verdrängt wird. Damit der regionale öV nicht weiter beeinträchtigt wird, stellt sich unweigerlich die Frage, ob die vom Bund favorisierte Variante 1 ohne einen erheblichen, finanziell aufwändigen Ausbau der Bahninfrastruktur respektive ohne den Neubau von Bahngleisen umgesetzt werden kann.

Sollte ein grundlegender Ausbau der Bahnlinien nicht geplant sein (wovon ausgegangen wird), müssten je nach Kapazitäten innerhalb der jeweiligen Korridore Prioritäten gesetzt werden. Der Schienengüterverkehr ist räumlich und zeitlich (Randzeiten) dort zu fördern, wo dies nicht zulasten des Regionalverkehrs passiert. Ansonsten wird das öV-Angebot für den Personenverkehr weniger attraktiv und es erfolgt eine zu vermeidende Verlagerung des Verkehrs auf die Strasse.

Im Güterverkehrskonzept des Kantons Schwyz und im kantonalen Richtplan ist eine Zusammenlegung von Freiverladen an geeigneten Standorten vorgesehen. Analog dazu müssten nach Ansicht des Regierungsrates auf Bundesebene – unter Einbezug der Kantone – in jeder Schweizer Grossregion zentrale Güterumschlagplätze inklusive den allenfalls notwendigen zusätzlichen Bahngleisen gesichert werden. Anschliessend können die Güter je nach Kapazitäten auf der Schiene und auf der Strasse per Zug oder Lastwagen in die in den kantonalen Richtplänen festzulegenden, regional abgestimmten Subverteilzentren transportiert werden, welche in der Nähe oder in den Agglomerationen liegen. Von dort aus erfolgt die Feinverteilung mittels Lastwagen und/oder Cargo-Velos.

2. Fragenkatalog

Zielsetzungen

1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja, wir teilen die Auffassung, dass ein Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung des Gütertransportes besteht.

2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*
 - a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt oder*
 - b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*

Wir unterstützen die Variante 1 (siehe dazu auch unsere allgemeinen Bemerkungen).

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja, mit der digitalen, automatischen Kupplung kann ein erheblicher Produktivitätsgewinn und damit eine Reduktion der Kosten im Güterverkehr auf der Schiene erzielt werden.

4. *Sind Sie einverstanden,*
 - a. *dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*

Ja.

- b. *dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*

Ja, das ist angezeigt. Auch der Wagenhalter soll einen Teil der Kosten tragen.

- c. *dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*

Ja, der volkswirtschaftliche Nutzen, der in Zukunft anfallen wird, sollte die Mitfinanzierung des Bundes rechtfertigen.

- d. *dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?*

Ja, damit wird ein Anreiz zur Erneuerung des Rollmaterials gesetzt, welche positive Auswirkungen auf die Lärmentwicklung haben dürfte.

5. *Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen der multimodalen Transportketten?*

- a. *Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?*

Ja, wir unterstützen diese Stärkung. Das Instrument der Leistungsvereinbarung dürfte dafür geeignet sein.

6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*

Im Vordergrund muss hier nicht eine bestimmte Technologie, sondern eine insgesamt effiziente und ergiebige Transportkette stehen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*

- a. *durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?*

Ja, diese Umschlagsplattformen sind eine wichtige Voraussetzung für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und sollen daher gefördert werden.

- b. *durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?*

Ja.

- c. *durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?*

Ja.

1. *Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?*

Ja.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Ja, diese Rückerstattung soll weitergeführt werden. Die Rückerstattung ist ein wichtiger Bestandteil der Attraktivität des kombinierten Verkehrs.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr?

Grundsätzlich soll auch der Schienengüterverkehr einen Beitrag zur Klimaneutralität leisten, wobei aber auch hier die Effizienz und Ergiebigkeit der Transportketten im Vordergrund stehen muss.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und finanzielle Förderung des EWLV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja, der EWLV soll erhalten bleiben.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Abieterinnen des EWLV dafür geeignet?

Ja, das Instrument dürfte dafür geeignet sein.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z. B. Ausschreibung des Angebots im EWLV) als geeigneter an?

Nein.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja, für einen effizienten und umweltfreundlichen Güterverkehr braucht es entsprechende Flächen. Der Bund und die Kantone müssen ebendiese Flächen freihalten, sichern und einplanen (siehe dazu auch unsere allgemeinen Bemerkungen).

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

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

Im Namen des Regierungsrates:



André Rüegsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Kopie an:

- die Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

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

Frauenfeld, 21. Februar 2023

90

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport.

1. Allgemeine Bemerkungen

Wir befürworten die Variante 1, eine Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschiffahrt.

Eine Erhöhung des Schienengüterverkehrsanteils ist wichtig zur Erreichung der Klimaziele, für die Versorgungssicherheit und zur Reduktion der Verkehrsprobleme in der Schweiz. Der Schienengüterverkehr erhöht die Energieeffizienz und reduziert den Flächenverbrauch des Gesamtverkehrssystems. Um diesen für die Zukunft fit zu machen, muss der Modernisierungsprozess mit befristeten Investitionsbeiträgen und Abgeltungen unterstützt werden. Ein leistungsfähiges Güterverkehrssystem ist eine unabdingbare Voraussetzung für eine erfolgreiche Wirtschaft. Der Schienengüterverkehr leistet einen wichtigen Beitrag dazu.

Unbestrittene Stärke des Schienengüterverkehrs und auch der Rheinschiffahrt ist der Transport von sehr grossen Mengen (Schüttgüter, Treibstoffe, Chemikalien) ohne Feinverteilung. Die Transporte auf der Schiene entlasten die Strasse, überbrücken das Nachtfahrverbot und sind energetisch besser. Sie entsprechen auch der Verlagerungspolitik des Bundes. Wir unterstützen die beschriebene Automatisierung und Digitalisierung des Kupplungsvorganges, da es die Schienentransporte wesentlich modernisiert und die Effizienz steigert. Allerdings ist es mit der Automatisierung nicht getan. Die Haltung von SBB Cargo wird teilweise als lethargisch empfunden und eine Weiterentwicklung ist notwendig.

Im Kanton Thurgau ist das kantonale Güterverkehrskonzept auf das Konzept des Bundes für den Gütertransport auf der Schiene abgestimmt. Zu den erklärten Grundsätzen des Kantons Thurgau gehört, dass der Güterverkehr mit Ziel und Quelle im Kanton Thurgau verstärkt auf der Schiene abgewickelt werden soll. Zudem soll der kombinierte Güterverkehr für den Import-, Export- und Binnengüterverkehr vermehrt zur Anwendung gelangen. Der Kanton Thurgau erarbeitet 2023 die Phase II des Güterverkehrskonzepts und will sich dabei eine Strategie und umzusetzende Massnahmen zurechtlegen, um seinen Einfluss auf den Güterverkehr aktiv wahrnehmen zu können. Diesbezüglich wäre schon viel erreicht, wenn die Zuständigkeiten eindeutig geklärt wären. Die im erläuternden Bericht erwähnten Möglichkeiten (z.B. Anschlussgleispflicht, Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone) wurden bisher nicht umgesetzt.

2. Fragenkatalog

Zielsetzungen

1. *Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja.

Der Abwärtstrend des Schienengüterverkehrsanteils im Binnenverkehr muss mit geeigneten Massnahmen gestoppt werden. Eine Erhöhung des Schienengüterverkehrsanteils leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele und zur Verringerung der Verkehrsprobleme auf der Strasse. Zudem wird die Energieeffizienz erhöht.

2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Wir befürworten die Variante 1. Sie ist unseres Erachtens geeigneter für die Erreichung der Zielsetzungen. Mit der Variante 2 muss mit einer Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse gerechnet werden. Damit würde die Energieeffizienz des Güterverkehrs ab- und die Verkehrsprobleme auf der Strasse zunehmen.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja.

Mit der Umstellung auf die digitale, automatische Kupplung (DAK) wird die Produktivität und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs wesentlich erhöht. Die Umstellung muss in Abstimmung mit den europäischen Standards erfolgen, um die internationale Kompatibilität im grenzüberschreitenden Verkehr zu gewährleisten.

4. *Sind Sie einverstanden,*

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja.

Die Mitfinanzierung des Bundes ist nötig für eine rasche und koordinierte Migration. Die DAK verursacht den Rollmaterialbesitzern hohe Investitionen, die erst nach Abschluss der Migrationsphase mit Produktionsgewinnen amortisiert werden können. In der Migrationszeit fallen zusätzliche Kosten für den Betrieb mit zwei unterschiedlichen Kupplungssystemen an.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja.

Mit einem Bundesbeitrag von 30 % der Investitionskosten kann der automatische Kupplung zum Durchbruch verholfen werden. Die durch die Rollmaterialbesitzer zu finanzierenden 70 % der Investitionskosten können durch die künftigen Produktivitätssteigerungen refinanziert werden.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja.

Der volkswirtschaftliche Nutzen rechtfertigt diese Mitfinanzierung des Bundes. Wenn die Schweiz bei der europaweiten Einführung der DAK nicht mitmachen würde, käme es zu grösseren Problemen im grenzüberschreitenden Verkehr.

4/7

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja.

Damit können die Fördermittel effizient und zielgerichtet eingesetzt werden.

5. *Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?*

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Aus unserer Sicht handelt es sich um ein geeignetes Instrument zur Steuerung der Hafeninfrastrukturentwicklung für den Gütertransport. Nach Ablauf der Leistungsperiode können die erforderlichen Entwicklungen und notwendigen Leistungen jeweils neu beurteilt und vereinbart werden.

6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*

Ja.

Die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe sind nötig, damit die Rheinschifffahrt bis 2050 klimaneutral wird. Mit den finanziellen Anreizen für Niedrigwasser geeignete Schiffe wird die Versorgungssicherheit erhöht.

7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja.

Leistungsfähige multimodale Umschlagsplattformen sind sehr wichtig für eine Erhöhung des Schienengüterverkehrsanteils.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja.

5/7

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja.

Finanzielle Anreize sind notwendig, um den Schienengüterverkehrsanteil zu erhöhen.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja.

Die Wirkung muss jedoch überwacht und die Beiträge bei Bedarf nachjustiert werden.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Die LSVA-Rückerstattung soll abgeschafft und die Umschlags- und Verladebeiträge entsprechend erhöht werden. Damit kann der kombinierte Verkehr zielgerichteter gefördert werden. Mit der LSVA-Rückerstattung wird der Strassenanteil des kombinierten Verkehrs subventioniert, was nicht Ziel der Massnahme ist.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?*

Ja.

Damit der Güterverkehr bis 2050 klimaneutral abgewickelt werden kann, müssen auch die mit fossilen Treibstoffen angetriebenen Rangierlokomotiven im Schienengüterverkehr klimaneutrale Antriebe erhalten. Der Bund soll diesen Wandel mit finanziellen Anreizen beschleunigen.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*

Ja.

Der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) muss mit geeigneten Massnahmen gestützt werden, damit mit diesem der Schienengüterverkehrsanteil erhöht oder zumindest gehalten werden kann.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLV dafür geeignet?

Leistungsvereinbarungen sind geeignet, den EWLV zu stützen, bis die Investitionen in die Produktivitätssteigerung greifen. Diese Massnahme soll den Transformationsprozess unterstützen und auf maximal 12 Jahre befristet werden. Danach muss der EWLV eigenwirtschaftlich betrieben werden.

Mit den Leistungsvereinbarungen muss eine innovative Weiterentwicklung des Gütertransports auf der Schiene sichergestellt werden und nicht ein unwirtschaftlicher Stuserhalt.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja, wir erachten das als zielführend.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLV) als geeigneter an?

Nein.

10. *Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?*

Ja.

Die räumlichen Anforderungen des Güterverkehrs sollen in der Raumplanung des Bundes und der Kantone stärker berücksichtigt werden. Geeignete Standorte für Güterumschlag und für Gleisanschlüsse müssen eruiert und festgelegt werden. Für die Kantone ist es dabei hilfreich, wenn der Bund die schweizweite Gesamtplanung des Gütertransports in Zusammenarbeit mit den Kantonen vorantreibt.

7/7

Rechtsanpassungen

11. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Ja.

Weitere Bemerkungen

12. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Zusätzlich zu den vorgeschlagenen Massnahmen ist eine Ausdehnung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf Lieferwagen zu prüfen. Die fehlende Verrechnung der externen Kosten an die Gütertransporte in Lieferwagen verzerren den Wettbewerb und führen zu Fehlanreizen in Richtung kleinteiligem statt möglichst gebündeltem Güterverkehr.

Es ist zu prüfen, ob die Bodensee-Fähren nicht auch zum kombinierten Verkehr gehören. Die Unterlagen sind entsprechend zu ergänzen.

Ebenfalls zu ergänzen sind die möglichen Auswirkungen, wenn sich das neue unterirdische Transportsystem Cargo sous terrain durchsetzt. In diesem Fall ändern sich zahlreiche Rahmenbedingungen massiv und die möglichen Auswirkungen sind im Sinne einer Sensitivitätsanalyse unbedingt aufzuzeigen.

Mit freundlichen Grüssen

Die Präsidentin des Regierungsrates



Der Staatsschreiber



Numero
606

cl

0

Bellinzona
8 febbraio 2023

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*

Progetto di perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera: presa di posizione

Signor Consigliere federale,
gentili signore e signori,

il 2 novembre 2022 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante la consultazione in oggetto e vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Abbiamo preso atto del rapporto esplicativo e in allegato vi trasmettiamo il questionario debitamente compilato come richiesto.

Prima di esprimerci sugli orientamenti e le varianti di fondo per lo sviluppo del traffico merci desideriamo porre l'accento sul fatto che quale strumento pianificatorio il Consiglio federale dovrebbe elaborare una nuova componente dedicata alle merci dell'attuale Piano settoriale dei trasporti, indicandovi le infrastrutture d'importanza nazionale, piuttosto che una concezione (cfr. art. 3 della Legge federale sul trasporto di merci).

In questo modo si disporrebbe di un chiaro quadro d'insieme delle infrastrutture importanti a livello nazionale, consolidate pianificatoriamente tramite la procedura prevista dalla Legge federale sulla pianificazione del territorio, con il coinvolgimento dei Cantoni e la partecipazione ed informazione pubblica. Esse sarebbero poi riprese nei Piani direttori cantonali senza ulteriori procedure cantonali, necessarie per contro nel caso di concezione del trasporto di merci. Ne guadagneremmo in tempistica e uniformazione delle indicazioni pianificatorie vincolanti.

Ritornando ora sulle varianti poste in consultazione, premettiamo che il nostro Cantone è caratterizzato da una limitata superficie d'insediamento e da un'elevata quota di transito merci, sia su strada che su ferrovia. Ciò nonostante, il trasporto merci su rotaia svolge un ruolo importante nell'approvvigionamento dell'economia e, in quanto elemento portante del trasporto complessivo, contribuisce in modo significativo alla gestione del volume totale del trasporto delle merci.

Per garantire un sistema economico funzionante è importante rafforzare il trasporto merci nel suo complesso e, laddove sensato, combinare le varie modalità di trasporto, sfruttando i loro punti di forza, anche dal punto di vista della politica climatica ed energetica. Questo vale anche per la navigazione sul Reno che svolge un ruolo fondamentale per l'approvvigionamento del Paese. Ciò presuppone condizioni di produzione efficienti e buone condizioni quadro per ogni modalità di trasporto.

Attraverso la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) attualmente il trasporto merci su strada copre solo una parte dei suoi costi esterni sull'ambiente e la società. I furgoni con peso inferiore a 3,5 ton, tuttavia, non sono sottoposti alla TTPCP mentre il loro impiego nella consegna merci negli ultimi 20 anni è cresciuto del 60%. Considerato che il trasporto merci su strada non copre completamente i suoi costi esterni, questo Consiglio ritiene che occorre avviare un'ampia riflessione e trattativa affinché gli Accordi internazionali non rappresentino più un vincolo per il raggiungimento della verità dei costi nel trasporto merci su strada. Ciò eviterebbe di dover ridurre i costi della ferrovia per incentivare il trasferimento. Nel frattempo, riteniamo giustificato il mantenimento di incentivi finanziari per il trasferimento dalla strada alla ferrovia.

A nostro parere le misure proposte nella variante 1 rispondono adeguatamente alla necessità di intervento e agli obiettivi formulati. La variante 2, che in ultima analisi porterebbe all'interruzione del trasporto in carri completi isolati, non è per contro opportuna e avrebbe conseguenze negative per l'economia e il sistema di trasporto stradale, anche nel caso in cui nei prossimi anni diventasse completamente a propulsione priva di carburanti fossili.

Infine, la proposta è fortemente orientata verso misure promozionali e sistemi di incentivazione. Lo scrivente Consiglio auspica che il disegno di legge esamini anche approcci innovativi a livello organizzativo, come la promozione della cooperazione tra gli attori del mercato.

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

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Claudio Zali

Il Cancelliere

Arnoldo 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)
- Sezione dello sviluppo territoriale (dt-sst@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-8/1/1/3

Pratica:

Questionario sul progetto posto in consultazione in merito al perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera

Obiettivi

1. Condividete l'opinione del Consiglio federale secondo cui è necessario perfezionare le condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera?

Sì, ma considerato che il trasporto merci su strada non copre completamente i suoi costi esterni, riteniamo che occorre avviare un'ampia riflessione e trattativa per arrivare a fare in modo che gli Accordi internazionali non rappresentino più un vincolo per il raggiungimento della verità dei costi nel trasporto merci su strada. Ciò eviterebbe di dover ridurre i costi della ferrovia per incentivare il trasferimento. Siamo coscienti che questo è un processo lungo e occorre dunque trovare delle soluzioni per perfezionare le condizioni quadro sul breve termine.

Dal profilo formale siamo dell'opinione che l'art. 3 della Legge sul trasporto merci debba prevedere a livello pianificatorio che il Consiglio federale, piuttosto che una concezione del trasporto merci, elabori una nuova componente dedicata alle merci dell'attuale piano settoriale dei trasporti, indicandovi le infrastrutture d'importanza nazionale. In questo modo si disporrebbe di un chiaro quadro d'insieme delle infrastrutture importanti a livello nazionale, consolidate pianificatoriamente tramite la procedura prevista dalla Legge federale sulla pianificazione del territorio, con il coinvolgimento dei Cantoni e la partecipazione ed informazione pubblica, che sarebbero poi riprese nei Piani direttori cantonali senza ulteriori procedure cantonali, necessarie per contro nel caso di concezione del trasporto di merci.

2. Se sì, quale delle varianti proposte ritenete più adeguata per raggiungere gli obiettivi formulati?

- a. Variante 1: potenziamento del trasporto di merci mediante un ammodernamento tecnico e organizzativo del traffico merci ferroviario e della navigazione sul Reno in Svizzera

Le misure proposte nella variante 1 rispondono adeguatamente alla necessità di intervento e agli obiettivi formulati. La variante 2, che in ultima analisi porterebbe all'interruzione del trasporto in carri completi isolati, non è ritenuta opportuna e avrebbe conseguenze negative per l'economia e il sistema di trasporto stradale, anche nel caso in cui esso fosse nei prossimi anni completamente a propulsione priva di carburanti fossili.

- b. Variante 2: ottimizzazione in singoli punti del quadro giuridico esistente per il traffico merci

Misure generali

3. In linea di principio, sostenete l'ammodernamento e l'automazione della produzione nel traffico merci ferroviario mediante la transizione all'accoppiamento automatico digitale?

Sì, il previsto aumento della produttività è un prerequisito per l'ulteriore sviluppo del trasporto merci su rotaia. Inoltre, in caso di abbandono del progetto ci sarebbe il rischio che la Svizzera non sia più compatibile, soprattutto nel traffico import-export, qualora l'accoppiamento automatico digitalizzato (DAC) dovesse essere introdotto nel resto d'Europa.



4. Siete d'accordo che

- a. la Confederazione partecipi al finanziamento dell'accoppiamento automatico digitale?

Sì.

- b. la Confederazione assicuri solo un cofinanziamento tenendo conto in maniera equilibrata dei benefici macroeconomici e microeconomici?

Sì, poiché le aziende del settore beneficiano degli aumenti di produttività che ne derivano.

- c. la quota descritta della Confederazione sia conforme ai benefici macroeconomici del progetto di automazione?

Anche se non ci è possibile valutare in quale misura il cofinanziamento della Confederazione contribuisca al beneficio macroeconomico, è indubbio che il progetto di automazione vi concorra.

- d. la Confederazione stabilisca le aliquote dei contributi in maniera differenziata secondo i criteri menzionati?

Per quanto possiamo giudicare i criteri sembrano plausibili.

5. Approvate il potenziamento della navigazione sul Reno nell'ambito di catene di trasporto multimodali?

Per un approvvigionamento nazionale sicuro tramite vie di trasporto ridondanti riteniamo sensato rafforzare la navigazione sul Reno.

- a. A questo scopo giudicate adeguato lo strumento della convenzione sulle prestazioni da concludere con il gestore dell'infrastruttura portuale con la corrispondente possibilità di un sostegno finanziario?

Sì, la convenzione sulle prestazioni rappresenta uno strumento che si è affermato anche in altri settori. Va tuttavia evitato che i fondi necessari vengano prelevati dal fondo per le infrastrutture ferroviarie (FIF).

6. Sostenete gli incentivi finanziari a favore di propulsioni climaticamente neutrali o di battelli impiegabili in acque basse?

Sì, poiché altrimenti si correrebbe il rischio di avanzare troppo lentamente verso propulsioni climaticamente neutrali nel settore navale. Sosteniamo anche gli incentivi per navi impiegabili in acque basse a garanzia dell'approvvigionamento del Paese.

Misure differenziate per variante

7. Ai fini di un maggiore utilizzo delle offerte nel traffico merci ferroviario, approvate il promovimento di catene di trasporto multimodali mediante:

- a. l'incentivazione di piattaforme di trasbordo multimodali?

Sì, perché non avrebbe senso promuovere le catene di trasporto multimodali senza promuovere le piattaforme di trasbordo come interfaccia tra le diverse modalità di trasporto.

- b. un finanziamento semplice e coerente di investimenti in impianti di trasbordo e di carico?

Vale quanto indicato al punto precedente.

- c. incentivi finanziari a favore del massimo volume di trasporto possibile su ferrovia o nell'ambito di offerte multimodali?

- I. A questo scopo giudicate adeguato il contributo di trasbordo e di carico proposto?

Sì, perché gli incentivi, oltre alla promozione di piattaforme di trasbordo multimodali, favoriscono il passaggio al trasporto merci su rotaia.

- II. Il rimborso della TTPCP nel traffico combinato deve essere mantenuto o integrato nel suddetto contributo?

Non disponiamo delle informazioni necessarie per valutare se questo strumento sia appropriato.

- d. un'applicazione più trasparente e flessibile di disposizioni del diritto ferroviario agli impianti privati per il traffico merci?

Sì.

8. Sostenete gli incentivi finanziari a favore dell'impiego di sistemi di propulsione climaticamente neutrali nel traffico merci ferroviario?

Sì.

Misure concernenti la variante 1

9. Approvate lo sviluppo e il promovimento finanziario del TCCI come offerta di rete nel traffico merci ferroviario?

Sì.

- a. A questo scopo giudicate adeguato lo strumento proposto della convenzione sulle prestazioni da concludere con gli operatori del TCCI?

Sì, riteniamo che la convenzione sulle prestazioni sia uno strumento appropriato.

- b. Ritenete che l'indennità d'esercizio e il contributo d'investimento per importanti ammodernamenti siano mezzi adeguati per il suddetto sviluppo?

Sì.

- c. A vostro avviso vi sono mezzi più adeguati (ad es. messa a concorso dell'offerta TCCI)?

A nostro avviso il disegno di legge deve anche esaminare approcci innovativi a livello organizzativo, come la promozione della cooperazione tra gli attori del mercato.

10. Ritenete che la pianificazione territoriale dei Cantoni e della Confederazione debba tenere maggiormente conto del trasporto di merci?

Come indicato al punto 1, siamo dell'opinione che pianificatoriamente l'elaborazione di una nuova componente dedicata alle merci dell'attuale piano settoriale dei trasporti, meglio che una concezione del trasporto merci, permetterebbe di disporre di un chiaro quadro d'insieme delle infrastrutture importanti a livello nazionale. Così facendo esse sarebbero consolidate a livello pianificatorio tramite la procedura prevista dalla Legge federale sulla pianificazione del territorio, con il coinvolgimento dei Cantoni e la partecipazione ed informazione pubblica, e riprese poi nei Piani direttori cantonali senza ulteriori procedure cantonali.

Modifiche di legge

11. Sostenete le modifiche di legge proposte?

Sì, tenendo conto di quanto indicato nei punti precedenti.

Altre osservazioni

12. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

No.

Segnaliamo tuttavia che una presentazione sinottica degli emendamenti legislativi avrebbe facilitato la lettura e la comprensione del disegno di legge.



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 2. November 2022 hat Frau Bundesrätin Sommaruga die Kantone eingeladen, sich zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport zu äussern. Wir danken Ihnen dafür. Gerne nehmen wir dazu wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat begrüsst die Zielsetzungen des Bundesrats für eine Weiterentwicklung des Gütertransports. Er ist überzeugt, dass eine leistungsfähige und zukunftsgerichtete Verkehrsinfrastruktur und zuverlässig funktionierende Transportketten zentral sind für eine positive volkswirtschaftliche Entwicklung der Schweiz.

Der Regierungsrat spricht sich schon seit langer Zeit für eine Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene aus. Diese Überlegungen lassen sich auch auf den Güterverkehr in der Fläche übertragen. Vor dem Hintergrund der Klimaveränderung ist es wichtig, durch das Setzen neuer Impulse das vorhandene Potenzial des Schienengüterverkehrs zu nutzen. Die Rolle des zukünftigen Güterverkehrs muss angesichts der geänderten klima- und energiepolitischen Rahmenbedingungen geklärt und neu definiert werden.

Die erste Variante ermöglicht mit der vom Bundesrat vorgeschlagenen finanziellen Unterstützung die

technische und organisatorische Modernisierung des Schienengüterverkehrs. Dazu sind anfangs jährliche Bundesausgaben von 155 Millionen Franken vorgesehen. Das System soll innerhalb von vier bis sechs Jahren schrittweise eigenwirtschaftlich funktionieren. Längerfristig bleiben Umschlags- und Verladebeiträge im Umfang von 25 Millionen Franken bestehen.

Die Variante 1 sichert produktionsseitig Arbeitsplätze und Wertschöpfung im Schienengüterverkehr (SBB Cargo, weitere Bahnunternehmen, verladende Wirtschaft usw.) und leistet einen wichtigen Beitrag zum Bruttoinlandprodukt der Schweiz. Dabei ergänzen sich die beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene und gewährleisten weiterhin die Versorgung der Volkswirtschaft mit Gütern. Mit einem leistungsfähigen Schienenangebot ist die gute verkehrliche Anbindung der wichtigen Wirtschaftsräume in der Schweiz sowohl auf der Strasse als auch der Schiene weiterhin gegeben. Das trägt zur Standortattraktivität für Unternehmen der verladenden Wirtschaft und generell zur Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz bei. Durch die Redundanz der Verkehrsträger Schiene und Strasse erhöht sich auch Resilienz des gesamten Verkehrssystems, was wiederum die Versorgungssicherheit erhöht.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass Variante 1 geeignet ist, um das vorhandene Potenzial des Schienengüterverkehrs für umwelt- und klimafreundliche Transporte künftig besser auszuschöpfen. Aufgrund des nahezu CO₂-freien Strom-Mix der Schweizer Bahnen stellt der Schienengüterverkehr heute schon eine klimafreundliche Transportmöglichkeit dar. Demgegenüber ist der Strassengüterverkehr noch sehr stark auf Verbrennungsmotoren angewiesen. Ob und falls ja, in welchem Zeitraum es gelingt, dass der Strassengüterverkehr klimafreundlich wird, ist heute unbekannt. Bis jetzt deckt er durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) nur 61 Prozent seiner externen Kosten ab. Eine Stärkung des Schienengüterverkehrs ist daher auch aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll.

Mit der Variante 2 entfallen die volkswirtschaftlichen Vorteile eines dichten Netzwerkangebots im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV). Die Kosten fallen für den Bund in den ersten sechs Jahren mit jährlichen Ausgaben von 29 Millionen Franken geringer aus als bei Variante 1, längerfristig sind noch jährliche Kosten von 10 Millionen Franken vorgesehen. Der Bundesrat äussert im erläuternden Bericht die Vermutung, dass bei der Variante 2 der Einzelwagenladungsverkehr mittelfristig eingestellt werden müsse und es durch die Verlagerung von Transporten auf die Strasse zu einer Zunahme von rund 650'000 Lastwagenfahrten pro Jahr käme. Der Marktanteil der Schiene würde schweizweit betrachtet voraussichtlich um 5 bis 6 Prozentpunkte sinken, im Binnenverkehr um rund 15 Prozentpunkte. Dies führe mittel- bis langfristig zu einer zusätzlichen Belastung der Strasseninfrastrukturen.

Das Verkehrsaufkommen auf den Hauptachsen des Strassennetzes übersteigt schon heute regelmässig die Verkehrskapazität. Das führt zu negativen Folgen für die Volkswirtschaft. Der Regierungsrat erachtet es daher als ungünstig, wenn durch Variante 2 und der dadurch erwarteten Rückverlagerung eines Teils des Güterverkehrs zurück auf die Strasse die Kapazitätsprobleme weiter verschärft werden. Neben einer stärkeren Belastung der Strasseninfrastruktur und zunehmenden Stausituationen führen überlastete Strassen auch zu einer Abnahme der Versorgungssicherheit.

Ein wichtiger Unterschied zwischen den beiden vorgeschlagenen Varianten ist die Frage, ob weiterhin eine finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) erfolgen soll. Im Kanton Uri werden heute rund zwei Drittel der Bahntransporte als Einzelwagenladungen befördert (ohne Tran-

sitverkehr). Ein Verzicht auf die finanzielle Förderung des Netzwerkangebots im Einzelwagenladungsverkehr führt gemäss Erläuterungsbericht voraussichtlich dazu, dass diese Angebote eingestellt werden. Der Transport kleinerer Losgrössen würde so zukünftig auf der Strasse erfolgen. Es wird erwartet, dass dadurch schweizweit 8,5 Prozent der heutigen Schienentransporte auf die Strasse zurückverlagert werden und entsprechender Mehrverkehr auf der Strasse entsteht. Ein gut organisiertes Schienengüterverkehrsangebot entlastet hingegen die Strasseninfrastrukturen und verbessert den Verkehrsfluss. Der Schienengüterverkehr wird zudem gegenüber dem Strassengüterverkehr aus umweltpolitischer und gesellschaftlicher Sicht als vorteilhafter betrachtet. Dies betrifft neben den Schadstoff- und Treibhausgasemissionen auch Fragen wie Flächen- und Energieverbrauch.

Um das Potenzial des Schienengüterverkehrs zu nutzen, braucht es optimale Abläufe in der Automatisierung und somit konkurrenzfähige Zeitgewinne. Im Vordergrund stehen dabei die Modernisierung des gesamten Netzwerkangebots sowie die dazu notwendige Migration zur DAK (digitale, automatische Kupplung). Bei der DAK handelt es sich um ein System, das europaweit eingeführt wird. Es ist daher richtig, dass eine finanzielle Unterstützung dieses Systems in beiden vorgeschlagenen Varianten enthalten ist. Mit diesen Massnahmen kann der Schienengüterverkehr seine Produktivität weiter verbessern und die Prozesse mit Fortschreitung der Digitalisierung vorantreiben.

Weiter ist der Regierungsrat der Ansicht, dass die in Variante 1 vorgeschlagene unbefristete Weiterführung der Unterstützung des Bundes von entscheidender Bedeutung für den Güterverkehr auf Schmalspurstrecken. Ohne finanzielle Unterstützung können die Schmalspurbahnen keinen Güterverkehr betreiben. Bisher ist diese Unterstützung Bestandteil des jährlichen Bundesbudgets und bietet deshalb zu wenig Planungssicherheit über einen Zeithorizont von mehreren Jahren. Eine Plafonierung der Abgeltung vom Bund lehnen wir ab, weil der Abgeltungsbedarf des Güterverkehrs in der Zeitperiode 2023-2027 steigt.

Antrag

Der Regierungsrat unterstützt die Variante 1 und begrüsst die Weiterentwicklung und die damit verbundene finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr. Mit gezielter Steuerung durch festgelegte Leistungsvereinbarungen soll die begleitende Umsetzung und das Controlling sichergestellt werden.

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 14. Februar 2023



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Urs Janett

Der Kanzleidirektor

Roman Balli

Beilage

- Fragebogen - Antwort Kanton Uri



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3

Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?
Ja
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
Variante 1
 - a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder
 - b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?
Ja
4. Sind Sie einverstanden,
 - a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?
Ja
 - b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
Ja, wobei eine höhere Kostenbeteiligung des Bunds in Erwägung gezogen werden muss.
 - c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
Ja, wobei eine höhere Beteiligung des Bunds noch mal geprüft werden sollte.
 - d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?
Ja
5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?
Ja
 - a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?
Ja
6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?
Ja



Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:
- a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?
Ja
 - b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?
Ja
 - c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?
 - I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?
Ja
 - II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?
Die LSVA-Rückerstattung soll weitergeführt werden.
 - d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?
Ja
8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?
Ja

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?
Ja
- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?
Ja
 - b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?
Ja
 - c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?
Nein
10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?
Ja

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?
Keine



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

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

Par courriel : inanzierung@bav.admin.ch

Réf. : 23_COU_430

Lausanne, le 8 février 2023

Consultation fédérale : Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous vous remercions de nous avoir consultés au sujet du projet susmentionné qui a retenu notre meilleure attention.

Tout d'abord, le Conseil d'Etat souhaite saluer la démarche entreprise par le Conseil fédéral pour améliorer les conditions-cadres du trafic de marchandises en Suisse. Cette activité, indispensable à la société et à la prospérité économique, doit être soutenue et encadrée afin de se développer dans des conditions qui permettent d'assurer un approvisionnement fiable des biens et produits, et en même temps d'atteindre les objectifs climatiques que la Confédération et de surcroît le Canton de Vaud se sont fixés.

Le Gouvernement vaudois se positionne en faveur de la variante 1 soumise à consultation. Cette variante contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ; elle est par conséquent en ligne avec la vision du Conseil d'Etat en matière de transport des marchandises et cohérente avec son Plan climat, son programme de législature ainsi que son Plan directeur cantonal. A contrario, la variante 2 est inadéquate pour lutter contre les effets du dérèglement climatique et aurait pour conséquences d'augmenter la congestion routière.

Le Conseil d'Etat rappelle toutefois que la capacité ferroviaire est critique sur le réseau CFF, en particulier sur les axes principaux de Suisse romande (Genève-Lausanne, Lausanne-Bienne et Lausanne-Brig), ceci tant pour le trafic des voyageurs que le trafic fret. Ainsi, il demande au Conseil fédéral de renforcer ses investissements dans le développement de l'infrastructure ferroviaire. Ces moyens sont indispensables pour offrir au fret ferroviaire les sillons nécessaires à son développement sans prêter la capacité du transport des voyageurs.

En outre, l'encouragement proposé doit améliorer l'utilisation des sillons fret. C'est pourquoi, le Conseil d'Etat estime que des dispositions en faveur de la circulation de trains longs doivent être prévues dans les outils mis en place.

Concernant la migration vers l'attelage automatique et numérique, le Conseil d'Etat estime indispensable que le matériel roulant du réseau à voie étroite puisse également bénéficier des mesures de soutien.

De plus, le Conseil d'Etat observe que les installations lac/route ou fleuve/route ne sont pas considérées comme des plateformes de transbordement et ne peuvent dès lors pas bénéficier de mesures d'encouragement. Or, celles-ci devraient aussi pouvoir bénéficier de soutiens dans la mesure où elles peuvent permettre une réduction du trafic routier. Pour cette raison, le Conseil d'Etat recommande au Conseil fédéral de les intégrer au projet.

Il s'agit enfin de relever certaines limites dans le rapport explicatif, notamment l'absence d'analyse suffisamment précise en termes de coût-efficacité. A ce titre, le Conseil d'Etat encourage le Conseil fédéral à identifier le nombre de sites constituant un réseau fin et attractif, le nombre d'entreprises potentiellement utilisatrices du rail et leur intérêt à investir dans la migration vers l'attelage automatique et numérique.

En vous remerciant de l'attention portée à cette prise de position, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre meilleure considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER



Aurélien Buffat

Annexe

Réponses au questionnaire

Copies

- OAE
- DGMR

Catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse »

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité de perfectionner les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse ?

Le Canton de Vaud soutient le projet du Conseil fédéral de renforcer les conditions-cadres du transport des marchandises et en particulier de poursuivre et renforcer sa politique d'encouragement financier pour les acteurs économiques du fret ferroviaire. Le perfectionnement des conditions-cadres est indispensable pour améliorer l'efficacité et la durabilité du transport des marchandises, au service aussi bien de la vitalité économique et de la sécurité de l'approvisionnement du pays, que de l'atteinte des objectifs climatiques.

Il émet cependant les remarques générales suivantes :

- en accompagnement de sa politique d'encouragement, le Conseil fédéral doit poursuivre, voire renforcer, ses investissements dans le développement de l'infrastructure ferroviaire, indispensables pour offrir au fret ferroviaire les sillons nécessaires à son développement sans préjudice la capacité du transport des voyageurs.

- des analyses plus précises en termes de coût-efficacité doivent être réalisées. Sur le plan de l'efficacité, il s'agirait notamment d'identifier un nombre minimum de sites méritant d'être maintenus et constituant un réseau suffisamment fin et attractif de desserte pour les entreprises intéressées. Par ailleurs, une estimation des coûts d'investissement et d'exploitation du nombre d'entreprises potentiellement utilisatrices et du chiffre d'affaires que le transport par rail représente devrait être réalisée. Il s'agira également d'étudier le positionnement des entreprises actuellement utilisatrices ainsi que leur contribution potentielle à la modernisation à travers la technologie du coupage automatique (DAC)

2. Si oui, laquelle des variantes proposées vous semble la plus appropriée pour atteindre les objectifs formulés ?

- a. Variante 1 : renforcement du transport de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin, ou
- b. Variante 2 : optimisation ponctuelle du cadre légal du transport de marchandises.

Le Canton de Vaud soutient fondamentalement la variante 1, la plus appropriée pour répondre aux enjeux économiques, sociaux et climatiques du transport des marchandises. Cette variante est cohérente avec la politique que mène le Conseil d'Etat dans le domaine du transport des marchandises, au regard de son programme de législation, de son Plan Climat et de son Plan directeur cantonal (mesure B22).

La variante 1 permet d'assurer la poursuite à long terme de la politique de transfert modal du transport de marchandises de la route vers le rail à l'intérieur du territoire, et de maintenir le transport ferroviaire par wagons complets isolés (TWCI). Elle permet d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et de limiter les nuisances liées au transport des marchandises, en favorisant et facilitant le recours au rail. La réduction des nuisances contribue par ailleurs à la mise en place d'espaces bâtis compacts, attractifs et résilients.

A contrario, une stratégie basée uniquement sur la transition vers une motorisation décarbonée du transport routier comme prévu à la variante 2 ne suffit pas à réduire les émissions de l'entier du cycle de vie des produits et à diminuer la congestion routière. De plus, le transfert du fret ferroviaire vers la route risque d'entraîner une rupture logistique durant la phase de transition et réduire un nombre important d'emplois liés au secteur du transport ferroviaire de marchandises.

Concernant les mesures communes aux deux variantes :

3. Êtes-vous fondamentalement favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique ?

Oui, le développement de cette technologie permet d'améliorer l'efficacité du transport ferroviaire de marchandises et par conséquent d'optimiser les coûts d'exploitation.

La migration vers l'attelage automatique et numérique est particulièrement importante pour le développement du TWCI qui nécessite de nombreuses manœuvres. Une implication de la Confédération dans ce domaine garantit à la Suisse d'être en adéquation avec les développements en la matière prévus à l'échelle européenne.

Le Canton de Vaud estime toutefois indispensable de prévoir le budget nécessaire permettant d'équiper également, avec ce système, le matériel roulant du réseau à voie étroite. Les wagons utilisés sur ce réseau sont en effet souvent les mêmes que ceux circulant sur le réseau à voie normale, et il serait péjorant de ne pas équiper les locomotives à voie étroite.

4. Êtes-vous d'accord

a. pour que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique ?

Oui. L'ampleur de l'investissement nécessaire représentant une barrière conséquente pour les entreprises concernées, une participation de la Confédération favorisera la réalisation effective de cette migration.

b. pour que l'utilité micro- et macroéconomique soit prise en compte de manière équilibrée et que la Confédération ne puisse fournir qu'un financement partiel ?

Oui. Les acteurs économiques tirent également un bénéfice de cette évolution technologique, il est par conséquent judicieux que ce financement soit partiellement pris en charge par ceux-ci.

c. pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation ?

Oui.

d. pour que la Confédération échelonne les taux de subvention en fonction des critères mentionnés ?

Oui, il est important que le taux de subvention puisse être échelonné et révisé de manière dynamique en fonction de l'évolution de l'utilité mentionnée plus haut.

5. Soutenez-vous le renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales ?

Bien que la navigation sur le Rhin ne concerne pas directement le canton de Vaud, le Conseil d'Etat reconnaît l'importance de la navigation sur le Rhin pour le transport de marchandises à l'échelle nationale et soutient dès lors son renforcement tel que proposé.

Néanmoins, il estime que le transport de marchandises par voie lacustre devrait également faire partie intégrante des dispositions de la loi sur le transport de marchandises (LTM) dans sa version révisée. Par exemple, dans le canton de Vaud, les installations de chargement aux abords des lacs Léman et de Neuchâtel permettent un reporter du transport de matériaux de construction sur le lac.

À ce titre, il semble judicieux de préciser les définitions visées à l'article 1a, lettre c. En effet, à la lecture de la loi telle que formulée, il n'apparaît pas clairement si les installations portuaires, mentionnées à de nombreuses reprises plus tard dans le texte de loi, sont considérées comme des installations de transbordement et de chargement. Une telle précision permettra de préciser les bases du développement de la conception fédérale visée à l'article 3 et quelles installations sont éligibles aux soutiens prévus dans l'article 8.

- a. La convention sur les prestations avec le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, incluant la possibilité d'un soutien financier, est-elle l'instrument approprié à cet effet ?

Oui, l'outil de la convention sur les prestations a fait ses preuves par le passé et semble approprié.

6. Soutenez-vous les incitations financières pour des propulsions éocompatibles ou pour des bateaux adaptés aux basses eaux ?

Oui, en relevant que ce soutien s'étend également aux bateaux lacustres ce qui est judicieux et important.

Concernant les mesures qui présentent des caractéristiques différentes dans chaque variante :

7. Approuvez-vous la promotion des chaînes de transport multimodales dans le but d'une utilisation accrue des offres de fret ferroviaire :

- a. par un encouragement des plates-formes de transbordement multimodales ?

Oui, les plateformes de transbordement assurent une fonction essentielle dans le transport multimodal. Il est indispensable de mettre en place de tels instruments d'encouragement. Toutefois, les installations lac/route ou fleuve/route ne sont pas incluses dans le projet : or, celles-ci devraient aussi pouvoir bénéficier de tels soutiens dans la mesure où elles peuvent permettre une réduction du trafic routier ; c'est la raison pour laquelle le Conseil d'Etat vaudois demande au Conseil fédéral de l'intégrer au projet.

- b. par un financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement ?

Oui. Un financement simple et cohérent des investissements facilitera l'accès à ces soutiens pour tous les acteurs concernés.

- c. par des incitations financières à transporter autant que possible de marchandises sur le rail ou dans des offres multimodales ?

Oui. L'incitation financière prévue permet d'augmenter le nombre de wagons en circulation ce qui améliore l'efficacité du transport et réduit les coûts marginaux. Cela permet aussi de maximiser l'utilisation des sillons qui représente un enjeu important compte tenu du développement de la demande ferroviaire tous modes confondus (voyageurs et marchandises)

- I. Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée à cet effet est appropriée ?

Le bonus de chargement tel que prévu dans la révision de la LTM est approprié dans la mesure où il incite les acteurs à utiliser au maximum leurs installations.

- II. Le remboursement de la RPLP en transport combiné doit-il être maintenu ou intégré dans la contribution au transbordement et au chargement ?

Oui, ce remboursement doit être maintenu.

Par ailleurs, dans l'optique d'une révision des conditions cadres de la RPLP, le Conseil d'Etat est favorable à l'extension d'un tel encouragement aux autres types de transport (transport de palettes, transport de matériaux en vrac, etc...) opérés de manière multimodale. En effet, l'usage du rail pour ces types de transport contribue également aux objectifs climatiques de la Confédération et doit être encouragé.

- d. par une amélioration de la transparence et de la flexibilité dans le traitement des dispositions du droit ferroviaire pour les installations privées de transport de marchandises ?

Oui. Une amélioration de la transparence et de la flexibilité dans ce contexte est positive car elle facilite la compréhension des dispositions légales par les exploitants. Une telle

situation renforce l'attractivité des installations privées de transport ferroviaire de marchandises et améliore leur sécurité.

8. Soutenez-vous les incitations financières pour l'utilisation de moteurs éco-compatibles dans le transport ferroviaire de marchandises ?

Oui, et nous demandons que cette disposition s'étende aux véhicules de manœuvre à voie étroite également.

Concernant les mesures de la variante 1 visant à renforcer le transport de marchandises par une modernisation technique et organisationnelle du transport ferroviaire de marchandises en Suisse :

9. Soutenez-vous le perfectionnement et le soutien financier du TWCI en tant qu'offre-réseau dans le transport ferroviaire de marchandises ?

Oui. Le TWCI représente en effet une part conséquente du transport ferroviaire de marchandises et il doit donc être modernisé pour éviter un report sur la route. La limitation dans le temps du soutien financier sur une période de 12 ans est raisonnable également.

Le Conseil d'Etat relève toutefois que la capacité de l'offre ferroviaire est critique sur le réseau CFF, en particulier sur les axes principaux de Suisse romande (Genève- Lausanne, Lausanne-Bienne et Lausanne-Brig), ceci tant pour le trafic voyageurs Grandes lignes, le trafic voyageur régional que le trafic fret. L'encouragement proposé ne devrait dès lors pas avoir pour conséquence de réduire la longueur moyenne des trains fret. Une telle situation se traduirait en effet par une augmentation de la demande en sillons fret.

Des dispositions doivent donc être prévues à la convention de prestation pour favoriser le transport de trains longs. Un tel regroupement doit être favorisé via les outils de planification territoriale fédéraux (conception fédérale, plan sectoriel) ainsi que les instruments de planification PLUR et STUR de la Confédération.

a. L'instrument proposé, à savoir les conventions sur les prestations avec les prestataires de TWCI, est-il approprié à cet effet ?

Oui, l'outil de la convention sur les prestations a fait ses preuves par le passé et est approprié. Il est toutefois important de prévoir des dispositions qui favorisent le regroupement des convois.

Par ailleurs, il est pertinent qu'une convention-cadre générale pour l'ensemble de la période d'encouragement se superpose avec des conventions quadriennales renouvelables selon les conditions du marché.

b. Considérez-vous que l'indemnisation de l'exploitation et les contributions aux investissements pour les modernisations importantes sont des moyens appropriés pour le perfectionnement visé ?

Oui. En effet, il ressort des nombreux échanges que le Canton a avec les partenaires économiques que les aspects financiers jouent un rôle important dans le choix du mode de transport.

c. Considérez-vous que d'autres mesures (par ex. mise au concours de l'offre de TWCI) sont plus appropriées ?

Une mise au concours de l'offre ne semble pas nécessaire à court terme dans la mesure où à ce jour seul CFF Cargo a une organisation et des actifs suffisants pour proposer une offre de TWCI. Néanmoins, il nous semble essentiel de laisser la possibilité à des entreprises concurrentes d'accéder au marché du TWCI. L'attribution de lots partiels sur une base quadriennale doit également être envisagée.

10. Estimez-vous que le transport de marchandises doit être plus fortement pris en compte dans l'aménagement cantonal et fédéral du territoire ?

Le Canton de Vaud a d'ores et déjà relevé, à travers sa stratégie relative au transport de marchandises (rapport de diagnostic et d'orientation de mai 2021), la nécessité d'intégrer le transport de marchandises aux planifications cantonales. Un renforcement du contenu des

instruments fédéraux (conception, plan sectoriel) et de la coordination avec les outils cantonaux en matière de planification territoriale (plan directeur notamment) améliorera la considération des besoins en la matière et favorisera leur intégration aux plans d'affectation locaux réalisés au niveau des communes.

Adaptations du droit

11. Approuvez-vous les modifications législatives proposées ?

Oui, sous réserve des remarques suivantes :

Article 2, let.c, point 2. L'acronyme ITTC est mentionné pour la première fois et doit être présenté en toutes lettres.

Article 2, let. c, point 3. Une mention spécifique du lien avec les dispositions de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCDF – RS: 742.101) est nécessaire.

Contrairement aux articles 8, 10 et 10a, nous relevons que les articles 8a, 9, 9a et 9b ne prévoit un alinéa indiquant que l'Assemblée fédérale décide de l'allocation des crédits d'engagement sur la base d'un arrêté fédéral. Conformément aux dispositions constitutionnelles du frein aux dépenses (Cst – RS: 101 ; Art.159, al.3 let.b), nous estimons qu'un tel alinéa devrait être ajouté à ces articles.

Autres remarques

12. Quelles sont vos autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Pas d'autres remarques



2023.00285

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 **- 8 FEV. 2023**

Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 2 novembre 2022, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'effectuer une consultation sur le projet cité en référence. Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de l'avoir consulté et prend position comme suit.

Cette démarche nécessaire pour notre pays et pour nos voisins européens a pour objectif de renforcer et d'encourager le transfert du transport de marchandises vers le rail. Cette approche contribue à atteindre d'ici à 2050 les objectifs climatiques poursuivis dans la « Stratégie climatique à long terme de la Suisse ».

Le Conseil d'Etat valaisan vous prie de trouver en annexe les réponses au questionnaire transmis par vos services. La mise en forme de ces réponses a été coordonnée avec la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO). En complément, nous présentons deux demandes supplémentaires, qui concernent spécifiquement le canton du Valais, à savoir :

1. Axe international du Simplon – prise en charge par la Confédération des déficits d'exploitation liés à l'offre ferroviaire de navettes porte-autos (« Autoverlad »), lorsque la liaison routière internationale par le Col du Simplon est temporairement interrompue

Depuis de nombreuses années, le canton du Valais, en coordination avec la province italienne de Verbania – Cusio – Ossola, offre un service ferroviaire de navettes porte-autos entre Brig (CH) et Iselle di Trasquera (I). Le déficit d'exploitation y relatif est pris en charge par les acteurs régionaux, en accord avec les décisions validées en son temps avec notamment l'OFT.

Lorsque la route internationale est interrompue (en lien avec les forces de la nature, un accident important, etc.), les Autorités renforcent l'offre de transport par le rail, pour assurer les échanges internationaux tant de personnes que de marchandises de part et d'autre du Col du Simplon. Dans ce cas de figure, les Autorités régionales étoffent l'offre de navettes, pour assurer un horaire répondant aux besoins tant des populations de la région, que des besoins liés au transport de personnes et de marchandises, ce qui se traduit par des surcoûts compensés en grande partie par des recettes complémentaires liées à l'afflux de clientèle. Toutefois, le souhait du Conseil d'Etat du canton du Valais est que la Confédération puisse **examiner une prise en charge d'une part du déficit d'exploitation lié à cette situation extraordinaire et non planifiable à l'avance.**



Ce souhait s'inscrit dans une vision d'égalité de traitement avec d'autres axes majeurs de communication au travers des Alpes, ainsi que dans la volonté d'assurer dans des conditions correctes l'accessibilité depuis le Sud, au Haut-Valais et au Kandertal bernois. La mise en place des mesures complémentaires esquissées au moyen du perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises nous donne l'opportunité de trouver ensemble une solution de financement pour garantir une disponibilité élevée de l'axe international du Simplon, même dans des cas de figure fort rares.

2. Transport accompagné des camions (« Rollende Strasse ») – réflexions à entreprendre sur l'opportunité de créer à moyen/long terme un point de chargement en Suisse occidentale

Le trafic lié au transport accompagné de camions s'est développé depuis de nombreuses années le long des axes nord-sud traversant le massif alpin suisse. Plusieurs points de chargement existent aujourd'hui, tous situés le long d'un axe Bâle – Argovie – Tessin.

Nous sommes régulièrement interpellés pour qu'un point de chargement soit créé en Suisse occidentale, proche des Autoroutes A1, A5 et A9, ainsi que les lignes CFF structurantes Lausanne - Vallorbe, ligne du Pied du Jura et ligne du Simplon.

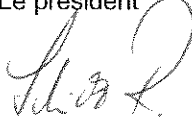
La démarche engagée par le DETEC (OFROU, OFT et ARE) nous paraît réunir les conditions suffisantes pour qu'une **analyse soit engagée entre les cantons de la Suisse occidentale et les services de la Confédération afin de s'assurer de l'opportunité (ou non) de prévoir un tel aménagement pour le moyen à long terme.**

En conclusion, le Conseil d'Etat du canton du Valais vous prie d'entrer en matière pour examiner tant les demandes émanant de la Conférence des Transports de Suisse Occidentale que nos deux demandes complémentaires précitées.

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


Roberto Schmidt



La chancelière


Monique Albrecht

Annexe : questionnaire du DETEC dûment rempli

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

PRISE DE POSITION DE LA CTSO ET DU CANTON DU VALAIS

Catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse »

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité de perfectionner les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse ?

OUI, le transport de marchandises doit répondre à la Stratégie Climatique du Conseil fédéral. Les conditions-cadres doivent être adaptées aux technologies actuelles et conformes aux nouvelles exigences de la politique climatique et de celle des transports. Le trafic marchandises doit garder sa part de liberté économique, mais les conditions-cadres doivent permettre de rendre le transport de marchandises par le rail plus compétitif.

2. Si oui, laquelle des variantes proposées vous semble la plus appropriée pour atteindre les objectifs formulés ?

La variante 1 est la plus appropriée pour nous. Elle renforce le transport de marchandises par le rail avec notamment les conditions organisationnelles, infrastructurelles et financières adéquates. Nous sommes convaincus que des solutions existent en faveur du développement du transport par wagons complets isolés, pour les grandes agglomérations et pour les régions périphériques. Des questions sont encore ouvertes au niveau du volet de l'aménagement du territoire.

Nous soulignons fermement le besoin d'accentuer le développement du réseau ferroviaire en Suisse romande compte tenu de sa saturation. Nous ne remettons toutefois pas en question le principe d'égalité de traitement entre les sillons fret et marchandises.

Concernant les mesures communes aux deux variantes :

3. Êtes-vous fondamentalement favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique ?

OUI, nous sommes favorables à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique. Nous relevons néanmoins que cela ne représente pas la solution absolue pour la réussite du projet.

Nous nous questionnons sur le nombre de wagons et de véhicules de traction à équiper pour un total avoisinant les 500 millions de francs. Le parc utilisé pour les trains complets ne devrait pas être concerné, ou tout au plus, des wagons « interfaces » à chaque extrémité. Une analyse neutre de la production de ces différents trafics de marchandises devrait être entreprise et élargie aux autres modes de production.

Le recours systématique à des caisses mobiles pour le transport de marchandises pourraient également réduire le besoin en type de wagons différents. Sur les transports par wagons complets isolés, il serait imaginable d'engager des trains blocs de wagons porte-containers circulant à des fréquences élevées entre différentes gares équipées de grues et de mettre en place un système de réservation des places de containers. L'utilisation de caisses mobiles simplifie également le transfert rail-route ou rail-rail pour une desserte optimale du territoire. Le parc de véhicules (wagons, camions) peut être utilisé en synergie pour les différents de transports (bois, gravier, poubelle, logistique alimentaire, citerne).

La Conception relative au transport ferroviaire de marchandises établie en 2017 constitue un bon outil pour la planification des infrastructures de fret ferroviaire. Il est important de concentrer les volumes, tout en assurant une couverture spatiale équilibrée et équitable du territoire.

4. Êtes-vous d'accord

1. pour que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique ?

OUI, pour accélérer la migration du processus avec les principes clairs établis dans le message en consultation. Comme indiqué le nombre de véhicules nous paraît élevé.

2. pour que l'utilité micro- et macroéconomique soit prise en compte de manière équilibrée et que la Confédération ne puisse fournir qu'un financement partiel ?

OUI. Comme indiqué ci-avant, il est nécessaire d'avoir une analyse indépendante sur le choix, le nombre et le type de véhicules à adapter.

3. pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation ?

OUI

4. pour que la Confédération échelonne les taux de subvention en fonction des critères mentionnés ?

Il faudrait, au préalable, procéder une étude d'opportunité pour définir quels véhicules il serait judicieux de mettre aux normes.

5. Soutenez-vous le renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales ?

OUI

- a. La convention sur les prestations avec le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, incluant la possibilité d'un soutien financier, est-elle l'instrument approprié à cet effet ?

OUI, la méthodologie est bonne. Il serait éventuellement judicieux de disposer d'un fond d'infrastructure dédié aux installations fluviales et portuaires pour travailler avec un système de convention de prestations sans imputer la convention sur les prestations du Fonds d'infrastructure ferroviaire. Il se pourrait que cet élément soit élargi à d'autres installations en dehors du port de Bâle, comme les plateformes lac/route et fleuve/route avec, par exemple, les installations de dragage ou de déchargement, le rehaussement de certains ponts ou des travaux de dragage.

6. Soutenez-vous les incitations financières pour des propulsions écocompatibles ou pour des bateaux adaptés aux basses eaux ?

OUI.

Concernant les mesures qui présentent des caractéristiques différentes dans chaque variante :

7. Approuvez-vous la promotion des chaînes de transport multimodales dans le but d'une utilisation accrue des offres de fret ferroviaire :
 1. par un encouragement des plates-formes de transbordement multimodales ?

OUI, la CTSO soutient la promotion des plates-formes de transbordement multimodale et la clarification envisagée du statut juridique, des modèles d'exploitation et d'organisation, ainsi que du financement des différentes installations de

transbordement du trafic combiné. Il est cependant nécessaire de disposer d'une stratégie globale concernant l'implantation de ces plates-formes multimodales afin d'assurer une desserte territoriale équilibrée (volumes, accessibilités ferroviaires et routières, dimensionnement des installations,...). Ces plateformes de transbordement doivent être ouvertes sans discrimination aux différents prestataires. La CTSO estime que le fait d'inciter, par le biais du financement, le plus grand nombre possible d'acteurs à s'impliquer dans la plateforme comme le propose la Confédération est un pas dans la bonne direction.

2. par un financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement ?

OUI

3. par des incitations financières à transporter autant que possible de marchandises sur le rail ou dans des offres multimodales ?

- I. Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée à cet effet est appropriée ?

OUI

- II. Le remboursement de la RPLP en transport combiné doit-il être maintenu ou intégré dans la contribution au transbordement et au chargement ?

Le remboursement de la RPLP et la prime au transbordement et au chargement doivent être maintenus séparément.

4. par une amélioration de la transparence et de la flexibilité dans le traitement des dispositions du droit ferroviaire pour les installations privées de transport de marchandises ?

OUI

8. Soutenez-vous les incitations financières pour l'utilisation de moteurs éocompatibles dans le transport ferroviaire de marchandises ?

OUI. Nous demandons que l'encouragement aux véhicules éco-compatible s'étende au matériel roulant circulant sur le réseau à voie étroite et estimons judicieux que ces soutiens soient prévus par les dispositions de la nouvelle LTM.

Concernant les mesures de la variante 1 visant à renforcer le transport de marchandises par une modernisation technique et organisationnelle du transport ferroviaire de marchandises en Suisse :

9. Soutenez-vous le perfectionnement et le soutien financier du TWCI en tant qu'offre-réseau dans le transport ferroviaire de marchandises ?

1. L'instrument proposé, à savoir les conventions sur les prestations avec les prestataires de TWCI, est-il approprié à cet effet ?

Nous n'avons pas l'expérience nécessaire pour déterminer si cet instrument est approprié ou non, respectivement s'il convient aux prestataires.

2. Considérez-vous que l'indemnisation de l'exploitation et les contributions aux investissements pour les modernisations importantes sont des moyens appropriés pour le perfectionnement visé ?

Il s'agit d'un pas dans la bonne direction. L'injection de moyens financiers publics dans l'exploitation et dans les investissements doit être clairement délimité, monitoré et contrôlé afin que ces soutiens soient clairement dévolus aux objectifs à atteindre.

3. Considérez-vous que d'autres mesures (par ex. mise au concours de l'offre de TWCI) sont plus appropriées ?

D'autres mesures telles que le développement de caisses mobiles et la standardisation de trains blocs porte-container pourraient également être une solution à développer en lieu et place d'une généralisation complète de l'attelage automatique. La circulation de trains de ce type de manière fréquente entre les plateformes multimodale et le développement de solutions numériques pourraient répondre aux besoins des transporteurs routiers. Au niveau de l'instrument financier, des mesures de type « bonus/malus », notamment en lien avec la qualité et l'atteinte des objectifs pourraient mener le prestataire à davantage d'implications dans la solution.

10. Estimez-vous que le transport de marchandises doit être plus fortement pris en compte dans l'aménagement cantonal et fédéral du territoire ?

OUI, la Conception relative au transport ferroviaire de marchandises constitue une bonne base pour structurer ces éléments. Les cantons ont déjà établi des stratégies fret et des regroupements de site. Ils n'ont pas attendu cette modification législative pour mener des études ou soutenir des développements de plateformes. L'intégration de ces éléments dans la Conception nationale est importante.

Adaptations du droit

11. Approuvez-vous les modifications législatives proposées ?

OUI, sous réserve de nos remarques ci-avant, ainsi que du point suivant :

Dans la perspective de la variante 1, les dispositions concernant la commande par un (ou des) canton (s) d'une offre de transport ferroviaire de marchandises (Article 9 « Indemnisation de l'offre commandée de transport ferroviaire de marchandises », page 83 du Rapport), la Confédération doit (au lieu de peut), conformément à l'article 9 de la LTM participer à cette commande. De plus, il s'agit de maintenir les dispositions particulières relatives au trafic marchandises sur voie étroite qui prévoit que (article 16, al 2 de l'OTM) que les contributions d'exploitation de la Confédération sont (jusqu'à présent peuvent être) augmentées jusqu'à concurrence de la part en pour-cent de la participation fédérale prévue à l'annexe 2 de l'OITRV.

Il faut savoir qu'actuellement les demandes déposées par les cantons concernés à propos de la commande sur les lignes à voies étroites atteignent environ 10 millions de francs pour 2023 alors que la Confédération en est restée à un montant de 6 millions de francs par an depuis 8 ans.

Autres remarques

12. Quelles sont vos autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Il convient également de revoir la logique dans l'attribution de sillons et les capacités en ligne. Le développement et l'attractivité de la branche marchandises sont importants, mais ils doivent se faire sur un réseau aujourd'hui fortement sollicité. Les sillons fret ne doivent pas uniquement être réservés au cas où, mais être exploités dans une certaine proportion pour être prioritaire sur l'offre RER, notamment aux heures de pointe. Il convient de convenir de cela dans les outils de planification de la Confédération et dans les règles d'attribution. Ce projet ne doit pas ajouter des sillons facultatifs supplémentaires dans le réseau si ces derniers ne sont pas ou très peu utilisés. Augmenter le nombre de courses marchandises pour un ou deux wagons sur le principe du TWCI n'est pas une solution dans l'utilisation rationnelle du réseau. Il est nécessaire d'attribuer des sillons pour des trains pleinement utilisés avec un regroupement des volumes.

Pour la CTSO, il est particulièrement important dans la variante 1 que la participation de la Confédération aux commandes d'offres de transport de marchandises soit maintenue après 2027.

En outre, la CTSO estime que les différentes contributions versées et les accords à conclure permettent de fixer des exigences en matière de transparence des données. Aujourd'hui, il est difficile d'obtenir des données détaillées pour la planification. La CTSO saluerait une simplification de l'accès aux données pour les pouvoirs publics. Nous saluons le lien avec la "Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)" et l'examen des adaptations juridiques visant à améliorer l'accès aux données mentionnés dans le rapport explicatif.

La CTSO demande expressément que ce projet, quel que soit la variante choisie, ne pèse pas le FIF. Les projets retenus dans les différentes étapes d'aménagement du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) et dans les programmes d'aménagement antérieurs doivent être menés à bien au plus vite et financés par le FIF.

Par rapport à l'utilisation du réseau ferroviaire, étant donné la saturation de la ligne Genève – Lausanne – Berne, la CTSO demande que les nouveaux tracés sur cette ligne, soient réalisés avant d'appliquer des principes d'égalité entre le transport ferroviaire de marchandises et celui de voyageurs. La CTSO est pour une égalité de traitement entre les deux trafics pour autant que les infrastructures soient adéquates. Tant que les aménagements d'infrastructures décidés dans le cadre du PRODES ne seront pas réalisés, la réservation de sillons marchandises doit passer après le transport de voyageurs. Les sillons fret ne doivent pas uniquement être réservés « au cas où », mais être exploités dans une certaine proportion pour être prioritaire sur l'offre voyageurs.



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Zug, 21. Februar 2023 sa

**Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. November 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantone eingeladen, sich zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport zu äussern.

Der Kanton Zug unterstützt grundsätzlich die Variante 1 und schliesst sich in diesem Sinne der Stellungnahme der BPUK/KöV (inkl. Beantwortung des Fragebogens) vom xx.xx.2023 an.

Im Sinne des haushälterischen Umgangs mit dem Boden sind die mit der Variante 1 verknüpften Ausbauprojekte für neue Verladeplattformen flächensparend auszuführen. Weiter vertreten wir die Meinung, dass heute und zukünftig nicht mehr gebrauchte Flächen an den Bahnhöfen für andere Zwecke zu verwenden sind (Entwicklung nach «Innen», Stärkung der Bahnhöfe, Umsteigebeziehungen Personenverkehr). Diese Flächen sind systematisch zu hinterfragen (Anzahl und Umfang der Rangierbahnhöfe, Abstellgleise für den Güterverkehr). Weiter gilt es, Synergien zwischen SBB-Bahnanlagen und privaten Logistikflächen zu suchen und die Überdeckungen von Güteranlagen sind zu prüfen. Diese Punkte müssten ergänzend zur Variante 1 angepackt werden.

Konkret für den Kanton Zug bedeutet dies, dass die heute kaum gebrauchten Freiverladeanlagen im Zentrum von Rotkreuz und Zug zu diskutieren sind. Zusätzlich reserviert die SBB in Rotkreuz Rangiergleise für die Formation von EWL-V-Güterzügen. SBB Cargo bedient den Bahnhof Rotkreuz regelmässig. Trotz Konzentration der früheren Bedienpunkte (Cham, Steinhäusern, Zug, Rotkreuz) werden in Rotkreuz täglich lediglich sieben Güterwagen im Ein- oder Ausgang gezählt. Die geringen Transportmengen zeigen, dass im Kanton Zug die Bahn keine marktgerechte Logistiklösung anbieten kann. Da mit dem Ausbauschritt 2035 der Umbau der Bahnhöfe Zug und Rotkreuz geplant ist, ist der Infrastrukturbedarf für den EWL-V ernsthaft zu hinterfragen. Eine sinnvollere Nutzung für die vom EWL-V-Verkehr belegten Flächen drängt sich auf.

Der aktuelle Freiverlad in der Stadt Zug steht einer geplanten Überbauung im Weg. Die SBB planen einen Realersatz. Der Freiverlad im Bahnhof Zug ist heute faktisch nicht mehr bedient. Es ist unklar, welchen Transportketten der neue Freiverlad dienen soll. Eine verstärkte Auslastung bedingt vermehrte Zu- und Wegfahrten von Lastwagen, was nicht erwünscht ist. Der Freiverlad liegt auch «bahntechnisch» am falschen Ort. Eine EWLK-Komposition kann nur einfahren, wenn sämtliche Betriebsgleise des Bahnhofs Zug Richtung Luzern und Gotthard frei sind. Diese Problematik verstärkt sich mit dem Ausbauschnitt 2035, wodurch eine effiziente und flexible Erschliessung des Freiverlads unmöglich ist. Die Fläche liegt an bester Lage in der Stadt Zug und eignet sich für eine verdichtete Nutzung.

Die aktuellen Verspätungen zeigen, das Schweizer Schienennetz läuft am Limit. Mit dem geplanten Ausbauschnitt 2035 kommt etwas Linderung. Trotzdem erreichen viele Strecken ihre Kapazitätsgrenzen. Mehr Verkehr ist nicht abzuwickeln. Mit dem Ausbau des EWLK darf sich diese Situation nicht verschlechtern – insbesondere als Konkurrenz zum Personenverkehr. Die Trassen sollen in erster Priorität für das regelmässige verkehrende «Massengeschäft» (Personenverkehr) reserviert bleiben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und bitten Sie, die Frage nicht nur aus der Perspektive des EWLK zu betrachten, sondern mindestens so stark aus der Sicht der Raumplanung und dem Gesamtsystem «Schiene Schweiz».

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug



Silvia Thalmann-Gut
Frau Landammann



Tobias Moser
Landschreiber

Versand per E-Mail an:

- finanzierung@bav.admin.ch
- Daria Martinoni, SBB (daria.martinoni@sbb.ch)
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Volkswirtschaftsdirektion (info.vds@zg.ch)
- Baudirektion (info.bds@zg.ch)
- Amt für Raum und Verkehr (info.arv@zg.ch)



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

8. Februar 2023 (RRB Nr. 184/2023)

**Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer
Gütertransport (Vernehmlassung)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 2. November 2022 haben Sie uns zur Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport eingeladen. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Wir begrüssen die Absicht des Bundes, mit der Vorlage über die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport den Güterverkehr auf der Schiene per se und insbesondere auch als verlässliches Rückgrat eines in Summe zunehmend kombinierten Güterverkehrs zu stärken. Dieses zeichnet sich durch eine hohe Energie- und Flächeneffizienz aus. Die Vorlage des Bundesrates steht im Einklang mit den Strategien des Kantons Zürich im Hinblick auf den Gütertransport, insbesondere mit dem 2022 vom Regierungsrat festgesetzten Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK). Dieses ist von den folgenden drei Rahmenbedingungen geprägt:

- Anhaltendes Bevölkerungswachstum bis 2050 und entsprechend steigender Bedarf nach Gütertransporten.
- Siedlungsentwicklung nach innen und entsprechend zunehmende Konkurrenz um Flächen, insbesondere auch für den Güterumschlag.
- Zunahme des Onlinehandels und entsprechend steigende Nachfrage nach schnellen Gütertransporten.

Basierend auf dieser Grundlage unterstützen wir nicht nur die Grundzüge der Vorlage, sondern auch die in Variante 1 vorgesehenen finanziellen Fördermassnahmen des Bundes für den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV). Wir erachten die Erhaltung und den Ausbau dieses Systems als essenziell. Es macht gegen die Hälfte des Schienengüterverkehrs im Kanton Zürich aus und ermöglicht massgeschneiderte Angebote für verschiedenste Kundenbedürfnisse. Mit der vorgesehenen Einführung der automatischen Kupplung lassen sich mittel- und langfristig Kosten reduzieren und Transportzeiten verkürzen. Die vom Bund in Variante 1 vorgesehenen finanziellen Fördermassnahmen des EWLV-Betriebs sind

ergänzend dazu geeignet, die Wettbewerbsfähigkeit des Systems kurzfristig zu verbessern und sicherzustellen, dass dieses aufgrund seiner gegenwärtigen finanziellen Nachteile nicht abgeschafft wird, bevor die vorgesehenen Modernisierungsschritte greifen. Sie schaffen damit die Voraussetzung dafür, dass die mittel- und langfristig angelegten Massnahmen ihre Wirkung entfalten können.

Wir teilen die Einschätzung, dass künftig insbesondere dem kombinierten Verkehr zwischen verschiedenen Verkehrsträgern eine grössere Bedeutung zukommen wird. Eine wesentliche Voraussetzung dafür sind entsprechende Umschlagplattformen. Wir begrüssen deshalb die Absicht, dass der Bund diesen Plattformen künftig ein grösseres Augenmerk schenken will und beabsichtigt, den Blickwinkel über die schienenseitige Erschliessung hinaus auch auf jene durch die Strasse oder allfällige weitere Gütertransportkanäle zu richten. Die Weiterentwicklung des bis anhin eher als sicherndes Protokoll angelegten Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene zu einem auf Entwicklung ausgerichteten Programm, das die Interaktion zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern fördert, erscheint uns dafür ein geeigneter Ansatz zu sein.

Ebenfalls positiv beurteilen wir die angestrebte stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse des Schienenverkehrs in der Raumplanung des Bundes und der Kantone. Im Kanton Zürich sind die bedeutendsten Umschlagplattformen im kantonalen Richtplan und die Anschlussgleise in den regionalen Richtplänen enthalten. Essenziell für den Erfolg beim künftigen Zusammenwirken zwischen dem Bund und den Kantonen auf diesem Gebiet ist die strikte Anwendung des raumplanerischen Gegenstromprinzips sowie ein institutionalisierter direkter Austausch zwischen dem Bund und den Kantonen – das gilt nicht nur für raumplanerische Festlegungen, sondern ganz generell für die Weiterentwicklung des Schienennetzes. Auch dabei sind die Anliegen der Kantone in Bezug auf den Güterverkehr zu berücksichtigen. Im Kanton Zürich werden derzeit gestützt auf einen Prozess, in dem das Bundesamt für Verkehr, die SBB und ein breiter Kreis von Logistikakteuren einbezogen wurden, Angebotsziele für den Schienengüterverkehr bis 2050 formuliert. Die Erkenntnisse daraus werden in die Erarbeitung der nächsten Ausbauprogramme Schiene einfließen. Die vorgesehenen Handlungsraumgespräche erachten wir dafür als geeignetes Gefäss.

Beantwortung des Fragenkatalogs zur Vernehmlassungsvorlage

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja. Basierend auf den im GVLK des Kantons Zürich identifizierten Trends (Wachstum von Bevölkerung und Beschäftigten und damit verbundene Zunahme des Güterverkehrs, Siedlungsentwicklung nach innen und damit verbundene verstärkte Flächenkonkurrenz, Zunahme des Onlinehandels) und den klimapolitischen Zielsetzungen des Kantons Zürich (Netto-Null-Ziel für 2040, spätestens 2050) sind die Leitplanken so zu setzen, dass die Versorgung und Entsorgung weiterhin sichergestellt und der Güterverkehr möglichst energie- und flächeneffizient abgewickelt werden.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

Variante 1. Um die in unserer Antwort zu Frage 1 erläuterte Balance zwischen Versorgungs- und Entsorgungssicherheit auf der einen Seite und einem energie- und flächeneffizienten Güterverkehr auf der anderen Seite zu erreichen, ist gemäss dem GVLK des Kantons Zürich der Bahnanteil im Güterverkehr zu sichern und zu stärken. Das Konzept weist der Eisenbahn einschliesslich des im Güterverkehr zentralen EWLK die Rolle des verlässlichen Rückgrates eines in Summe kombinierten Verkehrssystems zu. In diesem sind Strasse, Schiene und gegebenenfalls auch neue Transportkanäle aufeinander abgestimmt und miteinander verbunden. Im Gegensatz zu Variante 2 entspricht Variante 1 vollumfänglich dieser Stossrichtung. Solange die technologischen Perspektiven für einen im Betrieb CO₂-freien Strassengüterverkehr über grosse Distanzen noch unklar und dessen Vorketten aus Batterieproduktion und Treibstoffbereitstellung weniger effizient sind, sollte auf die Vorteile des Schienengüterverkehrs nicht verzichtet werden.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja. Die mit den Modernisierungsvorschlägen verbundenen Effizienzgewinne in der Produktion des Schienengüterverkehrs sind dem bei der Antwort zur Frage 2 genannten Ziel zuträglich.

4. Sind Sie einverstanden,

a) dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja. Das Engagement des Bundes ist als Anstossfinanzierung zu verstehen, die den dafür notwendigen Impuls auslösen kann.

b) dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja. Vgl. Antwort zu Frage 4a. Über den vom Bund zu setzenden Impuls hinaus sollen die Unternehmen, die Schienengüterverkehr betreiben und von den aus der Massnahme resultierenden Effizienzgewinnen profitieren, die Kosten für die Modernisierung tragen.

c) dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Soweit sich das aus kantonaler Sicht beurteilen lässt: Ja.

d) dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Soweit sich das aus kantonaler Sicht beurteilen lässt: Ja.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja. Die Rheinschifffahrt ist neben Strasse und Schiene ein Verkehrsträger, der zur Robustheit des schweizerischen Import- und Exportverkehrs beiträgt. Es ist deshalb sinnvoll, dass er in diesem Kontext als integraler Bestandteil des schweizerischen Güterverkehrssystems verstanden und behandelt wird. Wesentlich für den Kanton Zürich ist, dass die Transporte von und nach den Rheinhäfen so weit wie möglich energie- und flächeneffizient auf der Schiene abgewickelt werden.

- a) *Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?*

Ja, mit einer entsprechend ausgestalteten Leistungsvereinbarung kann sichergestellt werden, dass die schweizerischen Rheinhäfen ungeachtet der angestrebten stärkeren verkehrspolitischen Steuerung durch den Bund unternehmerisch handeln können.

6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*

Ja, dies entsprechend der Einschätzung bei Frage 5 sowie aufgrund der bei Frage 1 formulierten Prämisse der Energieeffizienz.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante

7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*

- a) *durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?*

Ja. Entsprechend der Antwort zu Frage 2 sind die Vereinfachung der Mitfinanzierung sowie die punktuelle Erweiterung der Finanzierungstatbestände von Investitionen in KV-Umschlaganlagen, Anschlussgleise und Umschlagplattformen durch den Bund zu begrüssen.

- b) *durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?*

Vgl. Antwort zu Frage 7a.

- c) *durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?*

Da Umladevorgänge bei Transporten finanziell und zeitlich Aufwand verursachen, können solche finanziellen Anreize dazu beitragen, bestehende Nachteile der Schiene und des multimodalen Verkehrs auszugleichen.

- I. *Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?*

Der Umschlags- und Verladebeitrag ist dann sinnvoll, wenn die Bedingungen an den verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Zielsetzungen des Bundes und der Kantone ausgerichtet werden.

- II. *Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?*

Unseres Erachtens ist unabhängig vom gewählten Modus sicherzustellen, dass Zustellungen von Behältern des kombinierten Verkehrs gleichbehandelt werden, unabhängig davon, ob diese in der Schweiz auf der Strasse weitertransportiert oder auf den Schienen direkt zu den Empfängern transportiert werden. Wesentlich ist, dass dieser Verkehr auf grösseren und mittleren Distanzen überhaupt auf der Schiene abgewickelt wird.

- d) *durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?*

Grundsätzlich ja. Wesentlich aber ist, dass alle Anlagen, die durch die öffentliche Hand mitfinanziert werden, insbesondere auch Anschlussgleise, weiterhin diskriminierungsfrei zugänglich bleiben.

8. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?*

Ja. Um die Elektrifizierung der bis anhin thermisch betriebenen Teile des Schienengüterverkehrs zu beschleunigen, sind solche Anreize sinnvoll.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs

9. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*

Ja. Das GVLK des Kantons Zürich versteht den EWLTV als integralen Bestandteil des Schienengüterverkehrs. Mit der technischen Weiterentwicklung und der finanziellen Förderung des Betriebs lässt sich die Zukunft dieser für die Netzwirkung des Schienengüterverkehrs essenziellen Produktionsform sichern. Der Kanton Zürich geht davon aus, dass die finanzielle Förderung des EWLTV-Betriebs eine Überbrückungsmassnahme ist, bis die effizienzsteigernden Modernisierungsmassnahmen ihre kostensenkende Wirkung entfalten.

a) *Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?*

Leistungsvereinbarungen mit klar definierten Zielen können ein geeignetes Mitfinanzierungs- und Steuerungsinstrument sein. Wir regen an, bei den Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV die Kantone rechtzeitig miteinzubeziehen. Diese kennen die Potenziale der einzelnen Umschlag- und Verladeanlagen und können einen Beitrag für einen effizienten Mitteleinsatz leisten. Es ist zu überlegen, ob ein Sanktionsmechanismus vorgesehen werden sollte, für den Fall, dass die Leistungsvereinbarungen nicht eingehalten werden.

b) *Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?*

Ja. Dabei sind die Investitionsbeiträge und Betriebsabgeltungen so auszugestalten, dass sie die energetische, flächenmässige und betriebliche Effizienz von Anlagen, Fahrzeugen und Betriebsführung erhöhen.

c) *Sehen Sie andere Massnahmen (z. B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?*

Wenn mehr als ein Anbieter interessiert ist, bestimmte EWLTV-Leistungen zu erbringen, sollten diese in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben werden. Zudem könnten EWLTV-Leistungen im Sinne eines Sanktionsmechanismus in Fällen ausgeschrieben werden, in denen Leistungsvereinbarungen nicht eingehalten werden.

10. *Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?*

Ja, der Kanton Zürich hat bereits heute die wichtigsten Umschlaganlagen zwischen Schiene und Strasse im kantonalen Richtplan und die bedeutendsten Anschlussgleise in den regionalen Richtplänen verankert. Der vorgeschlagenen Weiterentwicklung des Konzepts für den Gütertransport, das nicht mehr in erster Linie auf das Bewahren, sondern auf das Entwickeln von Umschlaganlagen ausgerichtet ist und künftig Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsträgern berücksichtigt, steht er positiv gegenüber.

Rechtliche Anpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja. Ergänzend haben wir jedoch die folgenden Anpassungsvorschläge und Bemerkungen zum Gütertransportgesetz (GüTG):

Art. 2 – Rahmenbedingungen

In Art. 2 Abs. 1 Bst. e GüTG ist der diskriminierungsfreie Zugang auch zu den Anschlussgleisen weiterhin vorzuschreiben. Zum einen aus grundsätzlichen Überlegungen im Sinne einer Gegenleistung für die Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand, zum anderen, um solche Anlagen gegebenenfalls auch als temporäre Verladestellen, zum Beispiel für Aushub, nutzen zu können. Dies im Sinne der im Kanton Zürich geltenden Bahntransportpflicht für Kies und Aushub (vgl. §§ 232 a Abs. 4 und 359 Abs. 1 lit. p Planungs- und Baugesetz [PBG, LS 700.1]).

Antrag:

Art. 2 Abs. 1 Bst. e GüTG soll wie folgt ergänzt werden: «den diskriminierungsfreien Zugang zu den KV-Umschlagsanlagen, *den Anschlussgleisen* und der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein.»

Art. 12 – Erschliessung

Im neu eingefügten Abs. 2 wird festgehalten, dass die Kantone die Massnahmen der Raumplanung, mit denen sie für die Erschliessung der Industrie- und Gewerbezone mit Anschlussgleisen sorgen, in ihren Richtplänen festzulegen haben. Wir begrüssen diese Präzisierung, wobei wir darauf hinweisen, dass im Kanton Zürich gemäss § 30 Abs. 4 PBG Anschlussgleise in den regionalen Richtplänen, und somit nicht im kantonalen Richtplan, festgelegt werden.

Art. 19a – KV-Umschlagsanlagen

Mit dem neuen Abs. 1 wird geklärt, dass der Bau und die Änderung von KV-Umschlagsanlagen und der zugehörigen Einrichtungen für den Güterumschlag eine Baubewilligung nach kantonalem Recht bedarf, solange diese Anlagen keine «KV-Umschlagsanlage von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung» darstellen (Abs. 2). In Abs. 3 wird neu geregelt, dass «KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung» vom Bundesrat im Konzept für den Gütertransport festgelegt werden. Es bleibt jedoch offen, wie diese Anlagen gegenüber den übrigen KV-Umschlagsanlagen abgegrenzt werden. Eine Erläuterung hierzu erscheint sinnvoll. Zudem ist sicherzustellen, dass die Lage und Ausgestaltung dieser Anlagen, die zweifellos grosse räumliche Auswirkungen aufweisen können, auf die übrigen raumwirksamen Aufgaben und Interessen des Kantons abgestimmt werden. In Abs. 4 wird neu festgelegt, dass die Kantone für die Berücksichtigung des im Konzept für den Gütertransport ausgewiesenen Bedarfs an zusätzlichen oder zu erweiternden KV-Umschlagsanlagen in der kantonalen Richtplanung sorgen. Wir haben keine Einwände gegen diese Präzisierung.

Antrag:

Art. 19a Abs. 3 soll wie folgt ergänzt werden: «Der Bundesrat legt *nach vorgängiger Konsultation der Kantone* im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung fest.»

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

- Sollte Variante 1 der Vorlage gewählt werden, zielen die Massnahmen klar auf die Stärkung des Schienengüterverkehrs und des kombinierten Verkehrs, was wir sehr begrüssen. Jedoch wird auf die Formulierung eines Verlagerungsziels verzichtet. Die Vorlage ist mit einem erheblichen Aufwand an öffentlichen Mitteln verbunden. Wir regen an, in der Vorlage ein quantitatives Verlagerungsziel zu verankern, etwa in Analogie zum quantitativen Verlagerungsziel im alpenquerenden Transitverkehr. Die Überprüfung der Erreichung des Verlagerungsziels würde gewährleisten, den Nutzen der nicht unerheblich einzusetzenden Bundesmittel periodisch nachzuweisen und allfällige Steuerungsmassnahmen einzuleiten.
- Eine synoptische Darstellung der Gesetzesanpassungen würde die Lesbarkeit und das Verständnis der Vorlage wesentlich erleichtern.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Die Staatsschreiberin:

Ernst Stocker

Dr. Kathrin Arioli



Die Mitte

FDP. Die Liberalen

GRÜNE Schweiz

Grünliberale Partei Schweiz glp

Schweizerische Volkspartei SVP

Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS

Per Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 15. Februar 2023

Vernehmlassung: Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassungsvorlage Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

Allgemeine Bemerkungen

Angesichts der Herausforderungen der Klima- und Energiepolitik sowie unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit müssen die Rahmenbedingungen für den schweizerischen Gütertransport im Allgemeinen und die Vorgaben sowie die Instrumentarien für den Schienengüterverkehr im Besonderen neu ausgerichtet werden. In einem ersten Schritt hat der Bundesrat zwei Varianten in die Vernehmlassung geschickt, die sich auf den Schienengüterverkehr konzentrieren. Die erste Variante sieht modernisierte Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr mit umfassender finanzieller Förderung durch den Bund vor. Die zweite Variante basiert hingegen auf der Annahme, dass der Strassengüterverkehr bereits in kürzerer Frist über die notwendigen technischen Lösungen verfügt, klimaneutrale Transportketten bereitzustellen. Entsprechend möchte sie den bestehenden Rechtsrahmen für den Güterverkehr nur punktuell optimieren.

Die Mitte spricht sich für Variante 1 aus

Für die Erreichung der Klimaziele und einer möglichst hohen Versorgungssicherheit sieht Die Mitte auch den Güterverkehr in der Verantwortung. Entsprechend unterstützt sie eine Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Güterverkehr. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Menge von transportierten Gütern in Zukunft weiter zunehmen wird, und dies auch grosse wirtschaftliche Chancen bieten wird, die es im Einklang mit den Klimazielen möglichst effizient zu nutzen gilt.

Die Mitte spricht sich klar für die Variante 1 aus. Aus Sicht der Mitte kann nur mit den technischen und organisatorischen Massnahmen, welche in dieser Lösung vorgesehen sind, den klima-, energie- und versorgungspolitischen Herausforderungen angemessen Rechnung getragen werden. Darüber hinaus stellt die erste Variante sicher, dass der Schienengüterverkehr auch in der Fläche weiterhin aufrechterhalten bleibt. Dies ermöglicht auch eine Erschliessung der Berg- und Landgebiete und verhindert eine Beschränkung des Schienengüterverkehrs auf die grösseren Agglomerationsräume. Als Kernelement dieser Variante ist ausserdem eine gezielte Stärkung des Netzwerkangebots vorgesehen. Dies begrüsst Die Mitte, da so eine Erschliessung mittels Schienengüterverkehr in der ganzen Schweiz und in Europa ermöglicht wird.

Die Variante 2 lehnt Die Mitte ab, da mit dieser Lösung nur punktuelle Optimierungen des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr vorgesehen sind. Dies ist ungenügend und stellt aus ökologischer Sicht einen Rückschritt dar. Zusätzlich würde mittelfristig eine Abschaffung des Einzelwagenladungsverkehrs

drohen, was zu einer massiven Verlagerung von der Schiene auf die Strasse führen würde. Dies würde wiederum den Klima- und Energiezielen der Schweiz diametral widersprechen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

Die Mitte

Sig. Gerhard Pfister
Präsident Die Mitte Schweiz

Sig. Gianna Luzio
Generalsekretärin Die Mitte Schweiz

Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Bundesamt für Verkehr

Bern, 06. Februar 2022
VL Gütertransport / MD

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer 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.

1. Allgemeine Vorbemerkungen

Zuverlässige, robuste und leistungsfähige Logistikketten sind elementar für eine gut funktionierende Wirtschaft und für die nationale Versorgungssicherheit. FDP.Die Liberalen begrüsst es deshalb, dass der Bundesrat Massnahmen zur Weiterentwicklung des Schweizer Gütertransports vorschlägt. Die vorliegende Vernehmlassungsvorlage bildet dabei einen ersten Schritt im Bereich des Güterverkehrs auf der Schiene, in einem zweiten Schritt wird eine Vorlage mit Massnahmen im Bereich des Strassentransports folgen.

Aus Sicht der FDP müssen die Rahmenbedingungen künftig in ihrer Gesamtheit darauf abzielen, die Potenziale aller Verkehrsträger optimal zu nutzen und dadurch die multimodale Logistik stärken. In Anbetracht der klima- und energiepolitischen Herausforderungen sind emissionsfreie und energieeffiziente Logistiksysteme anzustreben (vgl. [FDP-Positionspapier](#)). Unter diesen Vorzeichen ist die Absicht des Bundesrats, die einzelnen Verkehrsträger in separaten Vorlagen weiterzuentwickeln, unverständlich. Die Nachteile des gewählten Vorgehens sind offensichtlich: Nebst der Gefahr, dass die Reformen nicht aufeinander abgestimmt sind, besteht im parlamentarischen Prozess das Risiko, dass die einzelnen Verkehrsträger aus ideologischen Gründen gegeneinander ausgespielt werden. Die FDP fordert den Bundesrat deshalb auf, die Ausarbeitung einer einzigen Vorlage zur Weiterentwicklung des gesamten Güterverkehrs eingehend zu prüfen.

2. Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs

Die FDP ist überzeugt, dass der Schienengüterverkehr auch künftig ein massgebender Pfeiler sein wird, um die einleitend ausgeführten Ziele zu erreichen. Die vom Bundesrat vorgeschlagenen Varianten erachten wir jedoch beide als unzulänglich: Variante 1 definiert den Einzelladungsverkehr (EWLV) de facto als Leistung des Service publics und birgt somit die Gefahr von Subventionen ad infinitum. Variante 2 würde unter den gegebenen Umständen mit hoher Wahrscheinlichkeit zum Wegfall des EWLVS führen – ein Szenario, das es in Anbetracht der Rolle des EWLVS innerhalb des gesamten Logistiksystems zu vermeiden gilt, sofern dies mit verhältnismässigen Massnahmen erreicht werden kann. Sollte der Bundesrat an einer separaten Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs festhalten, fordert die FDP die Ausarbeitung einer dritten Variante.

Diese soll sich auf eine Auswahl des vorgeschlagenen Instrumentariums stützen. Die einzelnen Massnahmen müssen aber zwingend angepasst werden (Vgl. Pkt. 3 der Stellungnahme). Die auszuarbeitende Variante soll nebst der Einführung der digitalen, automatischen Kupplung (DAK), auch zeitlich begrenzte Subventionen für den Erhalt des EWLVS sowie eine höhere Kostenbeteiligung der Nutzer vorsehen. Die Subventionen müssen sich jedoch zwingend darauf beschränken, den Zeitraum bis zur Implementierung der DAK zu überbrücken. Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträge im Rahmen von Leistungsvereinbarungen sollen demnach nur so lange zulässig sein,

als die DAK noch nicht betriebsbereit ist. Anschliessend müssen diese schrittweise reduziert werden. Ebenfalls muss die Vorlage durch organisatorische Anpassungen sicherstellen, dass es nicht zu Wettbewerbsverzerrungen kommt.

Angesichts der aktuellen finanzpolitischen Realitäten fordert die FDP den Bundesrat ferner auf, mit der Botschaft ein Konzept vorzulegen, das erlaubt, jegliche Massnahmen aus bestehenden finanziellen Mitteln zu Gunsten der Schiene zu finanzieren.

3. Bewertung der einzelnen Massnahmen

Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr: Die FDP unterstützt die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung (DAK). Diese führt bereits kurzfristig, insbesondere im Bereich des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV), zu massgeblichen Produktivitätsgewinnen. Mit der DAK sollte sich eine Kostenreduktion im Betrieb von rund 20% realisieren lassen. Mittel- und langfristig bildet sie eine wichtige Grundlage für weitere technologiegetriebene Fortschritte im Schienengüterverkehr, deren Voraussetzungen u.a. mit der MODIG zu schaffen sind. Ebenfalls wird die Sicherheit der Mitarbeitenden mit der Automatisierung erhöht. Eine finanzielle Beteiligung durch den Bund im Sinne einer Anschubfinanzierung erachten wir als gerechtfertigt, da die Betreiber zurzeit offensichtlich nicht in der Lage sind, diese zukunftsweisende Technologie selbsttragend zu finanzieren. Für den Grossteil der Beschaffungskosten sollen jedoch wie vorgesehen die Betreiber aufkommen. Aufgrund der starken Abhängigkeit zu den Standardisierungen in Europa und den zahlreichen offenen Fragen zur gesamteuropäischen Implementierung der DAK, fordert die FDP, dass bezüglich des Implementierungszeitpunkts eine geeignete Unterscheidung zwischen dem Binnenverkehr und dem Grenzüberschreitenden Verkehr getroffen wird.

Weiterentwicklung und finanzielle Förderung des EWLK als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr: Der erläuternde Bericht führt aus, dass der EWLK ohne gezielte Massnahmen mit hoher Wahrscheinlichkeit eingestellt werde. Dadurch würden 8.5 % der heute auf der Schiene erfolgenden Transportleistungen auf die Strasse rückverlagert. Die Verkehrsbelastung auf der Strasse würde dadurch weiter akzentuiert und dies v.a. in Gebieten, wo die Strasse bereits heute stark belastet ist (vgl. erläuternder Bericht, S. 19). Dieses Szenario ist aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrspolitischer Sicht nicht wünschenswert. Vor diesem Hintergrund teilt die FDP die Einschätzung des Bundesrats, dass der EWLK erhalten und modernisiert werden soll. Eine teilweise Verlagerung des EWLK auf die Strasse kann dort sinnvoll sein, wo es sich um besonders ineffiziente Logistiklösungen handelt und wo das Gesamtsystem produktiver gestaltet werden kann. Der wirtschaftlich desolate Zustand der Betreiberin ist seit Jahrzehnten entstanden. Ohne Unterstützung des Bundes ist die Firma nicht überlebensfähig, was wir bedauern. Wir fordern die Führung der Unternehmung auf, sich solider aufzustellen, ohne auf eine stetige Bundesunterstützung zählen zu können.

Das unter Variante 1 vorgeschlagene Instrumentarium, wonach Leistungsvereinbarungen mit den Netzanbieterinnen mit Investitionsbeiträgen und Abgeltungen über 12 Jahren erfolgen sollen, lehnt die FDP jedoch dezidiert ab. Subventionen ad infinitum sind weder zweckmässig noch zielführend und würden den EWLK de facto in eine Service public Leistung umwandeln. Die Subventionen dürfen deshalb einzig dazu dienen, den Zeitraum bis zur Implementierung der DAK zu überbrücken. Betriebsabgeltungen sollen demnach degressiv ausgestaltet werden und nur so lange zulässig sein, als die DAK noch nicht betriebsbereit ist. Zusätzlich sollen die Subventionen an geeigneten Anreizen geknüpft werden, welche die Eigenwirtschaftlichkeit des EWLK fördern.

Die Vorlage muss aus Sicht der FDP durch organisatorische Anpassungen sicherstellen, dass es zu keiner Wettbewerbsverzerrung durch einen subventionierten Netzanbieter kommt. Die abgeltungsberechtigte Aktivität des Netzanbieters im EWLK soll deshalb organisatorisch und finanziell vom Ganzzugverkehr getrennt werden, um Querfinanzierungen auszuschliessen. Die FDP fordert ebenfalls, dass Marktverzerrung zwischen den verschiedenen Produktionsformen im Binnenschienengüterverkehr ausgeschlossen werden bzw. keine Kannibalisierung von bestehenden Ganzzugverkehren durch den EWLK erfolgt. Die Nutzer des EWLK sind stärker an den Kosten zu beteiligen.

Förderung multimodaler Transportketten und verstärkte Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr: Die FDP erachtet die Anreize im Infrastrukturbereich (Anlagen zum Warenverlad oder-umschlag und KV-

Umschlagsanlagen) als prüfenswert unter der Voraussetzung, dass ein diskriminierungsfreier Zugang zu den entsprechenden Anlagen sichergestellt wird.

Nicht einverstanden sind wir hingegen mit einer zusätzlichen Förderung der Anschlussgleise, denn da besteht ein Diskriminierungsrisiko. Hinzu kommt, dass die Dynamik im Bereich der alternativen Antriebe weitere klimaneutrale Lösungen für die sogenannte letzte Meile hervorbringen wird. Aus Gründen der Effizienz und im Sinne der Technologieneutralität soll die Vorlage keine Subventionen bei den Anschlussgleisen vorsehen.

Anreize für den Ersatz klimaneutraler Antriebe: Die FDP teilt die Einschätzung des Bundesrats, dass die Logistik- und Verkehrssysteme der Zukunft klimafreundlich und emissionsfrei sein müssen. Subventionen für die Umstellung resp. Beschaffung von Rollmaterial mit klimaneutralen Antrieben, erachtet die FDP unter den gegebenen Umständen jedoch nicht als zielführend. Die Finanzierung von neuem Rollmaterial für SBB-Cargo birgt grosse Risiken für Marktverzerrungen. Das Staatsunternehmen hat bereits heute gewichtige Vorteile gegenüber privaten Wagenhaltern. Durch zusätzliche Investitionshilfen würde dieses Ungleichgewicht weiter verstärkt.

Stärkere Berücksichtigung des Gütertransports bei der Raumplanung des Bundes und der Kantone:
Keine Anmerkungen, die FDP ist mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden.

Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten: Die Rheinschifffahrt ist für die Versorgungssicherheit der Schweiz von zentraler Bedeutung. Container und Schüttgut (Mineralölerzeugnisse, Baustoffe, aber auch Agrargüter) erreichen die Schweiz zu einem erheblichen Teil auf dem Wasserweg. Dieser Stellenwert dürfte in Zukunft noch steigen, so dass günstige Rahmenbedingungen für eine Weiterentwicklung der Rheinschifffahrt besonders wichtig sind. Insbesondere braucht es gute Anbindungen mit den Häfen. Grundsätzlich muss die Hafeninfrastruktur möglichst eigenwirtschaftlich funktionieren. Sollte dies nicht möglich sein und Bundesbeiträge unumgänglich werden, soll die Finanzierung – analog zu unserer Forderung beim Schienengüterverkehr – vollständig durch bereits bestehende Gefässe erfolgen. Ebenfalls ist sicherzustellen, dass allfällige staatliche Beiträge zu keinen Marktverzerrungen führen, da im Umfeld der Rheinhäfen auch privatwirtschaftliche Unternehmen tätig sind.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse
FDP.Die Liberalen
Der Präsident

Der Generalsekretär



Thierry Burkart
Ständerat



Jon Fanzun

23. Februar 2023

Ihr Kontakt: Noëmi Emmenegger, Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung beziehen zu können. Nachfolgend finden Sie unsere Einschätzungen zur Vernehmlassungsvorlage entlang Ihres Fragenbogens.

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja. Die Grünliberalen teilen die Auffassung, dass ein Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung des Gütertransportes besteht. Es besteht sogar dringender Handlungsbedarf, denn der Anteil des Schienen-güterverkehrs am gesamten Güterverkehr nimmt seit Jahren ab. Der Güterverkehr ist von existentieller Bedeutung für die Versorgung des Landes mit Gütern und für die Wettbewerbsfähigkeit der einheimischen Wirtschaft. Wie wichtig dieser Güterverkehr ist, zeigt sich jeweils in aller Deutlichkeit bei Krisensituationen und Engpässen so wie etwa bei Niedrigwassersituationen auf dem Rhein oder in Zusammenhang mit der Corona Pandemie. Dazu werden immer mehr Güter und Produkte online bestellt, was entsprechende Transporte auslöst. Auch die fortschreitende Digitalisierung führt zu mehr Gütertransporten. Wir gehen davon aus, dass die Bedeutung des Güterverkehrs in Zukunft noch weiter steigen wird. Die Förderung soll jedoch zeitlich begrenzt sein und eine Degression versehen, damit für alle Beteiligten klar ist, dass das Geld so zielgerichtet wie möglich in die Modernisierung und den Ausbau eingesetzt wird.

Falls der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) hingegen nicht gefördert wird, wird dieser defacto eingestellt und es wird zu einer deutlichen Rückverlagerung auf die Strasse kommen. Zahlreiche Ver-lader müssten überdies ihre Logistikprozesse anpassen und ihre Anschlussgleisinfrastruktur, in welche sie investiert haben, würde nicht mehr bedient werden. Dieser Schritt wäre unabwendbar. Das würde zu etwa 650'000 zusätzlichen Lastwagenfahrten führen. Dies wäre sehr negativ für die Energieeffizienz, das Klima, die Umwelt, die Raumpolitik und die Bevölkerung. Eine Einstellung des Einzelwagen-ladungsverkehrs in den nächsten Jahren wäre endgültig und irreversibel.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt oder

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr

Die Grünliberalen sprechen sich im Rahmen der vorliegenden Vernehmlassung entschieden für die Variante 1 aus. Wir unterstützen klar die Variante 1, da die Variante 2 zu einem massiven Abbau in der Versorgung mit dem Güterverkehr auf der Schiene führen und dadurch auch das Gesamtsystem in der Schweiz schwächen würde. Nur mit der Variante 1 wird es möglich sein, den Schienengüterverkehr auch in der Fläche weiter aufrecht zu erhalten bzw. weiterzuentwickeln.

Die Variante 2 würde eine irreversible Rückverlagerung auf die Strasse auslösen. Mit Variante 2 würde ein massiver Kahlschlag drohen. Wird der EWLV einmal eingestellt, ist es unmöglich diesen wieder aufzubauen.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja. Die Grünliberalen begrüssen die Migration zur DAK, damit sich der Schienengüterverkehr modernisieren und automatisieren kann. Es ist im Interesse der Schweizer Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) möglichst schnell umgesetzt wird. Das Beispiel der digitalen, automatischen Kupplung zeigt deutlich wie dank der Digitalisierung ein Produktivitätsgewinn erzielt werden kann (Produktivitätssteigerung in der Nahzustellung von geschätzten 47%). Zudem erhöht sich die Arbeitssicherheit des Personals massiv und macht die Arbeit in gewissen Berufsprofilen deutlich attraktiver. Es ist hier wichtig, dass die Schweiz als Verkehrsdrehscheibe mitten in Europa diesbezüglich ein klares Zeichen setzt und sich deutlich für die digitale automatische Kupplung ausspricht und dies auch entsprechend mit finanziellen Mitteln fördert. Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Neuerungen wie unter anderem der digitalen automatischen Kupplung (DAK) ist der Schienengüterverkehr zukunftsfähig. Die DAK schafft die Voraussetzung für die umfassende Digitalisierung des Güterverkehrs und den Aufbau von digitalen Plattformen.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, die Grünliberalen sind einverstanden, dass der Bund die digitale, automatische Kupplung mitfinanziert. Investitionsbeiträge in neue Technologien sind auch im Schienengüterverkehr nötig und richtig.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja, das macht Sinn. Die Modernisierung der Fahrzeugflotte ist eigentlich Angelegenheit des Betreibers. Auch die Wagenhalter sollen einen Teil der Kosten tragen. Angesichts der volkswirtschaftlichen und umweltpolitischen Bedeutung des Schienengüterverkehrs ist es aber opportun, dass sich auch der Bund finanziell beteiligt. Ob eine Kostenbeteiligung des Bundes von 30%, wie es in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehen ist, für technologische Innovationen im Sinne des Klimaschutzes ausreichen wird, ist schwer einzuschätzen. Falls es nicht ausreicht, besteht effektiv die Gefahr, dass die Migration zur DAK nicht oder nicht schnell genug gelingen wird.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja. Der volkswirtschaftliche Nutzen rechtfertigt diese Mitfinanzierung des Bundes. Wenn die Schweiz bei der DAK nicht mitmachen würde, käme es in den nächsten Jahren zu grösseren Problemen mit den grenzüberschreitenden Güterverkehren, da in der EU die DAK zum Standard wird. Zudem können mit dem gleichen Personal mehr Züge abgefertigt werden (Produktivitätssteigerung). Ohne DAK könnte der Schienengüterverkehr in der Schweiz in den nächsten Jahren auch in einen Personalengpass laufen. Wenn wegen Personalmangels weniger Güterverkehre auf der Schiene angeboten werden, schadet dies der Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft deutlich. Diese Fördermassnahme könnte man allenfalls in einer späteren Vorlage auch für die Umrüstung des Güterwagenparks des Schmalspurnetzes erweitern und so den Technologiesprung flächendeckend vollziehen.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja, eine Staffelung der Fördersätze macht Sinn, um die Fördermittel effizient und zielgerichtet einzusetzen. Gemäss Vorschlag des Bundesrates sollen die Beiträge entsprechend dem Alter der Fahrzeuge gestaffelt werden. Wagen, die älter sind als Baujahr 1995, werden gar nicht mehr gefördert. Damit wird ein Anreiz zur Erneuerung des Rollmaterials gesetzt, welcher auch positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung entlang der Güterverkehrsstrecken haben wird.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja, die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz wichtig. Die Rheinhäfen stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule in der schweizerischen Landesversorgung dar. Des Weiteren bildet die Rheinschifffahrt eine sehr gute Alternative zur stark ausgelasteten deutschen

Rheintalbahn, welche zurzeit nicht mehr viel Kapazitäten für weitere Güterzüge hat. Als trimodale Umschlagsplattform Rhein-Schiene-Strasse sind die Schweizerischen Rheinhäfen ein Paradebeispiel für die Bündelung grosser Gütermengen und deren Vernetzung zu multimodalen Logistikketten. Heute werden jährlich rund 6 Mio. Tonnen Schiffsumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnumschlag in den Arenen der Schweizerischen Rheinhäfen auf den Kantonsgebieten von Basel-Landschaft und Basel-Stadt abgewickelt. Die Rheinschifffahrt sichert der Schweiz eine direkte Anbindung an die Seehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen (ARA-Häfen) sowie an das gesamte an den Rhein angeschlossene europäische Wasserstrassennetz (u.a. Frankreich, Belgien, Deutschland mit Ruhrgebiet, Mosel, Neckar, Donau-Staaten). Vor diesem Hintergrund ist die Rheinschifffahrt auch sehr wichtig für den gesamten Rhein-Alpen-Korridor.

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft als Träger der Schweizerischen Rheinhäfen unterstützen die vorgeschlagene Stärkung.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja, das Instrument der Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen ist hierfür zielführend bzw. zweckmässig und kann mit den vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen rasch umgesetzt werden. Sie ermöglicht es, dass die Hafeninfrastrukturen von nationaler Bedeutung durch den Bund gefördert und unterstützt werden und die Investitionen in Erneuerung und Modernisierung nach festgelegten Zielen aus Bundesmitteln mitfinanziert werden können.

Durch die Einbindung des Bundes erhalten die Hafeninfrastrukturen die gewünschte nationale Bedeutung. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und Kantone die Hafeninfrastrukturen unter den gemeinsamen festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. In der Leistungsvereinbarung mit der Rheinschifffahrt sollte der Bund eine Zielsetzung für den Modalsplit-Anteil für den Verlad auf der Schiene definieren. Damit könnte sichergestellt werden, dass ein möglichst hoher Anteil auf der Schiene weiterverkehrt.

Auch hier wird die vorgesehene Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen von beiden Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie den Schweizerischen Rheinhäfen SRH unterstützt.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, es ist sehr wichtig, dass die Rheinschifffahrt künftig klimaneutral abgewickelt werden kann, und auch bei – künftig wegen dem Klimawandel wohl noch häufigerem – Niedrigwasser verkehren kann. Mit dem Schaffen einer gesetzlichen Grundlage zur finanziellen Unterstützung klimaneutraler Antriebe und für Niedrigwasser geeignete Schiffe wird ermöglicht, dass der energieeffiziente Verkehrsträger Binnenschifffahrt auf dem Weg zur Klimaneutralität unterstützt wird. Mit dem Umstieg auf klimaneutrale Antriebe kann die energie- und flächeneffiziente Binnenschifffahrt ihren grossen ökologischen Vorteil gegenüber dem Strassengüterverkehr künftig gar noch ausbauen. Ein Verzicht auf Massnahmen beim Schiffsverkehr würde zu Fehlanreizen führen, die nicht im Sinne der Energiesicherheit sind.

Als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat der Bund bereits mit den anderen Rheinanliegerstaaten festgelegt, die Binnenschifffahrt bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, um gemeinsam mit den anderen ZKR-Staaten dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen soll weiter gefördert und weiterentwickelt werden. Sie sind neuralgische Punkte in den Logistikketten. Die gesamte Schweiz profitiert davon, wenn sich diese Umschlagsplattformen multimodal vernetzen.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Unbedingt. Moderne und effiziente Umschlagsanlagen sind entscheidend an der Schnittstelle der multimodalen Transportketten. Ohne diese kann kein entsprechendes Angebot für den Schienengüterverkehr entwickelt werden. Die Ausweitung der Förderung von Umschlagsanlagen im kombinierten Verkehr auf Umschlags- und Verladeanlagen in Anschlussgleisen, Hafenanlagen sowie multimodale Umschlagsplattformen ist daher sinnvoll. Die Möglichkeit, Darlehen für Verladestationen in Nachbarländer zu gewähren, sollte erhalten bleiben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ein effizientes Bahnangebot lebt auch von der Bündelung von Verkehren. Das Setzen von Anreizen für einen multimodalen Transport ist richtig.

Es ist nötig die Verlagerung auf die Schiene auch im Binnenverkehr zu fördern. Nur so kann die Schiene gegenüber der Strasse, welche seinen externen Kosten nur zu einem Drittel über die LSVA selbst trägt, konkurrenzfähiger werden. Es ist im Interesse der Schweizer Volkswirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass der Anteil der Schiene erhöht werden kann. Auch das gesetzliche Verlagerungsziel kann nur mit mehr Verlagerung im Binnen-, Import- und Exportverkehr erreicht werden. Fördermittel für die Verlagerung in der Fläche tragen also auch dazu, dass das Verlagerungsziel erreicht werden kann.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja, er ist geeignet. Ob der Verladebonus von nur ca. CHF 40 pro Wagen allerdings wirklich wirken wird, ist schwer einzuschätzen. Im alpenquerenden Güterverkehr wird zum Beispiel für die auf die Schiene verlagerten Container oder Sattelaufleger etwa CHF 120 bezahlt. Es wäre sinnvoll, die Höhe dieses Verladebonus in der Fläche mindestens zu überprüfen. Die Möglichkeit einen Bonus für Mehrmengen auszurichten, soll ebenfalls überprüft werden.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Ja, die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr soll auf alle Fälle weitergeführt werden. Diese Rückerstattung ist ein wichtiger Bestandteil der Attraktivität des kombinierten Verkehrs und sollte unter keinen Umständen abgeschafft werden. Um jedoch Anreize für kurze Transportwege auf Schweizer Strassen zu setzen, ist ein Pauschalbetrag zu prüfen, der unabhängig vom Verhältnis der transportierten Strecke auf Strasse und Schiene verrichtet wird. Aus Sicht der Grünliberalen sollte der Verladebonus ein zusätzliches Instrument sein und nicht die LSVA-Rückerstattung ersetzen. Da weiter das Ziel sein muss, so viel Güter wie möglich auf die Schiene zu bringen, ist mittelfristig ein Mechanismus einzuführen, der Anreize für die Verlagerung auch für jene Strassenfahrzeuge setzt, die heute keine LSVA entrichten. Die Anreize sollen bspw. unabhängig von Antrieb oder Gesamtgewicht der LKW bestehen.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja. Mit der zunehmenden Digitalisierung wird auch der Zugang zu Daten immer wichtiger. Die Grünliberalen unterstützen deshalb den Ansatz des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG), welches auch für den Güterverkehr relevant ist.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr?

Klimaneutrale Antriebe sollen gezielt gefördert werden, da der Schienengüterverkehr ebenfalls seinen Beitrag zum Netto-Null-Ziel bis 2050 leisten soll.

Er wird dies nicht aus eigener Kraft tun können, weshalb finanzielle Anreize absolut nötig sind. Für die Grünliberalen liegt die Priorität in der Förderung der Modernisierung der Kupplungssysteme und in der Förderung des spezifischen EWLK-Verkehrs. Grundsätzlich sind solche Modernisierungskosten für Antriebe etc. durch den Betreiber selber zu tragen und müssen selbstständig finanziert werden. Gewisse Anreize könnten allenfalls in Erwägung gezogen werden, um klimaneutrale Antriebssysteme zu fördern. Die Schweiz soll sich ausserdem in bi-/multilateralen Konferenzen weiterhin für die

Elektrifizierung der Strecken in den umliegenden Ländern einsetzen. Eine Elektrifizierung dieser Strecken würde einen erheblichen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen leisten.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja. Der EWLTV muss unbedingt erhalten bleiben und modernisiert werden. Der Fokus soll auf der Realisierung von neuen Angeboten und der Schaffung von Mehrverkehr in einem optimal ausgelasteten Netzwerk liegen.

Fördermittel sind ein zielführendes Instrument, um das zu erreichen. Mit effektiven Anreizen für mehr Verkehr auf der Schiene und einem künftigen Wachstum des Güterverkehrs sollte es möglich sein den Schienenanteil zu erhöhen. Dies wäre aus gesellschafts-, verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Gründen und aus volkswirtschaftlicher Perspektive wünschenswert. Die finanzielle Förderung muss allerdings so ausgestaltet werden, dass keine Kannibalisierung von bestehenden Ganzzugsverkehren durch den EWLTV erfolgt.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Für die Grünliberalen ist das ein geeignetes Instrument. Die Leistungsvereinbarung (für das gesamte Netz) soll gemäss Vorschlag in der Vernehmlassung jeweils auf vier Jahre befristet werden. Um zusätzliche Stabilität und Planbarkeit für die Anbieterinnen des EWLTV zu schaffen, soll zudem eine Rahmenvereinbarung mit einer Laufzeit von zwölf Jahren geschaffen werden.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja. Die Grünliberalen erachten die Unterscheidung zwischen Investitionsbeiträgen und Abgeltungen für den Betrieb als korrekt. Für beide Finanzierungsinstrumente soll gemäss Vorschlag des Bundesrates ein Betrag von CHF 300 Mio. für den Zeitraum 2025 - 2028 bereitgestellt werden. Ziel muss eine Übergangsphase der Modernisierung des EWLTV mit wirtschaftlicher Sicherheit für dessen Kunden sein.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?
Nein.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja, für einen effizienten und umweltfreundlichen Güterverkehr braucht es entsprechende Flächen. Der Bund und die Kantone müssen diese Flächen freihalten, sichern und einplanen. Mit der vorliegenden Vorlage soll das Konzept um neue Elemente erweitert werden, so etwa den stärkeren Einbezug des Güterverkehrs auf der Strasse, den Seen und Flüssen sowie der multimodalen Umschlagsplattformen. Die Grünliberalen begrüssen diese Ergänzungen, da sie den Güterverkehr gesamthaft und verkehrsträgerübergreifend stärken.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja, siehe unsere Bemerkungen zu den oben gestellten Fragen.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Grünliberalen bedauern, dass ein verbindliches, konkretes Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche fehlt. Dieser Vorlage hätte man mutiger formulieren können. Für eine klimafreundliche

Güterverkehrspolitik ist es unerlässlich, dass neben der Erhöhung der Effizienz und der Verkehrsvermeidung im Strassengüterverkehr sowie der Elektrifizierung der Fahrzeuge, auch die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene in der ganzen Schweiz intensiviert wird.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen. Bei Fragen stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unsere zuständigen Fraktionsmitglieder, die Nationalrätinnen Barbara Schaffner und Katja Christ, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Jürg Grossen
Parteipräsident

Noëmi Emmenegger
Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion



GRÜNE Schweiz

Urs Scheuss
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

urs.scheuss@gruene.ch
031 326 66 04

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 2. März 2023

**Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport;
Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport eingeladen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns zur Vorlage zu äussern.

Die GRÜNEN unterstützen mit Nachdruck die Variante 1, die eine Stärkung des Gütertransports auf der Schiene vorsieht. Wenn die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr nicht wesentlich verbessert werden, wird es zu einer enormen Rückverlagerung auf die Strasse kommen. Die Folge wären 650'000 zusätzliche LKW-Fahrten pro Jahr auf den Schweizer Strassen, was unbedingt zu vermeiden ist. Der Schienengüterverkehr ist deutlich umweltfreundlicher, klimafreundlicher sowie energie- und flächeneffizienter als der Güterverkehr auf der Strasse. Der Bundesrat hat zudem in seiner «Perspektive BAHN 2050» festgehalten,¹ dass ohne zusätzliche Anstrengungen die Verkehrsverlagerung nicht ausreichen wird, damit die Schweiz ihre Klimaziele erreicht. Eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse würde zudem zu mehr Staus und Unfällen führen.

Die GRÜNEN sind grundsätzlich der Ansicht, dass auch für den Güterverkehr in der Fläche ein Verlagerungsziel definiert wird. Zudem sollen die Transportwege verkürzt und wo immer möglich Transporte vermieden werden. Dazu fehlen in der Vorlage Ziele und Massnahmen. Aus Sicht der GRÜNEN ist die vorgeschlagene Variante 1 eine Minimalvariante, um den Schienengüterverkehr in seiner heutigen Form und seinem heutigen Umfang zu erhalten, vor allem durch den Erhalt und die Weiterentwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs. Die Variante 2, die lediglich Optimierungen des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr in Aussicht stellt und faktisch den Einzelwagenladungsverkehr abschafft, lehnen die GRÜNEN klar ab. Die Variante 2 wäre gegenüber dem Status Quo ein Rückschritt und hätte eine massive Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge.

Die GRÜNEN begrüssen die konsequente Ausrichtung der Variante 1 auf multimodale Logistikketten. Das effiziente Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern ist Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs. Um kohärent mit dem Klimaschutz zu sein, schlagen die GRÜNEN vor, dass auch Vorgaben und Anreize für Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben festgeschrieben werden.

¹ www.bav.admin.ch/bav/de/home/publikationen/berichte/perspektive-bahn-2050.html

Zu den gestellten Fragen äussern sich die GRÜNEN wie folgt:

Variantenübergreifende Massnahmen:

Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Sind Sie einverstanden, dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Die GRÜNEN unterstützen die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung (DAK). Die DAK schafft die Voraussetzung für die umfassende Digitalisierung des Güterverkehrs und den Aufbau von digitalen Plattformen. Die dadurch erzielten Geschwindigkeits- und Effizienzgewinne machen die Schiene für kürzere Strecken und kleinere Transportmengen attraktiver. Zudem erhöht die Automation die Sicherheit der Mitarbeitenden. Aus Sicht der GRÜNEN ist eine Mitfinanzierung des Bundes bei der Migration zur DAK zwingend. Der Förderanteil muss genügend hoch sein, damit die Einführung von DAK rasch erfolgen kann und eine lange Migrationsdauer mit langem Parallelbetrieb vermieden wird.

Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Die GRÜNEN begrüssen die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Zentral ist dabei die Einbindung der Rheinhäfen in den Einzelwagenladungsverkehr und den kombinierten Verkehr. Die GRÜNEN unterstützen dabei die vorgeschlagene Form einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und einer noch zu schaffenden Betriebsgesellschaft für die Infrastrukturen des Hafens. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und die Kantone beider Basel die Hafeninfrastrukturen unter den festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Der Bund kann damit strategisch auf eine Schlüsselinfrastruktur und auf wirtschaftliche und ökologische Hafeninfrastrukturen hinwirken.

Nicht zuletzt begrüssen die GRÜNEN die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe. Der Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Schifffahrt, speziell in der Rheinschifffahrt, schafft ein redundantes CO₂-freies Transportsystem und ermöglicht klimaneutrale intermodale Transportketten zwischen Wasser und Schiene.

Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr?

Aufgrund der Entwicklung des Gütermixes kann der Schienengüterverkehr nur als Teil multimodaler Logistikketten wachsen und Verlagerungswirkung erzielen. Die GRÜNEN unterstützen die Förderung multimodaler Transportketten Strasse/Schiene, Schiff/Schiene. Jeder Verkehrsträger sollte gemäss seinen Stärken eingesetzt werden. Die Strasse in der Feinverteilung, Schiene und die Rheinschifffahrt im Hauptlauf für grosse Mengen und auf längeren Distanzen.

Dazu soll das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen (multimodale Umschlagsplattformen) weiter gefördert und weiterentwickelt werden. Grundsätzlich begrüssen die GRÜNEN dabei eine Vereinfachung der finanziellen Förderung durch pauschale Ansätze, womit der administrative Aufwand gesenkt und eine schnellere Durchlaufzeit von Förderverfahren erreicht werden. Hingegen muss die Möglichkeit bestehen bleiben, auf spezielle Situationen Rücksicht zu nehmen und – in begründeten Ausnahmefällen – von standardisierten Fördersätzen abzuweichen.

Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Die GRÜNEN unterstützen die Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr. Eine Förderung für Schienenfahrzeuge sollte nur im Falle einer massgeblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bei der Leistungserbringung möglich sein, also prioritär bei Rangierlokomotiven, die in der Nahzustellung und teilweise auf der Strecke eingesetzt werden.

Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs

Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Die GRÜNEN unterstützen die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs. Das vorgeschlagene Instrumentarium inklusive einer genügenden finanziellen Förderung im Rahmen von Abgeltungen und Investitionsbeiträgen ist aus Sicht der GRÜNEN grundsätzlich geeignet ist, um den Einzelwagenladungsverkehrs grundlegend zu modernisieren.

Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Die GRÜNEN begrüssen grundsätzlich die vorgeschlagenen Massnahmen zur stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes. Für Infrastrukturanlagen des Schienengüterverkehrs sollen die Kriterien der Richtlinie für die Sachplanrelevanz von Eisenbahnanlagen zur Anwendung kommen. Güterverkehrsanlagen, welche die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen, sind in den Sachplan Schiene des Bundes aufzunehmen.

Die GRÜNEN sind zudem der Ansicht, dass die Kantone ihre Rolle stärker wahrnehmen sollen. Die Festlegung von Logistikflächen auf kantonaler sowie kommunaler Ebene begrüssen sie daher. Ausserdem muss der Bund den Kantonen Fristen setzen, bis zu welchem Zeitpunkt Anlagen des Schienengüterverkehrs inklusive Terminals für den Kombinierten Verkehr in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden müssen. Sowohl das Konzept für den Gütertransport wie auch die kantonale Umsetzung (auf Ebene der kantonalen Güterverkehrsstrategien wie auch auf Ebene Richtplan) sollen regelmässig überprüft werden, da sich die Markt- und Kundenbedürfnisse über die Zeit verändern.

Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die GRÜNEN regen an, für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in der Fläche und insbesondere im Einzelwagenladungsverkehrs ein Monitoring und Reporting zu führen analog der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr. Die Entwicklungen sollten jährlich erhoben, evaluiert und gegebenenfalls mit Massnahmen hinterlegt werden. Die Führung des Monitorings sollte dem BAV obliegen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und die Anpassung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Balthasar Glättli
Präsident



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär



Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 23. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Der Bundesrat will den Güterverkehr weiterentwickeln und dabei die energie- und klimapolitischen Ziele sowie die Bedeutung der Bahntransporte für die Versorgungssicherheit der Schweiz berücksichtigen.

Der Bundesrat hat zwei Varianten in die Vernehmlassung geschickt. **Variante 1** hat zum Ziel den Schienengüterverkehr zu modernisieren und die Transportkette Schiene-Schiff zu stärken. Die finanziellen Beiträge sollen der Einführung der digitalen, automatischen Kupplung (DAK) dienen. Diese trägt dazu bei, den Schienengüterverkehr einfacher, schneller und günstiger zu machen und wird deswegen von allen europäischen Bahnen koordiniert vorangetrieben. Zudem sollen Geräte zum Warenumsatz sowie Infrastrukturangebote der Rheinschifffahrt finanziell unterstützt und ein Bonus eingeführt werden, dies in Form eines Verbilligungsbeitrags für den Verlad auf die Schiene. Schliesslich beinhaltet diese Variante auch die Möglichkeit, dass der Bund die Anbieter des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) finanziell abgeltet. Die Kosten für diese Massnahmen belaufen sich für einen Zeitraum von vier Jahren auf rund 600 Millionen Franken. Danach soll das neue System schrittweise eigenwirtschaftlich funktionieren.

Variante 2 fokussiert auf wettbewerbliche Anreizinstrumente und verzichtet auf eine staatliche finanzielle Unterstützung des EWLK. Schienengütertransporte sollen grundsätzlich im Wettbewerb mit dem Strassentransport erbracht und finanziert werden. Vorgesehen sind aber auch bei dieser Variante die Unterstützung der Rheinschifffahrt, die Beiträge für die Modernisierung, insbesondere die finanzielle Unterstützung der Branche bei der Einführung der DAK, und der «Verlade-Bonus». Mit dieser Variante wären die Bundesausgaben rund 120 Millionen Franken über einen Zeitraum von vier Jahren. Dies hätte allerdings de facto zur Folge, dass der EWLK mittelfristig verschwinden und auf die Strasse verlagert würde.

Die SP Schweiz unterstützt eine ausgebauten Version der Variante 1. Denn die zweite Variante ist in keinem Fall genügend und würde dazu führen, dass der EWLK mittelfristig verschwinden würde. Dies hätte eine Zunahme von rund 650'000 Lastwagenfahrten pro Jahr und eine Schwächung vom Schienengüterangebot zur Folge. Dies würde wiederum grosse Kosten im Strassenverkehr provozieren sowie Klima und Umwelt massiv belasten. Schliesslich betragen gemäss eines [Berichts](#)

[der ARE](#) (2019) die **externen Klimakosten** des Strassengüterverkehrs 342 Millionen Franken, während diese für den Schienengüterverkehr lediglich 2 Millionen Franken erreichen. Allein die Klimakosten, die der Strassengüterverkehr verursacht, sind also immens im Vergleich zum Schienengüterverkehr. **Variante 2 als billiger darzustellen, ist demnach nicht wahrheitsgemäss. Die SP ist davon überzeugt, dass eine vergleichsweise kleine Investition in den Schienengüterverkehr heute zukünftig grosse Kosten vorbeugen wird.** Denn Variante 2 wäre nicht nur ungenügend, sondern auch nutzlos, da sie ihre Ziele, die Klimastrategie des Bundes zu erfüllen und Kosten zu sparen, komplett verfehlen würde.

Darüber hinaus würde Variante 2 die Versorgungssicherheit der Schweiz gefährden. Wird der EWLTV eingestellt, würden viele Gleise und Umschlagplätze abgebaut. Damit verschwindet eine ganze Infrastruktur; die Entwicklung wäre also irreversibel, weil die Infrastruktur nur mit enormem Aufwand wiederhergestellt werden könnte. Dies wiederum schwächt die Versorgungssicherheit der Schweiz, da nur noch die Strasse für den Binnengüterverkehr übrigbleiben würde. Dies macht die Schweiz aufgrund der fehlenden Redundanz in der Versorgung mit Gütern bedeutend weniger resilient – allerdings hat die Corona-Pandemie gezeigt, wie wichtig stabile und verlässliche Versorgungsketten sind. **Der Schienengüterverkehr ist somit keinen Luxus, sondern ein notwendiger Service public, um unsere Versorgungssicherheit zu garantieren. Die SP besteht deshalb auf Variante 1 und die Unterstützung des EWLTV ein. Variante 2 lehnen wir ab.**

Variante 2 hätte zudem **soziale Konsequenzen**, die nicht zu verantworten sind. Erstens hätte eine fehlende Unterstützung zur Folge, dass der EWLTV sich auf urbane Zentren konzentrieren würde. Der [erläuternde Bericht](#) legt klar dar, dass ländliche Gebiete nicht mehr mit Schienengüterverkehr bedient würden. Zusätzlich wäre das Potenzial, Agglomerationen mit den vorgeschlagenen Massnahmen vom Strassengüterverkehr zu entlasten, niedrig (S. 90). Variante 2 würde somit eine bedenkliche Ungleichheit zwischen Stadt- und Landregionen schaffen. Zweitens würde Variante 2 Arbeitslosigkeit schaffen: Der Personalbestand würde von heute ca. 2350 Mitarbeiter auf 820 Mitarbeiter reduziert werden, was eine Minderung von 65 Prozent darstellt (Erläuternder Bericht, S. 91). **Die regionale Ungleichheit und die Arbeitslosigkeit zu erhöhen, kann nicht das Ziel der Bundesverkehrspolitik sein. Variante 1 ist deshalb für die SP zwingend.**

Doch auch mit der Variante 1 allein wird es kaum möglich sein, den nötigen Fortschritt für die Güterverkehrspolitik in der Schweiz zu erreichen – realistisch ist allenfalls eine Stabilisierung der aktuellen Situation. Damit wird leider die Chance verpasst, eine visionäre politische Stossrichtung aufzuzeigen, welche zu deutlich mehr Verlagerung auf die Schiene führt, so wie dies dank der [Alpeninitiative](#) im Transitverkehr Nord-Süd erreicht werden konnte. Diese erfolgreiche Verlagerungspolitik des alpenquerenden Güterverkehrs muss also unbedingt auch auf den Güterverkehr in der Fläche angewendet werden, was jedoch deutlich höhere Förderbeiträge bedingt.

Die SP wünscht sich eine Erhöhung des globalen Unterstützungsbudgets für den Schienengüterverkehr. Dies ist nicht nur für das erfolgreiche Fortbestehen des Schienenverkehrs notwendig, sondern ist auch für den Klima- und Umweltschutz und die Versorgungssicherheit unentbehrlich. Zudem scheinen die 600 Millionen Franken der ersten Variante ein minimaler Betrag gegenüber dem [Zahlungsrahmen der Nationalstrassen des Zeitraums 2020 auf 2023, der 8,156 Milliarden Franken](#) beträgt. Um den Klima- und Umweltschutz und die Versorgungssicherheit zu fördern, wäre also selbst eine vergleichsweise kleine Reduktion des Strassenbudgets zu Gunsten des Schienenverkehrs eine offensichtliche und einfach umsetzbare Lösung, ohne die Finanzlage des Bundes weiter anzuspannen.

Die in Variante 1 vorgeschlagenen **Fördermittel** schätzt die SP wie folgt ein:

- Die möglichst rasche und vollständige Umstellung auf die **digitale automatische Kupplung (DAK)** ist in volkswirtschaftlicher und verkehrspolitischer Hinsicht sehr erstrebenswert. Ebenfalls erhöht sich durch die DAK für das Personal sowohl die Arbeitssicherheit als auch die

Attraktivität gewisser Berufsprofile (längerfristig lässt sich damit der chronische Personalengpass abmildern). Die SP befürwortet deshalb die Entrichtung der vorgeschlagenen Investitionsbeiträge, allerdings ohne diese gesetzlich explizit zu befristen. Die vorgesehene öffentliche Beteiligung von 30 Prozent der Umrüstkosten ist unseres Erachtens allerdings wesentlich zu tief angesetzt und kann ein Gelingen dieser flächendeckend nötigen technischen Anpassung (oder Umstellung) nicht gewährleisten. Wir fordern deshalb eine Heraufsetzung des angestrebten Förderanteils von 30 auf 60 Prozent und damit eine Verdoppelung der im entsprechenden Bundesbeschluss beantragten Mittel von 180 auf 360 Millionen Franken.

- **Die SP besteht auf einer Unterstützung des EWLTV.** Es ist abermals zu bezweifeln, dass die vorgesehene Abgeltung als Teil der Leistungsvereinbarung von jährlich 40 bis 60 Millionen ausreichend ist, um die nötige gesamtheitliche Stärkung des EWLTV-Netzwerks zu gewährleisten. Deshalb fordern wir – zumindest für den ersten, auf vier Jahre budgetierten Bundesbeschluss – eine merkliche Erhöhung dieser Beiträge.
- Das sogenannte **Verladebonus** scheint uns ebenfalls sehr geeignet, allerdings wäre auch hierfür eine deutliche Erhöhung von rund 40 Franken pro Wagen zielführend und gerechtfertigt. Im alpenquerenden Güterverkehr wird für die auf die Schiene verlagerten Container oder Sattelaufleger durchschnittlich etwa 120 Franken bezahlt.
- Die **Versorgung auf dem Wasserweg** bleibt auch für eine dekarbonisierte Wirtschaft zentral, weshalb wir die vorgeschlagene Stärkung der Rheinschifffahrt befürworten. Darüber hinaus gilt es zu verhindern, dass dieses Instrument einer fossilfreien Energiezukunft im Weg stehen. Solche Massnahmen dürfen daher die Lieferung von fossiler Energie auf dem Rhein nicht durch Fehlinvestitionen künstlich verlängern. Vielmehr sind die vom Bund mitfinanzierten Infrastrukturen und die Vorgaben für die Rheinschifffahrt so auszugestalten, dass sie der Dekarbonisierung dienen.
- Was die Frage **der Betriebsstrukturen** angeht, ist die SP ebenso wie die Gewerkschaften der Ansicht, dass die bisherige Organisationsstruktur ausreicht. Es braucht keine Holdingstruktur – diese widerspricht der Leitidee einer integrierten Bahn und birgt die Gefahr interner Konkurrenz, die am Schluss dem Betriebsklima und den Interessen der Arbeitnehmer:innen schadet.

Gleichzeitig beantragt unsere Partei Anpassungen von den vorgeschlagenen Förderinstrumenten.

Wir fordern, dass auch die neu einzuführenden Umschlags- und Verladebeiträge unter die Spezialfinanzierung Strassenverkehr fallen. Entsprechend müsste die Anwendbarkeit von Art. 18 Abs. 1 E-MinVG auf Art. 9b E-GüTG ausgeweitet werden. Es entsteht der Eindruck, die neuen Verladebeiträge sollen als Massnahmen zweiter Klasse von finanzpolitischen Überlegungen abhängig sein, während die anderen Massnahmen durch stark zweckgebundene Mittel aus der Verkehrsfinanzierung finanziert bleiben und somit von Budgetberatungen ausgeschlossen sind.

Zudem ersuchen wir eine Verdoppelung des Anteils der Schiene an der Anzahl der Tonnenkilometer des Güterverkehrs in der Fläche als Verlagerungsziel, das auch verbindlich und einfach verständlich sein soll.

Aus diesen Gründen ist die SP für eine ausgebauten Variante 1. Schliesslich kann eine Stärkung des Schienengüterverkehrs nur im Interesse der Schweiz sein. So schützt sie nicht nur das Klima sowie die Umwelt und garantiert die Versorgungssicherheit, sondern befördert die Schweiz auch im Bereich des Güterverkehrs auf europäischem Niveau. **Mit einer Modernisierung des Schienengüterverkehrs und einer Harmonisierung mit europäischen Techniken und Verläufen kann die Schweiz zum Knotenpunkt des dekarbonisierten Güterverkehrs werden.** Auf diese Weise kann die Schweiz nicht nur eine attraktive, europaweite, politische und wirtschaftliche Vorbildfunktion erfüllen, sondern kann auch wirtschaftlichen Profit erzeugen.

Wir bitten Sie weiter zu beachten, dass die Klima- und Energieziele 2050 keinen Ausdruck einer bestimmten Ideologie sind. Sie sind überlebensnotwendige und verbindliche Ziele, die es im

Interesse von uns allen unbedingt zu erreichen gilt. Nur so können wir weiterhin auf dieser Erde leben, ohne dass allzu grosse Mengen an Menschen Schaden erleiden und zu grosse Kosten erzeugt werden. Um diese Ziele zu erreichen, muss man jedoch jetzt handeln. **Es ist somit unabdingbar, politische Entscheide zu treffen, die den Umweltschutz und die Klimaneutralität fördern.** **Deswegen besteht die SP darauf, dass der Güterverkehr dem Strassenverkehr gegenüber bevorzugt und somit ausgebaut und visionäre Version der Variante 1 gewählt wird.**

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesrat Albert Rösti

Elektronisch an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 23. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Ein leistungsfähiger Güterverkehr ist wichtig für die Versorgungssicherheit unseres Landes und bildet das Rückgrat der Schweizer Wirtschaft. Der Güterverkehr soll dabei primär durch private Anbieter gewährleistet werden. Für die SVP steht in dieser Frage die Rentabilität sowie die Entlastung des Bundeshaushalts an erster Stelle. Die Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs wird durch technologische Neuerungen in den nächsten Jahren voranschreiten. Zudem muss für eine nachhaltige Entwicklung des Güterverkehrs die Zuwanderung in die Schweiz begrenzt werden.

Die auf einem umfassenden Transportangebot basierende Variante 1 geht davon aus, dass nur durch die staatliche Förderung des Schienenverkehrs die klima- und energiepolitischen Ziele der Schweiz erreicht werden können und die Versorgungssicherheit gewährleistet werden kann. Dabei soll auch der bereits heute stark defizitäre Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) mit einem Verpflichtungskredit von 300 Millionen Franken über 4 Jahre (befristet auf 12 Jahre) gefördert werden. Durch rechtliche Anpassungen soll zudem eine stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung von Bund und Kantonen ermöglicht werden. Die SVP teilt die Einschätzungen in Variante 1 nicht und lehnt die Energiestrategie 2050 als untauglich ab.

Die SVP bevorzugt Variante 2. Die Herausforderungen im Bereich der Versorgungssicherheit und der Umweltbelastung können durch den privaten Güterverkehr und die technologische Entwicklung bewerkstelligt werden. Die **Einstellung des EWLV** zugunsten des Strassengüterverkehrs ist ökonomisch sinnvoll. Zudem werden auch in Variante 2 die Modernisierung und Automatisierung im Schienengüterverkehr, die Förderung multimodaler Transportketten, die Stärkung der Rheinschifffahrt und Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr

und der Güterschifffahrt umgesetzt. Schliesslich werden durch den Rückbau von Trassen und Güterverkehrsanlagen des Schienenverkehrs Flächen zur wirtschaftlichen Entwicklung der entsprechenden Areale frei.

Auch aus finanziellen Gründen spricht sich die SVP für Variante 2 aus, die mit 29 Millionen Franken pro Jahr deutlich günstiger ausfällt als die auf jährlich 155 Millionen veranschlagte Variante 1. Unabhängig vom Variantenentscheid muss einer Bemerkung zum Zustand der Bundesfinanzen aus dem erläuternden Bericht Nachdruck verliehen werden: «Die Finanzierung der vorgesehenen Massnahmen wird angesichts der angespannten Finanzlage des Bundes bei der Erarbeitung der Botschaft vertieft zu prüfen sein.»¹

Aus wettbewerbstechnischer Sicht spricht ebenfalls viel für Variante 2. Im erläuternden Bericht wird zutreffend festgestellt: «Der Gütertransport ist grundsätzlich eine privatwirtschaftliche Tätigkeit, die durch die Wirtschaftsfreiheit geschützt ist.»² Diesem Grundsatz sieht sich die SVP verpflichtet. Die Modernisierung und Weiterentwicklung des EWL in Variante 1 erfordert eine Ausnahme von diesem Grundsatz, auch wenn auf 12 Jahre befristet. Für diese Massnahmen besteht zwar eine Verfassungsgrundlage, aus wirtschaftsliberaler Sicht sind sie jedoch als Eingriff des Staates in den freien Markt zu kritisieren, weshalb sie die SVP ablehnt.

Der Wettbewerb soll im rentablen Ganzzugverkehr gefördert werden. Wettbewerbsverzerrungen durch neue Abgeltungen, Investitionsbeiträge, Umschlags- und Verladebeiträge sind zu vermeiden. Weiter kann auf die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung DAK gänzlich verzichtet werden, wenn der EWLV abgeschafft wird. Dies spart wiederum Kosten.

Einmal mehr weist die SVP in Fragen der Verkehrsinfrastruktur auch auf die Rolle der Zuwanderung hin. Ohne eine wirksame Beschränkung der Zuwanderung in die Schweiz werden jegliche Ausbauten innert kurzer Zeit vom Mehrverkehr wieder ausgelastet sein. Gerade der inländische Güterverkehr ist von den Auswirkungen der Zuwanderung besonders stark betroffen, namentlich im Bereich des Stückguttransports von Gütern des täglichen Bedarfs. Einsparungen im Energiebereich werden zunichte gemacht und die Emissionen für Bevölkerung und Umwelt nehmen zu.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident

Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär

Peter Keller
Nationalrat

¹ Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport, Erläuternder Bericht, S. 4, 88.

² Ebd., S. 92.

Schweizerischer Gemeindeverband

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Verkehr BAV

3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 19. Dezember 2022
TE / I 306

Stellungnahme der SAB zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerkttem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Wir nehmen zuerst eine allgemeine Beurteilung der Vorlage und der zur Diskussion gestellten Varianten vor und beantworten im zweiten Teil die gestellten Fragen.

Der Güterverkehr ist von existentieller Bedeutung für die Versorgung des Landes mit Gütern und für die Wettbewerbsfähigkeit der einheimischen Wirtschaft. Wie wichtig dieser Güterverkehr ist, zeigt sich jeweils in aller Deutlichkeit bei Krisensituationen und Engpässen, so wie etwa bei Niedrigwassersituationen auf dem Rhein oder in Zusammenhang mit der Corona-Pandemie. Wir gehen davon aus, dass die Bedeutung des Güterverkehrs in Zukunft noch weiter steigen wird. Produktionsbetriebe spezialisieren sich immer mehr auf einzelne Produktionsschritte. Die einzelnen Komponenten müssen transportiert und zusammengefügt werden. Die Einkaufsgewohnheiten haben sich - beschleunigt durch die Corona-Pandemie - verändert und Homeoffice hat sich als Arbeitsform etabliert. Immer mehr Güter und Produkte werden online bestellt, was entsprechende Transporte auslöst. Die fortschreitende Digitalisierung führt nicht zu weniger sondern zu mehr Gütertransporten.

Der Gütertransport funktioniert als kapillares System. Schiene und mit der Strasse ergänzen sich dabei und haben je komparative Vorteile. Aus energie- und umweltpolitischer Sicht muss es ein Anliegen sein, den Anteil des schienengebundenen Güterverkehrs zu steigern oder zumindest nicht zu reduzieren. Im Sinne der kapillaren Erschliessung nehmen die Anschlussgleise und der Einzelwagenladungsverkehr eine zentrale Rolle bei der

Erschliessung auch von Bergregionen und ländlichen Regionen ein. Es ist der SAB ein zentrales Anliegen, dass diese Erschliessung weiter geführt und gestärkt wird. **Die SAB spricht sich deshalb im Rahmen der vorliegenden Vernehmlassung entschieden für die Variante 1 aus.** Die Variante 2 würde demgegenüber zu einem massiven Abbau in der Versorgung mit dem Güterverkehr auf der Schiene führen und dadurch auch das Gesamtsystem schwächen. **Wir bedauern in diesem Zusammenhang, dass der Güterverkehr auf dem Schmalspurnetz nicht konsequent in der Vorlage berücksichtigt wird** (z.B. keine Förderung digitaler, automatischer Kupplungen). Aus unserer Sicht ist dies eine vertane Chance, den gesamten Güterverkehr auf der Schiene gleichzeitig zu modernisieren.

Angesichts der Tatsache, dass der Güterverkehr durch verschiedene Verkehrsträger abgewickelt wird, kommt der geschickten Verknüpfung dieser Verkehrsträger eine entscheidende Rolle zu. Die SAB unterstützt deshalb im Grundsatz das Modell der multimodalen Verladeanlagen, weist aber auch auf deren Bedeutung für die Berggebiete und ländlichen Räume hin. Die Erschliessung mit dem Güterverkehr und die entsprechenden Anlagen haben wesentlichen Einfluss auf die **Raumentwicklung**. Es ist deshalb wichtig, dass neben dem Bund auch die Kantone und Gemeinden den Güterverkehr in ihre raumplanerischen Überlegungen einbeziehen.

Im Vorschlag für das revidierte GÜTG werden auch die **Seilbahnen** in Art. 1 und 2 explizit erwähnt. Wir begrüßen das sehr, nur fehlen sowohl im Gesetzesentwurf als auch im erläuternden Bericht Massnahmen, welche auch die Seilbahnen adressieren würden. Aus unserer Sicht ist insbesondere wichtig zu erkennen, dass Seilbahnen auch eine wichtige Rolle im Gütertransport spielen. Sie stellen oft den Gütertransport zu Tourismusdestinationen sicher, in ausgeprägtem Ausmass in autofreien Tourismusdestinationen. Wenn von multimodalen Verladeanlagen die Rede ist, dann muss dabei auch an die Verknüpfung mit den Bergbahnen gedacht und dies in die raumplanerischen Konzepte einbezogen werden. Der öV-Hub in Fiesch ist ein gutes und mehrfach ausgezeichnetes Beispiel in dieser Hinsicht.

Für weitere Ausführungen verweisen wir auf die Antworten zu den Fragen in der Beilage.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne - est globalement favorable au projet de « perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse. » En effet, le transport de marchandises est essentiel, tant pour la population, que pour la viabilité et la compétitivité de notre économie. D'autre part, en raison des changements actuels, comme la numérisation de la société ou la spécialisation d'entreprises dans la production de certains produits, l'importance du transport des marchandises est en augmentation. Dans le cadre du projet présenté, le SAB se prononce résolument en faveur de la variante 1 (renforcement du transport de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin). Pour sa part, la variante 2, qui prévoit une forte diminution de l'approvisionnement en trafic de marchandises sur le rail, entraînerait une réduction massive de l'approvisionnement. D'autre part, le SAB regrette que le réseau à voies étroites ne soit pas pris en compte de manière conséquente dans ce projet. De notre point de vue, il s'agit d'une occasion manquée pour moderniser l'ensemble du trafic ferroviaire de marchandises. Enfin, le SAB soutient, en principe, le modèle des installations de chargement multimodales, tout en soulignant leur importance pour les régions de montagne et les espaces ruraux.

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. *Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja, wir teilen die Auffassung, dass ein Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung des Gütertransportes besteht. Siehe dazu auch unsere einleitenden Bemerkungen.

2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*
 1. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*
 2. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*

Wir unterstützen klar die Variante 1. Nur mit der Variante 1 wird es möglich sein, den Schienengüterverkehr auch in der Fläche weiter aufrecht zu erhalten. Mit Variante 2 würde ein massiver Kahlschlag drohen und der Schienengüterverkehr würde sich voraussichtlich praktisch ausschliesslich auf die grösseren Agglomerationsräume beschränken.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja. Das Beispiel der digitalen, automatischen Kupplung zeigt eindrücklich wie dank der Digitalisierung ein Produktivitätsgewinn erzielt werden kann (Produktivitätssteigerung in der Nahzustellung von geschätzten 47%). Dies wird aber nur möglich sein, wenn die Einführung europaweit koordiniert erfolgt. Diese grenzüberschreitende Koordination wird für die Umsetzung eine grosse Herausforderung sein. Es ist wichtig, dass die Schweiz als Verkehrsdrehscheibe mitten in Europa diesbezüglich ein klares Zeichen setzt und sich klar für die digitale automatische Kupplung ausspricht und dies auch entsprechend mit finanziellen Mitteln fördert. In diesem Zusammenhang regt die SAB an, ein Impulsprogramm für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung im grenzüberschreitenden Güterverkehr zu prüfen. Denn die Einführung der DAK wird nur gelingen, wenn diese auch in den umliegenden europäischen Ländern eingeführt wird und insbesondere auch in den Grenzübereichen gleichzeitig zum Einsatz kommt.

4. *Sind Sie einverstanden,*

- a. *dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*

Ja, wir sind einverstanden, dass der Bund die digitale, automatische Kupplung mitfinanziert.

- b. *dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*

Ja. Die Modernisierung der Fahrzeugflotte ist eigentlich Angelegenheit des Betreibers. Angesichts der volkswirtschaftlichen und umweltpolitischen Bedeutung des Schienengüterverkehrs erscheint es aber angebracht, dass sich der Bund finanziell beteiligt. Vorgesehen sind einmalige pauschale Investitionsbeiträge pro Wagen und

Lokomotive wobei der Bundesanteil rund 30% pro Fahrzeug entspricht. Spätere Ersatz- und Neuinvestitionen sollen nicht mehr durch den Bund unterstützt werden. Diese Beschränkung auf die einmalige Umrüstung und die Höhe des Bundesanteils erscheinen uns angemessen.

- c. *dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*

Ja / Nein. Die Fördermassnahme beschränkt sich auf den Güterverkehr im Normalspurnetz. Das Schmalspurnetz wird ausgeschlossen mit dem Verweis, dass nur kleine Stückzahlen bestehen (und dadurch verhältnismässig hohe Kosten) und dass diese Thematik allenfalls in einer späteren Vorlage geregelt werden könne. Nun ist es klar, dass die Bahnwagen der verschiedenen Spursysteme nicht miteinander gekoppelt werden können und deshalb die Umrüstung separat betrachtet werden kann. Es wäre aber naheliegend, gleichzeitig auch den Güterverkehr im Schmalspurnetz umzurüsten und so den Technologiesprung flächendeckend zu vollziehen.

- d. *dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?*

Ja. Gemäss Vorschlag des Bundesrates sollen die Beiträge entsprechend dem Alter der Fahrzeuge gestaffelt werden. Wagen, die älter sind als Baujahr 1995 werden gar nicht mehr gefördert. Damit wird ein Anreiz zur Erneuerung des Rollmaterials gesetzt, welcher auch positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung entlang der Güterverkehrsstrecken haben dürfte.

5. *Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?*

- a. *Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?*

Ja, wir unterstützen die angestrebte Stärkung der Rheinschifffahrt, welche ein wichtiges Element der Versorgung der Schweiz mit Gütern ist. Zum konkreten Instrument der Leistungsvereinbarung äussern wir uns an dieser Stelle nicht.

6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*

Wir verzichten in diesem Punkt auf eine Stellungnahme.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*

- a. *durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?*

Ja mit Anpassungen. Wir unterstützen grundsätzlich den Ansatz der multimodalen Umschlagsplattformen. Die Ausführungen im erläuternden Bericht fokussieren jedoch sehr stark auf multimodale Umschlagsplattformen in Agglomerationen, auch mit dem Stichwort der City-Logistik. Aus unserer Sicht gibt es aber durchaus auch Bedarf für derartige multimodale Umschlagsplattformen im ländlichen Raum. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf unsere einleitenden Ausführungen, wonach in der Revisionsvorlage konkrete Massnahmen zu den **Seilbahnen** fehlen. Gerade bei den multimodalen Umschlagsplattformen

dürfen die Seilbahnen nicht vergessen werden, sondern müssen auch bei den raumplanerischen Strategie und Konzepten berücksichtigt werden, da sie je nach Situation vor Ort eine wichtige Funktion für den Transport von Gütern einnehmen.

Gemäss Vorschlag des Bundesrates enthält die Förderung in Variante 1 einerseits Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen (Art. 8) und andererseits pauschale Beiträge an die Betreiber Umschlags- und Verladeanlagen pro transportierten Bahnwagen (Bonus in Form eines Verbilligungsbeitrages). Wir äussern uns dazu in den Antworten zu Fragen 7.b) und 7.c).

- b. *durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?*

Die Investitionsbeiträge sollen bei Neubauten und Erweiterungen differenziert werden je nach Grösse der Anlagen. Bei Erneuerungen bestehender Anlagen soll ein einheitlicher Fördersatz zur Anwendung kommen. Begrüssenswert ist, dass bei den Investitionsbeiträgen auf die Festlegung einer Mindestmenge verzichtet wird. Dies wird durch uns ausdrücklich unterstützt (vgl. nachfolgende Überlegungen zu den Verbilligungsbeiträgen).

- c. *durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?*

- i. *Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?*

Mit Art. 9b (von Variante 1) wird dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt, Schwellenwerte für die Verbilligungsbeiträge einzuführen. Auf Grund der Ausführungen im erläuternden Bericht ist zu befürchten, dass kleinere Umschlagsplattformen, die gerade im ländlichen Raum wichtig sind, nicht oder ungenügend gefördert werden. Gemäss erläuterndem Bericht ist ein Schwellenwert von 720 Wagen für bestehende Anlagen vorgesehen, um in den Genuss des Verladebonus zu kommen. Kleinere Anlagen werden dadurch benachteiligt. Wenn man zusätzliche Transporte auf der Schiene erreichen will, dann müssen möglichst viele auch dezentrale Umschlagsplattformen bestehen, z.B. in den inneralpinen Alpenstädten ebenso wie im Jurabogen. Wir verweisen diesbezüglich z.B. auch auf die Erkenntnisse aus dem neunten Alpenzustandsbericht zu den Alpenstädten (<https://alpinetowns.alpconv.org>): die Alpenstädte nehmen wichtige Funktionen für die umliegenden Gebiete wahr. Ihre Bedeutung ist deshalb als Faustregel um einen Faktor 10 höher als jene einer Stadt vergleichbarer Grösse ausserhalb des Alpenraumes. Wir schlagen deshalb folgende Anpassungen in Art. 9b vor:

Abs. 2: Die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Pauschalen berücksichtigen die volkswirtschaftlichen, verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes und setzen Anreize für zusätzliche Transporte auf der Schiene.

Abs. 3: Der Bundesrat regelt die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Pauschalen. Er kann eine Unter- und Obergrenze der Anzahl geförderter Bahnwagen je Umschlags- und Verladeanlage setzen und berücksichtigt dabei die regionalwirtschaftliche Bedeutung der Anlagen.

- ii. *Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?*

Die LSVA-Rückerstattung soll vorerst weiter geführt werden. Bei der LSVA wird früher oder später eine grundsätzliche Debatte zu führen sein, wenn sich emissionsarme Antriebsarten durchsetzen, analog zur anstehenden Revision der Strassenverkehrsfinanzierung (Ersatz / Ergänzung Mineralölsteuer).

- d. *durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?*

Mit der zunehmenden Digitalisierung wird auch der Zugang zu Daten immer wichtiger. Seitens der SAB sind wir überzeugt, dass der Zugang zu Daten in Zukunft als eine Grundversorgungsleistung betrachtet werden muss ebenso wie heute herkömmliche Infrastrukturen wie die Versorgung mit Wasser, Strom, Post, Telekom usw. Die Digitalisierung ermöglicht es nicht nur, bestehende Grundversorgungsleitungen zu modernisieren und besser auf die geänderten Kundenbedürfnisse auszurichten, sie ermöglicht auch die Entwicklung völlig neuer Angebote und die Konvergenz herkömmlicher Angebote. Der diskriminierungsfreie Zugang zu Daten ist matchentscheidend, damit alle Akteure die gleichen Voraussetzungen haben und sich Innovationen und Kooperationen entwickeln können. Davon kann auch der Güterverkehr profitieren. Die SAB unterstützt deshalb den Ansatz des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG), welches auch für den Güterverkehr relevant ist.

7. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr?*

Ja. Der Schienengüterverkehr soll auch seinen Beitrag zum Netto-Null-Ziel bis 2050 leisten. Er wird dies jedoch nicht aus eigener Kraft tun können, weshalb finanzielle Anreize nötig sind. Gemäss erläuterndem Bericht stehen dabei insbesondere die Umrüstung von Rangierlokomotiven und Güterschiffen im Vordergrund. Wir gestatten uns hier den Hinweis, dass in den umliegenden Staaten immer noch etliche Streckenabschnitte nicht elektrifiziert sind. Eine Elektrifizierung dieser Strecken würde einen erheblichen Beitrag zu Reduktion der CO₂-Emissionen leisten und zudem auch für die Kundinnen und Kunden massive Erleichterungen mit sich bringen. Die Schweiz sollte sich deshalb im Rahmen der bestehenden Dialogplattformen wie dem Suivi de Zurich oder der im Oktober 2022 neu gegründeten Simplon-Allianz weiterhin konsequent für die Elektrifizierung der Strecken einsetzen.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*

Ja. Der Einzelwagenladungsverkehr EWLTV ist gerade für die feingliedrige Erschliessung der Bergregionen und ländlichen Räume von zentraler Bedeutung. Die Förderung des EWLTV ist denn auch ein entscheidender Punkt, weshalb die SAB die Variante 1 unterstützt. Ohne die Förderung des EWLTV ist zu befürchten, dass die meisten Angebote im Schienengüterverkehr in der Fläche verschwinden würden. So würden geschätzte 80% aller Anschlussgleise verschwinden. Besonders betroffen wären gerade die Kantone im Alpenraum und Jurabogen. Zu betonen ist ferner, dass eine Einstellung des EWLTV ein irreversibler Prozess ist. Es ist illusorisch zu glauben, dass die Verladeanlagen und Anschlussgleise später wieder reaktiviert werden könnten. Vor allem innerhalb der Bauzonen würden die frei werdenden Flächen für andere Nutzungen umgewidmet.

a. *Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?*

Ja. Die Leistungsvereinbarung soll gemäss Vorschlag in der Vernehmlassung jeweils auf vier Jahre befristet werden. Um zusätzliche Stabilität und Planbarkeit für die Anbieterinnen des EWLTV zu schaffen, soll zudem eine Rahmenvereinbarung mit einer Laufzeit von zwölf Jahren geschaffen werden.

b. *Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?*

Ja. Wir erachten die Unterscheidung zwischen Investitionsbeiträgen und Abgeltungen für den Betrieb als richtig. Für beide Finanzierungsinstrumente zusammen soll gemäss Vorschlag des Bundesrates ein Betrag von 300 Mio. Fr. für den Zeitraum 2025 – 28 bereit gestellt werden.

- c. *Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWL V) als geeigneter an?*

Nein.

10. *Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?*

Ja. Der Gütertransport und die dafür nötigen Verlade- und Transportanlagen haben eine erhebliche räumliche Wirkung. Breits heute besteht auf der Grundlage von Art. 3 des Gütertransportgesetzes ein Konzept für den Gütertransport auf der Schiene (aktuelle Fassung vom Dezember 2017). Die Kantone haben zudem einen Anreiz zur Planung des Güterverkehrs durch die mögliche finanzielle Unterstützung für bestellte Angebote via Art. 9 des GÜTG.

Mit der nun vorliegenden Vorlage soll das Konzept um neue Elemente erweitert werden, so etwa den stärkeren Einbezug des Güterverkehrs auf der Strasse, den Seen und Flüssen und unterirdisch (Cargo Souterrain) und der multimodalen Umschlagsplattformen. Diese Ergänzungen sind zu begrüßen, da sie den Güterverkehr gesamthaft und verkehrsträgerübergreifend stärken. Hier sei nochmals der Hinweis angebracht, dass auch die Verknüpfung mit den Seilbahnen als wichtigem Verkehrsträger im Berggebiet sichergestellt werden muss.

Art. 12 des GÜTG sieht bereits heute vor, dass die Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung dafür sorgen müssen, dass die Industrie- und Gewerbezone soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar mit Anschlussgleisen erschlossen werden. Eine weitere Präzisierung wie sie nun mit einem neuen Artikel 12, Absatz 2 vorgeschlagen wird, ist aus unserer Sicht nicht nötig, da das zentrale raumplanerische Instrument der Kantone eben gerade der Richtplan ist und dieser mit der geltenden Formulierung von Art. 12, Abs. 1 erfasst ist.

Art. 12, Abs. 2: ~~Die Kantone legen diese Massnahmen in ihren Richtplänen fest.~~
(Absatz streichen).

Rechtsanpassungen

11. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Siehe unsere Bemerkungen zu den weiter oben gestellten Fragen.

Weitere Bemerkungen

12. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Keine.



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

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

Berne, le 20 février 2023

Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur cet avant-projet de « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse ». L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

Considérations générales

Selon les prévisions de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire, le trafic de marchandises devrait connaître une croissance de 31% d'ici 2050. Dans ce contexte, les défis logistiques ne feront que croître pour les villes, tout particulièrement concernant l'utilisation d'un espace public aujourd'hui déjà très rare. Pour cette raison, et eu égard au défi climatique, il est essentiel de renforcer le transport de marchandises sur le rail à l'intérieur de nos frontières ainsi que pour l'exportation et l'importation.

Le transport de marchandises sur le rail est très efficace en matière de consommation de l'espace : il permet en effet le transport de grandes quantités de marchandises sur un espace très réduit. Dans un contexte de croissance démographique et de densification urbaine, cet avantage est considéré comme central par les villes.

Un report du transport de marchandises sur la route n'est pas seulement indésirable pour des raisons climatiques, il est également irréaliste, l'infrastructure routière ayant déjà atteint ses limites et son développement n'étant - par manque de place - pas une option en milieu urbain.

Pour toutes ces raisons, l'UVS considère comme indispensable l'encouragement d'une offre de transport de marchandises sur le rail qui soit attractive et qui facilite le transport multimodal en Suisse. Elle soutient la proposition du Conseil fédéral de perfectionner les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse et s'exprime clairement en faveur de la variante 1 « Renforcement du transport



de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin ».

Vous trouverez le détail de la position et la proposition d'amendement de l'UVS dans le questionnaire ci-dessous.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.

Union des villes suisses

Président

Anders Stokholm
Maire de Frauenfeld

Directeur

Martin Flügel

Copie Association des Communes suisses



Catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse »

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité de perfectionner les conditions cadres du transport de marchandises en Suisse ?

Oui. Selon les prévisions de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire, le trafic marchandises devrait connaître une croissance de 31% d'ici 2050. Dans ce contexte, les défis logistiques ne feront que croître pour les villes, tout particulièrement concernant l'utilisation d'un espace public aujourd'hui déjà très rare. Pour cette raison, et eu égard au défi climatique, il est essentiel de renforcer le transport de marchandises sur le rail à l'intérieur de nos frontières ainsi que pour l'exportation et l'importation.

Le transport de marchandises sur le rail est très efficace en matière de consommation de l'espace : il permet en effet le transport de grandes quantités de marchandises sur un espace très réduit. Dans un contexte de croissance démographique et de densification urbaine, cet avantage est considéré comme central par les villes.

Un report du transport de marchandises sur la route n'est pas seulement indésirable pour des raisons climatiques, il est également irréaliste, l'infrastructure routière ayant déjà atteint ses limites et son déploiement étant par manque de place impossible en milieu urbain.

Pour toutes ces raisons, l'UVS considère comme indispensable l'encouragement d'une offre de transport de marchandises sur le rail qui soit attractive et qui facilite le transport multimodal en Suisse.

2. Si oui, laquelle des variantes proposées vous semble la plus appropriée pour atteindre les objectifs formulés ?

a. Variante 1 : renforcement du transport de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin, ou

b. Variante 2 : optimisation ponctuelle du cadre légal du transport de marchandises.

Les villes soutiennent unanimement la *variante 1*. Elle seule permettrait de renforcer le rail par rapport à la route.

Une modernisation technique devrait faciliter la mise en place de hubs de marchandises à partir desquels se ferait ensuite une distribution fine neutre sur le plan climatique et adaptée au milieu urbain. En plus d'une modernisation du matériel roulant, les surfaces nécessaires à la création de ces hubs doivent être réservées dans les endroits stratégiques.

L'adoption de la *variante 2* mènerait sans doute à la disparition du transport par wagons complets isolés (TWCI). En conséquence, la part du transport routier augmenterait, ce qui aurait des conséquences néfastes pour la qualité de vie en milieu urbain et saturerait encore davantage le réseau routier. Cette évolution n'est pas souhaitable.



Par ailleurs, la transition vers des motorisations non-fossiles, bien qu'indispensable à l'atteinte des objectifs climatiques, ne permettrait pas de réduire suffisamment les émissions de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule. Seul un renforcement du rail permettra d'atteindre les objectifs fixés.

Concernant les mesures communes aux deux variantes :

3. Êtes-vous fondamentalement favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique (DAC) ?

Oui. La suppression de processus nécessitant du temps et des ressources humaines importantes permettra de renforcer l'efficacité et la compétitivité du transport de marchandises sur le rail. Par là même, elle déchargera un réseau routier déjà surchargé. Cette migration, qui est également souhaitable pour des raisons de sécurité d'un personnel qui effectue actuellement ces manœuvres périlleuses manuellement, devrait être effectuée le plus rapidement possible.

Par ailleurs, cette migration est indispensable si la Suisse veut garantir la comptabilité de son infrastructure ferroviaire avec ses voisins européens lorsque l'UE aura introduit une technologie DAC standard unique.

4. Êtes-vous d'accord

a. pour que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique ?

Oui. La plupart des prestataires-réseaux ne disposent actuellement pas des moyens financiers pour réaliser cette migration dans des délais satisfaisants. Une aide financière de la Confédération à la migration vers l'attelage automatique numérique est indispensable.

b. pour que l'utilité micro- et macroéconomique soit prise en compte de manière équilibrée et que la Confédération ne puisse fournir qu'un financement partiel ?

Oui. Les entreprises de logistique profiteront directement de ces investissements, il est donc opportun qu'elles participent au moins partiellement aux investissements. L'UVS invite toutefois le Conseil fédéral à évaluer un relèvement de la contribution forfaitaire à l'acquisition et au montage du DAC prévue (30%), si ce montant ne devait pas suffire à réaliser rapidement la migration souhaitée.

c. pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation ?

Oui. Il paraît opportun que la Confédération finance la part dont bénéficiera la société.

d. pour que la Confédération échelonne les taux de subvention en fonction des critères mentionnés ?

Oui.



5. Soutenez-vous le renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales ?

Oui. La navigation sur le Rhin assure à la Suisse une liaison directe avec les ports d'Amsterdam, Anvers et Rotterdam, ainsi qu'au réseau de canaux du Nord de l'Europe. La navigation fluviale permet le transport regroupé de volumes de marchandises importants. Elle constitue un des piliers de l'approvisionnement du pays. Il est donc d'intérêt national que la Confédération soutienne l'infrastructure portuaire.

a. La convention sur les prestations avec le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, incluant la possibilité d'un soutien financier, est-elle l'instrument approprié à cet effet ?

Oui, les villes considèrent cet instrument comme approprié.

6. Soutenez-vous les incitations financières pour des propulsions écocompatibles ou pour des bateaux adaptés aux basses eaux ?

Oui, l'UVS approuve ces incitations financières. Il est opportun de soutenir la migration vers une navigation intérieure exempte d'émissions. Cette mesure s'inscrit dans la stratégie climatique 2050 de la Suisse.

Certaines villes invitent le Conseil fédéral à envisager, à moyen terme, un soutien plus global au transport lacustre et fluvial dans notre pays.

Concernant les mesures qui présentent des caractéristiques différentes dans chaque variante :

7. Approuvez-vous la promotion des chaînes de transport multimodales dans le but d'une utilisation accrue des offres de fret ferroviaire ?

Oui. Ce faisant, les forces des différents modes de transport pourront être exploitées de manière optimale.

a. par un encouragement des plates-formes de transbordement multimodales ?

Oui, l'acheminement de marchandises d'un point A à un point B ne peut la plupart du temps pas s'effectuer uniquement par voie ferroviaire. Le dernier et le premier kilomètre sont, le plus souvent, effectués par la route. L'utilisation du rail impose donc deux ruptures de charge dont les coûts doivent être le plus possible réduits afin de maintenir la compétitivité du rail par rapport à la route.

Les plates-formes multimodales revêtent une importance toute particulière en milieu urbain, puisqu'elles permettent le transbordement vers des modes de transport plus adaptés à la distribution fine en ville. A une échelle plus large, elles contribuent à une utilisation rationnelle de l'espace.



Certaines villes invitent le Conseil fédéral à étudier la possibilité de soutenir également les installations de transbordement routes / voies d'eau.

b. par un financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement ?

Oui. Des installations de transbordement et de chargement modernes et efficaces situées à l'interface des chaînes de transport sont essentielles. Sans elles, l'offre de transport de marchandises sur le rail n'est pas suffisamment attractive pour être compétitive face au transport exclusivement routier.

c. par des incitations financières à transporter autant que possible de marchandises sur le rail ou dans des offres multimodales ?

Oui. Il est opportun de mettre en place des incitations pour le transport multimodal.

I. Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée à cet effet est appropriée ?

Les villes doutent du caractère opportun de fixer une quantité minimale de wagons donnant droit à une contribution. Une fois les installations construites, la contribution au transbordement et chargement devrait être versée dès le premier wagon. Si ce critère de quantité minimale n'est pas supprimé, la limite fixée à 720 wagons devrait au moins être revue à la baisse.

Afin de renforcer l'effet de cette mesure, l'UVS invite le Conseil fédéral à évaluer la demande de l'Initiative des Alpes de fixer le bonus de transbordement et de chargement à 80.- au lieu de 40.- par wagon.

II. Le remboursement de la RPLP en transport combiné doit-il être maintenu ou intégré dans la contribution au transbordement et au chargement ?

Les villes expriment des avis divergents sur cette question. Certaines proposent de maintenir le remboursement de la RPLP et de prévoir en plus une contribution au transbordement et au chargement. D'autres estiment que le remboursement devrait être maintenu à court terme, et que la part routière du transport combiné devrait être soumise à la RPLP, sans remboursement, à plus long terme, car le transport combiné engendre les mêmes charges et contraintes que le transport routier lorsqu'il est sur la route.

Il convient par ailleurs de mettre en place des incitations favorisant le report vers le rail des véhicules aujourd'hui exonérés de la RPLP, qui se retrouveront toujours plus en concurrence avec le rail.

d. par une amélioration de la transparence et de la flexibilité dans le traitement des dispositions du droit ferroviaire pour les installations privées de transport de marchandises ?



Oui. Cette amélioration facilitera les démarches et la compréhension des différentes mesures de promotion.

8. Soutenez-vous les incitations financières pour l'utilisation de moteurs éocompatibles dans le transport ferroviaire de marchandises ?

Oui. A l'heure actuelle la traction diesel est encore très répandue dans les installations de transport ferroviaire de marchandises, contrairement au secteur du transport de personnes qui a déjà largement recours à des tractions électriques et hybrides. Le retard pris dans le transport des marchandises doit être rattrapé. Une transition rapide vers un fret ferroviaire non-émissif en CO2 doit s'accélérer afin que les objectifs climatiques puissent être atteints.

Concernant les mesures de la variante 1 visant à renforcer le transport de marchandises par une modernisation technique et organisationnelle du transport ferroviaire de marchandises en Suisse :

9. Soutenez-vous le perfectionnement et le soutien financier du TWCI en tant qu'offre-réseau dans le transport ferroviaire de marchandises ?

Oui, car le TWCI permet d'ouvrir l'accès au ferroviaire à de petits acteurs, ce que le transport par train complet ne permet pas. Le montant du soutien financier doit être fixé de sorte que le TWCI devienne attractif et enregistre une croissance.

Il conviendrait par ailleurs de prendre des mesures afin de garantir une longueur minimum des trains. Il ne serait en effet pas souhaitable que les sillons réservés au fret, dont la disponibilité est limitée, ne soient utilisés par des petits convois. Ce serait une mauvaise exploitation du réseau.

a. L'instrument proposé, à savoir les conventions sur les prestations avec les prestataires de TWCI, est-il approprié à cet effet ?

Oui. Les conventions sur les prestations permettent d'orienter les prestataires de TWCI selon la volonté des pouvoirs publics, tout en offrant une certaine flexibilité et une possibilité de revoir les conditions à intervalles réguliers.

b. Considérez-vous que l'indemnisation de l'exploitation et les contributions aux investissements pour les modernisations importantes sont des moyens appropriés pour le perfectionnement visé ?

Oui.

c. Considérez-vous que d'autres mesures (par ex. mise au concours de l'offre de TWCI) sont plus appropriées ?

Des démarches innovatives au niveau organisationnel pourraient être étudiées : promotion de la coopération entre les acteurs du marché, création d'une plate-forme de données, etc.



10. Estimez-vous que le transport de marchandises doit être plus fortement pris en compte dans l'aménagement cantonal et fédéral du territoire ?

Oui. La réservation des emprises foncières pour la création de hubs logistiques multimodaux et de plateformes de transbordement est d'autant plus importante à proximité des centres urbains où le foncier est rare et cher. Il est indispensable de mener une réflexion globale sur la complémentarité des activités qui consomment de l'espace. Confédération, cantons, villes et communes doivent en tenir compte dans leurs politiques d'aménagement du territoire. Une bonne collaboration entre les différents niveaux de l'Etat et intercantonale est nécessaire. L'instrument du plan sectoriel de la Confédération se prête bien pour ancrer cette pratique.

La situation particulière des agglomérations transfrontalières devrait également être prise en compte. La Confédération pourrait aider les agglomérations concernées à mieux appréhender les enjeux du transport de marchandises à l'échelle des agglomérations transfrontalières.

Adaptations du droit

11. Approuvez-vous les modifications législatives proposées ?

Oui, avec une proposition de complément :

Proposition de complément :

Loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation

Art. 19a

Al. 3 Le Conseil fédéral définit, en collaboration avec les cantons, les villes et les communes concernés, dans la conception relative au transport de marchandises les ITTC qui revêtent une importance nationale en matière de politique des transports.

Commentaire : le Conseil fédéral est également invité à concrétiser la notion d' « importance nationale ». A partir de quelle dimension une infrastructure ferroviaire devient-elle d'importance nationale ?

Autres remarques

12. Quelles sont vos autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Les remarques et propositions suivantes ont été faites par les villes :

- Le Conseil fédéral est invité à étudier l'introduction d'objectifs contraignants de transfert pour le trafic intérieur, d'importation et d'exportation, comme cela se fait pour le trafic de transit. Une alternative serait d'évaluer comment la Confédération pourrait octroyer aux cantons, villes et communes plus d'autonomie ou leur mettre des moyens légaux ou financiers à disposition afin que ces entités développent leurs propres plans d'action.



- Le Conseil fédéral est invité à examiner si les CFF, en tant que propriétaires de gares de marchandises situées dans les centres, peuvent être contraints, par le biais d'un mandat de prestations avec la Confédération, de les ouvrir à une utilisation multimodale et non-discriminatoire, en vue de l'approvisionnement en marchandises des villes, afin d'augmenter la part des marchandises qui transitent par les hubs ferroviaires.

economiesuisse

Verband der Schweizer Unternehmen

Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)

Schweizerischer Arbeitgeberverband

Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB)

Travail.Suisse

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

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

24. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport: Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. November 2022 haben Sie uns eingeladen, zur Vorlage «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und zahlreiche Einzelfirmen. Sämtliche unserer Mitglieder sind auf einen verlässlichen, leistungsfähigen und nachhaltigen Güterverkehr angewiesen.

Wir gehen mit dem Bund darin einig, dass die Rahmenbedingungen im gesamten Güterverkehr zurzeit nicht optimal sind und besser auf künftige Herausforderungen ausgerichtet werden müssen. Aus unserer Sicht wird die Vernehmlassungsvorlage diesem Anspruch jedoch nicht gerecht. Sie kann in jeder Ausprägung höchstens als Übergangslösung dienen. Insbesondere ist ein umfassend nachhaltiges Ergebnis (ökonomisch, ökologisch, sozial) mit beiden skizzierten Varianten nicht zu erreichen. Die Gesamtkonzeption wurde zu wenig auf eine Verbesserung des Kundennutzens und der Eigenwirtschaftlichkeit ausgerichtet. Sie müsste in einem offenen Denkprozess neu aufgerollt werden (insb. Handlungsbedarf und Ziele). Während einzelne Elemente der Vorlage zielführend sind (bspw. Einbezug der Rheinschifffahrt), braucht es in anderen Bereichen auch für eine Übergangsphase Nachbesserungen: Insbesondere für die Weiterentwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs muss ein «dritter Weg» ins Auge gefasst werden. Dieser soll auf organisatorischen Anpassungen, einer Begrenzung der staatlichen Zuschüsse und einer Deregulierung basieren.

Die Vernehmlassungsvorlage kann somit zum Anlass genommen werden, um gezielte, «lebenserhaltende» Massnahmen für Teile des Schweizer Schienengüterverkehrs zu ergreifen und den heutigen Binnengüterverkehr für eine Übergangsphase fit zu machen. Sie stellt hingegen keine geeignete Basis dar, um die Landschaft grundlegend «umzupflügen».

Weitere Ausführungen finden Sie nachfolgend sowie im, dieser Stellungnahme beiliegenden, Fragebogen.

Feststellungen zu Handlungsbedarf und Zielen

Logistik und Güterverkehr sind für das Funktionieren einer Volkswirtschaft unverzichtbar. Dies gilt insbesondere für eine kleine, international vernetzte Volkswirtschaft wie die Schweiz. Die Politik sollte deshalb Rahmenbedingungen schaffen, die ein möglichst reibungsloses, flexibles und verlässliches Funktionieren des Güterverkehrs ermöglichen. Dazu gehören u.a. ausreichende und richtig allozierte Infrastrukturkapazitäten und ein geeignetes Marktdesign, das als Nährboden für Innovation und attraktive Angebote dient. Ohne diesen Nährboden ist ein klimaneutraler Güterverkehr sehr schwierig zu erreichen: Leistungsfähigkeit ist eine Voraussetzung für Klimaschutz und nicht umgekehrt.

Es sind nicht die Grundeigenschaften des Schienentransports, welche für die schwierige wirtschaftliche Lage des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) in der Schweiz verantwortlich sind. Vielmehr ist diese das Resultat einer suboptimalen Marktorganisation und einer verfehlten Eigenerpolitik des Bundes. Die dominante Marktposition von SBB Cargo hat einen echten intramodalen Wettbewerb (und damit eine intermodal wettbewerbsfähigere Bahn) bisher verhindert. Hierin sehen wir den grössten Hebel für nachhaltige Verbesserungen.

Auch wenn auf der Schiene spezifische Probleme bestehen, die mit der Vernehmlassungsvorlage adressiert werden sollen, gilt es doch umfassend zu denken. Die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs, die Einbindung der Rheinschifffahrt und auch die Perspektiven der Luftfracht sind für die Zukunft des Schweizer Güterverkehrs ebenfalls entscheidend. Ebenso gilt es, innovative, selbsttragende Lösungen aus der Privatwirtschaft (Cargo sous terrain) konsequent mitzudenken und ihnen den Möglichkeitsraum offenzulassen.

Wir teilen ausserdem die Einschätzung des Bundes, dass ein leistungsfähiges Güterverkehrssystem auf einer optimalen Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern basiert: Die Marktanteile von Schiene, Strasse, Schiff, Flugzeug oder neuer Verkehrsträger wie Cargo sous terrain sind ein Output des Systems, kein Input. Sie entstehen aufgrund der Kundenbedürfnisse und des intermodalen Wettbewerbs, für den alle Verkehrsträger so gut wie möglich fit gemacht werden müssen. Für eine Verlagerungspolitik im Inland gibt es keine verfassungsmässige Grundlage. Es gilt die freie Verkehrsträgerwahl. Sehr gerne sind wir bereit, diese und weitere Punkte zum Handlungsbedarf und den Zielen einer Weiterentwicklung des Schweizer Güterverkehrs zu diskutieren und zu formen.

Zu guter Letzt gilt es zu betonen, dass eine derart umfassende Vorlage, wie sie der Bund vorgelegt hat, an den aktuellen finanzpolitischen Realitäten vorbeizieht. Somit sollten jegliche Massnahmen in erster Linie aus bestehenden Mitteln finanziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies möglich ist. Der Güterverkehr und die Bahn verfügen nicht über zu wenig Geld. Es muss jedoch besser alloziert und effizienter eingesetzt werden.

Wir danken Ihnen vorerst für die Berücksichtigung unserer Argumente.

economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung
Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt



Lukas Federer
Stv. Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja, wobei wir jedoch in einigen Grundsatzfragen (Handlungsbedarf und Ziele) fundamental andere Einschätzungen haben. Diese betreffen u.a. das wirtschaftliche Umfeld, die politischen Voraussetzungen für die Vernehmlassungsvorlage sowie die Marktentwicklung und den Möglichkeitsraum im Güterverkehr. Während wir eine breit abgestützte Neuorganisation des EWLTV und eine bessere Einbindung der Rheinschiffahrt für sinnvoll halten (insb. die Umsetzung der Motion 20.3286), besteht aus unserer Sicht keine ausreichende Grundlage, um den gesamten Binnengüterverkehr «umzupflügen». Eine Denkpause für eine kritische Prüfung des Handlungsbedarfs und der Ziele im Dialog mit den Kundinnen und Kunden des Güterverkehrs wäre aus unserer Sicht angezeigt. Auch müssen technische und marktwirtschaftliche Innovationen wie das Konzept Cargo sous terrain ernsthaft in die Überlegungen einbezogen werden. Dies unter der Prämisse, dass der Güterverkehr einen Beitrag zur Versorgungssicherheit und zur langfristigen Standortattraktivität der Schweiz leistet und man den (Schienen-)Güterverkehr daher einer weniger politisierten und selbstbezogenen Analyse unterziehen sollte.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
 - a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschiffahrt, oder
 - b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Obwohl wir den Grundgedanken hinter der Variante 1 (Schienengüterverkehr fit machen für die Zukunft) teilen, stellt aus unserer Sicht keine der beiden Varianten eine sinnvolle Option dar. Wir befürworten stattdessen einen «dritten Weg», der auf drei Elementen fusst:

Organisatorische Anpassungen beim Einzelwagenladungsverkehr (EWLV), die ein transparentes und diskriminierungsfreies Angebot gewährleisten und die Kundenorientierung verbessern.

- Wir unterstützen eine Neuorganisation des Schienengüterverkehrs und verweisen in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahme unseres Mitglieds VAP: Eine horizontale Trennung des unrentablen Teils des EWLTV (nämlich der ersten und letzten Meile sowie der Rangierbahnhöfe) vom Ganzzugverkehr auf dem Hauptlauf. Dieser unrentable Teil soll für eine Übergangsphase abgeltungsberechtigt sein und als diskriminierungsfreie Dienstleistung durch eine separate Gesellschaft innerhalb der SBB erbracht werden. Die konsequente horizontale Trennung von Ganzzugverkehr und erster/letzter Meile hat gewichtige Vorteile gegenüber einer vertikalen Trennung von EWLTV und Ganzzugverkehr: Sie stellt sicher, dass keine Betriebsbeiträge in den Ganzzugverkehr fließen und Wettbewerbsverzerrungen entstehen. Sie bietet Effizienzreize, weil heute redundante Produktionsschritte bei SBB Cargo bereinigt werden. Sie ist einfach umsetzbar, weil die Mitarbeitenden dem gleichen GAV unterstellt bleiben und es innerhalb der SBB Einheiten mit Erfahrungsschatz als Anbieterin von diskriminierungsfreien Leistungen gibt. Zu guter Letzt ist sie eignerpolitisch sinnvoll, da die



Entflechtung von unrentablen und rentablen Leistungen zu mehr Transparenz und einer besseren Governance führt.

Weniger Subventionen und eine Gesamtvorlage, die mit den finanzpolitischen Realitäten des Bundes vereinbart werden kann.

- Der Bundeshaushalt steht durch die Covid-Pandemie und strukturelle Mehrausgaben unter massivem Druck. In den Finanzplänen sind Defizite von einer Milliarde (2024) bis drei Milliarden Franken (ab 2025) prognostiziert. Weitere Ausgaben müssen daher einer kritischen Prüfung unterzogen werden. Eine Aufweichung der Schuldenbremse ist in jedem Fall zu verhindern. Unter diesen Voraussetzungen sind umfangreiche Beiträge an den Schienengüterverkehr finanzpolitisch zurzeit nicht tragbar. Der Gesamtumfang der Unterstützung ist daher zu reduzieren und degressiv auszugestalten. In erster Linie ist auf bestehende Mittel zurückzugreifen, insbesondere auf das prädestinierte Finanzierungsinstrument, den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Im Rahmen des BIF muss es das Ziel sein, die Einnahmen aus der LSVA besser für Investitionen und gegebenenfalls Betriebsabgeltungen in einen nachhaltigen Güterverkehr einzusetzen, so wie dies im Rahmen der Verlagerungspolitik beabsichtigt ist.

Ein ergänzendes «Deregulierungspaket», das die bürokratische Last auf dem Schienengüterverkehr reduziert und damit zur Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers beiträgt.

- Kunden und Branchenakteure des Schienengüterverkehrs sehen sich heute im Vergleich mit dem Strassentransport mit zusätzlichen Hürden konfrontiert, die neben hohen Initialinvestitionen wesentlich auf bürokratische Vorschriften zurückzuführen sind. Dadurch wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene beeinträchtigt. Dieser Aspekt wird in der Vernehmlassungsvorlage zu wenig adressiert. Neben Investitionen und Betriebsabgeltungen braucht es jedoch auch flankierende Massnahmen, die den Schienengüterverkehr einfacher und effizienter machen (bspw. Fahrdienstvorschriften, technische Spezifikationen, Baustellenmanagement, Trassenpreise, LSVA Rückerstattung für alle multimodalen Beförderungen etc.). Hier fordern wir eindringlich ein stärkeres Engagement des Bundes für ein «regulatorisches Facelifting» in der Form eines «Deregulierungspakets».

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja, wobei aus Kundensicht anzumerken ist, dass diese Investition vor zehn Jahren hätte stattfinden müssen. Der Bund hat in dieser Zeit weder den intramodalen Wettbewerb gefördert, was zu Innovationen geführt hätte, noch sein dominantes Staatsunternehmen SBB Cargo modernisiert. Wie bei der Infrastruktur (Ausbauschritt 2035) wird die Migration erst mittelfristig eine Wirkung entfalten, womit der Druck auf den Schienengüterverkehr zunächst hoch bleibt. Hier wäre ein entsprechendes Erwartungsmanagement im politischen Prozess angebracht.

4. Sind Sie einverstanden,

- a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, wobei wir den Kreditantrag im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage ablehnen. Stattdessen fordern wir eine Finanzierung der DAK über den Bahninfrastrukturfonds. Der BIF erhält jährlich rund eine Milliarde CHF an Geldern aus der LSVA. Im Sinne einer effizienten Verlagerungspolitik (der Existenzberechtigung der LSVA) wäre es daher angebracht, wenn dieses Geld umfassend in einen attraktiven Schienengüterverkehr fliesst, sei es infrastrukturseitig oder für betriebsoptimierende Investitionen wie die DAK inkl. befristete Betriebsabgeltungen.

- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja.

- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Keine Stellungnahme.

- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Keine Stellungnahme.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja. Die Rheinschifffahrt ist für die Versorgungssicherheit der Schweiz schon heute von zentraler Bedeutung. Dieser Stellenwert dürfte in Zukunft noch steigen, so dass günstige Rahmenbedingungen für eine Weiterentwicklung der Rheinschifffahrt besonders wichtig sind. Gerade für die Versorgungssicherheit mit klimaneutraler Energie in Molekül-Form (bspw. grüner Wasserstoff) kann die Rheinschifffahrt in Zukunft eine zentrale Rolle spielen. Insgesamt befürworten wir deshalb die Umsetzung der Motion 20.3286.

- a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Gegen eine Leistungsvereinbarung ist a priori nichts einzuwenden, da sie im Sinne der Mo. 20.3286 ist. Dennoch sollte die Hafeninfrastruktur, wenn immer möglich, eigenwirtschaftlich funktionieren. Sollte dies nicht der Fall sein und Bundesbeiträge unumgänglich werden, muss die Finanzierung immerhin vollständig durch bereits bestehende Gefässe erfolgen (insb. BIF und ggf. kantonale Finanzierungsquellen). Darüber hinaus ist genauer zu prüfen, ob allfällige Beiträge den Wettbewerb tangieren, da im Umfeld der Rheinhäfen auch privatwirtschaftliche Unternehmen tätig sind. Verzerrungen durch staatliche Beiträge, etwa bei den Preisen, sind zu verhindern.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Wie im erläuternden Bericht festgestellt wird, ist die Marktentwicklung in diesem Bereich noch nicht ausreichend weit fortgeschritten, damit sich ein Förderschema rechtfertigen liesse. Für die Beurteilung einer Förderung ist ausserdem der finanzielle Umfang entscheidend, der vorliegend noch nicht veranschlagt wird. Somit sind wir der Ansicht, dass diese Massnahme zurückgestellt werden sollte, bis die Voraussetzungen klarer sind und der Bund ein überzeugendes Gesamtbild präsentieren kann. Einen Grundsatzentscheid «auf Vorrat» lehnen wir ab. In dieses Gesamtbild ist auch die Finanzierung klimaneutraler Antriebe für LKW, Stapler usw. aufzunehmen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

- a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, allerdings sollten auch hier für die Finanzierung bestehende Gefässe verwendet werden (insb. BIF). Wir lehnen die Erschliessung neuer Finanzierungsinstrumente ab.

- b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Im Vergleich zum heutigen System mit komplizierten Abgrenzungsfragen erscheinen uns Pauschalbeiträge als eine sinnvolle Vereinfachung. Allerdings kann dieser Punkt angesichts fehlender Angaben zur genauen Ausgestaltung (Verordnungen) nicht abschliessend beurteilt werden.

- c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

- I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Grundsätzlich sind solche Beiträge weniger sinnvoll als andere preisrelevante Massnahmen wie bspw. eine Senkung der Trassenpreise. Falls dennoch auf solche Beiträge gesetzt wird, müssen sie aus bestehenden Mitteln finanziert werden können und durch die pauschale Rückerstattung der LSVA im Rahmen der Revision des SVAG abgelöst werden. Wir möchten auch betonen, dass finanzielle Zuschüsse die mittelfristigen Qualitätsprobleme im Schienengüterverkehr nicht werden beheben können. Insbesondere rechnen wir erst mit der Umsetzung des Ausbaus 2035 mit einer substanziellen Verbesserung.

- II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Wir befürworten die Weiterführung, wobei die genaue Ausgestaltung in der Zukunft aus unserer Sicht im Rahmen der anstehenden Revision des Schwerverkehrsabgabengesetzes (Weiterentwicklung LSVA) zu diskutieren ist. Die Rückerstattung ist grundsätzlich ein wichtiges Instrument zur Abfederung des Systembruchs zwischen Schiene und Strasse. Sie sollte künftig nicht nur auf Container beschränkt bleiben, sondern unabhängig von der Beförderungsart in der multimodalen Logistikkette gewährt werden.

- d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Aus unserer Sicht ist diese Massnahme unnötig. Es bestehen bereits heute ausreichend Gefässe, in denen solche Aspekte thematisiert werden oder werden könnten (insb. Verbände VAP und VöV, aber auch die IG WLV oder die Begleitgruppe Schienengüterverkehr des BAV).

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Nein, da ein Gesamtbild über alle Verkehrsträger fehlt. Darüber hinaus birgt die Finanzierung von neuem Rollmaterial für SBB Cargo grosse Risiken für Marktverzerrungen. Durch die implizite Staatsgarantie und die Vorzugskonditionen via Eurofima besitzt das Staatsunternehmen bereits heute gewichtige Vorteile gegenüber privaten Wagenhaltern. Durch zusätzliche Investitionshilfen würde dieses Ungleichgewicht weiter verstärkt. Generell müsste hinterfragt werden, ob SBB Cargo zwingend auf eigenes Rollmaterial angewiesen ist oder ob angesichts der hohen Fixkosten ein Leasing nicht eine sinnvolle

Effizienzmassnahme, resp. eine notwendige Eigenleistung für die Sanierung des Schienengüterverkehrs darstellen würde.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?
- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?
 - b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?
 - c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Siehe Antwort auf Frage 2. Obwohl wir den Grundgedanken hinter Variante 1 unterstützen, lehnen beide vorgeschlagenen Varianten ab und befürworten einen alternativen Weg, der vor allem auf einer organisatorischen Neuausrichtung des EWLTV basiert.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja. Wir unterstützen es ausdrücklich, dass sowohl der Bund als auch die Kantone die Bedürfnisse des Gütertransports stärker bei der Raumplanung berücksichtigen sollen. Dies betrifft in erster Linie die Güterabwägung mit anderen Interessen - wie etwa dem Naturschutz. Prüfenswert wäre eine Empfehlung oder allenfalls sogar Vorgabe des Bundes zur Berücksichtigung der Anliegen des Güterverkehrs in den kantonalen Richtplänen, die gemäss revidiertem Raumplanungsgesetz vom Bundesrat genehmigt werden. Der Bund selbst soll die Anliegen, wie beschrieben, insbesondere in den Sachplänen abbilden. Aufgrund der übergeordneten Funktion des Güterverkehrs für die Versorgung der Schweiz, muss ihm ein mindestens gleichwertiger Status wie anderen Anliegen eingeräumt werden.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Zum jetzigen Zeitpunkt lehnen wir angesichts unserer grundlegenden Vorbehalte gegenüber den beiden vorgeschlagenen Varianten konsequenterweise auch die gesetzlichen Anpassungen pauschal ab. Für die Umsetzung eines «dritten Wegs» gem. bisherigen Ausführungen ist die bestehende Rechtsgrundlage unseres Erachtens weitgehend ausreichend mit Ausnahme von Art. 3a GüTG, resp. strukturelle Anpassungen des Gütertransportgesetzes sind nicht nötig. Art. 4 GüTG bietet eine ausreichende Grundlage für Rahmen- und Leistungsvereinbarungen zugunsten der ersten/letzten Meile im EWLTV. Das Konzept Schienengüterverkehr des Bundes regelt das Verhältnis zur Infrastruktur, Raumplanung und zu den anderen Verkehrsträgern in genügender Weise. Legitim sind aus unserer Sicht einzig Anpassungen zur besseren Erfassung der Rheinschifffahrt und zu allfälligen Investitionsbeiträgen an die DAK-Umrüstung, wobei diese Änderungen im Rahmen eines «dritten Wegs» neu zu formulieren sind.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Angesichts der Komplexität und der wirtschaftlichen Tragweite der Vernehmlassungsvorlage fordern wir eine unabhängige Abschätzung der Regulierungsfolgen.

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

Brugg, le 20 février 2023

Responsable : Diane Gossin
Document : 230220_PP Transport marchandises.pdf

Par courriel à :
finanzierung@bav.admin.ch

Consultation : Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse

Madame, Monsieur,

Dans votre courriel du 2 novembre dernier vous nous invitez à prendre position sur la consultation mentionnée en objet et nous vous en remercions.

Le transport des denrées agricoles dépend en partie du rail. Par conséquent, l'amélioration des conditions-cadres et la modernisation du transport ferroviaire de marchandises sont plus que souhaitables, notamment en vue de garantir la sécurité de l'approvisionnement en Suisse.

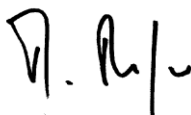
Parmi les variantes proposées, la variante 1 nous paraît la plus adaptée pour renforcer le transport ferroviaire de marchandises, sachant que la variante 2 entraînerait un transfert partiel sur la route et une desserte moins intéressante des régions rurales. Vous trouverez les détails à ce sujet dans le catalogue de questions dûment rempli en annexe ci-dessous.

En vous remerciant de nous avoir consultés dans le cadre de cette consultation et en demeurant à votre entière disposition pour tout complément d'information, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Union suisse des paysans



Markus Ritter
Président



Martin Rufer
Directeur

Annexe :

- Catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse »

Catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse »

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité de perfectionner les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse ?
[Oui, nous sommes d'accord avec le principe.](#)
2. Si oui, laquelle des variantes proposées vous semble la plus appropriée pour atteindre les objectifs formulés ?
[La variante 1 nous paraît la plus adaptée pour répondre aux besoins du transport ferroviaire de marchandises.](#)

Concernant les mesures communes aux deux variantes

3. Êtes-vous fondamentalement favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique ?
[Oui, nous soutenons en principe la numérisation, l'automatisation ainsi que la modernisation de l'ensemble du transport ferroviaire de marchandises. L'attelage automatique rendrait nos transports plus efficaces. Cependant, beaucoup dépendra de la rapidité et de la rentabilité avec lesquelles les wagons de marchandises pour le transport pourront être "rééquipés" afin de pouvoir profiter de la numérisation en temps voulu.](#)
4. Êtes-vous d'accord
 - a. pour que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique ?
[Oui.](#)
 - b. pour que l'utilité micro- et macroéconomique soit prise en compte de manière équilibrée et que la Confédération ne puisse fournir qu'un financement partiel ?
[Oui, mais il faut également envisager des avantages fiscaux et des incitations. Les petites et moyennes entreprises ne pourraient probablement pas "supporter" les coûts supplémentaires énormes en cas de financement "seulement" partiel de la Confédération et en seraient donc indirectement exclues.](#)
 - c. pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation ?
[Oui, voir réponse 4b.](#)
 - d. pour que la Confédération échelonne les taux de subvention en fonction des critères mentionnés ?
[Non, ces taux, resp. ces critères, de subvention ne seront pas suffisants pour être attractifs.](#)
5. Soutenez-vous le renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales ?
[Pas d'avis.](#)
 - a. La convention sur les prestations avec le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, incluant la possibilité d'un soutien financier, est-elle l'instrument approprié à cet effet ?
[Pas d'avis.](#)

6. Soutenez-vous les incitations financières pour des propulsions écoresponsables ou pour des bateaux adaptés aux basses eaux ?

Pas d'avis.

Concernant les mesures qui présentent des caractéristiques différentes dans chaque variante

7. Approuvez-vous la promotion des chaînes de transport multimodales dans le but d'une utilisation accrue des offres de fret ferroviaire :

- a. par un encouragement des plates-formes de transbordement multimodales ?

Oui, dans son intégralité. Des infrastructures attrayantes et efficaces sont essentielles pour avoir des chaînes de transport multimodales compétitives. Il est décisif de ne pas promouvoir uniquement les plates-formes dans les agglomérations, mais de prendre également en compte les exigences de l'agriculture et de la sylviculture.

- b. par un financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement ?

Le soutien actuel se limite au transport combiné, ce qui est discriminatoire. L'exemple du transport de betteraves montre que même sans transbordement d'un "conteneur de transport", une contribution importante est apportée au transfert du trafic de la route vers le rail. Toutefois, les coûts supplémentaires liés au transbordement des marchandises font que l'on doit de plus en plus renoncer au transport multimodal pour des raisons économiques. En encourageant les installations de transbordement, il est possible de contribuer de manière significative à la réduction des coûts et donc à l'attractivité des chaînes de transit multimodales.

- c. par des incitations financières à transporter autant que possible de marchandises sur le rail ou dans des offres multimodales ?

Oui.

- I. Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée à cet effet est appropriée ?

Oui, la distance de transport doit être prise en compte dans le calcul de la contribution. Pour qu'un transbordement de marchandises soit rentable sur des distances plus courtes, la contribution de chargement doit être proportionnellement plus élevée.

- II. Le remboursement de la RPLP en transport combiné doit-il être maintenu ou intégré dans la contribution au transbordement et au chargement ?

Le remboursement de la RPLP se limite au transport combiné, ce qui est discriminatoire. Il faut donc impérativement l'intégrer à la contribution de transbordement et de chargement, sans faire de distinction entre le transport combiné et les autres transports multimodaux.

- d. par une amélioration de la transparence et de la flexibilité dans le traitement des dispositions du droit ferroviaire pour les installations privées de transport de marchandises ?

Oui.

Seite 4 | 4

8. Soutenez-vous les incitations financières pour l'utilisation de moteurs écocompatibles dans le transport ferroviaire de marchandises ?

Oui.

Concernant les mesures de la variante 1 visant à renforcer le transport de marchandises par une modernisation technique et organisationnelle du transport ferroviaire de marchandises en Suisse

9. Soutenez-vous le perfectionnement et le soutien financier du TWCI en tant qu'offre-réseau dans le transport ferroviaire de marchandises ?

Oui, absolument. Sans un soutien optimal du futur trafic par wagons complets isolés, celui-ci sera probablement abandonné car, contrairement à la route, il est trop coûteux, trop lent et trop peu attractif.

- a. L'instrument proposé, à savoir les conventions sur les prestations avec les prestataires de TWCI, est-il approprié à cet effet ?
-
- b. Considérez-vous que l'indemnisation de l'exploitation et les contributions aux investissements pour les modernisations importantes sont des moyens appropriés pour le perfectionnement visé ?
-
- c. Considérez-vous que d'autres mesures (par ex. mise au concours de l'offre de TWCI) sont plus appropriées ?
-

10. Estimez-vous que le transport de marchandises doit être plus fortement pris en compte dans l'aménagement cantonal et fédéral du territoire ?
-

Adaptations du droit

11. Approuvez-vous les modifications législatives proposées ?

En principe oui, mais il faut absolument inclure des incitations financières supplémentaires (avantages fiscaux, etc.).

Autres remarques

12. Quelles sont vos autres remarques sur le projet mis en consultation ?
-

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

per Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 1. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Einleitende Bemerkungen

Mit knapp einem Drittel aller CO₂-Emissionen ist der Verkehrssektor, darunter der Güterverkehr, der grösste inländische Emittent von Treibhausgasen. Der Gütertransport ist deshalb sehr gefordert, den diesem "Fussabdruck" entsprechenden massgeblichen Beitrag zum Erreichen der klimapolitischen Ziele der Schweiz zu leisten. Dazu verpflichtet ihn die Klimastrategie 2050 des Bundes, welche die Ratifizierung des Pariser Abkommens durch die Schweiz für die unterschiedlichen Wirtschaftsbereiche konkretisiert. Erreichen lässt sich dieses Vorhaben nur durch eine grösstmögliche Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene, denn die durch Letztere verursachten Klimaschäden sind im Vergleich zu jenen Ersterer vernachlässigbar: **So betrogen gemäss Bericht des ARE die externen Klimakosten auf der Strasse 342 Millionen Franken, während auf der Schiene lediglich 2 Millionen Franken, also 0.6 Prozent davon (!), anfielen.** Die Tatsache, dass dem Strassengüterverkehr diese Kosten nur zu einem kleinen Bruchteil monetär belastet werden, ist die Hauptursache für den zu seinen Gunsten beobachteten "Modalsplit": Seit Jahren beläuft sich der Anteil des Strassengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung auf ungefähr 60 Prozent. Betrachtet man nur den Binnenverkehr, sind es gar fast 80 Prozent. Nun könnte man darauf vertrauen, dass der Strassengüterverkehr bereits in kürzester Frist über die notwendigen technischen Lösungen für die Bereitstellung klimaneutraler Transportketten verfügt. Erstens mutet aber eine solche Erwartung äusserst futuristisch an: sie würde enorme – auf absehbare Zeit keineswegs verfügbaren – Mengen an Wasserstoff- beziehungsweise "Power-to-liquid"-Treibstoffen inklusive der entsprechenden Energie- und Verkehrsinfrastruktur benötigen. Und zweitens wäre diese Strategie in jedem Fall ein energiepolitischer Unsinn: so ist der Energieverbrauch für einen Tonnenkilometer auf der Strasse bereits heute zehnmal höher als auf der Schiene (dies einerseits

aufgrund der Mengenbündelung auf der Schiene und andererseits aufgrund des verhältnismässig sehr tiefen Wirkungsgrads des Verbrennungsmotors) und würde sich mit dem flächendeckenden Einsatz des sehr energieintensiven Wasserstoffantriebs noch weiter potenzieren. Aus klima- und energiepolitischen Gründen gibt es daher keine Alternative zur substanziellen Erhöhung des Modalsplits zugunsten der Schiene. Doch dies bedingt entsprechende politische Massnahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs (solche könnte man auch einfach als die Korrektur der oben beschriebenen Marktverzerrungen bezeichnen).

Damit ist unsererseits bereits beantwortet, dass die in der vorliegenden Auslegeordnung präsentierte Variante 2 ("*Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr*", das heisst annähernd ein "Weiter-wie-bisher") keine Option ist und wir uns daher im Folgenden lediglich zur Ausgestaltung der Variante 1 ("*Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt* ") äussern.

Grundsätzliche Einschätzung der Variante 1

Die vorgeschlagene Variante 1 sieht die Einführung verschiedener neuer verkehrspolitischer Fördermittel vor und schafft damit die Grundlage für eine substanzielle Offensive zum Ausbau des Schienengüterverkehrs in der Fläche. Doch auch mit dieser Variante allein wird es kaum möglich sein, den nötigen Fortschritt für die Güterverkehrspolitik in der Schweiz zu erreichen – realistisch ist allenfalls eine Stabilisierung der aktuellen Situation. Damit wird leider die Chance verpasst, eine visionäre politische Stossrichtung aufzuzeigen, welche zu deutlich mehr Verlagerung auf die Schiene in der Fläche führt, so wie dies dank der Alpeninitiative im Transitverkehr Nord-Süd erreicht werden konnte (auch wenn man beim langfristigen Verlagerungsziel von höchstens 650 000 Lastwagenbewegungen noch immer nicht angelangt ist). Diese erfolgreiche und beliebte Verlagerungspolitik des alpenquerenden Güterverkehrs muss also unbedingt auch auf den Güterverkehr in der Fläche angewendet werden, was jedoch deutlich höhere Förderbeiträge bedingt. Im Vergleich zu den nicht-internalisierten Milliarden, welche der Strassengüterverkehr pro Jahr an externen Kosten verursacht, wirken die mit Variante 1 vorgeschlagenen Förderbeträge für den Schienengüterverkehr noch sehr bescheiden.

Beurteilung der Förderinstrumente und weitere Forderungen

Im Folgenden nehmen wir spezifisch zur Ausgestaltung einzelner in der Variante 1 vorgeschlagenen Förderinstrumente Stellung:

- **Digitale Automatische Kupplung (DAK):** Die möglichst rasche und vollständige Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) ist in volkswirtschaftlicher und verkehrspolitischer Hinsicht sehr erstrebenswert. Ebenfalls erhöht sich durch die DAK für das Personal sowohl die Arbeitssicherheit als auch die Attraktivität gewisser Berufsprofile (längerfristig lässt sich damit zudem der chronische Personalengpass abmildern). Im aktuellen wirtschaftlichen Umfeld des Güterverkehrs lässt sich diese technische Neuerung allerdings nicht ohne öffentliche Beiträge refinanzieren. Denn erst wenn die ganze Migration geschafft ist, fallen zusätzliche Aufwände weg – unter anderem jene für die Aufrechterhaltung eines doppelten Systems mit und ohne DAK – und der beabsichtigte wirtschaftliche Nutzen fällt an. Die Gewerkschaften befürworten deshalb die Entrichtung der vorgeschlagenen Investitionsbeiträge, allerdings ohne diese

gesetzlich explizit zu befristen (siehe weiter unten). Die vorgesehene öffentliche Beteiligung von 30 Prozent der Umrüstkosten ist unseres Erachtens allerdings wesentlich zu tief angesetzt und kann ein Gelingen dieser flächendeckend nötigen technischen Migration nicht gewährleisten. **In anderen Förderbereichen der technologischen Innovation im Sinne des Klimaschutzes (beispielsweise in der Energiepolitik) wie auch für die mit dieser Vernehmlassung vorgeschlagenen Unterstützung von Umschlags- und Verladeanlagen (Obergrenze von 60 Prozent) sind solche Investitionsbeiträge jeweils wesentlich höher bemessen. Wir fordern deshalb eine Heraufsetzung des angestrebten Förderanteils von 30 auf 60 Prozent und damit eine Verdoppelung der im entsprechenden Bundesbeschluss beantragten Mittel von 180 auf 360 Millionen Franken.** Bis zur vollständigen Einführung mit den technisch erforderlichen Ausstattungen werden jedoch in jedem Fall noch Jahre vergehen und es braucht zwingend jeweils auch genügend und passend qualifizierte Mitarbeitende vor Ort.

- **Einzelwagen-Ladungsverkehr (EWLV):** Es besteht gemeinhin Einigkeit darüber, dass ein "Weiter-wie-bisher" mittelfristig zu einer dauerhaften und endgültigen Einstellung des EWLV in der Schweiz führen würde (im Ausland ist dies bereits grösstenteils geschehen, was stark bereut wird). Dies muss aus den genannten Gründen unbedingt verhindert werden, weshalb der SGB das mit dieser Vorlage präsentierte "Kernstück" der finanziellen Unterstützung der Netzwerkanbieterin SBB Cargo mittels Leistungsvereinbarung sehr begrüsst. **Es ist allerdings abermals zu bezweifeln, dass die vorgesehene Abgeltung als Teil der Leistungsvereinbarung von jährlich 40 bis 60 Millionen ausreichend ist, um die nötige gesamtheitliche Stärkung des EWLV-Netzwerks zu gewährleisten. Deshalb fordern wir – zumindest für den ersten, auf vier Jahre budgetierten Bundesbeschluss – eine merkliche Erhöhung dieser Beiträge.**
- **Umschlags- und Verladebeiträge:** Das vorgeschlagene Instrument der Umschlags- und Verladebeiträge erscheint uns ebenfalls sehr geeignet, allerdings wäre auch hierfür **eine deutliche Erhöhung** des vorgesehenen Verladebonus von rund 40 Franken pro Wagen zielführend und gerechtfertigt. Dies nicht zuletzt deshalb – siehe oben –, weil damit die gesamten externen Kosten des Güterverkehrs gesenkt werden können. Stellt man die Beträge zudem in den Kontext anderer Fördermittel der Verlagerungspolitik, scheint eine deutliche Erhöhung ebenfalls gerechtfertigt: **Im alpenquerenden Güterverkehr wird für die auf die Schiene verlagerten Container oder Sattelaufleger durchschnittlich etwa 120 Franken bezahlt.**
- **Rheinhafeninfrastruktur:** Die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz sehr wichtig, so wird insgesamt immerhin fast jede zehnte Tonne über das Wasser und damit über die Häfen in Basel und Birsfelden importiert. Vor dem Hintergrund der im Erläuternden Bericht ausgeführten, für die Versorgungssicherheit entscheidende "Redundanz" der Transportwege kommt der Güterschifffahrt zudem eine besondere Bedeutung zu: Sie bildet eine wichtige und leistungsfähige Alternative zur stark ausgelasteten und chronisch ausfallanfälligen deutschen Rheintalbahn. Die Versorgung auf dem Wasserweg bleibt auch für eine dekarbonisierte Wirtschaft zentral, weshalb wir die vorgeschlagene Stärkung der Rheinschifffahrt *"im Rahmen multimodaler Transportketten"*, beziehungsweise die beabsichtigte Leistungsvereinbarung mit

der Betreiberin der Rheinhafeninfrastruktur befürworten. Dennoch gilt es darüber hinaus zu verhindern, dass mit diesem Instrument Kapazitäten aufgebaut werden, die einer fossilfreien Energiezukunft im Weg stehen. **Solche Massnahmen dürfen daher die Lieferung von fossiler Energie auf dem Rhein nicht durch Fehlinvestitionen über Jahre hinaus künstlich verlängern. Vielmehr sind die vom Bund mitfinanzierten Infrastrukturen und die Vorgaben für die Rheinschifffahrt so auszugestalten, dass sie der Dekarbonisierung dienen.** In der geplanten Leistungsvereinbarung muss der Bund zudem eine klare Zielsetzung für den Modalsplit für den Verlad vom Schiff auf die Schiene definieren. Gleichzeitig muss die Dekarbonisierung der Schifffahrt selbst weiter vorangetrieben werden, weshalb wir die ebenfalls mit dieser Vorlage beabsichtigte Einführung von Beiträgen für klimaneutrale Antriebe in der Güterschifffahrt (sowie im Schienengütertransport, für die verbleibenden dieselbetriebenen Rangierlokomotiven) befürworten.

Über die vorgeschlagenen Förderinstrumente sowie deren oben geforderten Anpassungen hinaus sehen die Gewerkschaften in drei grundlegenden Fragen weiteren gesetzlichen Anpassungsbedarf, wie im Folgenden ausgeführt:

- **Finanzierungsmodalität:** Sehr ablehnend stehen wir dem teilweise vorgeschlagenen Wechsel der Finanzierungsart weg von der verursachergerechten Abgeltung über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr hin zu direkten Entnahmen aus der Bundeskasse gegenüber. Heute werden Bundesbeiträge an den kombinierten Verkehr gemäss Art. 18 MinVG über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, das heisst zweckgebunden und verursachergerecht, aus den Einnahmen der Mineralölsteuer finanziert. Das neue Instrument der Umschlags- und Verladebeiträge soll aber gemäss Vorentwurf nicht unter diese Bestimmung fallen und würde demnach über ordentliche Bundesausgaben finanziert werden müssen. Damit unterständen diese Beiträge als "Instrument zweiter Klasse" den jährlichen Budgetberatungen und ihre Genehmigung wäre von kurzfristigen finanzpolitischen Launen abhängig. Diesbezüglich ist zudem daran zu erinnern, dass der Nationalrat anlässlich der letzten Reform des Gütertransportgesetzes einstimmig beschlossen hat, sämtliche Massnahmen zur Güterverkehrspolitik einheitlich über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr abzugelten. **Wir fordern deshalb, dass auch die neu einzuführenden Umschlags- und Verladebeiträge unter die Spezialfinanzierung Strassenverkehr fallen. Entsprechend müsste die Anwendbarkeit von Art. 18 Abs. 1 E-MinVG (definiert in Abs. 4) auf Art. 9b E-GüTG ausgeweitet werden.**
- **Geltungsdauer:** Im Erläuternden Bericht wird zu recht ausgeführt, dass "Umsetzungen von Modernisierungen" in der Regel einen längeren Prozess in Anspruch nehmen, was auf den infrastruktur- und netzwerkintensiven Schienengüterverkehr im Speziellen zutrifft. Dennoch soll die Förderung des EWLTV vorab auf zwölf Jahre befristet werden. Im besten Fall reichen diese zwölf Jahre, im schlechtesten Fall jedoch wird während zwölf Jahren viel Geld ausgegeben, ohne in dieser knappen Frist die kritische Netzwerkattraktivität des EWLTV zu erreichen, womit dann eine neue und mit Sicherheit endgültige Phase des Rückgangs des Binnengüterverkehrs auf der Schiene eingeleitet würde. **Wir fordern deshalb, dass auf die vorgesehene Befristung der Massnahme (EWLTV) auf zwölf Jahre verzichtet wird. Art. 28 Abs. 3 E-GüTG muss daher gestrichen werden (dies allerdings unter Beibehaltung der vorgesehenen**

Streichung des heute gültigen Art. 28 Abs. 3 GüTG). Was die konkrete Genehmigung der Mittel für das neu zu schaffende Förderinstrument betrifft, ist ohnehin die Verabschiedung eines jeweils für vier Jahre gültigen – und wie für die erste Periode gemeinsam mit diesem Vorentwurf vorgelegten – Bundesbeschlusses vonnöten.

- **Verlagerungsziel:** Die im Erläuternden Bericht unter "verworfenen Varianten" gemachten Begründungen für den Verzicht auf die Festschreibung eines klaren Verlagerungsziels überzeugen nicht. So steht dort, dass das verkehrspolitische Ziel *"nicht per se eine Erhöhung des Marktanteils der Schiene sein [kann], vielmehr geht es um die übergeordneten Ziele, den CO₂-Ausstoss des Gütertransports zu verringern und das Angebot energieeffizient zu erbringen"*. Im Erläuternden Bericht wird aber an anderer Stelle stringent hergeleitet (siehe auch weiter oben), weshalb heute "per se" eben nur durch eine Erhöhung des Marktanteils der Schiene die genannten Ziele (Klimaneutralität und Energieeffizienz) erreicht werden können. Daraus ergibt sich auch die Nützlichkeit, ja die Notwendigkeit eines Verlagerungsziels als klare güterverkehrspolitische Orientierungsmarke. **Ein solches Ziel hat sich auch im alpenquerenden Güterverkehr als langjährig entscheidender Erfolgsfaktor bewiesen (auch wenn das Ziel selbst noch nicht erreicht ist) und ist ganz grundsätzlich die Voraussetzung für eine Messbarkeit des Erfolgs der umzusetzenden Fördermassnahmen. Als verbindliches und einfach verständliches Verlagerungsziel fordern wir deshalb eine Verdoppelung des Anteils der Schiene an der Anzahl der Tonnenkilometer des Güterverkehrs in der Fläche.**

Fragenkatalog: Antworten SGB

1. *Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja (siehe Text oben)

2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

Variante 1 (siehe Text oben)

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja (siehe Text oben)

4. *Sind Sie einverstanden,*

- a. *dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*

Ja (siehe Text oben)

- b. *dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*

Ja (siehe Text oben)

- c. *dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*

Nein; der vorgeschlagene Bundesanteil wird dem volkswirtschaftlichen Nutzen nur ungenügend gerecht (siehe Text oben).

- d. *dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?*

Ja, mit einer Ergänzung: Ausschlaggebend sollte im Kriterienraster nicht nur das Alter, sondern auch die verbliebene Einsatzdauer eines Wagens sein.

5. *Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?*

Ja (siehe Text oben)

- a. *Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?*

Ja

6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*

Ja

7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*

- a. *durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?*

Ja (siehe Text oben)

- b. *durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?*

Ja; die Möglichkeit, Darlehen für Verladestationen im Ausland zu gewähren, sollte allerdings erhalten bleiben (siehe Text oben).

- c. *durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?*

- I. *Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?*

Ja; die Beiträge sollten allerdings erhöht werden (siehe Text oben).

- II. *Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?*

Ja; die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr muss unbedingt weitergeführt werden, denn sie ist ein wichtiger Bestandteil der Attraktivität des Kombinierten Verkehrs und in analoger Weise auch in der EU Standard.

- d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja

- 8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Ja

- 9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLK als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja (siehe Text oben)

- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLK dafür geeignet?

Ja

- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja

- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLK) als geeigneter an?

Nein; Ausschreibungen für einen Scheinwettbewerb bei öffentlich finanzierten Leistungen sind weder zielführend noch erfolgsversprechend (oder – falls sie es wären – kämen sie viel teurer zu stehen).

- 10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja

- 11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja; grösstenteils (siehe Text oben)

- 12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Siehe Text oben

Abschliessende Bemerkungen

Aus gewerkschaftlicher Sicht gilt es abschliessend festzuhalten, dass dem Personal im Güterverkehr mehr Sorge getragen muss. Die Mitarbeitenden, insbesondere von SBB Cargo, sind nach Jahren des Um- und Abbaus verunsichert und reorganisationsmüde. Die Schliessung von Bedienpunkten und die unablässigen Veränderungen in der Produktion irritierte nicht nur die Kundschaft, sondern rieb auch die Mitarbeitenden auf. Die mit dieser Vorlage beabsichtigte Offensive für den Schienengüterverkehr in der Fläche ist daher die Chance, sichtbar zu machen, dass Kundschaft, Mitarbeitende und Öffentlichkeit Teil eines systemrelevanten und zukunftsorientierten Transportwesens mit guten und attraktiven Arbeitsbedingungen sind.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND

Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 21. Februar 2023 sg-v-ml/ye

Vernehmlassungsantwort: Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sg-v 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.

Die Vorlage präsentiert zwei verschiedene Varianten für die künftige Ausrichtung des Schienengüterverkehrs. Die erste Variante geht davon aus, dass dieser instrumental für die Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele der Schweiz ist, und sieht daher diverse Modernisierungsmassnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs sowie der Rheinschifffahrt vor. Die zweite Variante geht davon aus, dass der Strassengüterverkehr bald in der Lage sein wird, klimaneutrale Transportketten bereitzustellen, und sieht daher keine gezielte finanzielle Unterstützung, sondern lediglich die Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens vor.

Der Schweizerische Gewerbeverband sg-v lehnt die Vorlage ab.

Keine der beiden vorgeschlagenen Varianten ist zweckdienlich, um den Güterverkehr, welcher einen wichtigen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Wirtschaftsstandorts leistet, fit für die Zukunft zu machen. Variante 1 fördert mit überbordenden Subventionen den nicht mehr rentablen Einzelwagenladungsverkehr (EWLV), während Variante 2 eine Abkehr vom Schienengüterverkehr präsentiert. Weder der eine noch der andere Weg ist für den Güterverkehr gangbar. **Daher fordert der sg-v eine grundlegende Überarbeitung der Vorlage.** Die Gründe für diese Forderung präsentieren sich wie folgt:

Der Vorlage fehlt es an einer übergeordneten Gesamtsicht des Güterverkehrs in der Schweiz.

Der Titel der Vorlage, «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport», ist irreführend. Denn entgegen der Behauptung fokussiert die Vorlage einseitig auf den Schienengüterverkehr. Die Güterschifffahrt wird zwar ebenfalls einbezogen, jedoch fehlen Überlegungen zum Strassengüterverkehr und der Luftfracht komplett. Eine solch einseitige Definition von «Gütertransport» lässt eine Vielzahl wesentlicher Aspekte ausser Acht und entbehrt daher jeglicher Legitimation. Hinzu kommen unklare Begriffsdefinitionen, beispielsweise bei den «multimodalen Transportketten» sowie den «Umschlagsplattformen». Auch schafft die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger Marktverzerrungen.

Soll die Vorlage tatsächlich, wie der erläuternde Bericht stipuliert, die Entwicklung multimodaler Gütertransportangebote zur Folge haben, so ist bei der Konzeption der Weiterentwicklung zwingend auf alle relevanten Verkehrsträger sowie Infrastrukturbetreiber einzugehen.

Die Vorlage weitet Bundeskompetenzen übermässig aus und setzt auf masslose Subventionierungen.

Mit der Umsetzung der Vorlage schafft der Bund eine Reihe neuer Aufgaben, die eigentlich durch die Kantone oder die Privatwirtschaft erfüllt werden sollten. Beispielsweise soll er künftig Datenplattformen im Güterverkehr betreiben, den Kantonen stärkere Verpflichtungen in der Raumplanung auferlegen, über die Entwicklung der Rheinhäfen bestimmen, sowie das Marktgeschehen im Schienengüterverkehr durch diverse Fördermassnahmen aktiv beeinflussen. Diese Förderung geht folglich auch mit einer massiven Erhöhung an Subventionen einher. Damit wird der freie Markt ausgehebelt und das Prinzip der Wirtschaftsfreiheit mit Füssen getreten.

Die vorgesehenen finanziellen Mittel würden die bereits unter Druck stehende Bundeskasse massiv belasten.

Die Vorlage ist finanziell sehr weitgreifend ausgestaltet, und berücksichtigt dabei die finanzielle Realität des nach der Pandemie stark angeschlagenen Finanzhaushalts nicht. Die Mittel müssen zwingend kritisch überdacht und massiv gekürzt werden. Auch sind die effektiven Kosten für die vorgesehenen Massnahmen, sowie die Folgeentwicklungen der geplanten Investitionen in der Vorlage zu wenig ersichtlich. Gleiches gilt für die Entwicklungen bei der SBB Cargo. Es braucht mehr Transparenz, um das volle Ausmass der finanziellen Auswirkungen der Vorlage abschätzen zu können.

Trotz mangelnder Eigenwirtschaftlichkeit wird die SBB Cargo weiter staatlich unterstützt.

Die SBB Cargo AG, welche im EWLK eine Monopolstellung innehat – dies entspricht ungefähr 70 % des gesamten Aufkommens im Schienengüterverkehr – ist schon seit Jahren defizitär. Ein eigenwirtschaftlicher Betrieb konnte trotz diverser Massnahmen bisher nicht erreicht werden. Grund dafür sind die mangelhafte Marktorganisation sowie eine verfehlte Eignerstrategie. Die Vorlage sieht nun weitere Subventionen für die SBB Cargo vor, und stützt damit die Monopolstellung des bröckelnden Giganten zusätzlich. Dies läuft nicht nur dem Prinzip der freien Marktwirtschaft entgegen. Der multimodale Wettbewerb wird dadurch behindert, was keineswegs zur Verbesserung der Situation des Schienengüterverkehrs beiträgt. Denn Erfahrungen aus der Vergangenheit haben gezeigt, dass der Schienengüterverkehr zu wenig flexibel ist, um die Logistikbedürfnisse der Wirtschaft eigenständig adäquat zu bedienen. Daran konnte auch die Revision des Gütertransportgesetzes von 2016 nichts ändern; ein Schluss, zu welchem auch der erläuternde Bericht kommt. Stattdessen ist dringend eine Reorganisation angezeigt, beginnend mit einer Marktöffnung. Denn nur durch Wettbewerb kann Innovation stattfinden, und die Eigenwirtschaftlichkeit zurückgewonnen werden. Die Prinzipien der Wirtschaftsfreiheit und des Wettbewerbs müssen in der gesamten Güterlogistik zum Tragen kommen. Dazu gehören namentlich auch Infrastrukturbetreiber und KV-Umschlagsanlagen.

Es wird auf einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene beharrt, ohne entsprechende gesetzliche Grundlage.

Fakt ist: Im Binnengüterverkehr gibt es keinen verfassungsmässigen Verlagerungsauftrag. Trotzdem hat die Vorlage vorderhand zum Ziel, den Marktanteil der Schiene zu erhöhen und so den Modalsplit im Güterverkehr durch staatliche Eingriffe zu verändern. Dem liegt die alte Denkweise zugrunde, dass die Strasse «schlecht» und die Schiene «gut» sei. Diese Sichtweise lässt bereits erfolgte Entwicklungen der verschiedenen Verkehrsträger völlig ausser Acht, und verschliesst sich damit auch deren künftigen Entwicklungspotenzialen gegenüber. Alternative Antriebstechnologien im Strassenverkehr beispielsweise, oder auch das Projekt «Cargo Sous Terrain», welche grosses Potenzial besitzen, den Gütertransport der Zukunft effizienter zu gestalten, bleiben damit unberücksichtigt. In Wahrheit kann nur ein leistungsfähiges Güterverkehrsnetz etabliert werden, wenn alle Verkehrsträger ihre Stärken ausspielen können und so optimal und multimodal miteinander verknüpft sind. Denn die Nachfrage bestimmt den Modalsplit und bringt somit die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger und deren Zusammenspiel zum Ausdruck. Ganz im Sinne der freien Wahl des Verkehrsmittels, für die sich der sgk seit jeher einsetzt.

Es werden Entscheide vorweggenommen und unterschiedliche Vorlagen miteinander vermischt.

So stützt sich die Vorlage beispielsweise auf die Mobilitätsdateninfrastruktur, welche als Basis für die Digitalisierung des Güterverkehrs dienen soll. Die Vernehmlassung zu dieser Vorlage wurde allerdings noch gar nicht ausgewertet, es wurden noch keine Ergebnisse präsentiert. Die Verflechtung der beiden Vorlagen greift dem Entscheid bezüglich der Mobilitätsdateninfrastruktur vor. Gleiches gilt für die Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Gemäss erläuterndem Bericht ist diese nicht Gegenstand der Vorlage zur Weiterentwicklung des Gütertransports, wird allerdings bereits als flankierende Massnahme definiert und bekommt sogar eigenes Personal zugewiesen.

Durch die Fokussierung auf zwei gegensätzliche Lösungen (mit bzw. ohne EWLTV) werden alternative Lösungsmöglichkeiten ausgeblendet.

In der Vorlage ist entweder eine grossmassstäbliche Förderung des EWLTV, oder aber dessen komplette Einstellung vorgesehen. Zwischen diesen beiden Extremen befindet sich jedoch eine ganze Bandbreite an weiteren Möglichkeiten, denen sich die Vorlage allerdings verschliesst. Da weder die vollumfängliche finanzielle Förderung des EWLTV, und damit die Aushebelung des Marktes (Variante 1), noch die komplette Einstellung des EWLTV und die damit verbundene Rückverlagerung auf die Strasse – welche wohl kaum in der Lage sein dürfte, diese zusätzlichen Kapazitäten aufzufangen (Variante 2) – die Lösung des Problems darstellt, muss der Horizont erweitert werden. Es braucht alternative Lösungsmöglichkeiten, die unter Einbezug sämtlicher Marktakteure und unter Einbindung aller Verkehrsträger sowie Infrastrukturbetreiber entwickelt und diskutiert werden müssen.

Daher fordert der sgV eine grundlegende Überarbeitung der Vorlage, sowie die Ausarbeitung weiterer Handlungsoptionen, unter Berücksichtigung der obengenannten Aspekte.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV

Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Beilage

- Fragenkatalog



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Der Gütertransport leistet einen wesentlichen Beitrag zur Versorgungssicherheit der Schweiz, und ist damit unabdingbar für den Wirtschaftsstandort Schweiz. Aus diesem Grunde unterstützt der Schweizerische Gewerbeverband sgV, dass der Gütertransport modernisiert sowie bedarfsgerecht und marktorientiert weiterentwickelt wird. Dafür ist allerdings eine Gesamtsicht des Güterverkehrs notwendig, welche nicht nur, wie in der Vorlage vorgesehen, einen einseitigen Fokus auf den Schienengüterverkehr legt, sondern auch alle anderen Verkehrsträger (Strasse, Wasser, Luft) sowie die Infrastrukturbetreiber einbezieht. Ansonsten drohen massive Marktverzerrungen, und die Multimodalität kann nicht weiter vorangetrieben werden.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

Keine der beiden vorgeschlagenen Varianten ist zielführend. Variante 1 setzt auf grossmasstäbliche Subventionen und hebt damit den Markt aus, während bei Variante 2 die Einstellung des EWLTV schwer lösbare Probleme verursachen würde. Daher ist die Vorlage zwingend grundsätzlich zu überarbeiten. Die ausführlichen Begründungen sind dem beiliegenden Schreiben zu entnehmen. Im Weiteren verzichtet der sgV aus den obengenannten Gründen auf detaillierte, branchenspezifische Ausführungen und damit auf die Beantwortung der untenstehenden Fragen 3 bis 12.

- a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt
- b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?
4. Sind Sie einverstanden,
 - a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?
 - b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
 - c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
 - d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?
5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?
 - a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?
6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?



Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:
 - a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?
 - b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?
 - c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?
 - I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?
 - II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?
 - d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?
8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?
 - a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?
 - b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?
 - c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?
10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

DETEC
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral et chef du Département
Palais fédéral
Berne

Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 06 février 2023

Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse. Consultation.

Monsieur le Conseiller fédéral,
Madame, Monsieur

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous le faisons parvenir.

1. Considérations générales

Travail.Suisse, l'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses, salue le perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises prévu pour atteindre les objectifs climatiques et une plus grande sécurité de l'approvisionnement. Pour atteindre zéro net émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, l'adaptation des conditions-cadres du transport de marchandises est aussi indispensable. Comme le projet ne prévoit pas de durcir les conditions-cadres pour le transport des marchandises par la route (pas de mesures de régulation ou d'incitation renchérissant ou rendant plus difficile le fret routier), il s'agit alors de créer de nouvelles incitations pour maintenir et renforcer la part du fret ferroviaire. Nous ne voyons pas d'autres alternatives pour décarboner le transport de marchandises. Dans ce contexte, Travail.Suisse a considéré avec attention les deux variantes proposées pour le perfectionnement du transport de marchandises élaborées par le DETEC. Travail.Suisse soutient clairement la variante 1 (renforcement du transport de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin) et rejette la variante 2 (optimisation ponctuelle du cadre légal du transport de marchandises).

Grâce au perfectionnement technique, le fret routier peut aussi contribuer aux objectifs climatiques mais son augmentation a un impact négatif sur les infrastructures routières et l'encombrement des routes (bouchons), ce qui provoque des désavantages macro-économiques. Par ailleurs, l'augmentation du fret routier porte atteinte à une utilisation durable du territoire et de l'environnement, même s'il améliore son bilan écologique. Pour des questions de sécurité aussi, il est préférable d'accroître la part du rail. Un objectif de transfert modéré dans la loi nous semble approprié.

1.1. L'emploi, les conditions de travail et la formation du personnel pas assez considérés

Pour les conditions de travail et les emplois, la variante 2 aurait de graves conséquences avec l'arrêt du transport de marchandises par wagons complets isolés (TWCI). Selon le rapport explicatif (p. 93) l'effectif du personnel chez CFF Cargo SA passerait d'environ 2350 ETP aujourd'hui à 820 ETP (une diminution de 65 %). Mais la variante 1 aussi a des conséquences importantes pour le personnel qui, malheureusement, ne sont pas abordées et discutées dans le projet. L'attelage automatique numérique (DAC), dont nous ne remettons pas en cause la finalité pour augmenter la compétitivité du fret ferroviaire, supprime d'importants processus de travail manuel. Nous demandons dès lors que le rapport explicatif fournisse non seulement une estimation des effets du DAC mais aussi d'autres processus de numérisation sur le personnel, et de la manière dont cette phase de transformation devrait être mise en œuvre sans effets négatifs sur le personnel. Il s'agit aussi d'estimer le besoin de formation pour répondre aux nouvelles exigences de la numérisation et des processus d'automatisation (voir aussi sur ces sujets notre commentaire dans le questionnaire sous point 12 autres remarques).

Travail.Suisse prend surtout position par rapport aux différents instruments proposés. N'étant pas une organisation spécialisée, il nous est plus difficile de nous prononcer sur les estimations relatives aux évolutions économiques et techniques du marché des transports et de la logistique.

Nous utilisons ci-après le cadre du questionnaire pour nos réponses.

2. Réponse au questionnaire

Catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse »

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité de perfectionner les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse ?

Oui. En particulier dans l'optique de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de l'impact climatique, assurer la sécurité d'approvisionnement de la Suisse et renforcer la coopération entre les modes de transport (ferroviaire, route et fluvial). Cependant, pour Travail.Suisse, le système ferroviaire existant doit être promu et mieux utilisé comme base.

2. Si oui, laquelle des variantes proposées vous semble la plus appropriée pour atteindre les objectifs formulés ?

- a. Variante 1 : renforcement du transport de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin, ou

Nous soutenons la variante 1. Le transport de marchandises ne pourra, à moyen et à long terme, fournir un apport déterminant aux objectifs de la politique climatique et énergétique et à la sécurité d'approvisionnement qu'en garantissant des offres de transport complètes sur le rail. Ce transport de marchandises par wagons complets isolés (TWCI) perfectionné doit permettre aux chargeurs d'acheminer des marchandises entre de nombreux endroits en Suisse, par le rail ou par une combinaison des modes de transport rail-route. Pour Travail.Suisse, il faut étendre l'objectif de répartition modale dans la loi sur le transport de

marchandises, jusqu'ici limité au transport transalpin de marchandises, à la part du transport ferroviaire de marchandises dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation. La part du transport ferroviaire de marchandises doit se développer au moins proportionnellement à la croissance du transport de marchandises suisse. L'option 1 a permis de constituer une offre de réseau solide pour tous les acteurs du transport de marchandises suisse.

- b. Variante 2 : optimisation ponctuelle du cadre légal du transport de marchandises.

La sécurité d'approvisionnement ne peut pas être suffisamment garantie si l'offre de fret ferroviaire devait être drastiquement réduite. Il ne suffit pas que l'action de l'Etat se contente d'une optimisation du cadre légal actuel. Se concentrer uniquement sur un investissement ponctuel dans le DAC n'est pas une approche globale. Les objectifs ambitieux ne peuvent pas être atteints et les conséquences sont globalement négatives. Les solutions techniques nécessaires à l'établissement unilatéral de chaînes de transport respectueuses de l'environnement dans le transport routier de marchandises ne suffisent pas. L'option 2 ne permet pas un développement global du transport suisse de marchandises.

Concernant les mesures communes aux deux variantes :

3. Êtes-vous fondamentalement favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique ?

Oui. Nous ne voyons pas d'alternative au DAC (attelage automatique numérique) pour maintenir et, si possible, augmenter la part du rail dans le transport de marchandises. De plus, comme l'adaptation des wagons et des locomotives au DAC doit être réalisée dans toute l'Europe d'ici 2030, la Suisse doit aussi coordonner la démarche avec les pays voisins. Nous regrettons que le rapport explicatif ne présente pas les conséquences du DAC sur l'emploi et les besoins de formation des collaborateurs et collaboratrices.

4. Êtes-vous d'accord

- a. pour que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique ?

Oui. L'automatisation et la numérisation ne s'imposent pas d'elles-mêmes sur le marché du fret ferroviaire. Un financement de la Confédération est indispensable car les investissements à consentir au départ sont considérables. Le soutien financier de la Confédération a pour objectif de raccourcir la durée d'amortissement de l'investissement et ainsi de mieux faire accepter par les acteurs la nécessité de migrer vers le DAC. Dans l'ensemble, cependant, l'investissement proposé dans la modernisation et la numérisation est insuffisant. Outre les ressources financières allouées au DAC, des investissements supplémentaires sont nécessaires dans l'approche plus globale avec des essais de freinage et des équipements de transmetteur sur les wagons et les locomotives.

- b. pour que l'utilité micro- et macroéconomique soit prise en compte de manière équilibrée et que la Confédération ne puisse fournir qu'un financement partiel ?

Oui. Toutefois, ce financement partiel doit être prolongé facultativement.

- c. pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation ?

Oui. Grâce au financement unique de la Confédération, les acteurs de toute la branche bénéficient de conditions de production améliorées et peuvent donc également utiliser leur part pour amortir le DAC. Dans l'ensemble, les contributions d'investissement de la Confédération

sont trop faibles pour assurer l'impulsion nécessaire à l'innovation dans le transport ferroviaire de marchandises dans son ensemble. En particulier, la question se pose de savoir ce qui se passe après la réalisation des investissements. Il faut prévoir la possibilité de prolonger ces investissements. Cette question n'est pas abordée dans le rapport explicatif. Nous proposons de doubler les contributions à fonds perdu en option à CHF 360 millions, ainsi que la durée à 12 ans.

d. pour que la Confédération échelonne les taux de subvention en fonction des critères mentionnés ?

Oui

5. Soutenez-vous le renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales ? *Oui*

a. La convention sur les prestations avec le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, incluant la possibilité d'un soutien financier, est-elle l'instrument approprié à cet effet ?

Oui. Travail.Suisse préconise le renforcement de la navigation rhénane et considère la coopération avec les chemins de fer et l'utilisation de leurs synergies comme un plus.

i

6. Soutenez-vous les incitations financières pour des propulsions éocompatibles ou pour des bateaux adaptés aux basses eaux

Oui

Concernant les mesures qui présentent des caractéristiques différentes dans chaque variante :

7. Approuvez-vous la promotion des chaînes de transport multimodales dans le but d'une utilisation accrue des offres de fret ferroviaire :

a. par un encouragement des plates-formes de transbordement multimodales ?

Oui

b. par un financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement ?

Oui

c. par des incitations financières à transporter autant que possible de marchandises sur le rail ou dans des offres multimodales ? *Oui*

I. Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée à cet effet est appropriée ?

Oui. Cependant, avec l'option d'une éventuelle expansion, du moins aussi longtemps que la phase de transformation de l'automatisation et du renforcement du réseau dans le transport ferroviaire de marchandises nécessite des fonds.

II. Le remboursement de la RPLP en transport combiné doit-il être maintenu ou intégré dans la contribution au transbordement et au chargement ?

Le remboursement de la RPLP doit être maintenu.

d. par une amélioration de la transparence et de la flexibilité dans le traitement des dispositions du droit ferroviaire pour les installations privées de transport de marchandises ?

Oui.

8. Soutenez-vous les incitations financières pour l'utilisation de moteurs éocompatibles dans le transport ferroviaire de marchandises ?

Oui

Concernant les mesures de la variante 1 visant à renforcer le transport de marchandises par une modernisation technique et organisationnelle du transport ferroviaire de marchandises en Suisse :

9. Soutenez-vous le perfectionnement et le soutien financier du TWCI en tant qu'offre-réseau dans le transport ferroviaire de marchandises ? *Oui. Toutefois, le financement devrait pouvoir être porté à 900 millions de francs et la durée à 12 ans.*
- a. L'instrument proposé, à savoir les conventions sur les prestations avec les prestataires de TWCI, est-il approprié à cet effet ?
Oui
- b. Considérez-vous que l'indemnisation de l'exploitation et les contributions aux investissements pour les modernisations importantes sont des moyens appropriés pour le perfectionnement visé ?
Oui Toutefois, les investissements dans DAC et d'autres devraient être doublés pour atteindre CHF 360 millions et la durée doit pouvoir être étendue à 12 ans.
- c. Considérez-vous que d'autres mesures (par ex. mise au concours de l'offre de TWCI) sont plus appropriées ?
Non
10. Estimez-vous que le transport de marchandises doit être plus fortement pris en compte dans l'aménagement cantonal et fédéral du territoire ?
Oui, cela est judicieux (construction d'installations de chargement, de hubs).

Adaptations du droit

11. Approuvez-vous les modifications législatives proposées ?
En principe, oui mais avec les considérants ci-après :
- 1. La rentabilité de la RPLP doit être traitée séparément dans la loi sur le transport de marchandises. Dans le TWCI, la réalisation de l'autorentabilité est discutable même après cette phase d'investissement et de transformation et ne devrait donc plus être exigée par la loi.*
 - 2. Dans l'ensemble, les échéances des mesures et des investissements sont trop courtes et trop faibles. La position de départ juridique devrait déjà inclure des options pour augmenter les fonds et la durée (voir également les points 7 c, l; 9 et 9 b). Nous supposons une phase de transformation plus durable et les fonds proposés pour la variante 1 sont à peine suffisants!*
 - 3. Inclusion légale d'un objectif de transfert modal en faveur du transport ferroviaire de marchandises en Suisse, comme suit: le transport de marchandises national, d'importation et d'exportation par chemin de fer croît au moins proportionnellement au trafic total.*

Autres remarques

12. Quelles sont vos autres remarques sur le projet mis en consultation
Le projet devrait mieux examiner ses effets pour l'emploi, les conditions de travail et la nécessité de formation et formation continue des collaborateurs et collaboratrices en particulier dans le transport ferroviaire de marchandises, pour répondre aux changements structurels. Il faut accorder à cet égard une grande attention à la numérisation du fret ferroviaire et à l'attelage automatique numérique (DAC). Ce dernier modifiera considérablement de nombreux processus de travail manuel concernant la préparation, les manœuvres et la conduite des trains de marchandises. C'est essentiellement

l'attelage et le dételage des wagons qui génèrent un travail manuel important. Jusqu'à présent, cette opération est effectuée par les employé-e-s de la manœuvre au moyen d'attelages à vis. Les collaborateurs et collaboratrices des entreprises de transport ferroviaire effectuent de plus d'autres étapes du processus, comme l'enregistrement des données relatives aux wagons de marchandises à l'aide d'appareils mobiles de saisie, la détermination de la place des wagons, le contrôle de la fonctionnalité des freins, l'examen technique des wagons, etc. Le développement futur dépend donc beaucoup des employé-e-s du transport ferroviaire de marchandises. Outre les modernisations techniques, le projet de loi doit donc également tenir compte du développement du personnel.

D'un point de vue organisationnel, les contrats de prestation doivent également être mis en œuvre avec CFF Cargo dans leur configuration actuelle. Ils doivent être correctement comptabilisés en vertu de la loi sur les subventions. Les services du TWCI doivent rester chez CFF Cargo, de sorte que le déploiement du personnel, l'organisation et les processus y restent en place. Une gestion séparée du TWCI n'est pas nécessaire, car cela entraînera des coûts supplémentaires et affaiblira les synergies. Enfin, Travail.Suisse se réjouit de l'importance que les CFF continuent à accorder au transport ferroviaire de marchandises. Les conditions-cadres pour ce transport doivent donc être fixées de sorte que les CFF et les autres acteurs puissent mettre en œuvre avec succès ces modernisations.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Travail.Suisse



Adrian Wüthrich, président de Travail. Suisse



Denis Torche, responsable du dossier service public

Aargauische Industrie- und Handelskammer	AIHK
Alpen-Initiative	Alpen-Initiative
Avenergy Suisse	Avenergy
Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)	Bfu
BLS AG	BLS
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK	BPUK
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève CCIG	CCIG
Cargo Forum Schweiz	CFS
Internationale Alpenschutzkommission CIPRA Schweiz	CIPRA
Chemins de fer du Jura CJ	CJ
Coop Schweiz (Basel)	Coop
Centre Patronal Paudex	CP
Cargo sous terrain AG	CST
Conférence des Transports de la Suisse occidentale (CTSO)	CTSO
DB Cargo Schweiz	DB
Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz	DSF
ECO SWISS	ECO SWISS
Fenaco Genossenschaft	Fenaco
strassenschweiz Verband des Strassenverkehrs FRS	FRS
Fachverband Schweizer Raumplaner FSU	FSU
Fussverkehr Schweiz	Fussverkehr
Regierungskonferenz der Gebirgskantone	Gebirgskantone
Groupement Fer	GF
Greenpeace	Greenpeace
Handelskammer beider Basel	HKBB
Hupac Intermodal AG	Hupac
Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz	IG DHS
Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV	KöV
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA (gemeinsam mit ASTAG, IG KV, VAP, VöV)	LITRA
Transports de la région Morges Bière Cossonay SA MBC	MBC
Migros-Genossenschafts-Bund	MGB
Oensingen-Balsthal-Bahn AG OEBB	OeBB
OUESTRAIL	OUESTRAIL
Post CH AG	Post
Pro Velo Schweiz	Pro Velo
Preisüberwachung PUE	PUE
Stiftung praktischer Umweltschutz Schweiz PUSCH	PUSCH
railCare AG	railCare
RailCom	RailCom
Rhätische Bahn RhB	RhB
Regionalplanung Winterthur und Umgebung RWU	RWU
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG	SBB
Schweizerische Energie-Stiftung	SES
Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV	SEV
Stiftung für Landschaftsschutz Schweiz SL	SL
PORTOF Schweizerische Rheinhäfen	SRH
SwissRailvolution	SRV
Stadt Luzern	Stadt Luzern
Schweizerische Vereinigung der Verkehrs-ingenieure und Verkehrsexperten	SVI
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft	SVS
swisscleantech	swisscleantech
Swissterminal AG	ST

Schweizer Zucker AG Sucre Suisse SA	SZU
transfair	transfair
Verband der verladenden Wirtschaft VAP	VAP
Verein Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer VBL	VBL
Verband der Betreiber Schweizerischer Abfallverwertungsanlagen	VBSA
Verkehrs-Club der Schweiz VCS	VCS
Verband öffentlicher Verkehr VöV	VöV
auto-schweiz Vereinigung Schweiz. Automobil-Importeure VSAI	VSAI
Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter VSLF	VSLF
Verband Stahl-, Metall- und Papier-Recycling Schweiz (VSMR)	VSMR
Wettbewerbskommission WEKO	WEKO
Wirtschaftskammer Baselland	Wika BL
World Wildlife Fund Schweiz WWF	WWF

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

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

Ort, Datum	Ansprechperson	Telefon direkt	E-Mail
Aarau, 24. Februar 2023	Philippe Tschopp	+41 (0)62 837 18 10	philippe.tschopp@aihk.ch

Weiterentwicklung Gütertransport - Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die mit Schreiben vom 23. November 2022 eingeräumte Möglichkeit zur Stellungnahme zur oben genannten Thematik.

Die Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK) hat die zur Vernehmlassung unterbreiteten Vorlagen studiert und nutzt nachfolgend gerne die Möglichkeit, sich inhaltlich dazu zu äussern und damit die Anliegen ihrer über 2'000 Mitgliedunternehmen im Kanton Aargau einzubringen.

Auf Grund von mehreren Rückmeldungen von Branchenvertretern nehmen wir nachfolgend wie folgt Stellung:

1. Die Transportdienstleistungen sollen in erster Linie im Wettbewerb erbracht werden. Ein staatlich alimentierter Strukturerhalt erscheint wenig sinnvoll. Die Verkehrsträger sollen dabei ihre individuellen Stärken ausspielen können.
2. Die Rückmeldungen der im Logistikbereich tätigen Mitgliedunternehmen zeigen, dass dem Einzelwagenladungsverkehr mehrheitlich ein schlechter Zustand attestiert wird und die Befragten eine Subventionierung als wenig sinnvoll betrachten bzw. keine massgebliche Verbesserung davon erwarten.
3. Die Investitionszyklen im Strassengüterverkehr sind relativ kurz. Dies begünstigt die Umstellung der Bestandsflotte auf alternative Antriebstechnologien, wie sie Speditionen bereits aktuell bei Flottenentscheidungen stets miteinbeziehen.
4. Anstelle von neuen Subventionssystemen sollen die richtigen Anreize für nachhaltige Transportformen geschaffen werden. Insbesondere ist für den kombinierten Verkehr die Ausweitung von Steueranreizen (Erhöhung LSVA-Rückerstattung) zu prüfen.

5. Sofern staatliche Subventionen dennoch gesprochen werden, so ist darauf zu achten, dass möglichst alle Marktteilnehmer gleichbehandelt werden und die damit verbundenen Verzerrungen somit minimiert werden.

Aus diesen Gründen spricht sich die AIHK mit den genannten Vorbehalten und Anmerkungen **am ehesten für Variante 2** aus.

Wir danken Ihnen bereits im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

AARGAUISCHE INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER

Geschäftsstelle



Beat Bechtold
Direktor



Philippe Tschopp
Juristischer Mitarbeiter

Elektronisch verschickt an:
finanzierung@bav.admin.ch

UVEK
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Altdorf, 23. Februar 2023

Stellungnahme der Alpen-Initiative zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung zu nehmen. Für den Schienengüterverkehr und damit auch den Güterverkehr in der Schweiz ist die Vorlage von eminent wichtiger Bedeutung. Nach vielen Jahren des langsamen Abbaus und Rückschritten bei der Verlagerung der Güterverkehr auf die Schiene im Binnen-, Import- und Exportverkehr, kommt endlich eine Vorlage, welche diesen Trend stoppen könnte. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr noch ca. 15%, 2010 waren es hingegen noch über 17%, 2000 sogar 19.4%. Diese Zahlen stimmen nachdenklich. Gerade wenn man diese Zahlen mit dem alpenquerenden Güterverkehr vergleicht, in dem – zugegeben auch bei einem grösseren Potenzial für die Schiene - über 75% auf der Schiene transportiert wird und dieser Anteil kontinuierlich gesteigert werden konnte, während der gesamte Güterverkehr gewachsen ist. Die Gründe, welche für die Verlagerung der alpenquerenden Güterverkehre sprechen, gelten grösstenteils auch für die anderen Güterverkehre in der Fläche. Mit einer ambitionierten Verlagerungspolitik im Güterverkehr in der Fläche, könnten volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile realisiert, die Energieeffizienz und -unabhängigkeit gesteigert und die Umwelt und das Klima geschützt werden. Die Vorlage bietet die Chance diese Vorteile des Schienengüterverkehrs zu nutzen. Zudem kann die Vorlage zum Erreichen des Verlagerungsziels der Alpeninitiative beitragen, die alpenquerenden Lastwagen sind schon zu über 50% Verkehr der Schweizer Wirtschaft und kein Transit.

Unsere Einschätzung der Vorlage in Kürze

Die Alpen-Initiative setzt sich seit vielen Jahren dafür ein, dass auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr mehr Güter auf die Schiene verlagert werden. Mit den richtigen Rahmenbedingungen wären viel höhere Anteile des Schienengüterverkehrs, auch auf vglw. kurzen Distanzen, möglich. Viele Beispiele (wie City Cargo in Genf) zeigen eindrucklich, dass es betrieblich und logistisch gehen würde. Leider deckt der Strassengüterverkehr aktuell nur ca. einen Drittel seiner externen Kosten für die Umwelt und Gesellschaft über die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Lieferwagen unter 3,5 Tonnen bezahlen gar keine Internalisierungsabgabe. So lange, der Strassengüterverkehr seine externen Kosten in Milliardenhöhe jedes Jahr nicht vollumfänglich deckt, ist es aufgrund des verzerrten Wettbewerbes zwischen Strasse und Schiene nur sinnvoll und gerechtfertigt, dass es finanzielle Anreize für die Verlagerung auf die Schiene gibt. Das ist im Interesse von Klimaschutz, Energieeffizienz und -unabhängigkeit, Versorgungssicherheit, Raumplanung, Flächenverbrauch und der Gesundheitsprävention für die Gesellschaft und Umwelt (weniger Schadstoffbelastung und Unfälle).

Die Vorlage enthält zwei Varianten. Die Variante 2 ist völlig ungenügend und wäre verheerend für den Klimaschutz und es käme mit dem Einstellen des Einzelwagenladungsverkehrs zu einer massiven Verlagerung von der Schiene auf die Strasse. Variante 2 führt zu deutlich mehr Treibhausgasemissionen des Güterverkehrs als Variante 1 (wenn auch die Quantifizierung aufgrund unterschiedlicher Annahmen zur Marktdurchdringung erneuerbarer Antriebe schwierig sind). Variante 2 ist auch für die Energieversorgungssicherheit ungeeignet, basiert sie doch auf stromintensivem Wasserstoff. Neben der fehlenden Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs (Art 9a von Variante 1) fällt bei Variante 2 auch ins Gewicht, dass in Variante 2 auch sämtliche Arten von Betriebsbeiträgen aus dem Gesetz gestrichen werden (Art 9.), was aus ökologischer Sicht ein klarer Rückschritt darstellt. Diese Variante 2 lehnt die Alpen-Initiative darum dezidiert ab. Auch die Variante 1, welche Fördermittel für den Einzelwagenladungsverkehr vorsieht, ist nicht der erhoffte Fortschritt für die Güterverkehrspolitik in der Schweiz, sondern das absolut notwendige, dass dieser in der heutigen Form und im Umfang in etwa erhalten bleibt. Leider wird damit die Chance verpasst ein visionäres politisches Projekt, welches zu deutlich mehr Verlagerung auf die Schiene in der Fläche führt, vorzuschlagen. Die erfolgreiche und beliebte Verlagerungspolitik vom alpenquerenden Güterverkehr soll auf den Güterverkehr in der Fläche ausgeweitet werden. Im Vergleich zu den nicht-internalisierten Milliarden pro Jahr, welche der Strassengüterverkehr verursacht, wirken die eingesetzten Förderbeträge für den Schienengüterverkehr sehr überschaubar. In unsere Stellungnahme versuchen wir einige Massnahmen und Instrumente so auszubauen, dass der Modalsplit zu Gunsten des Schienengüterverkehrs (SGV) wachsen kann. Zur Erreichung eines visionären Zielbilds des SGV in der Schweiz (mit deutlich mehr Gütern auf der Bahn) bräuchte es aber noch deutlich mehr Instrumente und Mittel, und zudem ein verbindliches Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche.

Die neue Vorlage enthält aber einige wertvolle Verbesserungen. So unterstützen wir insbesondere, dass in Art 9b neu ein finanzieller Anreiz eingeführt wird, um Verlade- und Umschlagevorgänge auf die Bahn zu fördern. Bereits anlässlich der letzten Revision des Gütertransportgesetzes haben wir einen ähnlichen Vorschlag der Mehrheit der Verkehrskommission des Nationalrates aktiv unterstützt. Auch die explizite Ausrichtung der Beitragshöhe auf die energie-, umwelt- und verkehrspolitischen Ziele in Absatz 2 unterstützen wir sehr. Eine Verbesserung stellt auch Art 10 zur Förderung von technischen Neuerungen dar.

Anstelle der bisher sehr allgemeinen Formulierung wird im Gesetz und mit einem Kredit explizit auf die automatische Kupplung als Schlüsseltechnologie Bezug genommen.

Sehr ablehnend stehen wir dem Wechsel der Finanzierung weg von der verursachergerechten Finanzierung durch die Spezialfinanzierung Strassenverkehr hin zu Geldern aus der Bundeskasse gegenüber (Art. 18 MinVG). Artikel 18 MinVG dient gemäss Absatz 1 unter anderem der Deckung von Investitions- und Betriebsbeiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs. Weshalb in Absatz 2 von Art 18 MinVG das neue Instrument zu diesem Zweck (Art 9b GüTG) ausgeschlossen werden soll, erschliesst sich uns nicht. Es entsteht der Eindruck, die neuen Verladebeiträge sollen als Massnahmen 2. Klasse von finanzpolitischen Überlegungen abhängig sein, während die anderen Massnahmen durch stark zweckgebundene Mittel aus der Verkehrsfinanzierung finanziert bleiben und somit von Budgetberatungen ausgeschlossen sind. Dies ist insofern stossend, als mit der Reform bzgl. Anschlussgeleise Minderausgaben für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr anfallen und die neu durch Art 18 finanzierten Massnahmen zumindest was den Ersatz von Diesellokomotiven durch erneuerbar angetriebene Lokomotiven betrifft kaum die gleich grosse Klimawirkung aufweisen, wie die Umschlagemassnahme von Art 9b. Zudem fordern wir auch Art 28 Abs 3 nicht aus der Aufzählung von Art. 18 Abs 2 MinVG zu streichen. Damit werden alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik wie bereits heute einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert. Wir möchten daran erinnern, dass anlässlich der letzten Reform des Gütertransportgesetzes der Nationalrat einstimmig dem Einzelantrag Candinas zugestimmt hat, damit alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden (statt den angeblich weniger wichtigen Teil via Bundeskasse zu finanzieren).

Deutlich kritisieren wir, dass in Artikel 8 Absatz 4 die Möglichkeit von rückzahlbaren Darlehen ersatzlos abgeschafft werden soll. Rückzahlbare Darlehen für Verladeanlagen im Ausland sind eine auch finanzpolitisch attraktive Ergänzung zu Investitionsbeiträge für Verladeanlagen im Ausland.

Leider mussten wir feststellen, dass die bisherige Politik beim Thema der (privaten) Anschlussgeleise verlassen werden soll. In dieser Frage hat das Parlament bereits bei der letzten Revision korrigierend eingreifen müssen. Allermindestens in den Artikel 1, 2, 3 und 4 sollen die Anschlussgeleise gegenüber anderen Infrastrukturen des Schienengüterverkehrs nicht benachteiligt werden. Auch bei den Investitionsbeiträgen in Art 8 und entsprechend beim Kredit sehen wir einen Abbau der Anschlussgeleisefinanzierung sehr kritisch. Das neue Instrument zur Förderung der Verladevorgänge (Art 9b), das wir klar priorisieren gegenüber der Anschlussgeleisefinanzierung, sollte nicht auf Kosten bestehender Massnahmen eingeführt werden, sondern stellt aus unserer Sicht eine Ergänzung für jene Verkehre dar, die mangels Anschlussgeleise auf der Strasse feinverteilt werden.

Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Zielsetzungen

1. *Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja, ganz klar. Es besteht sogar dringender Handlungsbedarf, denn der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr nimmt seit Jahren ab. Falls der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) nicht gefördert wird, wird dieser grösstenteils eingestellt und es wird zu einer deutlichen Rückverlagerung auf die Strasse kommen. Das würde zu etwa 650'000 zusätzlichen Lastwagenfahrten führen. Das wären sehr negativ für die Energieeffizienz, das Klima, die Umwelt, die Bevölkerung und alle anderen Verkehrsteilnehmer. Zudem hat die Schiene über alle Produktionsformen (Ganzzüge, WLV, Kombierter Verkehr, etc.) in den letzten Jahren beim Güterverkehr in der Fläche kontinuierlich an Anteilen verloren. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr ca. 15%, 2010 waren es hingegen noch über 17%, 2000 sogar 19.4%. Nur im alpenquerenden Güterverkehr konnte die Schiene ihre Anteile steigern. Diesem langfristigen Trend gilt es mit wirksamen Massnahmen entgegenzutreten. Aus umwelt-, klima-, energiepolitischen, raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Gründen ist der Transport von Gütern mit der Bahn und dem Binnenschiff besser als auf der Strasse. Mit dem finanziellen Anreiz für Umschlag und Verlad (Art 9b von Variante 1) wird anerkannt, dass für einen Teil des Güterverkehrs die Bahn für die längeren Streckenabschnitt, die Strasse für die Feinverteilung das am besten geeignete Transportmittel ist.

2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*

b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*

Klar, die Variante 1. Die Variante 2 würde eine massive und nicht-reversible Rückverlagerung auf die Strasse bedeuten. Wird der EWLV einmal eingestellt, ist es unmöglich diesen wieder aufzubauen. Die Variante 2 wird der bestehenden Problemlage schlicht nicht gerecht. Unter den aktuellen Umständen im Güterverkehrsmarkt, in dem der schwere Strassengüterverkehr zwei Drittel seiner externen Kosten nicht selbst trägt, ist es klar angezeigt, dass der volkswirtschaftlich und ökologisch vorteilhafte Schienengüterverkehr erheblich unterstützt wird. Allerdings geht auch die Variante 1 mit ihren vorgesehen Fördermittel und -instrumenten deutlich zu wenig weit. Es braucht auch eine markante Senkung der Trassenpreise im Binnengüterverkehr und eine deutliche Erhöhung des Verladebonus.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja. Es ist im Interesse der Schweizer Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) möglichst rasch vollumfänglich umgesetzt wird. Zudem erhöht es die Arbeitssicherheit das Personal massiv und macht die Arbeit in gewissen Berufsprofilen deutlich attraktiver. Denn erst wenn die ganze Migration geschafft ist, fallen zusätzliche Aufwände weg (effektive Umrüstkosten und betriebliche Zusatzkosten der Aufrechterhaltung eines doppelten Systems mit und ohne DAK) und der Grossteil des Nutzens an.

4. *Sind Sie einverstanden,*

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, unbedingt. Als Pendant zu den Steuererleichterungen im Strassengüterverkehr zur Förderung innovativer Technologien durch LSVA-Befreiung für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sind im Schienengüterverkehr Investitionsbeiträge in neue Technologien ebenfalls gerechtfertigt.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja, das macht Sinn. Auch die Wagenhalter sollen einen Teil der Kosten tragen. Der potenziell höhere Nutzen im Betrieb wird wohl auch zu höheren Einnahmen pro Wagen führen. Allerdings sind die sehr tiefen Anteile der Kostenbeteiligung des Bundes fragwürdig. Mindestens 75% sollte vom Bund übernommen werden, nicht nur 30% wie in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Migration zur DAK nicht oder nicht schnell genug gelingen wird. Eine Kostenbeteiligung der öffentlichen Hand von lediglich 30% für technologische Innovationen im Sinne des Klimaschutzes ist viel tiefer als das in anderen klimarelevanten Bereichen im Gesetz vorgesehen ist (indirekter Gegenvorschlag Gletscherinitiative, Mangelerlass EnG/StromVG). Zudem sollte der Bund für die Phase der Zusatzkosten für die Aufrechterhaltung der beiden Systeme (DAK und klassische Kupplung), sowie weiter betriebliche Aufwände für Umrüstung substanziell fördern (bspw. über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren). Nur so kann sichergestellt werden, dass die Umrüstung auch wirklich und in wenigen Jahren umgesetzt wird.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der nach der Migration zur DAK in den kommenden Jahren jährlich in die vorhersehbare Zukunft hinein anfallen wird, rechtfertigt diese Mitfinanzierung des Bundes. Unserer Einschätzung nach, würde der volkswirtschaftliche Nutzen sogar deutlich höhere Mitfinanzierungen rechtfertigen. Wenn die Schweiz bei der DAK nicht mitmachen würde, käme es bspw. zu grösseren Problemen mit den grenzüberschreitenden Güterverkehren (in der EU wird die DAK zum Standard). Zudem können mit dem gleichen Personal mehr Züge abgefertigt werden und mit der künftig vergleichsweise weniger gefährlicher und körperlich harten Arbeit, dank der DAK, werden die Berufsprofile auch wieder populärer. Ohne DAK könnte der SGV in der Schweiz in den nächsten Jahren auch in einen Personalengpass laufen. Wenn wegen Personalmangel weniger Güterverkehre auf der Schiene angeboten werden, schadet das der Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft deutlich. Vor diesem Hintergrund fordern wir deutlich höhere Beteiligung des Bundes an den direkten Umrüstungskosten und eine substanzielle Beteiligung an sonstigen anfallenden betrieblichen Mehraufwänden für die Umrüstung, bspw. über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Eine Staffelung der Fördersätzen macht Sinn, um die Fördermittel effizient und zielgerichtet einzusetzen. Die Maximalanteil der Förderbeträge ist jedoch höher als 30% zu wählen (siehe b)) Und diese Staffelung muss mit dem bestehenden Fahrzeugpark der Schweiz zusammenpassen.

Da sind mit den gewählten Zeitrahmen gewisse Zweifel angebracht. Zudem sollte nicht ausschliesslich das Alter eines Wagens ausschlaggebend sein, sondern auch wie lange dieser Wagen wohl noch eingesetzt werden kann (das hiesse auch das Potenzial des Wagens zu berücksichtigen).

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja, die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz wichtig. Es werden heute rund 6 Mio. Tonnen Schiffumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Des Weiteren bildet die Rheinschifffahrt eine gute Alternative zur – leider – stark ausgelasteten deutschen Rheintalbahn, welche nicht mehr viel Kapazitäten für weitere Güterzüge hat. Vor diesem Hintergrund ist die Rheinschifffahrt auch sehr wichtig für den gesamten Rhein-Alpen-Korridor durch die Schweiz. Die Versorgung auf dem Wasserweg bleibt auch für eine dekarbonisierte Wirtschaft zentral. Wir sprechen uns jedoch dagegen aus Kapazitäten aufzubauen, die in einer fossilfreien Energiepolitik nicht mehr benötigt werden. Die Massnahmen dürfen die Lieferung von fossiler Energie auf dem Rhein nicht durch Fehlinvestitionen in die 2040er-Jahre hinein verlängern. Vielmehr sind die vom Bundmitfinanzierten Infrastrukturen der Rheinschifffahrt strikt so auszugestalten, dass sie der Dekarbonisierung dienen also z.B. den erneuerbaren Wasserstoff transportieren, den wir für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs ab der Schweiz gemäss Klimastrategie des Bundes benötigen werden. Nicht nur die Investitionsbeiträge nach Art 8a Abs 6 sondern auch die übrigen finanziellen Leistungen nach Art 8a Abs 5 sind auf «Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes» zu beschränken. Der Verkehrsträger Binnenschiff ist bei gleichem Frachtgut (mit unter Umständen hohem CO₂-Fussabdruck) momentan umweltfreundlicher als der Strassengüterverkehr. Damit dieser ökologische Vorteil erhalten bleibt, sind aber Investitionen erneuerbare Antriebe nötig.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja, das Instrument ist zielführend, es muss aber analog Abs 6 an Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes geknüpft werden. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene auf der Bund und Kantone die Hafeninfrastrukturen unter den gemeinsamen festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Das Instrument der Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen ist hierfür zweckmässig und kann mit den vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen rasch umgesetzt werden. Sie ermöglicht es dem Bund erstmalig, dass die für die Schweiz wichtige Hafeninfrastrukturen in der Infrastrukturrechnung unterstützt und die Investitionen in Erneuerung und Modernisierung gefördert werden können. In der Leistungsvereinbarung mit der Rheinschifffahrt sollte der Bund eine Zielsetzung für den Modalsplit-Anteil für den Verlad auf der Schiene definieren. Damit könnte sichergestellt werden, dass ein möglichst hoher Anteil auf der Schiene weiterverkehrt.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, es ist sehr wichtig, dass die Rheinschifffahrt künftig klimaneutral abgewickelt werden kann, und auch bei – künftig wegen dem Klimawandel wohl noch häufigerem – Niedrigwasser verkehren kann. Mit dem Umstieg auf klimaneutrale Antriebe kann die energie- und flächeneffiziente Binnenschifffahrt ihren grossen ökologischen Vorteil gegenüber dem Strassengüterverkehr künftig gar noch ausbauen. Klimaneutral angetriebener Schiffsverkehr ist bezüglich Energie- und Flächeneffizienz ökologischer als klimaneutral angetriebener Strassengüterverkehr, für den im Gegensatz zum Schiffsgüterverkehr mit der LSVA-Befreiung für alternative Antriebe bereits ein starker Anreiz zur Dekarbonisierung besteht. Der Verzicht auf Massnahmen beim Schiffsverkehr würde zu Fehlanreizen führen, die nicht im Sinne der Energiesicherheit sind. Der Bund hat als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bereits mit den anderen Rheinanliegerstaaten festgelegt die Binnenschifffahrt bis spätestens 2050 klimaneutral auszugestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, den Schweizer Beitrag zu leisten, um dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, diese multimodalen Umschlagplattformen sind eine wichtige Voraussetzung für mehr Anteile auf der Schiene und sollten darum gefördert werden.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja. Die Möglichkeit, Darlehen für Verladestationen im Ausland zu gewähren, sollte allerdings erhalten bleiben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja, es ist unbedingt notwendig die Verlagerung auf die Schiene auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr zu fördern. Nur so kann die Schiene gegenüber der Strasse, welche seinen externen Kosten nur zu einem Drittel über die LSVA selbst trägt, konkurrenzfähiger werden. Es ist im fundamentalen Interesse der Schweizer Volkswirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass der Anteil der Schiene erhöht werden kann. Auch das gesetzliche Verlagerungsziel kann nur mit mehr Verlagerung im Binnen-, Import- und Exportverkehr erreicht werden, denn aktuell sind über die Hälfte der alpenquerenden Lastwagenfahrten diesen Verkehren und nicht dem Transitverkehr zuzuordnen. Fördermittel für die Verlagerung in der Fläche tragen auch bedeutend dazu, dass das Verlagerungsziel der Alpeninitiative endlich erreicht werden kann.

Eine wichtige Ergänzung als Massnahme, wäre eine allgemeine Senkung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr, welche im internationalen Vergleich in der Schweiz sehr hoch sind. Zudem werden auf die hohen Trassenpreise auch 7% MwSt fällig. Man könnte die Trassenpreise senken und auch den tiefsten MwSt-Ansatz von 2.6% ansetzen. Das kann gut gerechtfertigt

werden, denn es geht hier um die Grundversorgung, es ist zudem wichtig für Volkswirtschaft der Schweiz und Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja, das Instrument ist sehr geeignet. Allerdings wäre es wünschenswert und es würde die Wirkung massiv erhöhen, wenn der Verladebonus von ca. 40 CHF pro Wagen, deutlich erhöht würde. Wir fordern mindestens eine Verdopplung auf 80 CHF pro Wagen. Das würde zwar zu mehr Kosten führen, statt 25 Mio. CHF pro Jahr wohl etwas über 50 Mio. CHF kosten. Jedoch wäre es volkswirtschaftlich eine lohende Massnahme, da damit die gesamten externen Kosten des Güterverkehrs gesenkt werden können. Zudem käme es auch der Umwelt, dem Klima und der Bevölkerung (weniger Stau, weniger Unfälle im Strassenverkehr, weniger Lärmemissionen und Luftschadstoffe) zugute. Als Kontext für die Höhe der Fördermittel für die Verlagerung: Im alpenquerenden Güterverkehr wird für die auf die Schiene verlagerten Container oder Sattelaufleger etwa 120 CHF bezahlt. Vor diesem Hintergrund wäre eine Verladebonus in der Fläche, von 80 CHF pro Wagen sehr gut zu rechtfertigen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Ja, die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr soll unbedingt weitergeführt werden. Diese Rückerstattung ist ein wichtiger Bestandteil der Attraktivität des Kombinierten Verkehrs, auch in der EU Standard und sollte unter keinen Umständen abgeschafft werden. Aus Sicht der Alpen-Initiative sollte der «Verladebonus» ein zusätzliches Instrument sein, und nicht die LSVA-Rückerstattung ersetzen. Nur als zusätzliches Instrument, kann das Instrument Verladebonus seine volle Wirkung entfalten. Langfristig wäre es wünschenswert, wenn alle Produktionsformen des Schienengüterverkehrs (Kombinierter Verkehr, Ganzzüge, EWLK, etc.) mit gleicher Intensität gefördert werden. So, kommt es nicht zu allfälligen unerwünschten Verzerrungen im Markt zwischen den verschiedenen Produktionsformen und mit den Mitteln wird die maximale Verlagerungswirkung erzielt.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Unbedingt. Um bald einen gänzlich klimaneutralen Güterverkehr in der Schweiz zu erreichen, braucht es auch bei den – zugegebenermassen – wenigen fossilen Rangierlokomotiven im Schienengüterverkehr der Schweiz ein Wandel des Antriebs, weg von den fossilen Energien. Damit dieser Wandel möglichst rasch geschehen kann, und den entsprechenden Unternehmen keine zusätzlichen Kosten entstehen, sollte der Bund hier finanzielle Anreize leisten.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja. Der EWLTV muss unbedingt erhalten bleiben. Fördermittel sind ein zielführendes Instrument, um das zu erreichen. Aus Sicht unserer Organisation soll der EWLTV künftig sogar erheblich wachsen. Mit effektiven Anreizen für mehr Verkehr auf der Schiene und künftig wohl einem absoluten Wachstum des Güterverkehrs sollte, sollte das möglich sein. Die Kapazitäten dafür wären in den entsprechenden Anlagen auch vorhanden. Mit der vorgeschlagene Förderung des EWLTV von ca. 40-50 Mio. CHF pro Jahr als Netzwerkangebot wird ebd. zumindest im heutigen Ausmass weiterexistieren. Dieser Umfang der Förderung entspricht nur in etwa dem jährlichen strukturelle Defizit von SBB Cargo. Wir fordern vor diesem Hintergrund eine finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot in einem deutlich höheren Umfang, welcher ein deutliches Wachstum des EWLTV und des Schienengüterverkehrs im Allgemeinen ermöglicht. Dies wäre aus gesellschafts, verkehrs-, umwelt- und klimapolitische Gründen und aus volkswirtschaftlicher Perspektive wünschenswert.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Aus unserer Sicht ist das ein zielführendes Instrument.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Nein.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja, für einen effizienten und umweltfreundlichen Güterverkehr braucht es entsprechende Flächen. Der Bund und die Kantone müssen ebendiese Flächen freihalten, sichern und einplanen. Leider geschieht dies aktuell noch deutlich zu wenig.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es fehlt ein verbindliches, konkretes, ambitioniertes Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche. Die Argumente gegen ein Verlagerungsziel in der Fläche, welche im erläuternden

Bericht aufgeführt werden, überzeugen nicht. Die Gründe, die für die Verlagerungspolitik im Transit- bzw. alpenquerenden Verkehr sprechen, sprechen fast alle auch für mehr Verlagerung in der gesamten Schweiz (im Binnen-, Import- und Exportverkehr). Für eine ökologische und klimafreundliche Güterverkehrspolitik ist es unerlässlich, dass neben der Erhöhung der Effizienz und Verkehrsvermeidung im Strassengüterverkehr und der Elektrifizierung der Fahrzeuge, auch die Verlagerung weg von der Strasse in der ganzen Schweiz deutlich intensiviert wird. Leider fehlt es der Vorlage an Mut und Vision dem Schienengüterverkehr künftig eine deutlich grössere Rolle zuzumuten.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Jon Pult
Präsident der Alpen-Initiative



Fabio Gassmann
Teamleiter Alpenschutzpolitik

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

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

Bern, 24. Februar 2023

**Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport
Stellungnahme von auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Grundsätzlich begrüsst auto-schweiz die Absicht, die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr zu verbessern. Um die Landesversorgung sicherzustellen und die steigende Verkehrsnachfrage zu befriedigen, ist und bleibt die Schweiz auf leistungsfähige Infrastrukturen und Anlagen angewiesen, sowohl für den Strassenverkehr als auch für die anderen Verkehrsträger.

Wie ASTAG, Avenergy Suisse und strasseschweiz unterstützt auch auto-schweiz die Variante 1 – mit rund 480 Millionen Franken für den Zeitraum 2025-28 –, weil sie eine bedarfsgerechte Antwort gewährleistet. Sie wird unter anderem dazu beitragen, unsere Versorgung mit Treibstoffen für den Strassenverkehr zu stärken. Dennoch halten wir Änderungen für notwendig: Zum einen müssen die Entwicklungen im Bereich der Multimodalität und der Antriebstechnologien, die nicht-fossile Energieträger nutzen, berücksichtigt werden. Und zum anderen ist es zentral, dass diese Konzeption darauf abzielt, das reibungslose Funktionieren des Marktes zu gewährleisten, indem sie die Einhaltung grundlegender Prinzipien wie Nichtdiskriminierung, Technologieneutralität des Staates und freie Wahl des Verkehrsmittels sicherstellt. Für detaillierte Anmerkungen und Antworten auf Fragen verweisen wir Sie auf die Stellungnahmen von ASTAG und Avenergy Suisse.

Wir danken Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz



Andreas Burgener
Direktor

Herrn Bundesrat
Dr. Albert Rösti
Vorsteher UVEK
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 14. Februar 2023

**Vernehmlassungsantwort zur
«Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme. Avenergy Suisse vertritt die Interessen der Importeure von flüssigen Energieträgern (Heizöl, Treibstoffe). Ein grosser Teil der Transporte dieser Güter über die Landesgrenze und im Inland erfolgt auf der Schiene, was massgeblich zur Energieversorgungssicherheit unseres Landes beiträgt.

Als Mitglied des Verbands der verladenden Wirtschaft VAP schliessen wir uns dessen Stellungnahme vom 10. Februar 2023 an. **Die Mitglieder von Avenergy Suisse bevorzugen klar die vom Bundesrat vorgeschlagene Variante 1.** Der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) erbringt heute rund 70 Prozent aller Transporte im Schienengüterverkehr in der Fläche und bildet somit das Rückgrat im Bahngütertransport. Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLV.

Wie in der Stellungnahme des VAP detailliert ausgeführt, sehen auch wir allerdings noch weiteren Anpassungsbedarf im Rahmen dieser Variante. Erstens würden wir im Interesse der Multimodalität eine Komplettierung der Vorlage für den Strassengüterverkehr begrüssen, unter Berücksichtigung der Förderung umweltfreundlicher Antriebstechnologien mit klimaneutralen Energieträgern. Zweitens sind wir der Auffassung, dass das Ziel der Neukonzeption ein eigen- und marktwirtschaftliches System sein muss, das auf der Basis von intramodalem Wettbewerb alle Güterbahnen diskriminierungsfrei einbezieht und den Verladern zuverlässig zur Verfügung steht.

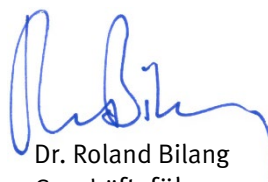
Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse

Avenergy Suisse



Daniel Hofer
Präsident



Dr. Roland Bilang
Geschäftsführer

Bern, 23. Februar 2023

Absender	Rechtsdienst BFU
Telefon	+41 31 390 22 22
E-Mail	recht@bfu.ch
Informationen	bfu.ch/politik

Vernehmlassungsantwort

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Verkehrsverlagerung von der Strasse weg erhöht Verkehrssicherheit

Knapp 4000 Menschen werden jedes Jahr auf Schweizer Strassen bei Unfällen schwer oder tödlich verletzt. Mit einer Entlastung und Entflechtung des Strassenverkehrs kann die Verkehrssicherheit erhöht und die Zahl der Unfälle reduziert werden.

Die BFU begrüsst deshalb, dass der Bundesrat die Rahmenbedingungen für den Schweizer Güterverkehr weiterentwickeln will. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse weg führt zu einer Entlastung und Entflechtung des Strassenverkehrs und steigert dadurch die Verkehrssicherheit. Da das Unfallrisiko beim Güterverkehr im Schienen- und Schiffsverkehr um ein Vielfaches tiefer ist als im Strassenverkehr, ist die geplante Verlagerung auch aus einer ganzheitlichen Sicherheitsperspektive sinnvoll.

Von den beiden Varianten, die der Bundesrat in die Vernehmlassung geschickt hat, spricht sich die BFU vor diesem Hintergrund für die Variante 1 aus. Demgegenüber hätte die prognostizierte Zunahme von geschätzten 650 000 Lastwagenfahrten pro Jahr bei der Umsetzung der Variante 2 einen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit zur Folge.

Weiter nimmt die BFU erfreut zur Kenntnis, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen auch Überlegungen zur Sicherheit im Bereich von Fahrzeugführerkontrolle und finanzieller Lenkung mitberücksichtigt wurden.



BLS AG
Genfergasse 11
3001 Bern

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

Per E-Mail

Bern, 12. Februar 2023

Stellungnahme zur Vernehmlassung *Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport*

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Vernehmlassungsvorlage *Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport* Stellung nehmen zu können. Mit einem Anteil von rund 30% im alpenquerenden Schienengüterverkehr ist BLS Cargo ein wichtiges Wettbewerbsunternehmen in diesem Bereich, das in den vergangenen 20 Jahren bedeutend zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene beigetragen hat. Daneben ist BLS Cargo seit Jahren im Binnen-, Import- und Exportverkehr Schweiz tätig und fährt Ganzzüge für namhafte Schweizer Kunden. Der Einzelwagenladungsverkehr gehört nicht zum Geschäftsmodell von BLS Cargo. Dennoch ist BLS Cargo von den vorgeschlagenen Änderungen für den EWLTV direkt betroffen und weist in ihrer Stellungnahme auf einige wesentliche Punkte hin.

Von den beiden vorgeschlagenen Vernehmlassungsvarianten unterstützen wir Variante 1 («Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt») und lehnen Variante 2 («Punktueller Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr») ab. Aus unserer Sicht ist Variante 2 ungenügend und führt unausweichlich dazu, dass 8.5% des Güterverkehrs auf die Strasse abwandern. Die Einstellung des EWLTV ist irreversibel, führt zu einer bedeutenden Schwächung des Schienengüterverkehrs in der Schweiz und ist damit nicht kompatibel mit den Klimazielen der Schweiz. Unsere detaillierten Ausführungen zum Fragekatalog beziehen sich auf unsere Präferenz für Variante 1.

Wir unterstützen Variante 1 der Vernehmlassungsvorlage gemäss den nachfolgenden Ausführungen und stehen damit für eine Stärkung des gesamten Schienengüterverkehrs ein. Variante 1 ist umfassend und es besteht die berechtigte Hoffnung, dass der EWLTV dadurch eine Zukunftsperspektive erhält und langfristig aus der Verlustzone findet. Uns ist bewusst, dass diese Vorlage für SBB Cargo überlebenswichtig ist. Als Wettbewerber im Schienengüterverkehrsmarkt mit Fokus auf den Ganzzug- und Transitverkehr ist es uns wichtig, dass nicht nur zwischen

Schiene und Strasse, sondern auch innerhalb des Schienengüterverkehrsmarkts Stabilität der Anbieter sowie gleich lange Spiesse herrschen, auch nach Umsetzung der vorgeschlagenen Neuerungen im EWLTV.

Zu Variante 1 stellen wir drei Forderungen, wobei die Forderungen 1) und 2) darauf abzielen, Marktverzerrungen auszuschliessen, sowohl gegenüber den Wettbewerbern als auch zwischen Produktionsformen.

- 1) Es darf keine Wettbewerbsverzerrung durch eine subventionierte Netzwerkanbieterin geben. Daher muss die abgeltungsberechtigte Aktivität der Netzwerkanbieterin (voraussichtlich SBB Cargo) im EWLTV organisatorisch und finanziell vom Ganzzugverkehr getrennt werden, um Querfinanzierungen auszuschliessen. Die Vorgabe zur organisatorischen und finanziellen Trennung muss gesetzlich verankert werden. Zudem sollten der Betrag der direkten Subventionen an die Netzwerkanbieterin möglichst minimiert und die verfügbaren Fördermittel stattdessen für Trassenpreissenkungen sowie für regulierte tiefere Preise im Angebot der letzten Meile eingesetzt werden, die neutral dem Gesamtmarkt zukommen.
- 2) Es darf keine Marktverzerrung zwischen den verschiedenen Produktionsformen im Binnenschienengüterverkehr geben, d.h. es darf zu keiner Kannibalisierung von bestehenden Ganzzugverkehren durch den EWLTV kommen. Die neu vorgesehenen Abgeltungen und Förderbeiträge müssen so gestaltet werden, dass sie den EWLTV nicht künstlich besserstellen. Dies bedeutet, dass Trassenpreissenkungen, regulierte Preise für die letzte Meile und der vorgeschlagene Verladebonus sowohl für EWLTV- wie auch für Ganzzug-Transporte Anwendung finden müssen. Nur so werden auch zukünftig die Güter auf die jeweils effizienteste Produktionsform geleitet.
- 3) Die Einführung einer Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) zu Gunsten der Stärkung des EWLTV darf zu keinen Nachteilen (Kosten, technische Herausforderungen) im Ganzzug- und Transitverkehr führen und hier die Verlagerungspolitik gefährden. Aus heutiger Sicht ist die Einführung der DAK im Ganzzug- und Transitverkehr nur geringfügig produktivitätssteigernd. Daher muss dort die Entscheidung zur Einführung grundsätzlich den Wagenhaltern und EVUs überlassen werden, darf nicht verpflichtend sein und ist etappiert vorzunehmen.

Die nachfolgenden Bemerkungen sind gemäss dem Fragekatalog der Vernehmlassung gegliedert und nehmen Bezug auf den erläuternden Bericht.

1. Zielsetzungen

a) Handlungsbedarf bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Wir teilen die Einschätzung, dass es bei der Festlegung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf gibt. Der Gütertransport in und durch die Schweiz soll mit Blick auf die Klimaziele nachhaltig ausgerichtet werden und die Chancen der Digitalisierung nutzen können. Nach Jahren mit finanziellen Verlusten, Abbau von Anschlussgleisen und Rückgang von EWLTV-Verkehren braucht es Massnahmen, um den EWLTV vor dem endgültigen Aus zu bewahren. Mit dem Gütertransportgesetz von 2016 war noch die Annahme verbunden, dass keine grundlegenden rechtlichen Anpassungen erforderlich sind, um den EWLTV zu retten, bzw. lag damals der Fokus auf der Verbesserung der Marktbedingungen und der Stärkung des Schienengüterverkehrs als Ganzes (z.B. mit dem Netznutzungskonzept). Wir anerkennen die Fortschritte, die insbesondere mit dem Netznutzungskonzept erzielt wurden. Gleichzeitig sind wir der Meinung, dass der

Handlungsbedarf für den EWLIV in der Revision des GÜTG 2016 nicht angemessen erkannt wurde.

b) Generelle Einschätzung der Varianten

Wir unterstützen Variante 1, da nur diese den Fortbestand des Netzwerkangebots sichern kann. Das Bekenntnis zur Aufrechterhaltung des EWLIV begrüßen wir. Variante 2 gefährdet den Fortbestand des Netzwerkangebots akut. Dem EWLIV fehlt aufgrund der Verluste der vergangenen Jahre der finanzielle Spielraum für Investitionen. Es besteht kein unternehmerisches Interesse, das Verlustgeschäft fortzuführen. Eine Einstellung des EWLIV in den nächsten Jahren wäre unabwendbar und irreversibel. Gleichzeitig erscheint uns die Annahme, dass der Strassengüterverkehr die bestehenden EWLIV-Verkehre in den nächsten zehn Jahren mit CO₂-neutralen Technologien auffangen kann, zu optimistisch.

2. Variantenübergreifende Massnahmen

a) Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung

Wir unterstützen die Haltung, dass der EWLIV durch Digitalisierungsmassnahmen modernisiert werden kann. Die darauf aufbauende Automatisierung bietet auch für den Ganzzugverkehr die Möglichkeit für Produktivitätssteigerungen. Betrachtet man die DAK isoliert, profitiert in erster Linie der EWLIV und wird seine Produktivität steigern können. Für den Ganzzugverkehr stellen wir den im Bericht ausgewiesenen Nutzen in Frage und weisen auf die im erläuternden Bericht stark unterschätzten Umsetzungsrisiken hin. Wir fordern eine zweistufige Migration, in der die Umstellung im EWLIV Priorität hat und die Umstellung im Ganzzugverkehr nachgelagert, nicht verpflichtend und in enger Abstimmung mit den betroffenen Unternehmen erfolgt.

Wir teilen die Ansicht nicht, dass der Ganzzugverkehr Produktivitätsgewinne von 34% realisieren kann, sondern gehen von geringen möglichen Gewinnen von 1-4% aus. Auf europäischer Ebene (ERA/EDDP) gibt es Bestrebungen, die Kosten-Nutzen-Frage von DAK für den Transitverkehr mit den betroffenen EVUs zu vertiefen. Es bestehen von Seiten der im Transitverkehr tätigen EVUs erhebliche Vorbehalte gegen die erste Kosten-Nutzen-Analyse des EDDP, bzw. der ihr zu Grunde liegenden Annahmen bzgl. Produktivitätssteigerungen. Dasselbe gilt aus unserer Sicht für die im erläuternden Bericht gemachten Aussagen. Insbesondere zeitliche Gewinne sind kaum zu erwarten, da im Ganzzugverkehr Kupplungsvorgänge vernachlässigbar sind. Auch ein optimierter Rollmaterialeinsatz ist unseres Erachtens unwahrscheinlich, da die maximale Zuglänge und nicht die Zughakenlast das Gewicht der Züge beschränkt. Durch die festgelegte Obergrenze der Radsatzlast (22.5t) kann das Zugsgewicht nur mit mehr Wagen erreicht werden. Dies erhöht aber die Zuglänge, die heute und in Zukunft eine Obergrenze von 750 m hat. Daher sind schwerere Züge nur in sehr beschränktem Ausmass möglich. Die Annahme, dass durch die Einführung der DAK Umläufe beschleunigt und Kapazitäten erhöht werden können, erscheint uns unwahrscheinlich.

Zudem machen wir darauf aufmerksam, dass sich die für den Ganzzugverkehr aufgeführten Produktivitätsgewinne (optimierter Rollmaterialeinsatz, höhere Geschwindigkeiten, kürzere Bremswege) auf die Automatisierung des Betriebs und

nicht auf die DAK als isolierte Technologie beziehen. Das automatische Kuppeln spart nur wenige Sekunden pro Kupplungsvorgang. Der Mitarbeiter muss für alle anderen Tätigkeiten weiterhin vor Ort sein. Auch das Abkuppeln wird im Rahmen dieses Projektes (bis DAK 4) weiterhin manuell erfolgen. Die DAK wird stattdessen Enabler für weitere betriebsrelevante Use Cases sein. Diese müssen aber noch separat entwickelt werden und stellen weitere Anforderungen an die Zulassung (vgl. Konzeptbericht DAK vom BAV vom 17.08.22 - Art 2.1 b, Seite 8). Wann und in welcher Form diese Entwicklungen zur Verfügung stehen werden, ist noch nicht definiert. Die im erläuternden Bericht genannten Vorteile dürften im Ganzzugverkehr also noch später eintreten als jene im EWLv.

Schliesslich möchten wir auf die hohen Umsetzungsrisiken bei der Migration zur DAK hinweisen, beispielsweise wegen fehlender Harmonisierung und Finanzierung auf europäischer Ebene. Derzeit wird auf EU-Ebene im Rahmen des Programms EDDP über die Definition von DAK (Umfang, Level) diskutiert, von einem Rollout-Plan oder der finanziellen Zusicherung durch die Mitgliedstaaten ist die Diskussion allerdings noch weit entfernt. Die Züge der BLS Cargo sind zu 90% im Transit unterwegs, weshalb eine Harmonisierung der DAK-Spezifikationen mit der EU für uns existentiell ist. Wir warnen eindringlich von einer verfrühten Einführung der DAK in der Schweiz, da die Komplexität einer nicht abgestimmten Einführung rasch unbeherrschbar wird. Die Lehren aus der gescheiterten europaweiten Einführung von ETCS müssen gezogen werden. Ein Vorpreschen der Schweiz birgt grosse Risiken für die Schweizer EVUs, die im Transitverkehr tätig sind. Bevor ein Nutzen realisiert werden kann, ist das ausgerollte System bereits obsolet und Produktivitätsgewinne können nicht an Kunden weitergereicht werden. Eine isolierte Migration ist daher weder praktikabel noch finanzierbar. Eine Migration bereits ab 2025 ist aus unserer Sicht nicht realistisch, da die nötigen Spezifikationen noch gar nicht verfügbar sind. Es existieren heute kein Standard und kein Anbieter für Level DAK4. Aufgrund von Werkstattkapazitäten und anderen Sachzwängen würde die Migration sicher länger als fünf Jahre dauern.

Aufgrund der genannten Vorbehalte stellen wir zu Art. 10 GüTG Technische Neuerungen den Antrag, die Migration zur DAK im Ganzzugverkehr, insbesondere bzgl. Einführungszeitpunkt, in enger Abstimmung mit der Branche und nicht verpflichtend vorzunehmen.

b) Mitfinanzierung durch den Bund, Teilfinanzierung, Fördersätze

Eine Mitfinanzierung durch den Bund ist aus unserer Sicht sinnvoll und erwünscht. Unter den aktuellen wirtschaftlichen Gegebenheiten (kontinuierliche Verluste im EWLv, angespannte betriebliche Lage im Ganzzugverkehr) können die EVUs und die Kunden mit eigenen Wagen die DAK aus eigener Kraft nicht finanzieren. Die Margen sind in den vergangenen Jahren aufgrund betrieblicher Schwierigkeiten und hoher Fixkosten gesunken. Zusätzliche Investitionen für die EVU müssen deshalb zwingend mit einer positiven Wirtschaftlichkeitsrechnung verbunden sein. Aus unserer Sicht – als im Ganzzugverkehr tätiges EVU - ist eine Mitfinanzierung von 30% der Investitionskosten zu niedrig, wenn der Bund eine Migration zur DAK für den gesamten Schienengüterverkehr in einer kurzen Frist anstrebt (z.B. zwischen 2025 und 2030). Die vorgeschlagene Einführung der DAK und die Teilfinanzierung durch den Bund bedeuten für BLS Cargo sehr hohe Umrüstungsinvestitionen und ggf. Ersatzinvestitionen bei Lokomotiven.

Umbaukosten von lediglich Fr. 250'000 pro Lok sind aus unserer Sicht nicht plausibel. Inklusive Anpassung der Leittechnik und teilweise der Kasten rechnen wir pro umzurüstende Lok aufgrund von Erfahrungswerten bei anderen Umrüstungen mit zwei- bis dreimal so hohen Kosten (Fr. 500'000 bis 700'000). Bereits die für die Umrüstung erforderlichen Sicherheitsbescheinigungen dürften die in der Vorlage genannten Kosten von maximal Fr. 250'000 übersteigen. Auch die einmaligen Engineer-Kosten einer Umrüstung betragen aufgrund der verschiedenen Loktypen wesentlich mehr als Fr. 5 Mio.

Knapp die Hälfte der BLS Cargo-Flotte könnte nach aktuellem Stand aufgrund ihres Gewichts gar nicht umgerüstet, sondern müsste ersetzt werden. Die Ersatzbeschaffungskosten pro Lok betragen schätzungsweise Fr. 4.7 Mio. Wozu die Kategorie „Loks, die ersetzt werden müssen“ gedacht ist (Beitrag: Fr. 80'000), bleibt aus dieser Sicht unklar. Betriebswirtschaftlich besteht ein hohes Risiko der Wertvernichtung beim Rollmaterial, wenn Wagen und Lokomotiven aufgrund von DAK-Umrüstungsvorschriften ersetzt werden müssen, die nicht am Ende ihres Lebenszyklus' sind. Bei BLS Cargo würde das aus heutiger Sicht Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe auslösen. Es besteht das Risiko, dass EVUs und Wagenhalter finanziell zu stark belastet werden und kaum dazu beitragen können, den nachhaltigen Güterverkehr zu stärken. Für die Umrüstung des Ganzzugverkehrs ist eine blosse Teilfinanzierung von 30% daher nicht akzeptierbar.

Wir stellen zu Art. 10. GüTG Technische Neuerungen den Antrag, die Interessen der Gesuchstellerin und das Kosten-Nutzen-Verhältnis von technischen Neuerungen zu berücksichtigen und zusätzlich zu den vorgesehenen A-fonds-perdu-Beiträgen auch zinslose Darlehen vorzusehen.

c) Stärkung Rheinschifffahrt

keine Bemerkungen

d) Anreize klimaneutrale Antriebe und für Niedrigwasser geeignete Schiffe

keine Bemerkungen

3) Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante

a) Förderung multimodaler Transportketten

Wir begrüssen grundsätzlich die Förderung weiterer Infrastrukturanlagen, um den Umschlag von Gütern von und auf die Schiene zu erleichtern. Gerade in dicht bebauten Gebieten können neue Umschlagsanlagen die nachhaltige Versorgung mit Gütern erleichtern. Allerdings erschliesst sich uns nicht genau, was unter einer Umschlagsplattform zu verstehen ist. In unserem Verständnis handelt es sich um eine Art Logistikhub mit Gleisanschluss, der von mehreren Kunden diskriminierungsfrei benutzt werden kann, im Gegensatz zu den heutigen Anschlussgleisen auf Werksgeländen, die proprietär sind. Uns stellt sich die Frage: Wer würde eine solche Plattform betreiben, SBB Cargo oder ein Drittunternehmen? Die praktische Relevanz solcher Anlagen ist aus heutiger Sicht schwierig einzuschätzen. Die Auswirkungen einer – in ihrer Höhe noch unbekannten – finanziellen Förderung für Umschlagsplattformen sind für uns ebenfalls unklar. Die Steuerbarkeit und der Überblick drohen bei einer multiplen Förderung verloren zu gehen.

Einer Vereinfachung der Finanzierung von KV-Anlagen stehen wir grundsätzlich positiv gegenüber. Die Diskriminierungsfreiheit muss weiterhin gewährleistet werden.

Ein Verladebonus muss zwingend für alle Produktionssysteme (EWLV, Ganzzugverkehr, Kombierter Verkehr) entrichtet werden, sonst drohen Marktverzerrungen und eine Kannibalisierung bisheriger Verkehre. Das Ziel eines Verladebonus muss eine Stärkung des Schienengüterverkehrs und eine Verlagerung von der Strasse zur Schiene sein. Es muss sichergestellt sein, dass der Umschlags- und Verladebeitrag den EWLTV nicht übermässig verbilligt und den Ganzzugverkehr konkurrenziert. Wir stellen zu Art. 9b Umschlags- und Verladebonus zwei Anträge, wonach der Umschlags- und Verladebonus auch auf den Kombinierten Verkehr Anwendung finden muss und wonach vom Umschlags- und Verladebonus keine marktverzerrende Wirkung auf Ganzzugverkehre ausgehen darf.

b) Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Wir begrüssen die finanzielle Unterstützung rein batteriebetriebener oder batterie-elektrischer Hybridfahrzeuge für die Nahzustellung. Diese sind ein wichtiges Instrument, um die Treibhausgasemissionen auch auf der letzten Meile des Gütertransports massgeblich zu senken.

4) Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs

a) Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja, wir erachten es als wichtig, dass sich der Bund zur Weiterentwicklung des Netzwerkangebots bekennt und der EWLTV eine Zukunftsperspektive erhält. Ohne finanzielle Förderung droht dem EWLTV in wenigen Jahren das Aus und es ist mit einer Rückverlagerung von Gütertransporten auf die Strasse zu rechnen, was den klimapolitischen Zielen des Bundes zuwiderläuft.

Die Vernehmlassungsvorlage überträgt die Verantwortung, Querfinanzierungen aus dem Netzwerkangebot und unternehmensübergreifende Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, der Netzwerkanbieterin, indem sie für die notwendigen organisatorischen Vorkehrungen sorgen soll (vgl. erläuternder Bericht, S. 55). Entsprechende Gespräche haben in der Branche stattgefunden und ein Grundsatzpapier wurde ausgearbeitet. Es handelt sich dabei um ein Gentlemen's Agreement, das für die Netzwerkanbieterin rechtlich nicht bindend ist. Deshalb sehen wir es als zwingend an, den Ausschluss von Wettbewerbsverzerrungen und Querfinanzierungen durch organisatorische Vorkehrungen explizit ins Gesetz aufzunehmen und dem Bund die Aufsicht zu übertragen. Wir formulieren zu Art. 9a Förderung des EWLTV, Abs. 7 einen entsprechenden Antrag (vgl. Punkt 5).

Die Steuerung des EWLTV mittels Leistungsvereinbarung zu Angebot, Investitionen und der finanziellen Beteiligung des Bundes scheint uns sinnvoll. Die vorgeschlagenen Förderinstrumente für den EWLTV befürworten wir. Die Höhe der geplanten Abgeltung (ca. Fr. 40-60 Mio. pro Jahr) ist für uns jedoch nicht nachvollziehbar. Wir nehmen an, dass zu deren Berechnung der Durchschnitt der jährlichen Verluste von SBB Cargo berechnet und leicht aufgerundet wurde. Wir sprechen uns dafür aus, dass die Höhe der Abgeltungen auf der Basis eines Offertverfahrens, bzw. einer nachvollziehbaren Kalkulation bestimmt wird (analog RPV). Mit der nicht nachvollziehbaren Höhe der Betriebsabgeltungen besteht das Risiko der Kannibalisierung von bestehenden Volumen im Ganzzugverkehr durch eine (zu) niedrige Kostenstruktur im EWLTV. Die

neu vorgesehenen Abgeltungen, Investitionsbeiträge, Umschlags- und Verladebeiträge müssen so gestaltet werden, dass sie den EWLTV nicht künstlich besserstellen. Zudem erscheint uns die Festlegung jährlicher Pauschalen als Betriebsabgeltung in Kombination mit der unbeschränkten Möglichkeit zur Gewinnerzielung wettbewerbspolitisch mit Blick auf das Marktsegment des Ganzzugsverkehrs fragwürdig. Deshalb ist die Höhe der direkten Subventionen möglichst zu beschränken. Die verfügbaren Fördermittel sind stattdessen für Trassenpreissenkungen zu Gunsten des EWLTV und des Ganzzugsverkehrs und zur Senkung der Preise für die letzte Meile einzusetzen, die neu Gegenstand der Leistungsvereinbarung zwischen der Netzwerkanbieterin und dem Bund sind (Art. 9a GüTG).

Auch die Höhe der Investitionsbeiträge gemäss Leistungsvereinbarung (ca. Fr. 100 Mio.) für eine ganzheitliche Systemsteuerung, das Kapazitätsmanagement und die Verbesserung von Schnittstellen sowie die Automatisierung der Nahzustellung ist aus unserer Sicht zu wenig nachvollziehbar dargestellt.

Zu Art. 9b GüTG Umschlags- und Verladebeiträge stellen wir den Antrag, dass eine marktverzerrende Wirkung der vorgesehenen Subventionen auf bestehende Angebote zu vermeiden ist.

b) Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja, eine höhere Gewichtung des Gütertransports in der Raumplanung scheint uns aufgrund des Strukturwandels und neuer Möglichkeiten der Nahzustellung (Umschlagsplattformen) sinnvoll.

5) Rechtsanpassungen

Ja, wir unterstützen die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen weitgehend und schlagen einzelne Änderungen vor.

Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen

Art. 9a Förderung des EWLTV

Abs. 7 neu: Querfinanzierungen aus dem subventionierten Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch die Netzwerkanbieterin sind nicht zulässig. Subventionierte Unternehmensbereiche der Netzwerkanbieterin werden von nicht geförderten Unternehmensbereichen organisatorisch und finanziell getrennt. Der Bund trifft die dazu notwendigen Vorkehrungen und stellt die entsprechende Überwachung sicher.

Art. 9b Umschlags- und Verladebeiträge

Abs. 1 neu: Der Bund kann für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern pauschale Beiträge pro transportierten Bahnwagen an die Betreiber der Umschlags- und Verladeanlagen ausrichten. Umschlags- und Verladebeiträge werden auch für den Kombinierten Verkehr entrichtet, zusätzlich zur Rückerstattung der LSVA gemäss Art. 4 Abs. 3 SVAG.

Abs. 5 neu: Bei der Festlegung der Höhe der Pauschalen werden die Auswirkungen auf bestehende Ganzzugsverkehre berücksichtigt. Es wird insbesondere darauf geachtet, dass von den pauschalen Beiträgen keine marktverzerrende Wirkung auf bestehende Angebote im Schienengüterverkehr ausgehen.

Art. 10 technische Neuerungen

Abs. 2 neu: Er fördert mit pauschalen A-fonds-perdu-Beiträgen und zinslosen, rückzahlbaren Darlehen die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge. Für den EWLIV erfolgt die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung verpflichtend, für die anderen Produktionsformen nicht verpflichtend und etappiert, solange sich keine Verpflichtung aus der EU ergibt.

Abs. 3 neu: Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt durchschnittlich 60 Prozent der anrechenbaren Kosten; dabei wird das Eigeninteresse der Gesuchstellerin sowie das jeweilige Kosten-Nutzen-Verhältnis berücksichtigt.

Abs. 4 neu: Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Förderung, insbesondere die Voraussetzungen, Fristen und Verfahren der Finanzierung sowie die Bemessung der Beiträge. Die Einzelheiten zur Einführung der digitalen, automatischen Kupplung legt er in Zusammenarbeit mit der Branche fest.

Abs. 5 neu: Der Bund kann die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge mit zinslosen Darlehen fördern.

6) Weitere Bemerkungen
Keine

Freundliche Grüsse

BLS AG

BLS Cargo AG

Daniel Schafer
CEO

Dirk Stahl
CEO

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

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

Bern, 21. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport: Stellungnahme der BPUK und KöV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösli
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 02. November 2022 hat der Bundesrat die im Betreff erwähnte Vernehmlassung eröffnet. Die Vorstände der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) danken für die Möglichkeit und nehmen gerne wie folgt Stellung.

A. Generelle Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage

Ein leistungsfähiges und effizientes Güterverkehrssystem ist eine unabdingbare Voraussetzung für das Funktionieren unserer Volkswirtschaft, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz und die Versorgungssicherheit unseres Landes. Vor diesem Hintergrund unterstützen die Vorstände der BPUK und KöV das Ziel des Bundesrates, den Gütertransport gesamthaft zu stärken, in dem die Kombination und Integration der verschiedenen Verkehrsträger verbessert und eine zukunftsfähige Weiterentwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) als Netzwerkangebot ermöglicht wird. Die Revision des Gütertransportgesetzes (GüTG) von 2016 hat diesbezüglich wichtige Grundlagen gelegt – insbesondere mit dem Konzept zum Gütertransport auf der Schiene. Eine wesentliche Erhöhung des Binnengüterverkehrs konnte damit jedoch bis jetzt nicht erreicht werden.

BPUK und KöV unterstützen die Variante 1

Angesichts der aktuellen und künftigen Herausforderungen in der Klima- und Verkehrspolitik sowie unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit erachten wir es als zielführend, die Rahmenbedingungen nochmals anzupassen und dabei auf die Variante 1 zu setzen. Mit Blick auf das prognostizierte Wachstum beim Schienengüterverkehr wie auch beim Schienenpersonenverkehr erwarten wir, dass die Massnahmen noch innovativer ausgestaltet werden. Ziel darf nicht der Status-Erhalt des derzeitigen Gütertransportsystems sein. Der Fokus muss auf dessen Flexibilisierung und Dynamisierung liegen.

Die angestrebten Verbesserungen der Produktionsanlagen, die Modernisierung und Automatisierung der digitalen Kuppelung sowie der stärkere Bündelungseffekt dank räumlich abgestimmten KV-Umschlagsanlagen und längeren Güterzügen müssen zu einem tendenziell geringeren Bedarf an Gütertrassen und zu einer höheren Flexibilisierung bei der Trassenzuteilung führen.

Weiter ist die Vorlage sehr stark auf Förderungsmassnahmen und Anreizsysteme ausgerichtet. Die Vorstände der BPUK und KöV erwarten, dass mit der Vorlage auch innovative Ansätze auf organisatorischer Ebene geprüft werden, wie zum Beispiel Kooperationen unter den Marktakteuren oder die Schaffung einer gemeinsamen digitalen Datenplattform.

Diskriminierungsfreie Zugänglichkeit

Für die Weiterentwicklung des Gesamtsystems Güterverkehr ist es wichtig, dass die diskriminierungsfreie Zugänglichkeit der Anlagen gewährleistet ist, insbesondere auch zu den Anschlussgleisen. Dies soll deshalb gesetzlich so festgeschrieben werden.

Antrag 1

In Artikel 2, Absatz 1 lit e soll präzisiert werden, dass der diskriminierungsfreie Zugang zur Anlage bei einer Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand jederzeit gewährleistet werden muss.

Stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung

Wir begrüssen die Festlegung von Räumen und verkehrlichen Anforderungen für KV-Umschlagsanlagen im Güterverkehrskonzept. Für die Kantone ist es hilfreich, wenn der Bund die schweizweite (multimodale) Gesamtplanung des Gütertransports in Zusammenarbeit mit den Kantonen vorantreibt. In diesem Sinne unterstützen wir die gesetzliche Vorgabe (Art. 3 Abs. 5 GüTG), wonach die Kantone das Konzept für den Gütertransport in ihrer Richtplanung berücksichtigen müssen. Durch die Festlegung von Massnahmen in der Richtplanung erhoffen sich die Kantone, dass der schienenseitige Anschluss geeigneter Gebiete besser funktioniert. Das Güterverkehrskonzept eignet sich sehr gut, das Thema Güterverkehr verkehrsträgerübergreifend abzubilden. Die Festlegung von konkreten Standorten für KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung muss indes in den Sachplänen und in Absprache mit den Kantonen erfolgen, weshalb wir in Bezug auf Art. 19a Abs. 3 GüTG folgende Anträge stellen.

Antrag 2

Art. 19a Abs. 3 GütG ist wie folgt anzupassen: «Der Bundesrat legt in Zusammenarbeit mit den Kantonen im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung fest.»

Antrag 3

In der Botschaft ist zu konkretisieren, nach welchen Kriterien KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung festgelegt werden. Unserer Ansicht nach sollten insbesondere folgende Kriterien Anwendung finden:

- aktuelle Transportmengen
- Zukünftige Mengenpotenziale
- Funktionen (z.B. nationaler oder internationaler Warenumschlag / Einzugsgebiet mehrerer Kantone)
- Diskriminierungsfreier Zugang für Dritte (strassen- und schienenseitig)

Weiter begrüßen wir, dass die Richtplanung mit den vorgesehenen Anpassungen ein stärkeres Gewicht erhalten soll. Letztere fungiert als Scharnier zwischen der Bundes- und Kommunalplanung und kann geeignete Standorte für den Güterumschlag oder situativ auch für Gleisanschlüsse eruieren und festlegen. Die Kantone benötigen hierbei jedoch die Unterstützung des Bundes, insbesondere, wenn dessen Interessen betroffen sind. Weiter gehen wir davon aus, dass die Variante 1 Auswirkungen auf städtebauliche Entwicklungen haben wird, denn bislang stehen Gleisanlagen innerhalb städtischer Gebiete häufig unter Entwicklungsdruck. Der Erhalt solcher Gleisanlagen kann wichtig sein, um auch zentrumsnah einen umweltfreundlichen Transport von Waren zu gewährleisten. In diesem Sinne ist die Variante 1 dienlich, um bei räumlichen Abwägungen Güterverkehrsanlagen stärker zu gewichten.

Mit der Anpassung von Art. 12 Abs. 2 GütG sollen die Massnahmen der Raumplanung, mit denen die Kantone für die Erschliessung der Industrie- und Gewerbezone mit Anschlussgleisen sorgen, neu in den Richtplänen festgelegt werden. Wir unterstützen diese Ergänzung grundsätzlich, allerdings ist die Evaluation und Festlegung solcher Standorte allein mit dem Instrument des Richtplans häufig nicht möglich.

Antrag 4

Seitens Bund sollte mit Beispielen geprüft und aufgezeigt werden, wie solche Massnahmen innerhalb der Richtplanung und das Zusammenspiel mit dem Konzept aussehen können. Eventuell könnte eine Ergänzung des Leitfadens zur Richtplanung dienlich sein.

Kooperative und kundenorientierte Zusammenarbeit der Güterverkehrsbranche

Der Bund leistet mit der Variante 1 einen substanziellen finanziellen Beitrag an die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs. Die Vorstände der BPUK und KÖV erwarten, dass die Güterverkehrsbranche sich mit einer kooperativen und pragmatischen Zusammenarbeit an diesem Ziel konstruktiv und aktiv beteiligt. Dabei müssen kundenorientierte Lösungen zur Verbesserung des bestehenden Gütertransportsystems in den Vordergrund gestellt und erarbeitet werden.

Im Nachfolgenden finden Sie unsere Rückmeldungen zum offiziellen Vernehmlassungsfragebogen.

B. Beantwortung des Fragebogens zur Vernehmlassung

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja, wir teilen die Einschätzung des Bundesrates. Die Revision des Gütertransportgesetzes von 2016 hat nicht zu einem anhaltend höheren Marktanteil des Schienengüterverkehrs geführt. Mit Blick auf die Herausforderungen in der Klima- und Verkehrspolitik sowie unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit erachten wir es deshalb als zielführend, die Rahmenbedingungen nochmals anzupassen. Wie einleitend dargelegt, fordern wir jedoch eine innovativere Ausgestaltung der Vorlage.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

Die Vorstände der BPUK und KöV unterstützen die Variante 1, da sie eine adäquate Antwort auf die eingangs erwähnten Herausforderungen darstellt und sich eine nachhaltige Stärkung des Schienengüterverkehrs zum Ziel setzt. Variante 2, die letztlich wohl zu einer Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs führen würde, ist aus unserer Sicht nicht zielführend. Sie hätte negative Folgen für die Volkswirtschaft und würde zu einer erheblichen Mehrbelastung des Strassenverkehrssystems führen. Zudem können mit der Variante 2 die gesteckten Klimaziele kaum erreicht werden.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja, die damit verbundenen Produktionssteigerungen sind eine wichtige Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Gütertransports auf der Schiene. Die Umstellung muss unter Einbezug der Branche und in Abstimmung mit den europäischen Standards erfolgen, um die internationale Kompatibilität im Import- und Exportverkehr zu gewährleisten. Weiter möchten wir unterstreichen, dass die Modernisierung und Automatisierung der Produktion nicht nur im Einzelwagenladungsverkehr, sondern im gesamten (multimodalen) Gütertransportsystem vorangetrieben werden muss.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, wir begrüßen eine Mitfinanzierung des Bundes, weil dadurch eine rasche und koordinierte Migration auf die automatische Kuppelung ermöglicht wird.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja, wir unterstützen die vorgesehene Teilfinanzierung. Eine Mitbeteiligung der Branche erachten wir als zwingend, da letztere erheblich von den Produktionsgewinnen der automatischen Kuppelung profitieren wird.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja, wir erachten den vorgesehene Förderbetrag in volkswirtschaftlicher Hinsicht als gerecht.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja, wir unterstützen die vorgesehene Staffelung.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja, eine Stärkung der Rheinschifffahrt und ihrer multimodalen Transportketten ist auch im Hinblick auf eine sichere Landesversorgung sinnvoll.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja, die Leistungsvereinbarung ist ein bekanntes Instrument und hat sich auch in anderen Bereichen bewährt.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, die BPUK und KöV unterstützen die vorgesehenen finanziellen Anreize durch den Bund.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, wir unterstützen die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen und eine Verbesserung der Vernetzungs- und Bündelungsmöglichkeiten. Für die damit verbundenen raumplanerischen Fragen verweisen wir auf unsere einleitenden Bemerkungen sowie die Ausführungen bei Frage 10.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Wir teilen die Einschätzung des Bunderates, dass die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr vorerst weitergeführt beziehungsweise die künftige Regelung im Rahmen der Arbeiten an der Weiterentwicklung der LSVA geklärt werden soll. Dabei ist eine Lösung anzustreben, die keine Produktionsform gegenüber der anderen benachteiligt.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Für die Marktakteure stellt die Vielzahl von Förderinstrumenten und rechtlichen Bestimmungen eine gewisse Eintrittshürde dar. Daher begrüssen wir, dass der Bund diesbezüglich für mehr Klarheit sorgt.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Ja, die Vorstände der BPUK und KöV unterstützten die Umstellung auf umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen, um den heute bereits sehr gut positionierten Schienengüterverkehr künftig vollständig klimaneutral zu machen.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Sofern die nachfolgenden Bedingungen erfüllt sind, unterstützen wir die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot.

1. Die Dauer der finanziellen Förderung muss auf die vorgesehene 12 Jahre begrenzt bleiben. Danach muss der EWLTV eigenwirtschaftlich betrieben werden können.
2. Die Förderung des EWLTV darf nicht zu Lasten der Trassen des Schienenpersonenverkehrs gehen. Die Anzahl der Trassen ist bei der Weiterentwicklung so festzulegen, dass die Befriedigung der erwarteten Nachfrage im Personen- und im Schienengüterverkehr gleichermassen möglich ist. Die Abgeltungen sollen zu einer höheren Flexibilisierung des EWLTV beitragen. Anstelle der heute oft starren Bedienstruktur soll die Produktion (ähnlich wie in der Strassenlogistik) in effiziente, gut ausgelastete Touren erfolgen, um den Trassenbedarf zu optimieren.
3. Die Förderung darf nicht nur auf den Statuserhalt des EWLTV legen, sondern muss eine innovative Weiterentwicklung des Gütertransports auf der Schiene sicherstellen (siehe dazu unsere generellen Bemerkungen sowie die Ausführungen bei Frage 9c).

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja, die Leistungsvereinbarung ist ein bekanntes Instrument und hat sich auch in anderen Bereichen bewährt.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja, die Anschubfinanzierung muss jedoch zeitlich begrenzt sein.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Wie eingangs dargelegt, sollen mit der Vorlage auch innovative Ansätze auf organisatorischer Ebene geprüft werden. Beispiele dafür sind Kooperationen unter den Marktakteuren oder die Schaffung einer gemeinsamen Datenplattform.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Siehe dazu die Anträge 1-3 unter generelle Bemerkungen.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja, unter Berücksichtigung der Bemerkungen und Vorbehalte dieser Stellungnahme sind wir mit den gesetzlichen Anpassungen einverstanden.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir regen, dass der Bund die Unterstützungsbeiträge beziehungsweise die Vereinbarungen mit den Marktakteuren an Anforderungen zur Datentransparenz knüpft. Heute ist es für Planungen der Kantone sehr schwierig an detaillierte Daten zu kommen. Die im erläuternden Bericht genannte Verknüpfung mit dem «Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)» und die Prüfung von Rechtsanpassungen, um den Zugang zu den Daten zu verbessern, wird vor diesem Hintergrund begrüsst.

Die weiteren Arbeiten müssen gut koordiniert werden mit den zu prüfenden Massnahmen zum Ersatz der WAKO, in welche die Kantone frühzeitig einbezogen werden müssen.

Weiter würde eine synoptische Darstellung der Gesetzesanpassungen die Lesbarkeit und das Verständnis der Vorlage wesentlich erleichtern.

Ausserdem bitten wir Sie darum, bei künftigen Vernehmlassungen möglichst kurze und prägnante Fragebögen beizulegen, die sich auf die wesentlichen Aspekte der Vorlage fokussieren und sich nicht in technischen Details verlieren.

Wir bedanken uns für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-
Konferenz BPUK**

Der Präsident



Stephan Attiger

**Konferenz der kantonalen Direktorinnen und
Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin der BPUK und der KÖV



Mirjam Bütler

Kopie an:

- Mitglieder der BPUK
- Mitglieder der KÖV

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Département fédéral de
l'environnement, des transports,
l'énergie et de la communication
DETEC

Par courriel :
finanzierung@bav.admin.ch

Genève, le 24 février 2023

**Concerne : Procédure de consultation relative au perfectionnement des conditions
cadre du transport de marchandises en Suisse**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication a mis en consultation le projet « Perfectionnement des conditions cadre du transport de marchandises en Suisse ».

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), association de droit privé indépendante de l'Etat, regroupe plus de 2'400 entreprises membres représentant 120'000 emplois dans le canton. La CCIG s'engage pour la représentation des intérêts de ses membres et pour la défense de bonnes conditions cadre pour l'économie genevoise dans son ensemble.

La politique des transports et de la mobilité constitue un domaine d'action prioritaire pour la CCIG. Des infrastructures de transports performantes aux niveaux tant fédéral que cantonal sont en effet une condition cadre de première importance pour les entreprises et concourent à la bonne marche de l'économie.

Vous trouverez ci-après nos commentaires organisés en fonction du catalogue de questions mis à disposition dans le cadre de la consultation.

Catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse »

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité de perfectionner les conditions cadre du transport de marchandises en Suisse ?

Oui, le transport de marchandises doit participer à répondre à la Stratégie Climatique du Conseil fédéral. Les conditions cadre doivent être adaptées aux technologies actuelles et conformes aux nouvelles exigences de la politique climatique et de celles des transports. La complémentarité du transport de marchandises par la route et le rail doit continuer afin de garantir un approvisionnement sûr et avantageux de l'économie nationale.

2. Si oui, laquelle des variantes proposées vous semble la plus appropriée pour atteindre les objectifs formulés ?

La variante 1 est la plus appropriée selon la CCIG. Elle renforce le transport de marchandises par le rail avec notamment les conditions organisationnelles, infrastructurelles et financières adéquates. Elle garantit également que les deux modes de transport par route et rail continuent à se compléter afin de garantir un approvisionnement sûr et avantageux de l'économie nationale en marchandises. Grâce à une offre ferroviaire dense, les principaux espaces économiques de Suisse continuent à être bien desservis, tant par la route que par le rail.

Concernant les mesures communes aux deux variantes :

3. Êtes-vous fondamentalement favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique ?

Oui, nous sommes favorables à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique. L'automatisation permet d'accélérer les processus et fait ainsi gagner du temps de transport, ce qui se traduit par une réduction des frais de revient des différentes marchandises transportées. L'ensemble des producteurs et consommateurs en profite en fin de compte.

4. Êtes-vous d'accord
 1. pour que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique ?

Oui, pour accélérer la migration du processus avec les principes clairs établis dans le message en consultation.

2. pour que l'utilité micro- et macroéconomique soit prise en compte de manière équilibrée et que la Confédération ne puisse fournir qu'un financement partiel ?

Pas d'avis.

3. pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation ?

Pas d'avis.

4. pour que la Confédération échelonne les taux de subvention en fonction des critères mentionnés ?

Pas d'avis.

5. Soutenez-vous le renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales ?

Oui, les infrastructures portuaires du Rhin sont importantes pour le transport de marchandises d'importation et d'exportation, les développements proposés sont par conséquent les bienvenus.

- a. La convention sur les prestations avec le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, incluant la possibilité d'un soutien financier, est-elle l'instrument approprié à cet effet ?

Oui.

6. Soutenez-vous les incitations financières pour des propulsions éocompatibles ou pour des bateaux adaptés aux basses eaux ?

Oui.

Concernant les mesures qui présentent des caractéristiques différentes dans chaque variante :

7. Approuvez-vous la promotion des chaînes de transport multimodales dans le but d'une utilisation accrue des offres de fret ferroviaire :

1. par un encouragement des plates-formes de transbordement multimodales ?

Oui, il est cependant nécessaire de disposer d'une stratégie globale concernant l'implantation de ces plateformes multimodales afin d'assurer une desserte territoriale équilibrée (volumes, accessibilités ferroviaires et routières, dimensionnement des installations, etc.).

2. par un financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement ?

Oui.

3. par des incitations financières à transporter autant que possible de marchandises sur le rail ou dans des offres multimodales ?

1. Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée à cet effet est appropriée ?

Pas d'avis.

- II. Le remboursement de la RPLP en transport combiné doit-il être maintenu ou intégré dans la contribution au transbordement et au chargement ?

Pas d'avis.

4. par une amélioration de la transparence et de la flexibilité dans le traitement des dispositions du droit ferroviaire pour les installations privées de transport de marchandises ?

Oui.

8. Soutenez-vous les incitations financières pour l'utilisation de moteurs éocompatibles dans le transport ferroviaire de marchandises ?

Oui.

Concernant les mesures de la variante 1 visant à renforcer le transport de marchandises par une modernisation technique et organisationnelle du transport ferroviaire de marchandises en Suisse :

9. Soutenez-vous le perfectionnement et le soutien financier du TWCI en tant qu'offre-réseau dans le transport ferroviaire de marchandises ?

1. L'instrument proposé, à savoir les conventions sur les prestations avec les prestataires de TWCI, est-il approprié à cet effet ?

Pas d'avis.

2. Considérez-vous que l'indemnisation de l'exploitation et les contributions aux investissements pour les modernisations importantes sont des moyens appropriés pour le perfectionnement visé ?

Pas d'avis.

3. Considérez-vous que d'autres mesures (par ex. mise au concours de l'offre de TWCI) sont plus appropriées ?

Pas d'avis.

10. Estimez-vous que le transport de marchandises doit être plus fortement pris en compte dans l'aménagement cantonal et fédéral du territoire ?

Oui, les cantons ont déjà établi des stratégies fret et des regroupements de site. Ils n'ont pas attendu cette modification législative pour mener des études ou soutenir des développements de plateformes. Il convient de mieux les intégrer dans les réflexions et de prendre en considération leurs solutions.

Adaptations du droit

11. Approuvez-vous les modifications législatives proposées ?

Oui.

Autres remarques

12. Quelles sont vos autres remarques sur le projet mis en consultation ?

La variante 1 est la plus à même de permettre un développement coordonné et complémentaire des capacités de transport de marchandises par le rail et la route. L'automatisation ainsi que l'amélioration globale des flux participent à l'attractivité et à la compétitivité de la place économique suisse en réduisant les coûts de revient du transport de marchandises. Les entreprises genevoises et suisses, qu'elles soient productrices et/ou consommatrices, bénéficieront par conséquent de ces améliorations des conditions cadre du fret ferroviaire.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'V. Subilia'.

Vincent Subilia
Directeur général

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'N. Hardyn'.

Nathalie Hardyn
Directrice du Département Politique

Herrn Bundesrat
Albert Rösti
Vorsteher UVEK

3003 Bern

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

Cargo Forum Schweiz
c/o VAP
Ringlikerstrasse 70
8142 Uitikon
Tel.: 044 491 15 95
E-Mail: furrer@cargorail.ch

Uitikon, 23. Februar 2023

Vernehmlassungsantwort zur «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme. Wir schätzen diesen Einbezug der Wirtschaft in die Bearbeitung strategischer Positionen sehr und bedanken uns dafür.

Grundlegender Anpassungsbedarf bei Variante 1. Der Bundesrat möchte mit der Variante 1 den Schienengüterverkehr automatisieren und digitalisieren. Er beabsichtigt damit, den Schienengüterverkehr als Teil der multimodalen Logistik aller Verkehrsträger zu positionieren. Bis die Automatisierung umgesetzt ist, will der Bundesrat die ungedeckten Kosten des Systemverkehrs abgelten. Wir begrüssen die Stossrichtung der Variante 1 des Bundesrats im Kern – haben aber einige grundsätzliche Vorbehalte und stellen grundlegenden Anpassungsbedarf fest.

Komplettierende Vorlage für den Strassengüterverkehr nötig.

Die verladende Wirtschaft nutzt alle Verkehrsträger, insbesondere Strasse, Bahn, Rhein- und Binnenschifffahrt. Der gewählte Ansatz, vermehrt auf multimodale Umschlags- und Logistikplattformen sowie City-Logistik-Anlagen zu setzen, ist daher zielführend.

Die Vorlage lässt allerdings den wichtigsten Verkehrsträger, den Strassengüterverkehr, ausser Acht. Wir erachten daher Variante 1 als eine erste Etappe, da sie trotz des klaren Fokus auf Multimodalität keine Massnahmen für die Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben vorsieht. Daher soll in einer zweiten Etappe aus Anlass der Revision des SVAG hierfür ein Fonds geschaffen werden.

Senkung des Trassenpreises

Die Modernisierung und Förderung der Multimodalität alleine reichen nicht aus. Vielmehr ist ergänzend der Trassenpreis rasch auf europäisches Niveau zu senken. Diese Massnahme hat unmittelbar und wettbewerbsneutral entlastende Wirkung auf alle Schienengüterverkehre und trägt zur Verursachergerechtigkeit bei, da die bisherigen Trassenpreise im Verhältnis zu den gebotenen Leistungen unangemessen sind.

Keine Abgeltung ohne Transparenz. Das Cargoforum Schweiz bedauert, dass sowohl der Bericht des Bundesamts für Verkehr vom 30. März 2022 als auch sein erläuternder Bericht vom 2. November 2022 keinerlei Transparenz betreffend den Grad der Eigenwirtschaftlichkeit von SBB Cargo als Systembetreiberin gibt. Vielmehr beschränken sie sich auf die unbelegte Feststellung, dass der Systemverkehr nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden könne. Dies ist keine genügende Basis für die Leistung von Abgeltungen.

Wir fordern daher eine vollkommene Neukonzeption des Systemverkehrs (Prozesse, Schnittstellen, Ressourceneinsatz). Ziel muss ein eigen- und marktwirtschaftliches System sein, das auf der Basis von intramodalem Wettbewerb alle Güterbahnen diskriminierungsfrei einbezieht und den Verladern zuverlässig zur Verfügung steht. Bis dieses Neukonzept umgesetzt ist, stimmen wir befristeten Finanzhilfen an den Netzwerkverkehr von SBB Cargo zu.

Wir begrüßen dabei die in Art. 9a Abs. 2 GüTG vorgesehene Einschränkung, wonach abgeltungsberechtigte Leistungen die «Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen» umfassen sehr. Damit wird Transparenz geschaffen durch klar definierter- und kalkulierbare Leistungen in der Bedienung der letzten Meile. Der Verzicht auf die Abgeltung weiterer Leistungen ist für das Cargoforum Schweiz entscheidend.

Verselbständigung des Systemverkehrs zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen

Mit dem Entscheid, den Systemverkehr in die Verantwortung von SBB Cargo zu geben bzw. dort zu belassen, werden rund 70% des Aufkommens offiziell monopolisiert. SBB Cargo ist gleichzeitig die wichtigste Anbieterin im Ganzzugs- und Kombiverkehr. Diese Konstellation kann – selbst unabhängig von Abgeltungen an den Systemverkehr - zu Wettbewerbsverzerrungen und Diskriminierung der weiteren Marktakteure im Ganzzugs- und Kombiverkehr führen. Der Systemverkehr, bestehend aus der flächendeckenden Bedienung der Umschlags- und Verladeanlagen, soll daher rechtlich verselbständigt werden. Eine Verknüpfung von Ganzzugs- und Systemverkehr wird damit ausgeschlossen. Da die entsprechenden Leistungen und Ressourcen bereits heute in einer eigenständigen Organisationseinheit zusammengefasst sind, ist der Transformationsaufwand gering. Ein Synergieverlust kann schliesslich gänzlich ausgeschlossen werden. Art. 9a Abs. Abs. 7 GüTG ist entsprechend zu präzisieren.

Konsequentes Monitoring der Systembetreiberin

In der befristeten Phase öffentlicher Abgeltungen, aber auch danach, ist ein konsequentes Monitoring der Systembetreiberin im Bereich Leistungen, Qualität, Produktivität und Kosten zentral. Der rasche Abbaupfad der Abgeltungen beziehungsweise die Verhinderung eines allfälligen Rückfalls und insbesondere die Modernisierung und Neugestaltung des Geschäftsmodells von SBB Cargo sind laufend zu verfolgen. Damit sollen einerseits Wettbewerbsverzerrungen und Diskriminierung der Marktakteure im Ganzzugs- und Kombiverkehr verhindert sowie andererseits ein reibungsloser flächendeckender Service im Systemverkehr gesichert werden. Ein spezifisches Monitoring der Mengenentwicklung sowie der Kunden-/Branchenstruktur soll insbesondere Letzteres langfristig garantieren. Art. 9a GüTG ist entsprechend zu ergänzen.

Nein zur vorgeschlagenen Finanzierungslösung. Wir erachten die vorgesehene Finanzierung mittels eines Verpflichtungskredits als nicht sachgerecht. Ziel der Modernisierung des Schienengüterverkehrs ist es, seine Wettbewerbsfähigkeit im multimodalen Logistikmarkt zu verbessern und damit einen Beitrag an die Verkehrsverlagerung sowie die Umwelt- und Energieziele des Bundes zu leisten. Hierfür wird die LSVA erhoben, die zu zwei Dritteln in den BIF fliesst und zu einem Drittel an die Kantone geht. Die Finanzierung soll daher aus Mitteln der LSVA erfolgen.

Wir regen an, dass im Rahmen der Revision des SVAG eine integrale Fondslösung für die Dekarbonisierung und Modernisierung des gesamten schweizerischen Gütertransportes (Strasse, Schiene, Schiff) eingeplant wird. Sämtliche Investitionen und Förderungen zur klimaneutralen und effizienten Ausgestaltung der multimodalen Güterverkehrslogistik sollen über diesen Fonds gesteuert werden.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Überlegungen. Weitere Ausführungen können Sie dem beiliegenden Fragebogen entnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Cargo Forum Schweiz



Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident CFS



Dr. Frank Furrer, VAP
Geschäftsführer CFS



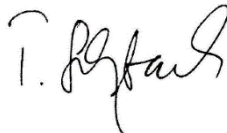
Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident SSC



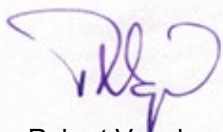
Philipp Muster
Geschäftsleiter SSC



Thomas De Courten, Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS



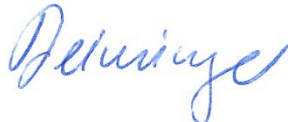
Robert Vogel
Präsident GS1



Thomas Bögli
Geschäftsleitung GS1



Martin Dätwyler
Direktor HKBB



Dr. Sebastian Deiningner
Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt HKBB



Thierry Burkart, Ständerat
Zentralpräsident ASTAG



Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor ASTAG



Josef Dittli, Ständerat
Präsident VAP



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär VAP

CARGO FORUM SCHWEIZ

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

ist der Verband des Schweizer Güter- und Personentransports auf der Strasse mit Lastwagen, Cars und Taxis. Die ASTAG hat rund 4'200 Transportunternehmen in 18 Sektionen und 15 Fachgruppen und repräsentiert damit über 80 Prozent des Transportgewerbes in allen Kantonen und Regionen der Schweiz.

GS1, Schweiz

ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5000 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer bei-der Basel

Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz. Sie verstehen sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliederfirmen repräsentieren die Struktur der Schweizer Wirtschaft und einen Grossteil der schweizerischen Arbeitsplätze.

SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel

ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 320 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

VAP - Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen

Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der verladenden Wirtschaft und Logistik der Schweiz, Deutschlands, Italiens, Polens, Österreichs und Frankreichs, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen in Anschlussgleise, Terminals, Umschlagseinrichtungen, Lastwagen, Güterwagen und Traktionsmittel tätigen.



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?
Ja.
 - **Die Branchenakteure von Logistik und verladender Wirtschaft in der Schweiz wollen einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche.** Ihr Ziel ist, Bestandsverkehre zu halten und Neuverkehre stärker mit der Bahn zu transportieren. Hierzu gilt es, die optimalen Rahmenbedingungen für alle Verkehrsarten des SGV neu zu definieren.
 - Der SGV kann mit dem bestehenden Regulativ die derzeitigen Erwartungen von Gesellschaft, Politik, Kantone und Kunden nicht erfüllen. Es herrscht daher **dringender Handlungsbedarf zugunsten günstiger Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Schweizer Schienengüterverkehr.**
 - Der Gütertransport in der Schweiz ist liberalisiert und es herrscht intensive intermodale Konkurrenz. Damit zwischen Schiene und Strasse auch zukünftig der Wettbewerb um innovative und marktgerechte Logistikangebote stattfinden kann, **benötigen die Güterbahnen einen grossen Modernisierungsschub für ihre Produktionsmittel und -anlagen** mit Automationen und weiteren digitalen Komponenten.
 - Der Netzwerkverkehr auf der Schiene, der sogenannte Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) erbringt heute rund 70 Prozent aller Transporte im SGV in der Fläche und bildet somit das Rückgrat im Bahngütertransport. **Zur Aufrechterhaltung und Stärkung eines leistungsfähigen Netzwerkangebots scheint eine Anschubfinanzierung in Form ausgeprägter Abgeltungs- und Anreizmechanismen erforderlich.**
 - Der Netzwerkverkehr soll definitiv dem Markt entzogen und einzig bei SBB Cargo angesiedelt werden. Ein funktionierender Wettbewerb im Ganzzugs- und Kombiverkehr muss daher mit entsprechenden flankierenden Massnahmen abgesichert werden. So müssen die zukünftigen Rahmenbedingungen im Bahngütertransport sicherstellen, dass zwischen den geförderten und nicht geförderten Marktsegmenten **Wettbewerbsverzerrungen ausgeschlossen werden können und Diskriminierungsfreiheit gewährleistet ist.** Zusätzlich müssen Koppelungsgeschäfte von SBB Cargo zwischen EWLV und Ganzzugsverkehr verhindert werden, um einen fairen Wettbewerb im Ganzzugsverkehr sicherzustellen.
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
 - a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt

Wir unterstützen Variante 1, da wir uns für eine Stärkung des SGV einsetzen. Ein starker SGV benötigt zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung sowie mehr intramodalen Wettbewerb.

Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLV und ermöglicht damit, dass der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLV eine grössere Rolle in der Binnenlogistik spielen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.

Die Netzanbieter sollen sich zu unternehmerischem Handeln bekennen, um die Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie die Flexibilisierung von Kosten und Angeboten zu erreichen. Ihr Ziel ist die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit innert eines kurzen Zeithorizonts.



Wir begrüssen die konsequente Ausrichtung der Variante 1 auf multimodale Logistikketten. Der SGV hat aufgrund des künftigen Gütermixes nur im effizienten Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern reelle Marktchancen.

Wir erachten Variante 1 als eine erste Etappe, da sie trotz des klaren Fokus auf Multimodalität keine Massnahmen für Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben vorsieht. Daher soll in einer zweiten Etappe mittels Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG hierfür ein Fonds geschaffen werden.

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Wir lehnen Variante 2 ab. Ihre Umsetzung würde, wie der Bundesrat zutreffend dargelegt hat, zur Einstellung des EWLK-Angebots in der Schweiz und im Import- und Exportverkehr führen. Dieser Schritt wäre endgültig und irreversibel.

Ein Grossteil der heute im EWLK transportierten Verkehre würde auf die Strasse verlagert, mit entsprechenden negativen Folgen für das Klima. Die Branchen und Regionen wären unterschiedlich betroffen, Wirtschaftsräume und -akteure abseits der Ost-Westachse sowie periphere Regionen wären von der Einstellung des EWLK-Angebots sehr stark betroffen. Zahlreiche Verlader müssten überdies ihre Logistikprozesse anpassen und ihre Anschlussgleisinfrasturktur, in die sie investiert haben, würden nicht mehr bedient.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im SGV eine *Conditio sine qua non*.** Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Neuerungen wie unter anderem der digitalen automatischen Kupplung (DAK) ist der SGV zukunftsfähig. Die DAK schafft die Voraussetzung für die umfassende Digitalisierung des Güterverkehrs und den Aufbau von digitalen Plattformen. Für letztere sind im MODIG entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Es ist unerlässlich **die technologische Schere zwischen Schiene und Strasse zu schliessen**, um die **Wettbewerbsfähigkeit des SGV** nachhaltig zu sichern.
- Mit Hilfe dieser Digitalisierungs- und Automationsschritte kann der SGV die Kundenanforderungen an Leistung, Abwicklungsgeschwindigkeit, Sicherheit und Datenverfügbarkeit erfüllen. Die dadurch erzielten **Geschwindigkeits- und Effizienzgewinne machen die Schiene für kürzere Strecken und kleinere Transportmengen attraktiver**.
- Im System Bahn schafft die DAK Kongruenz zur ERTMS-Strategie des BAV, indem sie zum Beispiel die sichere Erfassung der Zugintegrität während der Fahrt gewährleistet und weiterhin den Betrieb (WLV und Ganzzüge) auf den ETCS-Strecken auch in Zukunft ermöglicht.
- **Der Förderplan der Migration ist u.E. zeitlich zu begrenzen und soll national vom BAV gemäss der Abstimmung mit der EU vorgegeben und mit der Branche koordiniert werden.** Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen-EWLK in der Schweiz durchgeführt werden..

Die Branche begrüsst den Vorschlag, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, den Beginn und das Ende der Umrüstung zu bestimmen. Der Entscheid muss in Absprache mit

der Branche gefällt werden. Faktoren wie zum Beispiel die technische Reife der Anwendungen, die notwendige Übernahme von europäischen Spezifikationen, die Abstimmung mit der europäischen Migrationsstrategie und die noch unklare Finanzierung in der EU müssen berücksichtigt werden. Wir begrüßen den Migrationszeitraum von fünf Jahren, halten jedoch einen Migrationsstart 2025 zurzeit für fraglich.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist eine Mitfinanzierung des Bundes bei der Migration zur DAK zwingend.** Die Migration zur DAK und den damit neu möglichen digitalen Fähigkeiten sind ein **Quantensprung für den SGV.**

Mit Bezug auf die Mitfinanzierung haben wir folgende Anmerkungen:

- Der Umfang der geplanten Beteiligung des Bundes ist zu eng gefasst:
 - **Kapitalkosten, zusätzliche Betriebskosten und Abschreibungen im Migrationszeitraum:** Während der Migration werden die Effizienzsteigerungen nur in geringem Masse erzielt. Kapitalkosten und Abschreibungen fallen umso höher aus, je niedriger der Förderbeitrag des Bundes ist. Der Bund soll die Möglichkeit haben, neben à-fonds-perdu-Beiträgen **zinslose Darlehen an die Fahrzeughalter** zur Finanzierung der Umrüstkosten zu sprechen.
 - **Ausweitung auf weitere Anwendungen:** Sowohl der erläuternde Bericht wie auch der vorgeschlagene Artikel 10 des GüTG konzentrieren sich auf die Förderung der DAK. Damit die vom Bundesrat formulierten Ziele der Modernisierung und Automatisierung erreicht werden, sollten der Inhalt in der Botschaft und der neu formulierte Artikel die Finanzierung weiterer Elemente, wie sie in der *Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen dem Bund, dem VAP und dem VöV betr. die Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung* vereinbart worden sind, ermöglichen.
 - Für die Förderung technischer Innovationen ist **im Rahmen der mittelfristig vorgesehenen Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) ausserdem eine Fondslösung zu prüfen, um die Dekarbonisierung und Modernisierung für den gesamten schweizerischen Gütertransport auf der Strasse und auf der Schiene zu implementieren.** Innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll auch geklärt werden, wie Nutzniesser von Automatisierungen an die Äufnung des Fonds beitragen und Nutzentransfers zwischen unterschiedlichen Branchenakteuren erzeugt werden können.
 - Der Nutzentransfer zwischen investierendem Fahrzeughalter und den weiteren Akteuren (Güterbahnen und Infrastrukturbetreiber) innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll entsprechend deren Eigeninteressen erfolgen. Das BAV kann für die Anbieterin des EWLTV die Entschädigungen an Dritte abgelden, soweit ihr ungedeckte Kosten entstehen.
- Die Finanzierung der Infrastrukturkosten über die Leistungsvereinbarungen des Bundes mit Infrastrukturbetreibern wird begrüsst.
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
- Die Branche unterstützt eine Teilfinanzierung durch den Bund aufgrund des langfristigen Nutzens der Automatisierung für den SGV, ist aber der Überzeugung, dass der volkswirtschaftliche Nutzen stärker wiegt als der betriebswirtschaftliche.
- Aus folgenden Gründen ist eine Teilfinanzierung unabdingbar:
 - Die hohe Interoperabilität und der aktuell niedrige technische Standard sind eine unüberwindbare Hürde für die umfassende technische Modernisierung auf Basis von Marktmechanismen.
 - Während der Migration besteht eine grosse zeitliche Differenz zwischen der Investition und dem sich daraus ergebenden Nutzen, die von den Branchenakteuren nicht überbrückt werden kann.
- Die Aufteilung des finanziellen Nutzens ist noch offen. Bei einer Nutzenverteilung und einem Kostentransfer über Marktmechanismen könnten die EVU, Fahrzeughalter oder Kunden

ungleich belastet werden. Diese Faktoren müssen bei der Gestaltung des Finanzierungsmodells durch den Bund beachtet werden.

- Ohne Förderung oder bei einem zu tiefen Fördersatz verbleiben die Umstellungskosten bei den Fahrzeughaltern oder den EVU, die durch die später realisierbaren Effizienzgewinne nicht gedeckt werden. Es drohen Defizite und Dyssynergien im SGV, was den SGV unattraktiver macht.
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
- **Die Branche ist der Ansicht, dass der Förderanteil von 30 Prozent dem volkswirtschaftlichen Nutzen nicht gerecht wird.** Einerseits sind die Annahmen bezüglich der für die Umrüstung der Fahrzeuge anfallenden Kosten zu tief angesetzt und andererseits ist der vom Bund avisierte maximale Förderanteil zu niedrig (siehe Antwort Frage 4b). Akzentuiert wird dies noch durch die Staffelung der Förderbeiträge nach Alter der Flotte (siehe Antwort auf Frage 4d).
 - **Der Förderanteil pro Fahrzeug sollte den überwiegenden Teil der Kosten decken und zusätzlich eine Vorfinanzierung mittels zinsloser Darlehen vorsehen.** Ebenfalls könnte sich die Branche eine im Migrationsverlauf sinkende Förderung vorstellen, um die Differenz zwischen Kosten und erst später eintretendem Nutzen auszugleichen. Ein Förderanteil von 30 Prozent hätte das Scheitern der Einführung der DAK zur Folge. Eine zu tief angesetzte Förderung könnte ausserdem eine lange Migrationsdauer mit langem Parallelbetrieb zur Folge haben.
 - **Die Erhebung der zu veranschlagenden Kosten und Nutzen erfolgt derzeit auf europäischer Ebene. Verlässliche Zahlen sind voraussichtlich frühestens im dritten Quartal 2023 zu erwarten. Insgesamt gehen wir von branchenweiten Gesamtkosten zwischen 700 und 800 Mio. CHF aus.** Die Kostenentwicklung sollte daher mit der Branche aufgrund der Ergebnisse auf EU-Ebene vor und während der Migration im Rahmen eines geordneten Monitorings verfolgt werden. Bei einer Förderquote von 60 Prozent würden die notwendigen Bundesmittel 420 bis 480 Mio. CHF betragen.
 - Für die Infrastrukturbetreiberinnen ist eine Vollfinanzierung ihrer Kosten zur Umrüstung ihrer Infrastruktur und ihres Rollmaterials durch den Bund über deren Leistungsvereinbarung notwendig.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Nein.

- **Angesichts des Wagenbedarfs bei zunehmenden Mengen im SGV und der beschränkten Herstellerkapazitäten für Neuwagen in Europa sind grundsätzlich alle Wagen auszurüsten.** Wie im Falle der Lärmsanierung soll für verfrühte Ausserbetriebnahme von Wagen eine degressive Rückzahlung der Finanzhilfen vorgesehen werden.
- Soll am Ansatz der Wagenparkoptimierung festgehalten werden, spricht sich die Branche jedoch gegen die vorgeschlagene Staffelung, dafür aber für eine Förderung gemäss einer Positivliste aus. Die Umrüstkosten sind bei älteren Wagen mindestens gleich hoch. Auch reduziert eine geringere Restlebenszeit älterer Wagen die Abschreibungsdauer der Automationskomponenten. Damit ist der Umbau für Halter von Fahrzeugen im mittleren Lebenszyklus wirtschaftlich schwieriger. Zudem ist ein vorzeitiger Ersatz älterer Wagen, die noch nicht das Ende ihrer Lebenszeit erreicht haben, auf Grund der fehlenden Produktionskapazitäten für Güterwagen nicht möglich und eine frühzeitige Aussortierung von Wagen betriebswirtschaftlich und aus Nachhaltigkeitsgründen nicht sinnvoll. Ein beträchtlicher Teil des Wagenparks in der Schweiz ist in der Kategorie der Inbetriebsetzung von 1995–2009. Die Branche schlägt deshalb vor, alle Fahrzeuge mit demselben Fördersatz zu fördern.
- Wir unterstützen eine Altersgrenze für die Umrüstung von Wagen, falls diese inklusive Ausnahmekriterien umgesetzt wird. Die Optimierung des Wagenparks muss differenziert angegangen, und die Restlebensdauer sowie der kommerzielle Bedarf der einzelnen Wagentypen muss geprüft werden. Wir schlagen eine mit dem BAV vereinbarte Positivliste auf Basis des Fahrzeugregisters unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse und Marktaussichten sowie der Industriekapazitäten für die Fertigung neuer Wagen vor. Neuwagen, die in der Schweiz immatrikulierte Wagen ersetzen, sollten in jedem Fall gefördert werden.
- Wir können uns eine jährlich degressive Staffelung der Fördersätze gemäss Umrüstzeitpunkt auf die DAK vorstellen, da, wie oben beschrieben ein signifikanter zeitlicher Verzug zwischen Investitionen und Wirkungseintritt besteht.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja.

Wir begrüßen die vorgeschlagenen Massnahmen zur Stärkung der Rheinschifffahrt. Sie sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen sowie an das gesamte europäische Wasserstrassennetz. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule für den Import und Export dar und sichern für viele Güter auch im erheblichen Umfang die Landesversorgung. Zusammen mit der Bahn bildet die Rheinschifffahrt ein redundantes System von zwei energieeffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Zentral ist hierbei die Einbindung der SRH in den schweizerischen EWLK und den kombinierten Verkehr. Eingebettet in die Gesamtstrategie zur Weiterentwicklung des Schweizer Gütertransports ist, aufgrund der nationalen Tragweite, die Stärkung der Hafeninfrastrukturen und damit der Rheinschifffahrt durch den Bund ein wichtiges Element.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja.

Wir begrüßen den vorgeschlagenen GüTG Artikel 8a in der Variante 1. Die vorgeschlagene Form einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und einer noch zu schaffenden Betriebsgesellschaft für die Infrastrukturen des Hafens erachten wir als wirkungsvolles und zielführendes Instrument. Durch die Einbindung des Bundes erhalten die Hafeninfrastrukturen die notwendige nationale Bedeutung, um abgeleitet aus dem Güterverkehrskonzept des Bundes, eine langfristige Sicherung der notwendigen Infrastrukturkapazitäten und Rahmenbedingungen für die Logistikwirtschaft sicherstellen zu können. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und die Kantone beider Basel die Hafeninfrastrukturen unter den festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Der Bund kann somit strategisch auf eine Schlüsselinfrastruktur und auf wirtschaftliche und ökologische Hafeninfrastrukturen hinwirken.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja.

Wir unterstützen die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe. Der Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Schifffahrt, spezifisch in der Rheinschifffahrt, schafft ein redundantes CO₂-freies Transportsystem und ermöglicht klimaneutrale intermodale Transportketten zwischen Wasser und Schiene. Als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat die Schweiz bereits mit den anderen ZKR-Staaten (Frankreich, Deutschland, Niederlande und Belgien) festgelegt, die Binnenschifffahrt bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, um gemeinsam mit den anderen ZKR-Staaten dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

Aufgrund der Entwicklung des Gütermixes kann der SGV nur als Teil multimodaler Logistikketten wachsen und Verlagerungswirkung erzielen. Dabei ist nicht entscheidend, ob Behälter oder Güter zwischen den Verkehrsträgern umgeschlagen werden. Dies soll alleine der Markt und nicht staatliche Anreize beeinflussen. Wir unterstützen die Förderung multimodaler Transportketten Strasse/Schiene, Schiff/Schiene. Jeder Verkehrsträger sollte gemäss seinen Stärken eingesetzt werden. Die Strasse in der Feinverteilung, Schiene und die Rheinschifffahrt im Hauptlauf für grosse Mengen und auf längeren Distanzen.

Der SGV hat als Teil multimodaler Transporte insbesondere auch im Import- und Exportverkehr erhebliches Wachstumspotential. Freiverlade-, KV- und Anschlussgleisanlagen sind betrieblich mit internationalen Umschlags- und Verladeanlagen zu verknüpfen und entsprechend raumplanerisch zu gestalten.

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen soll weiter gefördert und weiterentwickelt werden.

Die bestehenden Anlagen, wie sie im Konzept Gütertransport auf der Schiene festgehalten sind, sind gemäss den Bedürfnissen der Branche weiterzuentwickeln. Im Zentrum der Weiterentwicklung steht eine Konsolidierung der Güterverkehrsanlagen (Freiverlade, Annahme- und Formationsbahnhöfe), wie sie bereits im Zielbild Güterverkehrsanlagen (2021) von SBB Infrastruktur, zusammen mit der Branche und im Auftrag des BAV, erarbeitet wurde. In Räumen mit Unterkapazitäten (vgl. Konzept Gütertransport auf der Schiene) sollen neue leistungsfähige Anlagen insbesondere für den KV erstellt werden.

Die bestehende Definition von Freiverladeanlagen bestehend aus Verladegleis und Verladeplatz gemäss Eisenbahngesetz, soll beibehalten werden. Alle darüber hinaus gehenden Anlagen sollen nicht Bestandteil des öffentlichen Netzzugangs sein.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

- Wir begrüssen eine Vereinfachung der finanziellen Förderung durch pauschale Ansätze. Wir erwarten dadurch einen geringeren administrativen Aufwand und eine schnellere Durchlaufzeit von Förderverfahren. Hingegen muss die Möglichkeit bestehen bleiben, auf spezielle Situationen Rücksicht zu nehmen und – in begründeten Ausnahmefällen – von standardisierten Fördersätzen abzuweichen. Möglichst günstige Baukosten garantieren keinen erfolgreichen Betrieb.
- Wir begrüssen die Ausweitung der Fördertatbestände auf weitere Anlagenelemente. Vor allem im Bereich der mobilen Umschlagsgeräte, wie Stapler oder Mobilkräne, ist jedoch klar zu definieren, dass diese bahnspezifisch sein müssen, um Anspruch auf eine Förderung zu haben.
- Wir unterstützen den Verzicht auf Mindestmengen bei Anlagen mit einem Investitionsvolumen von weniger als fünf Millionen CHF nur für Anlagen auf dem Schmalspurnetz.
- Der Fördersatz von 80 Prozent soll für jene Projekte mit einem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen CHF möglich sein, welche von nationaler oder überregionaler Bedeutung sind und die Kriterien des Sachplans erfüllen.
- Wir unterstützen die Fördersätze bei Erneuerungen von 40% und für Neubauten und Erweiterungen von 40-80%.
- Wir unterstützen die Änderung in Art. 8, Abs. 7 GüTG, dass nur noch KV-Anlagen den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren haben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

- Wir unterstützen den Verladebeitrag mittels Pauschalen. Dieser sollte aber für alle gleichermassen gelten und sollte nicht nach Neu- und Bestandsverkehr unterscheiden.
- Empfänger des Verladebeitrags müssen die Verloader sein, damit diese direkte Anreize für zusätzliche Verlagerungen auf die Schiene erhalten.
- Wir lehnen eine Wagenmindestmenge als Voraussetzung für Förderbeiträge ab.
- Die Branche befürwortet die Möglichkeit, einen Bonus für Mehrmengen auszurichten.
- Wir erkennen vor allem bei Grosskunden und grossen Verladepunkten ein Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene. Darum soll beim Bonus für Mehrmengen die Obergrenze von 1'500 beladenen Wagen nicht gelten.
- Für den Verladebeitrag sollen wie vorgeschlagen 25 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung stehen.
- Der vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG gelten. Das SVAG soll zukünftig eine pauschale Rückerstattung der LSVA für alle multimodalen Verkehre (Schiene-Strasse-Wasser)vorsehen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Wir unterstützen die Weiterführung der LSVA-Rückerstattung im KV. Perspektivisch soll der Umschlags- und Verladebeitrag in eine generelle LSVA-Rückerstattung überführt werden (s. auch Antwort 7 c I oben).

- d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja, wir begrüßen dies. Für Eigner und Betreiberinnen von privaten Güterverkehrsanlagen ist die Einhaltung von eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und der Aufbau von entsprechenden Kompetenzen eine grosse Herausforderung, welche eine Hürde für eine stärkere Nutzung des SGV darstellt.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?
- Wir unterstützen die Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im SGV.
 - In Bezug auf den SGV unterstützen wir spezifisch den Vorschlag, sowohl Umrüstung von Bestandsfahrzeugen als auch Neubeschaffungen zu finanzieren und die Finanzierung der Umrüstung der Lokomotiven von Infrastrukturbetreiberinnen über deren Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Wir teilen die Einschätzung, dass die Förderhöhe pro Lokomotive von 1 Million CHF adäquat ist, um die Mehrkosten für klimaneutrale Antriebe zu decken.
 - Eine Förderung für Schienenfahrzeuge sollte nur im Falle einer massgeblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bei der Leistungserbringung möglich sein, also prioritär bei Rangierlokomotiven, die in der Nahzustellung und teilweise auf der Strecke eingesetzt werden.
 - Streckenloks mit einem Last-Mile-Modul können teilweise Rangierlokomotiven ersetzen. Die Ausrüstung einer Streckenlokomotive mit Last-Mile Modul ist voraussichtlich kostengünstiger als die Umrüstung oder der Neukauf eines batterieelektrischen Hybridfahrzeugs. Daher soll die Ausrüstung von Streckenlokomotiven mit einem Last-Mile Modul ebenfalls als Fördertatbestand aufgenommen werden.
 - Eine Förderung sollte neben dem Kauf auch auf Fahrzeugleasing und Fahrzeugmiete angewendet werden können und auch die Förderung von Leasings und Mieten bei ausländischen Leasinggebern einschliessen. Diese Möglichkeit ist insbesondere für Netzerkanbieter, welche zur Senkung der Fixkosten keine Ressourcen anschaffen, sehr vital.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja.

- Wir begrüßen, dass die Netzerkanbieter mit unternehmerischem Handeln, einer grundlegenden Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie der konsequenten Flexibilisierung von Kosten und Angeboten den EWLV zum Erfolg führen wollen. Das Ziel soll eine enge Partnerschaft mit den Verladern als Kunden und die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit der Netzerkanbieter innert eines kurzen Zeithorizonts sein.
- Das **vorgeschlagene Instrumentarium** inklusive einer genügenden finanziellen Förderung im Rahmen von Abgeltungen und Investitionsbeiträgen ist im Grundsatz **geeignet**, um den EWLV grundlegend zu modernisieren.
- Wir teilen die Ansicht des Bundesrats, dass im Rahmen der Weiterentwicklung des EWLV **das heutige Angebot als Basis** zu nehmen ist. Der Fokus soll dabei nicht auf der Eröffnung neuer Bedienpunkte liegen, sondern auf der Realisierung von neuen Angeboten und der **Schaffung von Mehrverkehr in einem konsolidierten und gut ausgelasteten Netzwerk**.
- Wir teilen **die Einschätzungen des Bundesrats zum Investitionsbedarf in digitale Plattformen. Der Aufbau einer durchgehenden digitalen multimodalen Plattform ist aber mit grossen Investitionen verbunden**.

Bei der geplanten Regulierung von digitalen Plattformen über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) des Bundes ist die hohe Komplexität des Angebotes im Güterverkehr im Vergleich zum Personenverkehr zu beachten. Zudem ist der Anteil internationaler Verkehre bedeutend höher. Insofern ist auch die Unterstützung europäischer Plattformen notwendig. Im Rahmen des bereits fortgeschrittenen Prozesses zur Erarbeitung des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) müssen die Anliegen des Güterverkehrs auf der Schiene und auch auf den weiteren Verkehrsträgern, insbesondere auf der Strasse, dem Wasser und unterirdisch aufgenommen und eng mit den europäischen Projekten abgestimmt werden. Sollte sich die Umsetzung des MODIG zeitlich nicht mit dem Inkrafttreten des

revidierten GüTG vereinbaren lassen, müsste für die Schaffung und Finanzierung der Plattform eine Alternative geschaffen werden.

- Es darf **keine Wettbewerbsverzerrung** durch einen Netzerkanbieter geben. Dies gilt sowohl in der Phase der Anschubfinanzierung des EWLTV durch den Bund als auch danach. Daher muss die Aktivität des Netzerkanbieters im EWLTV rechtlich und finanziell vom Ganzzugverkehr getrennt werden, um Koppelungsgeschäfte und Querfinanzierungen zwischen EWLTV und Ganzzugs- sowie Kombiverkehr auszuschliessen. Die Vorgaben zur Transparenz und Vermeidung von Quersubventionen sollen gesetzlich verankert und in einem unbefristeten Monitoring überwacht werden.

Die finanzielle Förderung muss so ausgestaltet werden, dass **keine Marktverzerrung zwischen den verschiedenen Produktionsformen im Binnenschienengüterverkehr** bzw. keine Kannibalisierung von bestehenden Ganzzugverkehren durch den EWLTV erfolgt. Auch zukünftig müssen die Güter auf die jeweils effizienteste Produktionsform geleitet werden. Von tiefen regulierten Preisen im Angebot der ersten/letzten Meile profitieren alle Verkehrsarten des SGV.

- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja.

- Das Instrument der **Leistungsvereinbarung** (LV EWLTV) zwischen dem BAV und der Anbieterin des EWLTV mit einer Laufzeit von vier Jahren **ist geeignet**, den Erhalt, die Modernisierung und Weiterentwicklung des EWLTV in einer Übergangsphase zu ermöglichen.
- Wir unterstützen die für die LV EWLTV aufgeführten **Elemente, namentlich**:
 - Die Festlegung des Angebots, des Netzwerks und der Investitionen nach Massgabe der Grundlagendokumente des Güterverkehrs, insbesondere: das Konzept für den Gütertransport, die vom BAV unter Mitwirkung der betroffenen Akteure festgelegten Leitlinien und die Rahmenvereinbarung.
Die **Rahmenvereinbarung**, auf welche sich die LV EWLTV stützt, sollte einen genügenden Zeitraum für den Übergang sichern und bei Vorliegen unvorhergesehener, unabänderlicher Schwierigkeiten eine **Verlängerung** ermöglichen.
 - Die Preisentwicklung und flexible Preisgestaltung sowie die Bildung von Reserven in der LV EWLTV entlang definierter Vorgaben.
 - Klare subventions- und wettbewerbsrechtliche Vorgaben. Diese müssen aus unserer Sicht im Vergleich zum Vorschlag des Bundesrats in Art. 9a Abs. 7 GüTG klarer formuliert werden (s. Vorschlag unter Ziff. 11), um Koppelungen und Querfinanzierungen vom Netzerangebot sowie Marktverzerrungen durch den Netzerkanbieter auszuschliessen.

- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

- ☐ Wir begrüssen Abgeltungen und Investitionsbeiträge im Verbund mit den anderen Massnahmen der Vernehmlassungsvorlage. Sie erlauben, die Übergangsphase der Modernisierung des EWLTV mit wirtschaftlicher Sicherheit für dessen Kunden auszustatten.
- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Nein.

Sollte jedoch eine Ausschreibung des Angebots im EWLTV beschlossen und umgesetzt werden, dann müsste sie **für das gesamte Netzerangebot** auf dem Normalspurnetz erfolgen. Ausserdem muss das Netzerangebot über die gesamte Dauer der Rahmenvereinbarung durch eine Anbieterin wahrgenommen werden.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja.

- **Wir begrüssen grundsätzlich die vorgeschlagenen Massnahmen** zur stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes.
- Für Infrastrukturanlagen des SGV sollen die Kriterien der Richtlinie für die Sachplanrelevanz von Eisenbahnanlagen zur Anwendung kommen. Güterverkehrsanlagen, welche die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen, sind in den Sachplan Schiene des Bundes aufzunehmen.
- Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle stärker wahrnehmen sollen. Die Festlegung von Logistikflächen auf kantonaler sowie kommunaler Ebene ist daher zu begrüssen. Wir unterstützen zudem die Aussage des Bundesrats, dass das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ein wichtiges Instrument zur Bestandsicherung von Güterverkehrsanlagen ist, das weiterentwickelt werden sollte.
- **Wir unterstützen die Verpflichtung der Kantone, die im Konzept an sie adressierten Festlegungen in ihrer Richtplanung zu berücksichtigen. Entscheidend ist aber die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen auch grundeigentümerverbindlich in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden.** Ausserdem muss der Bund den Kantonen Fristen setzen, bis zu welchem Zeitpunkt Anlagen des SGV inklusive KV-Terminals in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden müssen. Sowohl das Konzept für den Gütertransport wie auch die kantonale Umsetzung (auf Ebene der kantonalen Güterverkehrsstrategien wie auch auf Ebene Richtplan) sollen regelmässig überprüft werden, da sich die Markt- und Kundenbedürfnisse über die Zeit verändern.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir unterstützen die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen grösserenteils, beantragen jedoch Änderungen gemäss Beilage.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Förderung des Schienengüterverkehrs auf Schmalspurstrecken

- Wir begrüssen die in Variante 1 vorgeschlagene unbefristete Weiterführung der Unterstützung des Bundes für Güterverkehre auf Schmalspurstrecken.
- Die Finanzierung dieser Unterstützung ist jedoch unzureichend geregelt. Sie ist bisher Bestandteil des jährlichen Bundesbudgets und bietet somit keine ausreichende Planungssicherheit über einen mehrjährigen Zeithorizont. Ausserdem liegen die veranschlagten Beträge seit Bestehen dieser Förderung unverändert bei CHF 6 Millionen pro Jahr und tragen dem steigenden Investitions- und Finanzierungsbedarf nicht Rechnung, insbesondere wenn der Schienenanteil an den Transporten in den betroffenen Regionen erhöht werden soll.
- Wir beantragen – analog dem Verpflichtungskredit für den EWLK – auch für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 50 Millionen.

b. Reporting des Bundes zur Förderung des SGV in der Fläche (analog Verlagerungspolitik)

Wir regen an, für die Entwicklung des SGV in der Fläche und insbesondere im EWLK ein Monitoring und Reporting zu führen analog der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr (s. auch Frage 11, Anträge für ergänzten Art. 3a GÜTG). Das Monitoring sollte auf definierten Kennzahlen basieren und folgende Kategorien umfassen

- Entwicklung Kunden-/Branchenstruktur
- Mengenentwicklungen/inter- und intramodaler Wettbewerb
- Kapazitäts- und Qualitätsmonitoring
- Volkswirtschaftliche und umweltpolitische Entwicklung
- Entwicklung Fördermittel

Die Entwicklungen sollten jährlich erhoben, evaluiert und gegebenenfalls mit Massnahmen hinterlegt werden. Die Führung des Monitorings sollte dem BAV obliegen.

Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schiffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG)

Änderungsvorschläge VAP 08.02.2023

vom 25. September 2015 ~~(Stand am 1. Januar 2022)~~

*Nicht amtliche Lesehilfe zur Vernehmlassung «Weiterentwicklung der
Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»*

Variante 1

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 81a, 87 und 122 Absatz 1 der Bundesverfassung¹,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 30. April 2014²,
beschliesst*

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand ~~und Geltungsbereich~~

¹Dieses Gesetz regelt:

a. den Transport von Gütern auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser;

sowie b. den Bau, die Änderung und den Betrieb von Umschlags- und Verladeanlagen für den kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) und von Anschlussgleisen.

~~2 Es gilt sinngemäss auch für den Transport von Gütern mit Seilbahnen und auf dem Wasser.~~

Art. 1a Begriffe

In diesem Gesetz gelten als:

a. Einzelwagenladungsverkehr (EWLV): der Transport von Gütern auf der Schiene in Einzelwagen oder Wagengruppen im Binnen-, Import- und Exportverkehr mit mindestens einer Rangierbewegung;

AS 2016 1845

¹ ~~SR 101~~

² ~~BB1 2014 3827~~

- b. Kombinierter Verkehr (KV): Transport von Containern, begleiteten oder unbegleiteten Lastwagen, Anhängerzügen, Sattelmotorfahrzeugen, Anhängern, Sattelaufliegern und abnehmbaren Aufbauten (Wechselaufbauten) auf der Schiene, wobei der Umschlag zwischen Strassen- oder Rheintransport und Eisenbahn ohne Wechsel des Transportgefässes (Container, Sattelauflieger, Wechselaufbau, Wechselbrücke oder Lastwagen) erfolgt und durch besondere Einrichtungen und Geräte erleichtert wird;
- c. Umschlags- und Verladeanlagen:
 - 1. Anschlussgleise: Gleise einschliesslich dazugehöriger Anlagen, die ein Gebäude oder ein Gelände erschliessen und ausschliesslich dem Gütertransport dienen, jedoch nach Artikel 62 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957³ (EBG) weder zur Infrastruktur noch zu den Eisenbahnen gehören;
 - 2. KV-Umschlagsanlagen: ortsfeste Einrichtungen und Umschlagsgeräte einschliesslich Fahrzeuge, die dem Umschlag von Transportgefässen von einem Verkehrsträger auf einen anderen dienen;
 - 3. Freiverladeanlagen: öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, einschliesslich der Kräne und anderer Umschlagsgeräte;
- d. Anschlussvorrichtung: Vorrichtungen, die zum Anschluss des Anschlussgleises an die Eisenbahninfrastruktur dienen, wie Anschlussweichen, Schutzweichen, Entgleisungsvorrichtungen, Fahrleitungs-, Bahnrückstrom- und Erdungsanlagen sowie Signale einschliesslich deren Einbindung in die Sicherungsanlage.

Art. 2 Grundsätze und Ziele

¹ Der Bund setzt Rahmenbedingungen für:

- a. eine nachhaltige, insbesondere auf die Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen sichere und effiziente Versorgung ausgerichtete Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser ~~(Gütertransport)~~;
- b. die Sicherstellung einer leistungsfähigen Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein;
- ~~cb.~~ ein effizientes Zusammenwirken ~~mit zwischen~~ den ~~anderen verschiedenen~~ Verkehrsträgern;
- ~~de.~~ den Bau und Betrieb geeigneter KV-Umschlags- und Verladeanlagen und Anschlussgleise und deren optimale Anbindung an die Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastruktur;
- ~~ed.~~ den diskriminierungsfreien Zugang zu den KV-Umschlagsanlagen und ~~den Anschlussgleisen~~ der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein.

³ SR 742.101

² Angebote des Gütertransports auf der Schiene und auf dem Wasser müssen eigenwirtschaftlich sein. Der Bund kann jedoch:

- a. sich an Bestellungen von Angeboten durch Kantone beteiligen;
- b. Leistungsvereinbarungen über Angebote des EWLK abschliessen;
- c. pauschale Beiträge für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern ausrichten.
- b. ~~die Entwicklung von neuen Angeboten fördern.~~

³ Der Bundesrat kann, in Übereinstimmung mit den international anerkannten Normen, Anforderungen an die Qualität des Gütertransports festlegen und die Folgen der Nichtbeachtung dieser Anforderungen regeln.

Art. 3 Konzept für den Gütertransport ~~auf der Schiene~~

¹ Der Bundesrat erarbeitet für den Gütertransport ~~auf der Schiene~~ ein Konzept nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979⁴.

² Er legt darin die Grundlagen fest für die Entwicklung:

- a. der Rangierbahnhöfe und weiteren Anlagen nach Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe e des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957⁵ (EBG);
- b. der Freiverlade nach Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe f EBG;
- c. der ~~KV~~-Umschlags- und Verladeanlagen;
- d. der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein und den Binnengewässern der Anschluss-gleise;
- e. des Anschlusses der Umschlags- und Verladeanlagen, der Hafeninfrastruktur und der weiteren für den Gütertransport auf der Schiene bedeutenden Einrichtungen an das Strassennetz ~~weiterer für den Gütertransport auf der Schiene bedeutender Einrichtungen.~~

³ Er stimmt das Konzept mit den gemeinsamen Leitlinien der Akteure des Gütertransports auf der Schiene, der Entwicklung der Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastruktur sowie der Anlagen des unterirdischen Gütertransports, mit dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes und der kantonalen Richtplanung ab.

⁴ Er bezieht die Kantone und die betroffenen Akteure frühzeitig in die Erarbeitung des Konzepts ein.

⁵ Die Kantone berücksichtigen das Konzept insbesondere in ihrer Richt-, Nutzungs- und Agglomerationsplanung auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden.

⁴ SR 700

⁵ SR 742.101

Art. 3a⁶ Gemeinsame Leitlinien

¹ ~~Die Das BAV erarbeitet mit den~~ Akteuren des Gütertransports auf der Schiene~~güterverkehrs erarbeiten können~~ gemeinsam Leitlinien zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes in Abstimmung mit den Entwicklungen im europäischen Umfeld~~erarbeiten~~. Die Leitlinien~~se können insbesondere~~ betreffen insbesondere:

- a. technische Neuerungen;
- b. Effizienzverbesserungen in den Produktionsabläufen;
- ~~b.c.~~ die gemeinsame Nutzung und den Austausch der Daten im Rahmen der Mobilitätsdateninfrastruktur des Bundes
- ~~e.d.~~ die verbesserte Integration des Gütertransports auf der Schiene~~güterverkehrs~~ in die Logistikwirtschaft;
- ~~d.c.~~ die Entwicklung des EWLTV und dessen laufende Beobachtung aufgrund definierter Indikatoren.

² ~~Das Bundesamt für Verkehr unterstützt in geeigneter Weise die Erarbeitung der Leitlinien.~~

Art. 4 Enteignung

Für den Bau von ~~KV-Umschlags- und Verladeanlagen und Anschlussgleisen~~ kann das Enteignungsrecht nach dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930⁷ über die Enteignung geltend gemacht werden.

Art. 5 Transport gefährlicher Güter

¹ Der Bundesrat erlässt Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter.

² Er erlässt insbesondere Vorschriften über:

- a. das Verfahren zur Überprüfung der Konformität von Gefahrgutumschließungen mit den grundlegenden Anforderungen;
- b. das Verfahren zur Anerkennung von unabhängigen Stellen, die Konformitätsbewertungen durchführen.

³ Die Kantone sorgen mit Massnahmen der Raumplanung für einen effizienten Transport gefährlicher Güter insbesondere in dicht besiedelten Gebieten.

Art. 6 Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation

¹ Die Unternehmen sind im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation nach Artikel 119 des Militärgesetzes vom 3. Februar 1995⁸ verpflichtet, Transporte zugunsten von Bund und Kantonen vorrangig durchzuführen.

² Der Bundesrat regelt die Einzelheiten. Er kann vorsehen, dass Unternehmen bei besonderen betrieblichen Schwierigkeiten vorübergehend von diesen Pflichten befreit werden.

Art. 7 Ausservertragliche Haftung

Für die ausservertragliche Haftung der Unternehmen gelten die Artikel 40*b*–40*f* EBG⁶.

⁶ Eingefügt durch Ziff. I 6 des BG vom 28. Sept. 2018 über die Organisation der Bahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Juli 2020 (AS **2020** 1889; BBl **2016** 8661).

⁷ SR **711**

2. Abschnitt: Finanzielle Förderung

Art. 8 Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen

¹ Der Bund kann Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von ~~KV-Umschlags- und Verladeanlagen und Anschlussgleisen~~ leisten.

² Er kann Investitionsbeiträge an den Bau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland leisten, wenn die Investition mit grosser Wahrscheinlichkeit zur Verlagerung des ~~alpenquerenden~~-Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene beiträgt.

³² Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt zwischen 40 und ~~darf~~ 60 Prozent der anrechenbaren Kosten ~~nicht überschreiten~~. Bei Projekten von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung kann er auf höchstens 80 Prozent erhöht werden.

⁴ Die anrechenbaren Kosten pro Anlagenelement können mittels pauschaler Beträge ermittelt werden.

³⁵ Bei der Gewährung und ~~der~~-Bemessung der Beiträge sind das Konzept für den Gütertransport sowie die verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes, die Sicherheit, wirtschaftliche Kriterien und ~~die Vorteile Dritter und insbesondere das Konzept nach Artikel 3~~ angemessen zu berücksichtigen.

⁶ Der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), schliesst mit den Betreiberinnen von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen Vereinbarungen über vier Jahre ab; die Vereinbarungen legen die Investitionen der Betreiberinnen und die Höchstbeträge der Bundesbeiträge fest.

⁴ ~~An den Bau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland kann der Bund neben Investitionsbeiträgen in Form von A-fonds-perdu-Beiträgen auch rückzahlbare Darlehen gewähren.~~

⁷⁵ ~~Die Gewährung der Beiträge für KV-Umschlagsanlagen werden wird mit Auflagen verbunden, insbesondere soll damit ein nur gewährt, wenn der diskriminierungs- freier Zugang zu diesen Anlagen KV-Umschlagsanlagen sichergestellt werden ist.~~

⁸ Der Bundesrat regelt die Gewährung der Investitionsbeiträge, insbesondere die Voraussetzungen und Verfahren der Finanzierung, und legt die Höhe der pauschalen Beträge pro Anlagenelement fest.

⁶ ~~Der Bund kann überdies Investitionsbeiträge an den Bau von Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr leisten. Diese dürfen 50 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht überschreiten.~~

⁷⁹ Die Bundesversammlung bewilligt durch einfachen Bundesbeschluss die für die Investitionsbeiträge notwendigen mehrjährigen Verpflichtungskredite¹⁰.

⁹ SR 742.101

¹⁰ Ausdruck gemäss Anhang Ziff. 7 des BG vom 19. März 2021, in Kraft seit 1. Jan. 2022

Art. 8a Förderung der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein

¹ Der Bund kann die Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein finanziell fördern.

² Der Bund vertreten durch das BAV, die Standortkantone und die Betreiberin der Hafeninfrastruktur legen vertraglich die Flächen und Einrichtungen der Hafeninfrastruktur fest.

³ Der Bund, vertreten durch das BAV, und die Betreiberin der Hafeninfrastruktur schliessen für jeweils vier Jahre Leistungsvereinbarungen ab. Darin legen sie aufgrund der verkehrspolitischen Ziele des Bundes und der Geschäftspläne der Betreiberin der Hafeninfrastruktur die zu erbringenden Leistungen im Voraus fest.

⁴ Die Betreiberin der Hafeninfrastruktur gewährt den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Infrastruktur.

⁵ Kann sie die festgelegten Leistungen nicht kostendeckend erbringen, so gilt der Bund nach Rücksprache mit den Standortkantonen die ungedeckten Kosten ab, soweit die Abgeltungen erforderlich sind, um die Infrastruktur in gutem Zustand und vereinbartem Umfang zu erhalten.

⁶ Der Bund kann Investitionsbeiträge leisten für Massnahmen zur Anpassung an die Erfordernisse des Verkehrs und an den Stand der Technik sowie für Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes. Die Massnahmen und Investitionsbeiträge sind in der Leistungsvereinbarung festzulegen.

⁷ Der Bund kann überdies Investitionsbeiträge in Form von unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen an den Bau von Hafeninfrastruktur für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr leisten. Diese Darlehen dürfen 50 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht überschreiten.

⁸ Die unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen des Bundes können unter Vorbehalt der notwendigen aktienrechtlichen Beschlüsse in Eigenkapital umgewandelt werden. Der Bund kann überdies auf die Rückzahlung von Darlehen verzichten, um sich an notwendigen Bilanzsanierungen zu beteiligen.

Art. 9 Abgeltung des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene Betriebsbeiträge

¹ Bestellt ein Kanton ein Angebot des Gütertransports auf der Schiene, so kann der Bund sich an der Bestellung und der Abgeltung der ungedeckten Kosten des Angebots beteiligen.

² Die Abgeltung Finanzhilfe des Bundes darf die Höhe des Beitrags des Kantons nicht übersteigen.

³ Diese Beschränkung gilt nicht für ein bestelltes Angebot die Betriebsbeiträge für den Gütertransport auf dem Netz der Schmalspurstreckeneisenbahnen.

⁴ Der Bund kann neue Angebote des Gütertransports auf der Schiene fördern, bis sie eigenwirtschaftlich erbracht werden können, längstens jedoch während drei Jahren.

Art. 9a¹¹ Förderung des EWLV Beiträge zur Milderung der Auswirkungen der Covid-19-Krise

¹ Der Bund kann den EWLV auf dem Normal- und dem Schmalspurnetz für eine Dauer von maximal 12 Jahren finanziell fördern.

² Der Bund, vertreten durch das BAV, und die Anbieterinnen des EWLV auf dem Normal- oder Schmalspurnetz schliessen für jeweils vier Jahre Leistungsvereinbarungen ab. Die Leistungen umfassen die Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen.

³ Das BAV und die Anbieterinnen legen in der Leistungsvereinbarung die Leistungen, die Abgeltungen und die Investitionsbeiträge fest; dabei stützen sie sich auf die verkehrspolitischen Ziele des Bundes, die gemeinsamen Leitlinien nach Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe d und die Geschäftspläne der Anbieterinnen.

⁴ Sie können über die Entwicklung des EWLV und die dafür notwendigen Investitionen und Abgeltungen eine befristete Rahmenvereinbarung für mehrere Vierjahresperioden abschliessen.

⁵ Die Abgeltungen und Investitionsbeiträge dienen dazu:

- a ein stabiles Angebot über die Geltungsdauer der Leistungsvereinbarung sicherzustellen;
- b Verbesserungen bei der Planung, der Leistungserbringung und der Koordination des Angebots zwischen den Anbieterinnen, den Kunden, Betreiberinnen von Umschlags- und Verladeanlagen und weiteren Akteuren zu ermöglichen;
- c eine kostendeckende Erbringung der vereinbarten Leistungen zu ermöglichen.

⁶ Die Anbieterinnen gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Transportleistungen.

⁷ Sie treffen gliedern die Leistungen umfassend die Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen in eigenständige Bahnunternehmen aus, die über keine eigenen Güterwagen verfügende nötigen organisatorischen Vorkehrungen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLV in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die Leistungserbringung untereinander zu Marktkonditionen. Der Bundesrat kann für Schmalspurbahnen Erleichterungen vorsehen. ¹ ...¹²

² Finanzhilfen des Bundes setzen voraus, dass:

a.¹³ — ...

b.¹⁴ — das Unternehmen für die Geschäftsjahre 2020, 2021 und 2022 keine Dividenden ausschüttet.

¹¹ — Eingefügt durch Ziff. I 3 des BG vom 25. Sept. 2020 über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise, in Kraft seit 26. Sept. 2020 (AS 2020 3825; BBl 2020 6713).

¹² — In Kraft bis zum 31. Dez. 2021 (AS 2020 3825; BBl 2020 6713).

¹³ ~~In Kraft bis zum 31. Dez. 2021 (AS **2020** 3825; BBl **2020** 6713).~~

¹⁴ ~~Fassung gemäss Ziff. II des BG vom 17. Dez. 2021 (Verlängerung der Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise), in Kraft vom 1. Jan. 2022 bis zum 31. Dez. 2022 (AS **2021** 877; BBl **2021** 2614).~~

Art. 9b Umschlags- und Verladebeiträge

¹ Der Bund kann für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern pauschale Beiträge pro transportierten Bahnwagen an die Betreiber der Umschlags- und Verladeanlagen Absender und Empfänger ausrichten.

² Die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Pauschalen berücksichtigen die verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes und setzen Anreize für zusätzliche Transporte auf der Schiene.

³ Der Bundesrat regelt die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Pauschalen. Er kann eine Unter- und Obergrenze der Anzahl geförderter Bahnwagen je Umschlags- und Verladeanlage setzen.

⁴ Die Modalitäten für die Gewährung und Entrichtung der Pauschalen zugunsten der Absender und Empfänger werden zwischen dem Bund, vertreten durch das BAV, und den Betreiberinnen der benützten Umschlags- und Verladeanlagen in der einer Vereinbarung nach Artikel 8 Absatz 6 festgehalten.

Art. 10 Technische Neuerungen

¹ Der Bund kann Investitionen in technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene und dem Wasser fördern.

² Er fördert mit pauschalen A-Fonds-perdu-Beiträgen und zinslosen, rückzahlbaren Darlehen die Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs insbesondere die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge.

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten; dabei wird das Eigeninteresse der Gesuchstellerin berücksichtigt. Die Förderung erfolgt über einen eigens hierfür errichteten Fonds.

⁴ Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Förderung, insbesondere die Voraussetzungen, Fristen, und Verfahren der Finanzierung, sowie die Bemessung der Beiträge die finanzielle Berücksichtigung der Eigeninteressen der Fahrzeughalter, Güterbahnen und Infrastrukturbetreiberinnen in einem Fondsreglement.

⁵ Die Bundesversammlung bewilligt durch einfachen Bundesbeschluss die für die Investitionsbeiträge notwendigen mehrjährigen Verpflichtungskredite.

Art. 10a Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge

¹ Der Bund kann Investitionen in Fahrzeuge des Gütertransports auf der Schiene und auf dem Wasser fördern, wenn diese eine massgebliche Reduktion der Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffe bei der Leistungserbringung ermöglichen.

² Er kann überdies Investitionsbeiträge an den Bau von Schiffen gewähren, die für Niedrigwasser geeignet sind.

³ Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Förderung, insbesondere die Voraussetzungen, Fristen und Verfahren der Finanzierung sowie die Bemessung der Beiträge.

⁴ Die Bundesversammlung bewilligt durch einfachen Bundesbeschluss die für die Investitionsbeiträge notwendigen mehrjährigen Verpflichtungskredite.

3. **Abchnitt: Bau und Betrieb von KV-Umschlagsanlagen**

Art. 11

¹ Der Bau und die Änderung von KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrs-
politischer Bedeutung richten sich nach dem EBG¹⁵.

² Der Bund legt im Konzept nach Artikel 3 die KV-Umschlagsanlagen von nationa-
ler verkehrspolitischer Bedeutung fest.

4. Abschnitt: Bau und Betrieb von Anschlussgleisen

Anschliesser oder Betreiberin von Anschlussgleisen, siehe Art. 1a lit. c

Art. 12 Erschliessung

¹ Kantone und Gemeinden sorgen mit Massnahmen der Raumplanung dafür, dass -die Industrie- und Gewerbebezonen soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar mit Anschlussgleisen erschlossen werden.

² Die Kantone und Gemeinden legen diese Massnahmen in ihren Richt- und Nutzungsplänen fest.

Art. 13 Baubewilligung, Betriebsbewilligung

¹ Der Bau und die Änderung von Anschlussgleisen bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht. Ein vorgängiger Eintrag im Nutzungsplan wird hierbei nicht vorausgesetzt.

² Die für die Erteilung der Baubewilligung zuständige Behörde (Leitbehörde) unterbreitet vor ihrem Entscheid das Gesuch dem ~~Bundesamt für Verkehr (BAV)~~ zur Prüfung, ob die eisenbahnrechtlichen Bestimmungen eingehalten werden.

³ Das BAV holt bei der Infrastrukturbetreiberin eine eisenbahnrechtliche Stellungnahme ein. Gestützt darauf gibt es seine Stellungnahme ab und bestimmt darin auch, ob eine Betriebsbewilligung nach Artikel 18w EBG¹⁶ erforderlich ist.

⁴ Die Stellungnahme des BAV ist für die Leitbehörde verbindlich.

⁵ Die Leitbehörde stellt die Baubewilligung dem BAV zu. Dieses ist berechtigt, dagegen die Rechtsmittel des eidgenössischen und des kantonalen Rechts zu ergreifen.

Art. 14 Eisenbahnrechtliche Bestimmungen, Betriebsvorschriften

¹ Die technischen und betrieblichen Bestimmungen der Gesetzgebung über die Eisenbahnen gelten auch für die Planung, den Bau, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung von Anschlussgleisen.

² Die Anschliesser erlassen die notwendigen Betriebsvorschriften.

¹⁵ SR 742.101

³ Der Bundesrat legt fest, welche Sicherheitsbestimmungen der Gesetzgebung über die Eisenbahnen auf den Bau, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung von Anschlussgleisen anwendbar sind.

Art. 15 Pflicht zur Anschlussgewährung

¹ Die Infrastrukturbetreiberin muss den Anschluss an ihr Netz gewähren, wenn:

- a. die sichere Abwicklung des Bahnbetriebs gewährleistet bleibt;
- b. der künftige Ausbau der Bahnanlagen nicht beeinträchtigt wird; und
- c. ein Bedürfnis ausgewiesen ist.

² Sie darf keine unverhältnismässigen Bedingungen an die Gewährung knüpfen.

³ Sie kann Anschlussvorrichtungen anpassen oder zurückbauen, wenn:

- a. Änderungen in Bau und Betrieb der Infrastruktur es erfordern;
- b. die Sicherheit des Betriebs der Infrastruktur es bedingt;
- c. das Anschlussgleis seit fünf Jahren nicht mehr betrieben wird und sein Betrieb auch in naher Zukunft nicht wahrscheinlich erscheint.

Art. 16 Eigentumsverhältnisse

¹ Das Anschlussgleis und das Grundstück, auf dem es liegt, können verschiedene Eigentümer haben.

² Das Recht, ein Anschlussgleis zu erstellen und zu benützen, kann als Dienstbarkeit in das Grundbuch eingetragen werden.

³ Die Anschlussvorrichtungen sind im Eigentum der Infrastrukturbetreiberin. Abweichende vertragliche Regelungen zwischen dem direkten Anschliesser und der Infrastrukturbetreiberin bleiben vorbehalten.

Art. 17 Vertragliche Regelungen

¹ Die Infrastrukturbetreiberin und die direkten Anschliesser regeln ihre Beziehungen in einem schriftlichen Anschlussvertrag.

² Dem Anschlussvertrag ist ein Situationsplan beizufügen, der über die von der Anlage berührten Grundstücke, den Anschlusspunkt und den Standort wichtiger Einrichtungen Auskunft gibt. Der Plan muss zudem die Eigentumsverhältnisse umschreiben ~~sowie die dinglichen und allfälligen obligatorischen Rechte im Zusammenhang mit dem Gleis aufführen.~~

³ Die Anschliesser regeln ihre Beziehungen mit weiteren Beteiligten bezüglich des Anschlussgleises schriftlich.

Art. 18 Kosten

¹ Der Anschliesser trägt die Kosten von Bau, Betrieb, Unterhalt, Erneuerung, Anpassung und Rückbau des Anschlussgleises und der jeweils zugehörigen Einrichtungen.

² Er ist verpflichtet, das Anschlussgleis in betriebsbereitem Zustand zu halten. Zum Anschluss und zur Benützung berechnete Dritte müssen sich an den daraus entstehenden Kosten im Rahmen ihrer Interessen am Anschlussgleis beteiligen.

³ Die Infrastrukturbetreiberin trägt die Kosten der Anpassung und des Ausbaus ihrer Anlagen, die durch das Anschlussgleis verursacht werden, einschliesslich der Anschlussvorrichtung.

⁴ Sie trägt auch die Rückbaukosten der Anschlussvorrichtung. Der Bundesrat legt fest, unter welchen Voraussetzungen sie den Anschliesser an den Kosten beteiligen kann.

Art. 19 Gegenseitige Pflichten unter Anschliessern

¹ Jeder Anschliesser muss den Anschluss an sein Anschlussgleis und dessen Benützung durch Dritte gegen volle Entschädigung dulden, wenn sich der Anschluss an das Bahnnetz nicht auf andere Weise zweckmässiger herstellen lässt.

² Rechtfertigen es die Umstände und ist es zumutbar, so sind die Anschlussgleise so zu bauen, dass Anschlüsse daran möglich bleiben.

³ Der Anschliesser muss sein Anschlussgleis gegen Entschädigung für die Durchfahrt Dritter anpassen. Vorteile, die dem Anschliesser aus der Anpassung erwachsen, werden angerechnet. Der Anschliesser kann einen Kostenvorschuss verlangen.

⁴ Die Anschliesser sind verpflichtet, eine ausreichende Haftpflichtversicherung abzuschliessen. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten.

4a. Abschnitt: Bau und Änderung von KV-Umschlagsanlagen**Art. 19a**

¹ Der Bau und die Änderung von KV-Umschlagsanlagen bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht.

² Der Bau und die Änderung von KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung richten sich nach dem EBG¹⁷. (Betreiberin müsste demnach eine Infrastrukturbetreiberin gemäss EBG sein.)

³ Der Bundesrat legt im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung fest.

⁴ Die Kantone sorgen für die Berücksichtigung des im Konzept ausgewiesenen Bedarfs an zusätzlichen oder zu erweiternden KV-Umschlagsanlagen in der kantonalen Richtplanung. (Soll Abs. 4 in Analogie zu Art. 12 Abs. 2 GüTG aufgenommen werden? Wie ist das Verhältnis zu Art. 2 Abs. 5 GüTG?)

¹⁷ SR 742.101

5. Abschnitt: Wagenverwendungsvertrag und Beförderungsvertrag

Art. 20 Wagenverwendungsvertrag

¹ Der Wagenverwendungsvertrag regelt die Benützung von Eisenbahnwagen zur Durchführung von Beförderungen nach diesem Gesetz.

² Für den Wagenverwendungsvertrag gilt im nationalen und im internationalen Verkehr Anhang D (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr – CUV) zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999¹⁸ (COTIF).

³ Der Bundesrat kann für den nationalen Verkehr abweichende Vorschriften erlassen.

Art. 21 Beförderungsvertrag

¹ Mit dem Beförderungsvertrag verpflichtet sich das Unternehmen, ein Gut gegen Entgelt zum Bestimmungsort zu transportieren und es dort dem Empfänger oder der Empfängerin abzuliefern.

² Der Beförderungsvertrag bedarf zu seiner Gültigkeit keiner besonderen Form.

³ Im Übrigen gilt für den Beförderungsvertrag im nationalen und im internationalen Verkehr Anhang B (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern – CIM) zum COTIF¹⁹.

⁴ Der Bundesrat kann für den nationalen Verkehr abweichende Vorschriften erlassen.

6. Abschnitt: Aufsicht, Rechtsschutz und Strafbestimmungen

Art. 22 Aufsicht über die Anschlussgleise

¹ Das BAV übt die eisenbahnrechtliche Aufsicht über die Anschlussgleise aus. Der Bundesrat kann diese Aufsicht Dritten übertragen.

² Das BAV kann die bahnspezifische Ausbildung des Personals von Anschliessern regeln und überwachen. Es kann jederzeit verlangen, dass Anschlussverträge, Situationspläne oder Betriebsvorschriften zur Gewährleistung der Sicherheit geändert werden. Hieraus entsteht kein Anspruch auf Entschädigung.

³ Im Übrigen unterstehen die Anschlussgleise der Aufsicht der nach kantonalem Recht zuständigen Behörde.

¹⁸ SR 0.742.403.12

¹⁹ SR 0.742.403.12

⁴ Die Anschliesser stellen den Aufsichtsbehörden kostenlos das für die Aufsicht in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich notwendige Personal und Material zur Verfügung und erteilen alle erforderlichen Auskünfte.

Art. 22a Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen und Investitionshilfen in technische Neuerungen

¹ Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) entscheidet über Streitigkeiten über den Abschluss oder die Anwendung von Leistungsvereinbarungen nach den Artikeln 8a und 9a sowie Investitionshilfen in technische Neuerungen nach Artikel 10.

² Gegen die Verfügung des UVEK kann nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege Beschwerde geführt werden. Gerügt werden kann:

- a. die Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens;
- b. die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes.

³ Beschwerden gegen Entscheide des UVEK haben keine aufschiebende Wirkung.

Art. 23 ~~Rechtsschutz~~ Weitere Streitigkeiten

¹ Das BAV entscheidet über Streitigkeiten betreffend:

- a. die Pflicht zur Anschlussgewährung (Art. 15) und die dem Anschliesser auferlegten Bedingungen;
- b. die Anwendung des EBG²⁰, namentlich auf Bau und Betrieb der Anschlussgleise, auf deren Kreuzungen mit Strassen und anderen Anlagen sowie auf die Fahrzeuge;
- c. die Erfordernisse der Sicherheit bei Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Anschlussgleise.

² Das Verfahren vor dem BAV richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege.

³ Vermögensrechtliche Streitigkeiten entscheidet das Zivilgericht, soweit sie nicht die finanzielle Förderung nach den Artikeln 8–10^a betreffen.

⁴ Über Streitigkeiten nach Artikel 40a^{tbjers} Absatz 1 EBG entscheidet die ~~Schiedskommission im Eisenbahnverkehr~~ RailCom.

⁵ Alle übrigen Streitigkeiten entscheidet die nach kantonalem Recht zuständige Behörde.

Art. 24 Strafbestimmungen

¹ Mit Busse bis zu 100 000 Franken wird bestraft, wer einer Ausführungsvorschrift zu Artikel 5 Absatz 1 oder Artikel 6 Absatz 2 zuwiderhandelt, deren Verletzung -vom Bundesrat für strafbar erklärt wird.

¹⁷ SR 742.101

² Wer eine Zuwiderhandlung begeht, die eine Gefährdung von Leib und Leben von Menschen zur Folge hat, wird mit Freiheitsstrafe von bis zu einem Jahr oder Geldstrafe bestraft, sofern keine schwerere strafbare Handlung nach einem anderen Gesetz vorliegt.

³ Wer fahrlässig handelt, wird mit Busse bis zu 50 000 Franken bestraft.

⁴ Verfolgung und Beurteilung der Straftaten obliegen den Kantonen.

7. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 25 Vollzug

¹ Der Bundesrat erlässt die Ausführungsvorschriften.

² Er kann insbesondere Vorschriften erlassen, um Diskriminierungen im Gütertransport zu verhindern.

Art. 26 Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

Die Aufhebung und die Änderung anderer Erlasse werden im Anhang geregelt.

Art. 27 Übergangsbestimmungen

¹ Die Kantone sorgen in kantonalen Ausführungserlassen für die Umsetzung dieses Gesetzes innerhalb von vier Jahren nach seiner Inkraftsetzung.

~~¹ Für nach bisherigem Recht bestellte Angebote können noch während höchstens drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes altrechtliche Vereinbarungen abgeschlossen werden.~~

~~² Anschlussvorrichtungen an das Netz einer Infrastrukturbetreiberin gehen ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes entschädigungslos in deren Eigentum über.~~

~~³ Anschliesser, die das Eigentum an solchen Anschlussvorrichtungen behalten wollen, haben dies der Infrastrukturbetreiberin innert eines Jahres ab Inkrafttreten dieses Gesetzes schriftlich mitzuteilen. Sie bleiben in diesem Fall für die Finanzierung von Unterhalt, Erneuerung und Ausbau der Anschlussvorrichtungen verantwortlich.~~

Art. 28 Referendum, Inkrafttreten und Geltungsdauer

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

³ Artikel 9a gilt bis zum 31. Dezember 20~~xx~~27.

Inkrafttreten: 1. Juli 2016²¹

²¹ BRB vom 25. Mai 2016



CIPRA

**LEBEN IN DEN ALPEN VIVRE DANS LES ALPES
VIVER EN LAS ALPS VIVERE NELLE ALPI**

Elektronisch verschickt an:
finanzierung@bav.admin.ch

UVEK

Bundesamt für Verkehr

Mühlestrasse 6

3063 Ittigen

Stellungnahme von CIPRA Schweiz zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu dieser Vorlage Stellung zu nehmen. Für den Schienengüterverkehr, und damit auch den Güterverkehr in der Schweiz insgesamt, ist die Vorlage von eminent wichtiger Bedeutung. Sie spielt auch mit Blick auf die internationale Stärkung des Schienengüterverkehrs eine wichtige Rolle, da der Güterverkehr in der Fläche sich nahtlos mit jenen Warenströmen kombinieren lässt, die landesintern alpenüberquerend oder im Austausch mit den für die Schweizer Wirtschaft zentralen Auslandsmärkten zu bewältigen sind.

Wir bevorzugen Variante 1 eindeutig, auch wenn sie noch nicht den von uns erhofften Fortschritt für die Güterverkehrspolitik in der Schweiz darstellt, sondern einzig das absolut Notwendige enthält.

Wir bezweifeln, dass die in Variante 1 vorgeschlagenen Massnahmen den Schweizer Verpflichtungen der Alpenkonvention und im Speziellen des 2022 vereinbarten Aktionsplanes der Simplon Allianz¹ genügen. Diese verlangen, die ganze Mobilität im Alpenraum bis 2050 klimaneutral und klimaresilient zu gestalten.

Bei den weiteren Überlegungen zu dieser Vorlage sind diese Verpflichtungen einzubeziehen und die Massnahmen zu verbessern.

Trendumkehr nötig

Nach vielen Jahren des langsamen Abbaus und Rückschritten bei der Verlagerung der Güterverkehr auf die Schiene im Binnen-, Import- und Exportverkehr, kommt endlich eine Vorlage, welche diesen Trend stoppen könnte. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr noch ca. 15%, 2010 waren es hingegen noch über 17%, 2000 sogar 19.4%.

Diese Zahlen stimmen nachdenklich, wenn man sie mit dem alpenquerenden Güterverkehr vergleicht, auch wenn dieser ein grösseres Potenzial auf der Schiene ausweist. Im alpenquerenden Güterverkehr wird über 75% auf der Schiene transportiert, wobei dieser Anteil kontinuierlich gesteigert werden konnte, wie auch der gesamte Güterverkehr gewachsen ist.

¹ Aktionsplan 'Simplon Allianz': <https://www.are.admin.ch/simplon-allianz>



Die Gründe, welche für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs sprechen, gelten grösstenteils auch für den anderen Güterverkehr in der Fläche. Mit einer ambitionierten Verlagerungspolitik könnten volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile realisiert, die Energieeffizienz und -unabhängigkeit gesteigert und die Umwelt und das Klima geschützt werden.

Die Vorlage bietet die klima- und energiepolitisch wichtige Chance, diese Vorteile des Schienengüterverkehrs zu nutzen.

Einbettung in die Ziele von Alpenkonvention und Simplon Allianz

Unter international beachteter Federführung des Schweizer Vorsitzes der Alpenkonvention in den Jahren 2021 – 2022 haben die acht Alpenstaaten am 27. Oktober 2022 in Brig die Simplon Allianz geschmiedet und den dazu gehörenden Aktionsplan mitunterzeichnet. Er verpflichtet die Schweiz zur Erreichung des Ziels, «die Mobilität im Alpenraum bis 2050 klimaneutral und klimaresilient zu gestalten.» Darin ist im Speziellen gemäss Kapitel 4.1 Güterverkehr in den Alpen, das Teilziel 2 zu beachten: «Deutliche Erhöhung der Verkehrsverlagerung auf die Schiene im alpenquerenden und inneralpinen Güterverkehr.» Um dieser Zielsetzung nachzukommen, ist auch der Güterverkehr in der Schweiz entsprechend umzugestalten.

Im Weiteren sind auch die Vereinbarungen des Rahmenvertrages² der Alpenkonvention wie auch des Verkehrsprotokolles³ einzuhalten (Art. 1, 3, 7, 14), die unter anderem zur Kostenwahrheit verpflichten. Gemäss Artikel 14 «sollen Systeme eingeführt werden, die a) den Einsatz der umweltfreundlichsten Verkehrsträger und -mittel begünstigen; b) zu einer ausgewogeneren Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen führen; c) Anreize bieten, Potentiale ökologischer und sozioökonomischer Belastungsminderung mit strukturellen und raumordnerischen Massnahmen der Verkehrsbeeinflussung vermehrt zu nutzen.“

Nötige Veränderung der Rahmenbedingungen

Mit den richtigen Rahmenbedingungen wären viel höhere Anteile des Schienengüterverkehrs möglich, auch auf kürzeren Distanzen. Beispiele (wie City Cargo⁴ in Genf) zeigen eindrücklich, dass es betrieblich und logistisch geht. Leider deckt der Strassengüterverkehr aktuell nur ca. einen Drittel seiner externen Kosten für die Umwelt und Gesellschaft über die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Lieferwagen unter 3,5 kg bezahlen gar keine Internalisierungsabgabe. Solange der Strassengüterverkehr seine externen Kosten in Milliardenhöhe jedes Jahr nicht vollumfänglich deckt, ist es aufgrund des verzerrten Wettbewerbes zwischen Strasse und Schiene nur sinnvoll und gerechtfertigt, dass es finanzielle Anreize für die Verlagerung auf die Schiene gibt. Das ist im Interesse von Klimaschutz, Energieeffizienz und -unabhängigkeit, Versorgungssicherheit, Raumplanung, Flächenverbrauch und der Gesundheitsprävention für die Gesellschaft (weniger Schadstoffbelastung und Unfälle) und dient mit all diesen Massnahmen auch der Umwelt.

² Von der Schweiz am 28.1.1999 ratifiziert: <https://www.alpconv.org/de/startseite/konvention/stand-der-ratifizierungen/>

³ Von der Schweiz am 31.10.2000 unterzeichnet.

https://www.alpconv.org/fileadmin/user_upload/Convention/DE/Protocol_Transport_DE.pdf

⁴ City Cargo Genf: <https://www.railcare.ch/de/schweiz-ist-zu-klein/>



Einschätzung der zwei Varianten

Die Variante 2 ist völlig ungenügend und wäre verheerend für den Klimaschutz und die damit einhergehenden Verpflichtungen gemäss Pariser Abkommen und der Simplon Allianz. Es käme mit dem Einstellen des Einzelwagenladungsverkehrs zu einer massiven Verlagerung von der Schiene auf die Strasse. Variante 2 führt zu deutlich mehr Treibhausgasemissionen des Güterverkehrs als Variante 1, auch wenn die Quantifizierung aufgrund unterschiedlicher Annahmen zur Marktdurchdringung erneuerbarer Antriebe schwierig ist. Variante 2 ist auch für die Energieversorgungssicherheit ungeeignet, basiert sie doch auf stromintensivem Wasserstoff. Neben der fehlenden Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs (Art 9a von Variante 1) fällt bei Variante 2 auch ins Gewicht, dass sämtliche Arten von Betriebsbeiträgen aus dem Gesetz gestrichen werden (Art 9.), was aus ökologischer Sicht ein klarer Rückschritt darstellt. Diese Variante 2 lehnt CIPRA Schweiz ab, da sie ungenügend und nicht in Übereinstimmung mit den Schweizer Verpflichtungen im Rahmen der erwähnten, internationalen Vereinbarungen ist.

Auch die Variante 1, welche Fördermittel für den Einzelwagenladungsverkehr vorsieht, ist nicht der erhoffte Fortschritt für die Güterverkehrspolitik in der Schweiz, sondern das absolut Notwendige, damit dieser in der heutigen Form und im Umfang in etwa erhalten bleibt.

Leider wird damit die Chance verpasst ein durchdachtes verkehrspolitisches Projekt vorzuschlagen, welches zu deutlich mehr Verlagerung auf die Schiene in der Fläche führt. Die erfolgreiche und beliebte Verlagerungspolitik beim alpenquerenden Güterverkehr soll mit dem Güterverkehr in der Fläche verbunden werden. Im Vergleich zu den nicht-internalisierten Kosten in der Höhe von mehreren Milliarden Franken pro Jahr, welche der Strassengüterverkehr verursacht, wirken die eingesetzten Förderbeträge für den Schienengüterverkehr sehr überschaubar.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und die Verbesserung der Vorlage im weiteren Prozess, um so auch der Einhaltung der genannten, internationalen Verpflichtungen nachzukommen.

Mit freundlichen Grüssen,

Patrik Schönenberger,
Präsident

Isabella Helmschrott,
Geschäftsführerin

Par courriel
Office fédéral des transports
3003 Berne

finanzierung@bav.admin.ch

V/réf. : Courrier du DETEC du 2.11.2022
N/réf. : ED/oam.
Tél. direct : 032 482 64 67 / O. Ammann

Tavannes, 24 février 2023

Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse Prise de position relative à la procédure de consultation

Mesdames, Messieurs,

Nous avons bien reçu le dossier mis en consultation et l'avons étudié. Voici notre prise de position :

Sur l'ensemble du dossier soumis, nous n'avons pas d'objection de principe. Nous soutenons la démarche visant à assurer l'avenir du fret ferroviaire par l'adaptation des conditions-cadres. Aussi, le TWCI assure aujourd'hui une part importante des transports et de la logistique suisses. De ce fait, il est, à nos yeux, hors de question de remettre en question cet élément important de la mobilité des marchandises dans notre pays.

Après avoir étudié le dossier et analysé la question de choix des deux variantes proposées, nous sommes d'avis que seule la variante 1 fait sens et que la démarche au sens de la variante 2 n'a pas d'actualité et que cette dernière doit être abandonnée. Si cette deuxième variante devait malgré tout être poursuivie, les conséquences économiques globales seraient très importantes. Nous sommes d'avis que, dans notre région principalement, cet impact ne serait pas supportable.

En tant qu'entreprise de transport régionale active sur les réseaux ferrés à voies normale et étroite, la question du fret est importante pour la région entière et son avenir doit être assuré. Aussi, vous voudrez bien tenir compte des propos suivants :

- a) Dans les documents mis à disposition, le réseau ferré à voie étroite n'est pas (ou que rarement) mentionné. Le réseau de desserte en TWCI couvre l'ensemble du territoire suisse et plusieurs régions sont desservies par des lignes à voie étroite. Il s'agit d'intégrer au mieux cette donnée qui demande des interfaces de réseau dont l'exploitation doit être assurée.

Le fait de devoir changer d'écartement, soit par chargement des wagons sur des trucks transporteurs, soit par le transbordement du chargement (bennes ou autres) a un coût. Celui-ci doit être intégré au système et doit pouvoir également bénéficier du soutien financier des commanditaires.

En particulier les articles 9, 9a et 9b de la LTM devraient tenir compte des besoins spécifiques aux interfaces des réseaux d'écartements différents. Les textes peuvent simplement être adaptés par l'adjonction de cette fonction particulière.

- b) Le fait d'également desservir certaines régions est d'une importance particulière, principalement en fonction de l'économie locale ou régionale. En particulier, l'économie forestière ne peut déplacer son activité et nécessite des emplacements de chargement adaptés à l'exploitation des forêts. Aussi, il en va de même pour la desserte ferroviaire des décharges de matériaux divers, inertes ou non.

La desserte de ces emplacements doit être assurée par le réseau du TWCI, du fait que les quantités varient grandement suivant les saisons et l'évolution des marchés. Aussi, les infrastructures et les questions d'exploitation qui y sont liées ne permettent pas de composer des trains suffisamment longs pour être rentables en exploitation par trains complets.

Une exploitation mixte tenant compte de plusieurs activités et clients différents fait sens, même si la desserte de certaines destinations n'est pas quotidienne.

- c) Le prestataire système du TWCI doit être une instance « neutre » et doit permettre à tous les opérateurs d'en faire partie. Les CJ assurent des prestations régionales sur les réseaux à voies normale et étroite. Des points de transmission des wagons centralisés permettent d'optimiser les coûts d'exploitation.

En outre, en qualité d'entreprise de proximité et active dans plusieurs domaines, tels qu'infrastructure, trafic régional des voyageurs et transport des marchandises, il est possible de profiter de synergies d'exploitation, intéressantes globalement sur le plan financier.

- d) D'une manière générale, nous soutenons un système de transport de marchandises par le rail coordonné et indemnisé dans le but d'assurer des prestations dignes d'un service public fort (TWCI) et à disposition de tous.

Il est également aussi fort de constater que si les indemnités, respectivement les subventions, pour la voie étroite devaient être réduites par rapport à aujourd'hui, le fret ferroviaire sur la voie étroite n'aura aucune chance de survie face à la concurrence de la route avec ses camions.

Voici nos réponses aux questions du catalogue :

Q 1) : Nous approuvons la démarche.

Q 2) : Seule la variante 1 nous semble appropriée. La variante 2 n'a pas d'actualité.

Q 3) : Oui.

En outre, une optimisation des coûts d'exploitation n'est possible que par une réduction des coûts de personnel. Ainsi, l'exploitation doit être soutenue par des moyens techniques modernes et adaptés, tels que la mise en œuvre des attelages automatiques digitalisés (DAC), non seulement sur le réseau à voie normale interopérable, mais également sur les réseaux à voie étroite.

Q 4) a) : Oui.

Non seulement pour le réseau interopérable à voie normale, mais également pour les réseaux à voie étroite.

Q 4) b-d) : Le financement doit être assuré par la Confédération en tant que commanditaire principal. Il est à noter que la capacité financière des cantons est limitée. De ce fait, une clé de répartition du financement entre Confédération et cantons ne doit pas être la cause de la suppression de prestations de fret ferroviaire.

Q 5) : Oui.

En outre, la desserte ferroviaire de l'ensemble du territoire par le TWCI ou autre doit être proposée et assurée.

Étant donné que les installations portuaires sont uniques et dépendent que d'un seul opérateur, le principe de la convention de prestations fait sens, y compris la possibilité de soutien financier.

Q 6) : Oui / pas de commentaire.

Q 7) : Oui.

Q 7) a : Oui.

Q 7) b : Oui.

Ce financement doit également prendre en compte les installations de transbordement rail-rail d'écartements différents et ne doit pas être limité aux changements de moyen de transport.

Q 7) c : Oui.

I : L'idée doit être soutenue et adaptée à toutes les plateformes de transbordement, de chargement et de déchargement des marchandises et pas seulement limitée au TC (ITTC). La tendance actuelle est de conditionner les marchandises dans des contenants d'une certaine capacité (conteneur, benne ou autre) et de ne manutentionner que ces éléments de transports de manière analogue au TC.

II : Si le développement va dans le sens d'une globalisation du système de transbordement, que ce soit pour du TC ou du TWCI, le remboursement de la RPLP doit se faire de manière similaire pour tous les transports. De ce fait, il devrait être intégré à la contribution de transbordement et généralisé au fret ferroviaire dans son ensemble.

Q 8) : Oui.

Q 9) : Oui.

De préférence, le prestataire réseau du TWCI doit être une organisation faîtière « neutre » regroupant tous les opérateurs ferroviaire participants au système et à l'offre globale. À noter que plusieurs prestataires pourraient œuvrer sur le plan national, voire également international, et d'autres sur le plan régional et tant qu'opérateur de proximité. Ils doivent tous être regroupés au sein d'une organisation « générale » d'ordre supérieur et chargée de la mise en œuvre de l'offre TWCI (analogie avec les sillons, attribués par un organe supérieur).

Q 9) a-b : Oui.

Q 9) c : Avec la mise en place d'un chargé de mission global pour le TWCI bénéficiant d'une convention de prestation, il n'y a pas lieu de mettre au concours l'offre TWCI.

En fait, le réseau à desservir est défini par les places de débord et les interfaces entre réseaux d'écartement différents. De ce fait, une mise au concours ne peut qu'affaiblir le système TWCI dans son ensemble avec le risque qu'il ne réponde plus aux besoins des clients potentiels. En outre, les effets secondaires sur les objectifs énergétiques et climatiques pourraient aller en sens contraire de la volonté générale.

Q 10) : Oui.

Plusieurs cantons ont déjà commencé une planification logistique globale intégrant places de débord et interfaces du trafic des marchandises. Il s'agit de développer ces questions d'aménagement, aussi dans le but de faciliter la tâche aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires dans leur devoir d'aménagement, de desserte et d'offre. Le fait de tenir compte des aménagements, ne peut que renforcer la qualité de la desserte ferroviaire pour les marchandises et la logistique.

Q 11) : Globalement, oui.

Un élément principal doit être ajouté dans la législation : les places de débord, de transbordement, de chargement et de déchargement des marchandises sont indiquées, principalement à l'art. 9a LTM. En revanche, aucune mention n'est faite au sujet des installations servant également au transbordement des marchandises aux interfaces entre réseaux d'écartement différents. Ce sujet doit être ajouté à la législation.

Q 12) : D'une manière générale, les offres en transport de fret sur les réseaux à voie étroite doivent être non seulement maintenues, mais développées. Il s'agit de mettre en place des systèmes de financement adapté et de procéder au financement en fonction des particularités de ces réseaux. D'importants investissements doivent également être consentis, si ces trafics doivent être maintenus. Aussi, il serait opportun que la part de financement de la Confédération soit revue à la hausse et que les cantons se voient quelque peu déchargés de leurs obligations de soutien à ces trafics, régionaux pour la plupart.

En ce qui concerne les CJ en particulier, le trafic fret tient une importance particulière et permet d'assurer une meilleure utilisation du réseau et d'optimiser les coûts de production, aussi ceux du trafic des voyageurs indemnisé.

En outre, il y a lieu de prendre en compte les propos émis aux points a) à d) développés au début de la présente prise de position.

Nous vous souhaitons bonne réception de ce dossier et de l'accueil positif que vous y consacrerez. Aussi, nous restons à votre disposition pour tout renseignement.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

CHEMINS DE FER DU JURA
L'ingénieur études & développement :



Olivier Ammann

Note : - Prise de position envoyée par courriel en formats « PDF » et « Word ». Le « PDF » fait foi.

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

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

24. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport: Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Coop Genossenschaft bedankt sich für die Gelegenheit, zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport 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.

Die Schiene ist dabei bei Coop seit jeher von grosser Bedeutung. So liefern wir zum Beispiel unsere Ware seit 2013 mit unserem Schienengüterverkehrsunternehmen 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. 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. Eine Einstellung des EWLTV würde unweigerlich mit einer Belieferung per Strasse einhergehen. Dies kann u. E. nicht das Ziel sein, da mit dem EWLTV die vorhandene Infrastruktur genutzt wird, was zu einer Entlastung der Strasse führt.

Finanzielle Förderung EWLTV

Coop setzt sich grundsätzlich für eigenwirtschaftliche Lösungen im Güterverkehr ein. Subventionen sollen höchstens als begrenzte Anschubfinanzierungen für die Einführung neuer Technologien oder zur Sicherstellung von Transformationsprozessen eingesetzt werden. Wenn Subventionen notwendig sind, sollen sie nicht pauschal, sondern leistungsorientiert erfolgen.

Aus Optik der schwerwiegenden, aktuellen Probleme des WLV unterstützen wir eine finanzielle Förderung für die notwendige, kommende Transformationsphase. Allerdings sind Querfinanzierungen aus dem subventionierten Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch Netzwerkanbieter nicht zulässig. Es sind Massnahmen zu treffen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLTV in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und auch die entsprechenden Vorgaben für die Aktionariate zu erlassen. Der Bund soll die dazu notwendigen Vorkehrungen treffen und die entsprechende Überwachung sicherstellen. Ein diskriminierungsfreier Zugang ist zu garantieren, Wettbewerbsverzerrungen sind zu verhindern und der Kosteneffizienz der Lösung ist ein entsprechendes Gewicht beizumessen. Zudem ist es staatspolitisch angebracht, dass subventionierte Unternehmen Transparenz über die Tätigkeiten und die Verwendung der Gelder schaffen.

Einführung DAK

Coop unterstützt die finanzielle Förderung der DAK im Rahmen der oben genannten, grundsätzlichen Überlegungen zu Subventionen. Die DAK kann für die Branche ein wichtiges Puzzleteil auf dem Weg zu mehr Digitalisierung darstellen. Allerdings muss die DAK dem europäischen Standard entsprechen und so ausgerichtet werden, dass die Stromversorgung der Bahnwagen für den Betrieb von Kühlaggregaten sichergestellt wird, was in der heutigen DAK-Konzeption noch nicht der Fall ist. Die Konzeption ist somit zwingend zu überarbeiten. Bei der Einführung der DAK muss aufgezeigt werden, dass die Bahnkunden einen sichtbaren Nutzen erhalten. Zudem muss sichergestellt werden, dass nicht Umrüstungen im Ausland ohne Effekt in der Schweiz subventioniert werden.

Digitalisierung

Die Einführung der DAK ist ein Schritt in die richtige Richtung, das Bahnwesen in ein modernes Zeitalter zu führen, aber dieser Schritt allein reicht nicht. Die Digitalisierung muss in weit grösserem Umfang realisiert werden und künftig auch Aspekte des Trackings, des Prognostizierens, der Zugplanung und Zugsicherung umfassen. Ziel ist das Realisieren einer Interoperabilität mit logistischen Vor- und Nachstufen auf einem Niveau, wie sie auch auf der Strasse stattfindet.

Multimodale Güterverkehrsvision

Wir setzen auf eine multimodale Güterverkehrsvision, welche die Landesversorgung sicherstellen und den Standort Schweiz stärken soll. Dies soll effizient, effektiv, ressourcenschonend, emissionsarm und kostengünstig – also umfassend nachhaltig – geschehen. Eine effiziente Verwirklichung dieser Vision bedingt vor allem Folgendes:

- **Re-Design WLV:** Wir plädieren dafür, dass das Produktionskonzept des Wagenladungsverkehrs grundlegend überdacht wird und einem grundsätzlichen Re-Design unterzogen wird. Ein neues Konzept muss unseres Erachtens dazu führen, dass die Komplexität des heutigen Systems verringert, die Infrastruktur modernisiert, die Digitalisierung vorangetrieben und schlussendlich die Eigenwirtschaftlichkeit und Kundenorientierung verbessert werden kann. Es ist ein offener Denkprozess anzustreben, in welchen auch die verschiedenen Branchenakteure miteinbezogen werden – wir sind gerne bereit, unsere Ideen diesbezüglich einzubringen. Bei sämtlichen Überlegungen bezüglich der Zukunft des Schienengüterverkehrs müssen die Aspekte des unterirdischen Güterverkehrs stets

mitbedacht werden, damit allfällige Doppelspurigkeiten und Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden können.

- **Senkung Trassenpreise:** Damit der Schienengüterverkehr im europäischen Vergleich in Sachen Trassenkosten wettbewerbsfähiger wird, ist eine Senkung der Trassenpreise unabdingbar.
- **Öffnung der Förderung im multimodalen Sinn:** Im Rahmen der Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) ist eine Fondslösung zu prüfen, welche die Dekarbonisierung und Modernisierung des Güterverkehrs auch auf der Strasse schneller vorantreibt.

Wir danken für die Kenntnisnahme und für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen

Freundliche Grüsse



Daniel Hintermann
Leiter Direktion Logistik



Romeo Sciaranetti
Leiter Produktionsbetriebe



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Antworten der Coop Genossenschaft zum

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. *Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja. Coop setzt sich für einen multimodalen Güterverkehr ein, welcher auch einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche bedingt.

2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

- a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt*

Wir unterstützen Variante 1, da wir uns für eine Stärkung des SGV einsetzen. Ein starker SGV benötigt zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung.

Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLTV und ermöglicht damit, dass der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLTV weiterhin eine wesentliche Rolle in der Binnenlogistik spielen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.

Gleichzeitig merken wir hierbei Folgendes an:

- Auch mit der umfassenden Unterstützung der öffentlichen Hand muss der Anspruch des Schienengüterverkehrs bestehen bleiben, unternehmerisch zu handeln und Eigenwirtschaftlichkeit in allen Produktionsformen anzustreben.
 - Wir plädieren dafür, dass das Produktionskonzept des Wagenladungsverkehrs grundlegend überdacht wird und einem grundsätzlichen Re-Design unterzogen wird. Ein neues Konzept muss unseres Erachtens dazu führen, dass die Komplexität des heutigen Systems verringert, die Infrastruktur modernisiert, die Digitalisierung vorangetrieben und schlussendlich die Eigenwirtschaftlichkeit und Kundenorientierung verbessert werden kann.
 - Variante 1 wird als erste wichtige Etappe in der Gesamtentwicklung des Güterverkehrs betrachtet. In weiteren Etappen sollen Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der Ko-Modalität von Strasse, Schiene und Untergrundlogistik geschaffen werden.
- b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*
Wir lehnen Variante 2 ab. Ihre Umsetzung würde, wie der Bundesrat zutreffend dargelegt hat, zur Einstellung des EWLTV-Angebots in der Schweiz führen.



Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja. Coop begrüsst den Vorschlag, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, den Beginn und das Ende der Umrüstung zu bestimmen. Der Entscheid muss in Absprache mit der Branche gefällt werden. Faktoren wie zum Beispiel die technische Reife der Anwendungen, die notwendige Übernahme von europäischen Spezifikationen, die komplexe europäische Migrationsstrategie und die noch unklare Finanzierung in der EU müssen berücksichtigt werden. Wir begrüssen den Migrationszeitraum von fünf Jahren, halten jedoch einen Migrationsstart 2025 zurzeit für fraglich.

4. *Sind Sie einverstanden,*

- a. *dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*

Ja, die DAK kann für die Branche ein wichtiges Puzzleteil auf dem Weg zu mehr Digitalisierung darstellen. Allerdings muss die DAK dem europäischen Standard entsprechen und so ausgerichtet werden, dass die Stromversorgung der Bahnwagen für den Betrieb von Kühlaggregaten sichergestellt wird, was in der heutigen DAK-Konzeption noch nicht der Fall ist. Die Konzeption ist somit zwingend zu überarbeiten. Bei der Einführung der DAK muss aufgezeigt werden, dass die Bahnkunden einen sichtbaren Nutzen erhalten. Zudem muss sichergestellt werden, dass nicht Umrüstungen im Ausland ohne Effekt in der Schweiz subventioniert werden.

- b. *dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*

Ja, wir unterstützen die angestrebte Lösung mittels Teilfinanzierung.

- c. *dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*

Ja, wir unterstützen die angestrebte Lösung mittels Teilfinanzierung. Die Einführung der DAK ist ein Schritt in die richtige Richtung, das Bahnwesen in ein modernes Zeitalter zu führen, aber dieser Schritt allein reicht nicht. Die Digitalisierung muss in weit grösserem Umfang realisiert werden und künftig auch Aspekte des Trackings, des Prognostizierens, der Zugplanung und Zugsicherung umfassen. Ziel ist das Realisieren einer Interoperabilität mit logistischen Vor- und Nachstufen auf einem Niveau, wie sie auch auf der Strasse stattfindet.

- d. *dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?*

Uns ist wichtig, dass die Steuergelder bei der Umrüstung so eingesetzt werden, dass ein nachhaltiger Effekt entsteht. Ob dies bei der Umrüstung alter Fahrzeuge bzw. neuer Fahrzeuge, welche konstruktiv nicht auf die Umrüstung vorbereitet sind, der Fall ist, ist fraglich.

5. *Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?*

Ja. Wir begrüssen die vorgeschlagenen Massnahmen zur Stärkung der Rheinschifffahrt. Sie sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen sowie an das gesamte europäische Wasserstrassennetz.

- a. *Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?*

Ja. Wir begrüssen den vorgeschlagenen GüTG Artikel 8a in der Variante 1.

6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*

Ja. Wir unterstützen die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe. Der Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Schifffahrt, spezifisch in der Rheinschifffahrt, schafft ein redundantes CO₂-freies Transportsystem und ermöglicht klimaneutrale intermodale Transportketten zwischen Wasser und Schiene.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*

a. *durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?*

Ja.

b. *durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?*

Ja. Allerdings sind dabei alle Arten von Umschlags- und Verladeanlagen gleich zu behandeln, auch Anlagen des unterirdischen Gütertransports.

c. *durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?*

I. *Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?*

- Ja, aber Anwendung nur auf konventionelle Neuverkehre als Anschubfinanzierung für die ersten Jahre, um geeignete Transporte langfristig auf die Schiene zu verlagern. Bei intermodalen Transportketten soll der Umschlags- und Verladebeitrag auf Dauer ausgerichtet werden, um der Komplexität der intermodalen Logistik Rechnung zu tragen. Die Unterstützung soll in der Grössenordnung der heutigen LSVA-Rückerstattung pro Ladeeinheit sein.
- Empfänger des Verladebeitrags müssen die Verloader sein, damit diese direkte Anreize für zusätzliche Verlagerungen auf die Schiene erhalten.
- Wir lehnen eine Wagenmindestmenge als Voraussetzung für Förderbeiträge ab.
- Wir befürworten die Möglichkeit, einen Bonus für Mehrmengen auszurichten.
- Wir erkennen vor allem bei Grosskunden und grossen Verladepunkten ein Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene. Darum soll beim Bonus für Mehrmengen die Obergrenze von 1'500 beladenen Wagen nicht gelten.
- Der vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG gelten. Das SVAG soll zukünftig eine pauschale Rückerstattung der LSVA für alle multimodalen Verkehre (Schiene-Strasse-Wasser-unterirdische Güterlogistik) vorsehen.

II. *Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?*

Wir unterstützen die Weiterführung der LSVA-Rückerstattung im KV. Perspektivisch soll der Umschlags- und Verladebeitrag in eine generelle LSVA-Rückerstattung überführt werden (s. auch Antwort 7 c I oben).

d. *durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?*

Ja.

8. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?*

Ja.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*

Ja. Aus Optik der schwerwiegenden, aktuellen Probleme des WLV können wir uns eine finanzielle Förderung für die notwendige, kommende Transformationsphase vorstellen. Allerdings sind Querfinanzierungen aus dem subventionierten Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch Netzwerkanbieter nicht zulässig. Es sind Massnahmen zu treffen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLTV in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und auch die entsprechenden Vorgaben für die Aktionariate zu erlassen. Der Bund soll die dazu notwendigen Vorkehrungen treffen und die entsprechende Überwachung sicherstellen. Ein diskriminierungsfreier Zugang ist sicherzustellen, Wettbewerbsverzerrungen sind zu verhindern und der Kosteneffizienz der Lösung ist ein entsprechendes Gewicht beizumessen.

- a. *Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?*

Ja.

- b. *Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?*

Ja.

- c. *Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?*

Nein.

10. *Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?*

Ja. Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle stärker wahrnehmen sollen.

Rechtsanpassungen

11. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Keine Stellungnahme.

Weitere Bemerkungen

12. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

- a. **Senkungen der Trassenpreise**

Die Trassenpreise in der Schweiz sind im europäischen Vergleich extrem hoch. Um im europäischen Vergleich in Sachen Trassenkosten wettbewerbsfähiger zu werden, ist eine Senkung der Trassenpreise anzustreben.

- b. **Digitalisierung**

Die Einführung der DAK ist ein Schritt in die richtige Richtung, das Bahnwesen in ein modernes Zeitalter zu führen, aber dieser Schritt allein reicht nicht. Die Digitalisierung muss in weit grösserem Umfang realisiert werden und künftig auch Aspekte des Trackings, des Prognostizierens, der Zugplanung und Zugsicherung umfassen. Ziel ist das Realisieren einer Interoperabilität mit logistischen Vor- und Nachstufen auf einem Niveau, wie sie auch auf der Strasse stattfindet.

c. Re-Design WLW:

Wir plädieren dafür, dass das Produktionskonzept des Wagenladungsverkehrs grundlegend überdacht wird und einem grundsätzlichen Re-Design unterzogen wird. Ein neues Konzept muss unseres Erachtens dazu führen, dass die Komplexität des heutigen Systems verringert, die Infrastruktur modernisiert, die Digitalisierung vorangetrieben und schlussendlich die Eigenwirtschaftlichkeit und Kundenorientierung verbessert werden kann. Es ist ein offener Denkprozess anzustreben, an welchem auch die verschiedenen Branchenakteure miteinbezogen werden – wir sind gerne bereit, unsere Ideen diesbezüglich einzubringen. Bei sämtlichen Überlegungen bezüglich der Zukunft des Schienengüterverkehrs müssen die Aspekte des unterirdischen Güterverkehrs stets mitbedacht werden, damit allfällige Doppelspurigkeiten und Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden können.

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

Par courrier électronique :
finanzierung@bav.admin.ch

Paudex, le 26 janvier 2023
JHB/DV

**Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse –
réponse à la consultation**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous vous remercions de nous avoir consultés et avons pris connaissance de l'objet cité sous
rubrique. Vous trouverez ci-dessous nos remarques et commentaires.

Remarques générales

Le Centre Patronal reconnaît l'importance du fret fluvial et ferroviaire pour l'approvisionnement
et le développement économique du pays, mais attache tout autant d'importance aux autres
moyens de transport de marchandises, au premier rang desquels le transport routier. Dès lors,
il s'agit avant tout de penser globalement et avec une approche multimodale qui combine les
divers moyens de transport et fait usage, selon les exigences des fournisseurs et des clients, du
moyen le plus efficace et au coût le plus avantageux. Cette appréciation guide la présente
réponse à la consultation.

Le transport des marchandises a pris ces dernières décennies une importance considérable,
accompagnant ainsi le développement économique du pays. Les modes de consommation et
de distribution évoluent qui incitent, à partir de centrales de distribution importantes situées sur
le plateau suisse, soit à servir directement le client final – on en voudra pour preuve le succès
de firmes telles qu'Amazon ou Zalando – soit à alimenter des commerces de détail. Les
maîtres-mots en la matière sont avant tout rapidité et flexibilité.

Le projet apparaît ambitieux : il s'agirait ni plus ni moins que de rénover les conditions-cadres
du transport de marchandises en Suisse. Or, à la lecture du rapport, on constate que le projet
se limite aux seuls frets ferroviaires et à la navigation (essentiellement sur le Rhin). L'argument
pour le réexamen et la modification de la loi sur le transport des marchandises est de la rendre
compatible avec les nouvelles priorités de la Confédération en matière de politique climatique et
énergétique. Cela appelle de notre part les remarques particulières suivantes :

Remarques particulières

Si l'approvisionnement du pays en matières premières, en combustibles ou en céréales se conçoit aisément par les moyens lourds – on pense ici au fret fluvial ou au rail – les exigences contemporaines de souplesse sont difficilement compatibles avec les contraintes liées à ces mêmes moyens. C'est probablement l'une des raisons qui explique, comme le relève le rapport, que les instruments mis en place lors de la révision entrée en vigueur en 2016 « n'ont pas pu donner l'impulsion nécessaire pour une utilisation plus complète du fret ferroviaire ni pour une augmentation continue de la part de marché du rail dans le fret ».

Nous relevons que si, depuis plus de six ans maintenant, les mesures prises n'ont pas donné de résultat concret pour un accroissement du fret ferroviaire alors que, dans le même temps, les échanges internes au pays augmentaient, c'est parce que cette infrastructure ne répond qu'imparfaitement aux nécessités économiques actuelles. Lourde, complexe à utiliser et souvent liée à des délais importants, elle ne s'insère pas de manière optimale avec les tendances de « just in time » et de réduction des capacités de stockage que l'on observe dans le marché. Dès lors, on doit se demander pour quels usages cette infrastructure est à même de rendre les meilleurs services, quitte à ce que ses capacités soient réduites pour arriver au meilleur rapport coût / efficacité. Une telle étude mériterait d'être menée.

En outre, si le respect des objectifs climatiques de la Suisse, en fonction de la stratégie énergétique, est chose importante et que la branche des transports peut contribuer à leur réalisation, on ne peut réfléchir uniquement en fonction de la situation qui prévaut actuellement. Dans le cadre de la présente consultation, destinée à mettre en place des structures pour plusieurs décennies, il est tout aussi important de prendre en considération les projets en cours ou les développements annoncés qui, sur le plan des infrastructures et de la technologie, sont appelés à se concrétiser d'ici 2040-2050. Ainsi, nous relevons que doivent impérativement être pris en considération dans l'appréciation globale l'évolution du transport routier sur le plan des carburants avec la croissance du parc de véhicules fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène. Ces véhicules sont appelés à prendre une part importante – et favorable au climat – dans le trafic des marchandises d'ici une vingtaine d'années. Doit aussi être impérativement intégré à la réflexion le projet « Cargo sous terrain », dont les bases légales ont récemment été approuvées par les Chambres et dont la réalisation, soutenue par des acteurs majeurs de l'approvisionnement économique et de la grande distribution, s'annonce pour les années 2040. Ce projet est de nature à modifier considérablement les flux de transport des marchandises à futur et ne peut être simplement évacué de la réflexion au motif que sa réalisation serait temporellement trop éloignée. En limitant le nombre de longs transports routiers ou ferroviaires en surface et en rapprochant les centrales de desserte des centres, on peut en attendre une contribution majeure à la limitation des émissions de CO₂ et ce au moment où les objectifs de réduction des émissions le rendront d'autant plus important.

Dès lors, on doit à regret constater que le projet mis en consultation, en se focalisant sur les améliorations dans le domaine du rail et de la navigation fluviale, ne contribuera que très imparfaitement aux solutions de l'avenir. Pire, en se limitant à une vision manichéenne – d'un côté le rail, vertueux par excellence, de l'autre la route incarnant pollution et émissions de CO₂ – il risque, par des choix erronés, de mener à de fausses (bonnes ?) solutions. La vision exposée dans le rapport explicatif, en tant qu'elle étudie la question par le prisme quasi-exclusif de la mise en place de chaînes logistiques décarbonées, risque de manquer sa cible.

De surcroît, les solutions proposées supposent des investissements importants, à l'heure où une certaine rigueur est de mise s'agissant de l'utilisation des finances publiques. Les variantes 1 et 2 prévoient un crédit d'engagement de 180 millions de francs, tandis que la variante 2 y ajoute un crédit supplémentaire de plus de 300 millions de francs sur 4 ans, mesure reconductible sur 12 ans. Ces montants très importants imposent de n'être investis qu'après une étude complète de l'avenir du fret ferroviaire et fluvial, en tenant compte des développements attendus sous l'angle des infrastructures et des énergies nécessaires au transport routier.

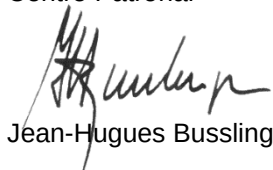
Pour toutes ces raisons, le Centre Patronal ne peut souscrire au projet proposé, qu'il s'agisse de la variante 1 ou de la variante 2. Nous considérons que le projet doit être retravaillé pour tenir compte des éléments exposés ci-dessus. A titre subsidiaire, nous privilégions la variante 2 dans le projet mis en consultation. Nous sommes en effet convaincus que le transport routier saura s'adapter pour contribuer à la réduction des émissions, et ce à moindre coût. Nous relevons cependant que, si le transport routier fait sa part, des améliorations de l'infrastructure routière sont indispensables afin d'éviter la congestion. Ces éléments ne sont pas pris en considération dans le projet mis en consultation, mais devraient faire l'objet d'autres études. Nous y voyons une raison de plus pour que l'ensemble du projet soit retravaillé.

Conclusions

Le Centre Patronal considère le projet comme inabouti et se prononce pour qu'il soit complété notamment par l'étude détaillée des conséquences de l'évolution technique sur le transport routier – notamment des énergies nécessaires – et de l'évolution du projet Cargo sous terrain. A titre subsidiaire, nous privilégions parmi les deux variantes proposées, la variante 2 qui suppose que le transport routier disposera dans un avenir proche des solutions techniques nécessaires pour mettre en place des chaînes de transport éco-compatibles, sans réduction de la qualité de l'offre et à un rapport coût / efficacité avantageux.

Nous vous remercions de l'attention que vous aurez prêtée à nos lignes et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal



Jean-Hugues Busslinger

Cargo sous terrain AG, c/o Coop, 4002 Basel

Eidg. Dep. Für Umwelt, Energie,
Verkehr und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Verkehr (BAV)
Abteilung Finanzierung

Elektronisch an: finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 22. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Güterverkehr: Stellungnahme der Cargo sous terrain AG

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, uns zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Güterverkehr äussern zu dürfen. Die Cargo sous terrain AG (CST) nimmt als interessierte Betroffene gerne im Rahmen des zugestellten Fragebogens und innerhalb der gesetzten Frist Stellung.

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja, aus Sicht der CST AG besteht diesbezüglich Handlungsbedarf. Die Diskussion wird unseres Erachtens jedoch mit zu grossem Fokus auf die Schiene geführt, anstatt die Kundenbedürfnisse ins Zentrum zu stellen. Das übergeordnete Ziel sollte unseres Erachtens eine effiziente multimodale Güterlogistik sein, wo jeder Verkehrsträger seine jeweiligen Stärken optimal und im Sinne der Gesellschaft einsetzen kann.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

- a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*
- b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*

Die vorgeschlagenen Varianten erscheinen uns in ihrer Form zwar beide als zu eng gefasst. Mit gewissen Vorbehalten und Änderungsvorschlägen unterstützt die CST AG jedoch im Grundsatz die Variante 2.

Die verschiedenen Akteure im Güterverkehr sollen gleichbehandelt werden. Mit Variante 1 würde der eben erst vom Bund auf eine Gesetzesgrundlage gestellte unterirdische Gütertransport in einen eklatanten Wettbewerbsnachteil versetzt. Dies ist angesichts der Nachhaltigkeit des Projekts und vor dem Hintergrund der umweltpolitischen Ziele des Bundes nicht zu rechtfertigen.

Die CST AG spricht sich deshalb gemäss Variante 2 für den Verzicht auf eine weitere finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs aus. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die Schuldenbremse gemäss heutigem Kenntnisstand bereits 2024 nicht mehr eingehalten wird. Die alternativlose Beibehaltung des heutigen Status quo trägt nicht zu einer Weiterentwicklung und Optimierung des Systems als Ganzes im Sinne des Kundennutzens und des gesellschaftlichen Nutzens sowie der Stärkung multimodaler Logistikketten bei. Der EWLTV muss grundsätzlich erneuert werden, um zukunftsfähig zu sein. Es sollen nachhaltige Rahmenbedingungen für alle Verkehrsträger geschaffen werden, welche es erlauben, die jeweiligen Stärken auszuerschöpfen. Wenn der Schienengüterverkehr in der Fläche gefördert würde, müsste dies zumindest an die Bedingung geknüpft werden, dass die Multimodalität mit allen Verkehrsträgern (auch dem unterirdischen Gütertransport) jeweils zwingend gewährleistet wird.

Hingegen unterstützt die CST AG die gezielten Massnahmen zur Förderung multimodaler Transportketten (inkl. ergänzender Verkehrsträger wie der unterirdische Gütertransport) sowie die Stärkung des Gewichts des Gütertransports in der Raumplanung des Bundes und der Kantone.

In Bezug auf die Zielsetzung möchten wir gerne folgende Änderungsanträge zu Variante 2 anregen:

Antrag 1

GüTG Art. 2 Abs. 1 Bst. a

¹ Der Bund setzt Rahmenbedingungen für:

- a. Eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports ~~auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser.~~

Antrag 2

GüTG Art. 2 Abs. 1 Bst. d

- e. den Bau und Betrieb geeigneter Umschlags- und Verladeanlagen und deren optimale Anbindung an die Eisenbahn, Strassen- und Hafeninfrastruktur sowie die Infrastruktur des unterirdischen Gütertransports.

Begründung: Diese Rahmenbedingungen sollten zwingend verkehrsträgerübergreifend sein und somit auch den unterirdischen Gütertransport einbeziehen.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Grundsätzlich befürwortet CST die Modernisierung und Automatisierung im Schienengüterverkehr. Insbesondere die Verbindung der Fahrzeuge über die DAK mit Strom- und Datenleitungen und die damit einhergehenden digitalen Zugsinformationen begrüsst CST. Damit wird der Schienengüterverkehr produktiver und wettbewerbsfähiger. Dies trägt auch zu effizienteren multimodalen Logistikketten bei. Dabei gilt es unbedingt zu beachten, dass die europäische Lösung gewählt und so ausgerichtet wird, dass Bahnwagen mit Strom versorgt werden können, bspw. für die Kühlaggregate. Die heutige DAK der Schweiz lässt das nicht zu.

An dieser Stelle muss erwähnt sein, dass die Einführung der DAK lediglich ein erster Schritt des Eintritts der Bahn in das Digitalisierungszeitalter darstellt. Die Digitalisierung sollte allerdings viel weiter gehen und auch die Verkehrsvisualisierung, Planungen sowie Sicherungsthemen umfassen.

4. *Sind Sie einverstanden,*

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Nein. Eine wettbewerbsfähige Güterbahnanbindung ist für CST zwar erstrebenswert und die DAK ist dafür eine wichtige Komponente. Einer Mitfinanzierung durch den Bund steht CST jedoch kritisch gegenüber, zumal dies Mittel binden würde, welche dann andernorts für die Weiterentwicklung nachhaltiger und emissionsfreier Träger des Schweizer Güterverkehrs fehlen. Demzufolge möchten wir gerne folgenden Änderungsantrag der Variante 2 anregen:

Antrag 3

GütG Art. 10 Technischen Neuerungen

- ¹ Der Bund kann Investitionen in technische Neuerungen im Gütertransport ~~auf der Schiene und dem Wasser~~ fördern.
- ² ~~Er fördert mit pauschalen A-Fonds-perdu Beiträgen die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge.~~

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen abgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Nein, siehe oben. Wenn es dennoch zu einer Mitfinanzierung durch den Bund kommen sollte, müsste zwingend die Gleichbehandlung aller Teilnehmenden am Güterverkehr gewährleistet werden. Ansonsten hätte dies eine Wettbewerbsverzerrung zur Folge.

- c. *dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*

Nein, siehe oben.

- d. *dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?*

Kein Kommentar.

5. *Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?*

Ja. Zudem sollte auch CST in die Hafenplanung in Bezug auf multimodale Transportketten integriert werden. Zur Klarheit soll im Gesetz konkretisiert werden, dass der diskriminierungsfreie Zugang für alle Verkehrsträger gewährt werden muss.

Antrag 4

Art 8a Förderung der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein

³ Die Betreiberin der Hafeninfrastruktur gewährt den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Infrastruktur **für alle Verkehrsträger**.

- a. *Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?*

Ja, solange diese Unterstützung wiederum proportional ist zum Nutzen für die Bevölkerung und gleich verteilt wird an alle Marktteilnehmenden.

6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*

Kein Kommentar.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*

- a. *durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?*

Nein, in der vorgeschlagenen Version unterstützen wir diese Förderung nicht. Wir würden allerdings eine neutrale Förderung multimodaler Transportketten mit Gleichbehandlung aller Akteure unter Einbezug des unterirdischen Gütertransports sehr begrüßen.

Antrag 5

Art. 9a Umschlags- und Verladebeiträge

- ⁴ Die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Pauschalen berücksichtigen die verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes und ~~setzen Anreize für zusätzliche Transporte auf der Schiene.~~ den diskriminierungsfreien Zugang zu den Umschlags- und Verladeanlagen für alle Verkehrsträger.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja, dabei soll der unterirdische Gütertransport stets einbezogen werden und von den gleichen Bedingungen profitieren wie der Transport auf der Schiene.

i. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Grundsätzlich ja, sofern der Multimodalität für alle Akteure Rechnung getragen wird.

ii. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Ja – weiterführen und Distanzunabhängigkeit bewahren.

d. Durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Kein Kommentar.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Ja, unter der Voraussetzung, dass auch andere klimaschonende Antriebe mitberücksichtigt werden wie CST, das im Vergleich zu anderen Transportarten am wenigsten Schadstoffe ausstösst.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWL V als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Nein, siehe Kommentar unter Punkt 2 (Zielsetzungen).

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Die CST AG begrüsst, dass mittels punktueller Massnahmen bzw. Rechtsanpassungen im GÜTG die stärkere Berücksichtigung des Güterverkehrs in den raumplanerischen Instrumenten des Bundes ermöglicht werden soll.

Wir begrüssen insbesondere, dass das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene einerseits zu einem verkehrsträgerintegrierenden Konzept weiterentwickelt und andererseits den Handlungs- und Abstimmungsbedarf aus den sich in Erarbeitung befindenden Sachplanungen zum unterirdischen Gütertransport sicherstellen soll.

Zudem begrüssen wir es, dass die Kantone geeignete Standorte für multimodale Umschlagsplattformen in ihren Richtplänen ausweisen und dabei die Konkretisierungen aus dem Konzept für den Gütertransport – sobald diese vorliegen – berücksichtigen sollen.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Siehe Änderungsanträge oben.

Für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Als Ansprechpersonen steht für Sie gerne Dominik Cajochen, Leiter Betrieb + Markt (dominik.cajochen@cst.ch) bereit.

Freundliche Grüsse

Cargo sous terrain AG

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Sutterluti".

Peter Sutterluti
CEO

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Dominik Cajochen".

Dominik Cajochen
Leiter Betrieb + Markt

Catalogue de questions sur le projet mis en consultation «Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse»



OBJECTIFS

1

**ÊTES-VOUS D'ACCORD AVEC
LE CONSEIL FÉDÉRAL SUR LA
NÉCESSITÉ DE PERFECTIONNER
LES CONDITIONS- CADRES DU
TRANSPORT DE MARCHANDISES
EN SUISSE?**

OUI, le transport de marchandises doit répondre à la Stratégie Climatique du Conseil fédéral. Les conditions-cadres doivent être adaptées aux technologies actuelles et conformes aux nouvelles exigences de la politique climatique et de celle des transports. Le trafic marchandises doit garder sa part de liberté économique, mais les conditions-cadres doivent permettre de rendre le transport de marchandises par le rail plus compétitif.

2

**SI OUI, LAQUELLE DES
VARIANTES PROPOSÉES VOUS
SEMBLE LA PLUS APPROPRIÉE
POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS
FORMULÉS?**

La variante 1 est la plus appropriée pour nous. Elle renforce le transport de marchandises par le rail avec notamment les conditions organisationnelles, infrastructurelles et financières adéquates. Nous sommes convaincus que des solutions existent en faveur du développement du transport par wagons complets isolés, pour les grandes agglomérations et pour les régions périphériques. Des questions sont encore ouvertes au niveau du volet de l'aménagement du territoire, ainsi que sur la mise en œuvre des attelages automatiques et finalement sur les aides à l'exploitation d'une offre réseau de base pour le TWC1 (transports par wagons complets isolés)..

Nous soulignons fermement le besoin d'accentuer le développement du réseau ferroviaire en Suisse occidentale compte tenu de sa saturation. Nous ne remettons toutefois pas en question le principe d'égalité de traitement entre les sillons fret et marchandises.

CONCERNANT LES MESURES COMMUNES AUX DEUX VARIANTES:

3

**ÊTES-VOUS
FONDAMENTALEMENT
FAVORABLE À LA
MODERNISATION ET À
L'AUTOMATISATION DE LA
PRODUCTION DANS LE SECTEUR
DU FRET FERROVIAIRE PAR LA
MIGRATION VERS L'ATTELAGE
AUTOMATIQUE NUMÉRIQUE?**

OUI, nous sommes favorables à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique. Nous relevons néanmoins que cela ne représente pas la solution absolue pour la réussite du projet.

En particulier, nous nous interrogeons sur l'augmentation effective de la productivité sachant qu'il est fort probable qu'une partie du parc européen ne soit pas automatisée d'ici 2030. Il est impératif que la migration soit rapide et totale. Une exploitation simultanée des deux systèmes indurait une baisse de la productivité.

Nous nous questionnons sur le nombre de wagons et de véhicules de traction à équiper pour un total avoisinant les 500 millions de francs. Le parc utilisé pour les trains complets ne devrait pas être concerné, ou tout au plus, des wagons « interfaces » à chaque extrémité. Une analyse neutre de la production de ces différents trafics de marchandises devrait être entreprise et élargie aux autres modes de production.

Le recours systématique à des caisses mobiles pour le transport de marchandises pourraient également réduire le besoin en type de wagons différents. Sur les transports par wagons complets isolés, il serait imaginable d'engager des trains blocs de wagons porte-containers circulant à des fréquences élevées entre différentes gares équipées de grues et de mettre en place un système de réservation des places de containers. L'utilisation de caisses mobiles simplifie également le transfert rail-route ou rail-rail pour une desserte optimale du territoire. Le parc de véhicules (wagons, camions) peut être utilisé en synergie pour les différents types de marchandises.

La Conception relative au transport ferroviaire de marchandises constitue un bon outil de planification des infrastructures de fret ferroviaire. Il est important de concentrer les volumes, tout en assurant une couverture spatiale équilibrée et équitable du territoire.

4

ÊTES-VOUS D'ACCORD:

A.

**POUR QUE LA CONFÉDÉRATION
PARTICIPE AU FINANCEMENT
DE L'ATTELAGE AUTOMATIQUE
NUMÉRIQUE?**

OUI, pour accélérer la migration du processus avec les principes clairs établis dans le message en consultation. Comme indiqué le nombre de véhicules nous paraît élevé.

B.

**POUR QUE L'UTILITÉ MICRO- ET
MACROÉCONOMIQUE SOIT
PRISE EN COMPTE DE
MANIÈRE ÉQUILBRÉE ET
QUE LA CONFÉDÉRATION
NE PUISSE FOURNIR QU'UN
FINANCEMENT PARTIEL?**

OUI, comme indiqué ci-avant, il est nécessaire d'avoir une analyse indépendante sur le choix, le nombre et le type de véhicules à adapter.

C.

POUR QUE LA PART FÉDÉRALE
DÉCRITE SOIT À LA HAUTEUR DE
L'UTILITÉ MACROÉCONOMIQUE
DU PROJET D'AUTOMATISATION ?

OUI

D.

POUR QUE LA CONFÉDÉRATION
ÉCHELONNE LES TAUX DE
SUBVENTION EN FONCTION DES
CRITÈRES MENTIONNÉS ?

Il faudrait, au préalable, procéder à une étude d'opportunité pour définir quels véhicules il serait judicieux de mettre aux normes. De plus, une réflexion sur les effets d'une migration lente et non complète des DAC (attelage automatique numérique) est à effectuer. Des mesures sont à prévoir en conséquence. Le système proposé n'étant pas isolé mais dépendant de l'évolution du marché européen.

5

SOUTENEZ-VOUS LE
RENFORCEMENT DE LA
NAVIGATION SUR LE RHIN DANS
LE CADRE DE CHAÎNES DE
TRANSPORT MULTIMODALES ?

OUI

A.

. LA CONVENTION SUR
LES PRESTATIONS AVEC
LE GESTIONNAIRE DE
L'INFRASTRUCTURE PORTUAIRE,
INCLUANT LA POSSIBILITÉ
D'UN SOUTIEN FINANCIER,
EST-ELLE L'INSTRUMENT
APPROPRIÉ À CET EFFET ?

OUI, la méthodologie est bonne. Il serait éventuellement judicieux de disposer d'un fond d'infrastructure dédié aux installations fluviales et portuaires pour travailler avec un système de convention de prestations sans imputer la convention sur les prestations du Fonds d'infrastructure ferroviaire. Il se pourrait que cet élément soit élargi à d'autres installations en dehors du port de Bâle, comme les plateformes lac/route et fleuve/route avec, par exemple, les installations de dragage ou de déchargement, le rehaussement de certains ponts ou des travaux de dragage.

6

SOUTENEZ-VOUS LES
INCITATIONS FINANCIÈRES
POUR DES PROPULSIONS
ÉCOCOMPATIBLES OU POUR
DES BATEAUX ADAPTÉS AUX
BASSES EAUX ?

OUI

CONCERNANT LES MESURES QUI PRÉSENTENT DES CARACTÉRISTIQUES DIFFÉRENTES DANS CHAQUE VARIANTE:

7

**APPROUVEZ-VOUS LA
PROMOTION DES CHÂÎNES DE
TRANSPORT MULTIMODALES
DANS LE BUT D'UNE UTILISATION
ACCURUE DES OFFRES DE FRET
FERROVIAIRE:**

A.

**PAR UN ENCOURAGEMENT
DES PLATES-FORMES
DE TRANSBORDEMENT
MULTIMODALES?**

OUI, la CTSO soutient la promotion des plates-formes de transbordement multimodale et la clarification envisagée du statut juridique, des modèles d'exploitation et d'organisation, ainsi que du financement des différentes installations de transbordement du trafic combiné. Il est cependant nécessaire de disposer d'une stratégie globale concernant l'implantation de ces plates-formes multimodales afin d'assurer une desserte territoriale équilibrée (volumes, accessibilités ferroviaires et routières, dimensionnement des installations,...). Ces plateformes de transbordement doivent être ouvertes sans discrimination aux différents prestataires. La CTSO estime que le fait d'inciter, par le biais du financement, le plus grand nombre possible d'acteurs à s'impliquer dans la plateforme comme le propose la Confédération est un pas dans la bonne direction.

B.

**PAR UN FINANCEMENT
SIMPLE ET COHÉRENT DES
INVESTISSEMENTS DANS
LES INSTALLATIONS DE
TRANSBORDEMENT ET DE
CHARGEMENT?**

OUI

C.

**PAR DES INCITATIONS
FINANCIÈRES À TRANSPORTER
AUTANT QUE POSSIBLE DE
MARCHANDISES SUR LE
RAIL OU DANS DES OFFRES
MULTIMODALES:**

I.

*Considérez-vous que la
contribution de transbordement
et de chargement proposée à cet
effet est appropriée?*

OUI

II.

*Le remboursement de la RPLP
en transport combiné doit-il
être maintenu ou intégré dans la
contribution au transbordement et
au chargement?*

Le remboursement de la RPLP et la prime au transbordement et au chargement doivent être maintenus séparément.

D.

PAR UNE AMÉLIORATION
DE LA TRANSPARENCE ET
DE LA FLEXIBILITÉ DANS LE
TRAITEMENT DES DISPOSITIONS
DU DROIT FERROVIAIRE POUR
LES INSTALLATIONS PRIVÉES DE
TRANSPORT DE MARCHANDISES?

OUI

8

SOUTENEZ-VOUS LES
INCITATIONS FINANCIÈRES POUR
L'UTILISATION DE MOTEURS
ÉCOCOMPATIBLES DANS LE
TRANSPORT FERROVIAIRE DE
MARCHANDISES?

OUI. Nous demandons que l'encouragement aux véhicules éco-compatibles s'étende au matériel roulant circulant sur le réseau à voie étroite et estimons judicieux que ces soutiens soient prévus par les dispositions de la nouvelle LTM.



CONCERNANT LES MESURES DE LA VARIANTE 1 VISANT À RENFORCER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR UNE MODERNISATION TECHNIQUE ET ORGANISATIONNELLE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES EN SUISSE:

9

SOUTENEZ-VOUS LE
PERFECTIONNEMENT ET LE
SOUTIEN FINANCIER DU TWCI EN
TANT QU'OFFRE-RÉSEAU DANS
LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE
MARCHANDISES ?

A.

L'INSTRUMENT PROPOSÉ, À
SAVOIR LES CONVENTIONS SUR
LES PRESTATIONS AVEC LES
PRESTATAIRES DE TWCI, EST-IL
APPROPRIÉ À CET EFFET?

Nous n'avons pas l'expérience nécessaire pour déterminer si cet instrument est approprié ou non, respectivement s'il convient aux prestataires. Nous demandons néanmoins que les critères d'économicité soient pris en compte pour éviter des rabattements peu efficaces induisant une saturation du système ferroviaire et donc une limitation pour le transport de voyageurs.

B.

CONSIDÉREZ-VOUS QUE
L'INDEMNISATION DE
L'EXPLOITATION ET LES
CONTRIBUTIONS AUX
INVESTISSEMENTS POUR
LES MODERNISATIONS
IMPORTANTES SONT DES
MOYENS APPROPRIÉS POUR LE
PERFECTIONNEMENT VISÉ?

Il s'agit d'un pas dans la bonne direction. L'injection de moyens financiers publics dans l'exploitation et dans les investissements doit être clairement délimitée, monitorée et contrôlée afin que ces soutiens soient clairement dévolus aux objectifs à atteindre. De plus, nous estimons que des critères d'économicité doivent être proposés sans quoi de fausses incitations vont être créées.

C.

**CONSIDÉREZ-VOUS QUE
D'AUTRES MESURES (PAR
EX. MISE AU CONCOURS DE
L'OFFRE DE TWCI) SONT PLUS
APPROPRIÉES?**

D'autres mesures telles que le développement de caisses mobiles et la standardisation de trains blocs porte-containers pourraient également être une solution à développer en lieu et place d'une généralisation complète de l'attelage automatique. La circulation de trains de ce type de manière fréquente entre les plateformes multimodale et le développement de solutions numériques pourraient répondre aux besoins des transporteurs routiers. Au niveau de l'instrument financier, des mesures de type «bonus/malus», notamment en lien avec la qualité et l'atteinte des objectifs pourraient mener le prestataire à davantage d'implications dans la solution.

10

**ESTIMEZ-VOUS QUE LE
TRANSPORT DE MARCHANDISES
DOIT ÊTRE PLUS FORTEMENT
PRIS EN COMPTE DANS
L'AMÉNAGEMENT CANTONAL ET
FÉDÉRAL DU TERRITOIRE?**

OUI, la Conception relative au transport ferroviaire de marchandises constitue une bonne base pour structurer ces éléments. Les cantons ont déjà établi des stratégies fret et des regroupements de sites. Ils n'ont pas attendu cette modification législative pour mener des études ou soutenir des développements de plateformes. L'intégration de ces éléments dans la Conception nationale est importante. Le plan sectoriel de la Confédération devra prendre en compte les besoins des cantons. Une bonne coordination est essentielle.



ADAPTATIONS DU DROIT

11

**APPROUVEZ-VOUS LES
MODIFICATIONS LÉGISLATIVES
PROPOSÉES?**

OUI, sous réserve de nos remarques ci-avant, ainsi que du point suivant:

Dans la perspective de la variante 1, les dispositions concernant la commande par un (ou des) canton (s) d'une offre de transport ferroviaire de marchandises (Article 9 « Indemnisation de l'offre commandée de transport ferroviaire de marchandises », page 83 du Rapport), la Confédération doit (au lieu de peut), conformément à l'article 9 de la LTM participer à cette commande. De plus, il s'agit de maintenir les dispositions particulières relatives au trafic marchandises sur voie étroite qui prévoient (article 16, al 2 de l'OTM) que les contributions d'exploitation de la Confédération sont (jusqu'à présent peuvent être) augmentées jusqu'à concurrence de la part en pour-cent de la participation fédérale prévue à l'annexe 2 de l'OITRV.

Il faut savoir qu'actuellement les demandes déposées par les cantons concernés à propos de la commande sur les lignes à voies étroites atteignent environ 10 millions de francs pour 2023 alors que la Confédération en est restée à un montant de 6 millions de francs par an depuis 8 ans.

AUTRES REMARQUES

12

QUELLES SONT VOS AUTRES REMARQUES SUR LE PROJET MIS EN CONSULTATION?

Il convient également de revoir la logique dans l'attribution de sillons et les capacités en ligne. Le développement et l'attractivité de la branche marchandises sont importants, mais ils doivent se faire sur un réseau aujourd'hui fortement sollicité. Les sillons fret ne doivent pas uniquement être réservés au cas où, mais être exploités dans une certaine proportion pour être prioritaire sur l'offre RER, notamment aux heures de pointe. Il convient de convenir de cela dans les outils de planification de la Confédération et dans les règles d'attribution. Ce projet ne doit pas ajouter des sillons facultatifs supplémentaires dans le réseau si ces derniers ne sont pas ou très peu utilisés. Augmenter le nombre de courses marchandises pour un ou deux wagons sur le principe du TWCI n'est pas une solution dans l'utilisation rationnelle du réseau. Il est nécessaire d'attribuer des sillons pour des trains pleinement utilisés avec un regroupement des volumes.

Pour la CTSO, il est particulièrement important dans la variante 1 que la participation de la Confédération aux commandes d'offres de transport de marchandises soit maintenue après 2027.

En outre, la CTSO estime que les différentes contributions versées et les accords à conclure permettent de fixer des exigences en matière de transparence des données. Aujourd'hui, il est difficile d'obtenir des données détaillées pour la planification. La CTSO saluerait une simplification de l'accès aux données pour les pouvoirs publics. Nous saluons le lien avec la «Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)» et l'examen des adaptations juridiques visant à améliorer l'accès aux données mentionnés dans le rapport explicatif.

La CTSO demande expressément que ce projet, quel que soit la variante choisie, ne péjore pas le FIF. Les projets retenus dans les différentes étapes d'aménagement du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) et dans les programmes d'aménagement antérieurs doivent être menés à bien au plus vite et financés par le FIF.

Par rapport à l'utilisation du réseau ferroviaire, étant donné la saturation de la ligne Genève – Lausanne – Berne, la CTSO demande que les nouveaux tracés sur cette ligne, soient réalisés avant d'appliquer des principes d'égalité entre le transport ferroviaire de marchandises et celui de voyageurs. Cela vaut aussi pour la ligne du pied du Jura qui supporte la quasi-totalité du trafic fret Est-Ouest. La CTSO est pour une égalité de traitement entre les deux trafics pour autant que les infrastructures soient adéquates. Tant que les aménagements d'infrastructures décidés dans le cadre du PRODES ne seront pas réalisés, la réservation de sillons marchandises doit passer après le transport de voyageurs. Les sillons fret ne doivent pas uniquement être réservés «au cas où», mais être exploités dans une certaine proportion pour être prioritaire sur l'offre voyageurs.



DB Cargo Schweiz GmbH •
Sägereistrasse 21 • CH - 8152 Glattbrugg

DB Cargo Schweiz GmbH
L.CB-SW+CH
Sägereistrasse 21
CH - 8152 Glattbrugg
www.ch.dbcargo.com

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

Telefon +41 (0) 44 807 59 00

Glattbrugg, 23. Februar 2023

Stellungnahme zur Vernehmlassung *Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport*

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Vernehmlassungsvorlage *Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport* Stellung nehmen zu können.

Die DB Cargo AG ist die Güterverkehrstochter der Deutschen Bahn und ist Marktführerin im europäischen Schienengüterverkehr. Die DB Cargo Schweiz GmbH mit Sitz in Glattbrugg ist Teil dieses Verbundes und stellt einen integralen Bestandteil des Europäischen Netzwerks dar.

Mit den in, aus und durch die Schweiz beförderten Mengen leistet DB Cargo nicht nur einen bedeutenden Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene, sondern auch einen hohen Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen, dies sowohl europaweit als auch in der Schweiz.

Neben den Mengen, welche wir in Ganzzügen befördern, ist es uns aber auch sehr wichtig die Bedeutung unseres europaweiten Netzwerkes im Einzelwagenladungsverkehr hervorzuheben. Dieses betreibt die DB Cargo sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden und Italien eigenständig. In weiteren Ländern bauen wir auf bewährte Kooperation, z.B. mit SBB Cargo in der Schweiz.

Mit unseren über 75'000 eigenen Güterwagen ist die DB Cargo der grösste Wagenhalter in Europa und damit nicht nur massgeblich an der Umstellung auf die Digitale Automatische Kupplung (DAK) beteiligt, sondern vielmehr auch darauf angewiesen.

Um die Einführung der DAK zu unterstützen, beteiligt sich DB Cargo am europäischen Programm zur Einführung der DAK (EDDP) sowie am vom deutschen Bundesministerium für



Digitales und Verkehr finanzierten Projekt DAC4EU und arbeitet dabei eng mit SBB Cargo zusammen.

In der Vereinbarung betreffend die «Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung (DAK)» (2021/2022) zwischen dem Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr, dem Verband der verladenden Wirtschaft VAP sowie dem Verband öffentlicher Verkehr VöV, haben wir hier unsere Zusammenarbeit verbindlich zugesichert und neben zahlreichen Mitgliedsunternehmen der beiden Verbände mitunterzeichnet.

Bezüglich der konkreten Bemerkungen und Antworten zur Vernehmlassung verweisen wir gerne auf das angefügte Schreiben mit beantwortetem Fragebogen vom 08. Februar 2023 welches der Verband öffentlicher Verkehr, bei welchem wir aktives Mitglied sind, gemeinsam mit den Verbänden LITRA, ASTAG, IG Kombiverkehr und VAP bereits eingereicht hat.

Beste Grüsse

DB Cargo Schweiz GmbH

Martin Brunner
CEO

Ivo Deutsch
CFO

Anlage: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Herr
Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher UVEK
3003 Bern

Bern, 8. Februar 2023

Zukunft Binnengüterverkehr

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Die Schweiz hat und benötigt auch in Zukunft eine starke Logistik im Binnen-, Import- und Exportverkehr auf Schiene, Strasse und mit dem Schiff. Wir stehen ein für attraktive Angebote, die auf die Bedürfnisse der Kunden der verladenden Wirtschaft ausgerichtet sind. Wir erwarten faire Wettbewerbsbedingungen, damit Unternehmen ihre Güterverkehrsangebote nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und möglichst klimaverträglich erbringen können.

Die Wachstumsaussichten für die Binnenlogistik sehen wir positiv. Viele Unternehmen haben die Ambition und konkrete Projekte, um diese Marktchancen zu realisieren, z.B. im Bereich City-Logistik, Kundenlösungen mit Ganzzügen oder Ver- und Entsorgung im Baugewerbe und Recycling. Ebenso steigt die Nachfrage nach versorgungssicheren Transportketten, nachweisbar CO₂-reduzierter Logistik oder leistungsfähigen Umschlagsanlagen für den multimodalen Gütertransport.

Die unterzeichnenden Verbände begrüssen, dass nun die politischen Weichen für die «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» gestellt werden. Die in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Ziele bezüglich Versorgungssicherheit der Schweiz, Leistungsfähigkeit und Robustheit der dafür notwendigen Infrastrukturen, Klimaschutz, Energieeffizienz und Raumplanung unterstützen wir. Die Vorlage geht grundsätzlich in die richtige Richtung.

Wir erachten die Vorlage als ersten Schritt, da die Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben nicht geregelt ist. Dies soll im Rahmen der Revision des SVAG und der Schaffung eines Fonds nachgeholt werden. Dieser Fonds sollte gleichzeitig die Möglichkeit, die Modernisierung des SGV zu finanzieren, umfassen. Zudem muss im Rahmen der nächsten Revision eine namhafte Senkung des Trassenpreises für den Güterverkehr gemäss europäischem Vorbild angegangen werden.

Wir bitten Sie, die nachfolgenden **Erwägungen, zu denen wir nach intensiven Gesprächen und trotz in der Vergangenheit unterschiedlicher Positionen, Konsens erzielen**, bei der Finalisierung der Vorlage angemessen zu berücksichtigen.

1. **Es bedarf im Binnengütertransport eines deutlichen Modernisierungsschubs, um Effizienz, Produktivität, Marktfähigkeit und Sicherheit für Mitarbeitende zu verbessern.** Wie im Bericht zur Vernehmlassung ausgeführt, besteht diesbezüglich zurzeit insbesondere Nachhol- und politischer Entscheidungsbedarf beim Schienengüterverkehr sowie bei der Ko-

Modalität. Die Bahnbranche will Fortschritte erzielen bspw. bezüglich Anpassungsfähigkeit, Reaktionsschnelligkeit, Transparenz und nicht zuletzt die digitale Integration der Logistikketten. Wir unterstützen zudem bereits jetzt, dass im Rahmen der Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) auch die diesbezüglichen Rahmenbedingungen für die Strasse verbessert werden. Namentlich soll dort eine integrale Fondslösung für die Dekarbonisierung des gesamten schweizerischen Gütertransportes eingeplant werden, um auch für die Strasse eine Anschubfinanzierung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu ermöglichen. Sämtliche Investitionen und Förderungen der Güterverkehrslogistik sollen ab dann über diesen Fonds laufen. Dabei ist auch festzulegen, wie zukünftig der Kosten-Nutzen-Ausgleich der involvierten Akteure (wie ISB, EVU, Halter) in genügendem Ausmass berücksichtigt werden kann.

2. **Es soll der Massnahmenmix im Sinne Variante 1 weiterverfolgt werden:**

- Modernisierung, Automatisierung und Umrüstungsfinanzierung für technische Neuerungen
- Anreize für Förderung multimodaler Transportketten
- Verstärkte Berücksichtigung des Gütertransportes in der Raumplanung
- Stärkung und bessere Einbindung der Rheinschifffahrt in multimodale Logistikketten
- die Weiterentwicklung und Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) auf der Normal- und Schmalspur.

Jede staatliche Förderung, hat diskriminierungsfrei und wettbewerbsneutral zu erfolgen.

3. **Der Modernisierungsschub wird ohne technische Neuerungen nicht möglich werden; und zwar unabhängig der gewählten Variante.** Dazu gehören u.a.(a) die digitale automatische Kupplung (DAK), digitale Bremsproben sowie (b) digitale Daten-/Buchungsplattformen, etc., die allen Akteuren diskriminierungsfrei zugänglich sein sollen. Die Fahrzeughalter, EVU und Infrastrukturbetreiber werden sich entsprechend dem auf EU-Ebene erhobenen Nutzen an den Investitionen beteiligen

Ad (a): Der Förderplan der Migration ist u.E. zeitlich zu begrenzen und soll national vom BAV gemäss der Abstimmung mit der EU vorgegeben und mit der Branche koordiniert werden. Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen-EWLV in der Schweiz durchgeführt werden. Hier schlagen die Produktivitätssteigerung direkt durch. In einem zweiten Schritt, folgen dann die Ganzzugverkehre, da in dieser Sparte aus heutiger Sicht die Produktivitätsgewinne untergeordnet sind.

Ad (b): Via digitale Plattformen sollen alle Akteure in der Lage sein, sich zeitverzugslos über freie Kapazitäten (Trassen, Loks, Wagen etc.) oder Synergien mit bereits bestehenden Güterverbindungen ein Bild zu machen, um Effizienzen zu heben und diese mittels direkter Buchung umsetzen zu können. Dafür sollen im Gesetz zur Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) die Grundlagen geschaffen werden, und dies wenn möglich für alle Verkehrsträger.

4. **Der finanzielle Aufwand für die technischen Neuerungen ist bedeutsam, gleichzeitig aber noch mit vielen offenen Fragen und Unsicherheiten behaftet.** Wegen der Verzögerung zwischen Investition und Inwertsetzung, des technischen Doppelbetriebs in der Migrationsphase und der Notwendigkeit, diese Neuerungen mit anderen Teilen des Bahnsystems zu systematisieren (ETCS, Rangieren, etc.) erachten wir eine Teilfinanzierung durch die öffentliche Hand als gerechtfertigt. Diese soll die anfallenden Kosten überwiegend decken sowie die Möglichkeit von zinslosen Darlehen vorsehen. Wir regen an, die Justierung der Fördermittel für die Automatisierung bei Vorliegen der Resultate auf EU-Ebene im dritten Quartal 2023 nochmals mit der Branche zu plausibilisieren.

5. **Das Angebot für den EWLIV soll innerhalb der Branche fundamental modernisiert, unternehmerisch weiterentwickelt und mittels einer Leistungsvereinbarung mit der Netzwerkanbieterin befristet abgegolten werden.** Der Druck Richtung Eigenwirtschaftlichkeit muss bei gleichzeitiger unternehmerischer Freiheit und der Möglichkeit zur Gewinnverwendung hoch bleiben. Wir begrüßen, dass die Netzwerkanbieterin mit entsprechender politischer Rückendeckung auf diesen unternehmerischen Pfad verpflichtet wird, so dass die Beiträge in den nächsten Jahren schrittweise reduziert werden können.

Realistischerweise wird die erste Leistungsvereinbarung vom heutigen Leistungsniveau aus starten, verbunden mit der Erwartung zur konsequenten Kundenorientierung und Modernisierung. Um eine Querfinanzierung in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, gibt es durch die ausgewählte Netzwerkanbieterin entsprechende Massnahmen zu treffen. Für die im Gesetz festzuhaltende Umsetzung, sieht die Branche zurzeit noch zwei Lösungsansätze. Organisatorische Massnahmen oder zusätzlich rechtliche Trennung. Beide Varianten sind durch den Bund konsequent zu überwachen.

6. **Die verstärkte Integration der Rheinschifffahrt in multimodale Logistikketten** unterstützen wir wie vorgeschlagen (Leistungsfinanzierung für Hafeninfrastrukturen, finanzielle Anreize für klimaneutrale Antriebe geeigneter Schiffe oder für Niedrigwasser). Ebenso finanzielle Anreize in Form eines Verlade- oder Umschlagsbonus mit direkter Auszahlung an die Verloader, degressiv ausgestaltet analog der LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr. Der vorgeschlagene Verlade- und Umschlagsbonus soll im Rahmen der Revision des SVAG als pauschale Rückerstattung der LSVA ausgestaltet werden. Wir begrüßen eine mittels Finanzhilfen beschleunigte Ausrüstung der Fahrzeuge auf Schiene, Rhein und Strasse mit klimafreundlichen Antrieben.
7. **Wir begrüßen die breitere Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen (Überbegriff Anschlussgleisen, KV-Umschlagsanlagen und Freiverladeanlagen).** Die Einführung des neuen Dachbegriffs darf nicht mit einer Ausweitung der Aufgaben für die Infrastrukturbetreiberin (ISB) verbunden sein und keine Anpassung der Definition von Freiverladeanlagen im Eisenbahngesetz (EBG) auslösen. Die Förderungsregeln sollen sich an denjenigen für die Finanzierung von KV-Anlagen oder Anschlussgleisen orientieren. Finanzierungsquelle soll der Rahmenkredit für die Förderung von Güterverkehrsanlagen sein, und der BIF darf damit nicht belastet werden. Die Standorte und das Netzwerk der Anlagen sollen wie bisher von der Branche zusammen mit dem Bund und den Kantonen definiert werden. Als Untergrenze der Förderung soll weiterhin der Richtwert von 720 Wagenladungen gemäss Artikel 5 Absatz 1 der Gütertransportverordnung (GüTV) gelten.

Wir danken Ihnen bestens für die Kenntnisnahme unserer Ausführungen und verweisen gerne auf die Antworten im Fragebogen bzw. bei den Gesetzesanpassungen. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident (078 841 66 86)

ASTAG



Thierry Burkart, Ständerat
Zentralpräsident (078 764 15 88)

IG Kombiniertes Verkehr



Hans-Jörg Bertschi
Präsident (079 330 50 72)

VAP



Frank Furrer
Generalsekretär (079 544 58 78)

Verband öffentlicher Verkehr (VöV)



Ueli Stüchelberger
Direktor (079 613 77 01)

Kommission Güterverkehr VöV



Philipp Wegmüller
Präsident (079 335 37 39)

Kopie per E-Mail:

- Jon Pult, Nationalrat, Präsident KVF-N
- Hans Wicki, Ständerat, Präsident KVF-S
- Peter Füglistaler, Direktor Bundesamt für Verkehr BAV
- Sabine D'Amelio-Favez, Direktorin Eidgenössische Finanzverwaltung EFV
- Stefan Attiger, Regierungsrat, Präsident BPUK
- Laurent Favre, Regierungsrat, Präsident KöV
- Anders Stokholm, Präsident Schweizerischer Städteverband
- Christine Bulliard-Marbach, Nationalrätin, Präsidentin SAB
- Hannes Germann, Ständerat, Präsident Schweizerischer Gemeindeverband



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?
Ja.
 - **Die Branchenakteure des öffentlichen Verkehrs und der verladenden Wirtschaft in der Schweiz wollen einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche.** Ihr Ziel ist, Bestandsverkehre zu halten und Neuverkehre stärker mit der Bahn zu transportieren. Hierzu gilt es, die optimalen Rahmenbedingungen für alle Verkehrsarten des SGV neu zu definieren.
 - Der SGV hat grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Er leistet massgebliche Beiträge zur Versorgungssicherheit, zur Erreichung der Klima- und Energieziele sowie zur Umsetzung der Raumpolitik des Bundes. Gleichzeitig stagniert der Anteil des SGV in der Fläche am Gesamtgüterverkehr oder ist sogar rückläufig. Der SGV kann mit dem bestehenden Regulativ die derzeitigen Erwartungen von Gesellschaft, Politik, Kantone und Kunden nicht erfüllen. Es herrscht daher **dringender Handlungsbedarf zugunsten günstiger Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Schweizer Gütertransport.**
 - Der Gütertransport in der Schweiz ist liberalisiert und es herrscht intensive inter- und intramodale Konkurrenz zwischen den Marktakteuren. Damit zwischen Schiene und Strasse auch zukünftig der Wettbewerb um innovative und marktgerechte Logistikangebote stattfinden kann, **benötigen die Güterbahnen einen grossen Modernisierungsschub für ihre Produktionsmittel und -anlagen** mit Automationen und weiteren digitalen Komponenten.
 - Der Netzwerkverkehr auf der Schiene, der sogenannte Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) erbringt heute rund 70 Prozent aller Transporte im SGV in der Fläche und bildet somit das Rückgrat im Bahngütertransport. **Zur Aufrechterhaltung und Stärkung eines leistungsfähigen Netzwerkangebots ist eine nachhaltige Anschubfinanzierung in Form ausgeprägter Abgeltungs- und Anreizmechanismen erforderlich.**
 - Die zukünftigen Rahmenbedingungen im Bahngütertransport müssen sicherstellen, dass zwischen den geförderten und nicht geförderten Marktsegmenten **Wettbewerbsverzerrungen ausgeschlossen werden können und Diskriminierungsfreiheit gewährleistet ist.**
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
 - a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt

Wir unterstützen Variante 1, da wir uns für eine Stärkung des SGV einsetzen. Ein starker SGV benötigt zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung sowie mehr intramodalen Wettbewerb.

Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLTV und ermöglicht damit, dass der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLTV eine grössere Rolle in der Binnenlogistik spielen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.

Die Netzerkanbieter sollen sich zu unternehmerischem Handeln bekennen, um die Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie die Flexibilisierung von Kosten und Angeboten zu erreichen. Ihr Ziel ist die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit innert eines kurzen Zeithorizonts.



Die Branchenakteure des öffentlichen Verkehrs und die verladende Wirtschaft begrüssen die konsequente Ausrichtung der Variante 1 auf multimodale Logistikketten. Der SGV hat aufgrund des künftigen Gütermixes nur im effizienten Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern reelle Marktchancen.

Wir erachten Variante 1 als eine erste Etappe, da sie trotz des klaren Fokus auf Multimodalität keine Massnahmen für Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben vorsieht. Daher soll in einer zweiten Etappe mittels Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG hierfür ein Fonds geschaffen werden.

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Wir lehnen Variante 2 ab. Ihre Umsetzung würde, wie der Bundesrat zutreffend dargelegt hat, zur Einstellung des EWLK-Angebots in der Schweiz und im Import- und Exportverkehr führen. Dieser Schritt wäre endgültig und irreversibel.

Ein Grossteil der heute im EWLK transportierten Verkehre würde auf die Strasse verlagert, mit entsprechenden negativen Folgen für das Klima. Die Branchen und Regionen wären unterschiedlich betroffen, Wirtschaftsräume und -akteure abseits der Ost-Westachse sowie periphere Regionen wären von der Einstellung des EWLK-Angebots sehr stark betroffen. Zahlreiche Verlagerer müssten überdies ihre Logistikprozesse anpassen und ihre Anschlussgleisinfrastruktur, in die sie investiert haben, würden nicht mehr bedient.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im SGV eine *Conditio sine qua non*.** Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Neuerungen wie unter anderem der digitalen automatischen Kupplung (DAK) ist der SGV zukunftsfähig. Die DAK schafft die Voraussetzung für die umfassende Digitalisierung des Güterverkehrs und den Aufbau von digitalen Plattformen. Für letztere sind im MODIG entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Es ist unerlässlich **die technologische Schere zwischen Schiene und Strasse zu schliessen**, um die **Wettbewerbsfähigkeit des SGV** nachhaltig zu sichern.
- Mit Hilfe dieser Digitalisierungs- und Automationsschritte kann der SGV die Kundenanforderungen an Leistung, Abwicklungsgeschwindigkeit, Sicherheit und Datenverfügbarkeit erfüllen. Die dadurch erzielten **Geschwindigkeits- und Effizienzgewinne machen die Schiene für kürzere Strecken und kleinere Transportmengen attraktiver**.
- Im System Bahn schafft die DAK Kongruenz zur ERTMS-Strategie des BAV, indem sie zum Beispiel die sichere Erfassung der Zugintegrität während der Fahrt gewährleistet und weiterhin den Betrieb (WLV und Ganzzüge) auf den ETCS-Strecken auch in Zukunft ermöglicht.
- Die **Sicherheit der Mitarbeitenden** wird mit der Automation erhöht. Das Berufsbild des Rangierers wird modernisiert und damit attraktiver für jüngere Generationen. In Zeiten wachsenden Fachkräftemangels ist das essenziell für die langfristige Sicherstellung von Betriebspersonal.
- **Die Branche ist gewillt, ihren Teil dazu beizutragen.** In der Vereinbarung betreffend die «Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung (DAK)» (2021/2022) zwischen dem Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr, dem Verband der verladenden Wirtschaft VAP sowie dem Verband öffentlicher Verkehr VöV wurde die entsprechende Zusammenarbeit zugesichert und von zahlreichen Mitgliedsunternehmen der beiden Verbände mitunterzeichnet.
- **Der Förderplan der Migration ist u.E. zeitlich zu begrenzen und soll national vom BAV gemäss der Abstimmung mit der EU vorgegeben und mit der Branche koordiniert werden.** Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen-EWLK in der Schweiz durchgeführt werden. Hier schlagen die Produktivitätssteigerung direkt durch. In einem zweiten Schritt folgen dann die Ganzzugverkehre, da in dieser Sparte aus heutiger Sicht die Produktivitätsgewinne untergeordnet sind.

Die Branche begrüsst den Vorschlag, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, den Beginn und das Ende der Umrüstung zu bestimmen. Der Entscheid muss in Absprache mit

der Branche gefällt werden. Faktoren wie zum Beispiel die technische Reife der Anwendungen, die notwendige Übernahme von europäischen Spezifikationen, die Abstimmung mit der europäischen Migrationsstrategie und die noch unklare Finanzierung in der EU müssen berücksichtigt werden. Wir begrüßen den Migrationszeitraum von fünf Jahren, halten jedoch einen Migrationsstart 2025 zurzeit für fraglich.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist eine Mitfinanzierung des Bundes bei der Migration zur DAK zwingend.** Die Migration zur DAK und den damit neu möglichen digitalen Fähigkeiten sind ein **Quantensprung für den SGV.**

Mit Bezug auf die Mitfinanzierung haben wir folgende Anmerkungen:

- Der Umfang der geplanten Beteiligung des Bundes ist zu eng gefasst:
 - **Kapitalkosten, zusätzliche Betriebskosten und Abschreibungen im Migrationszeitraum:** Während der Migration werden die Effizienzsteigerungen nur in geringem Masse erzielt. Kapitalkosten und Abschreibungen fallen umso höher aus, je niedriger der Förderbeitrag des Bundes ist. Der Bund soll die Möglichkeit haben, neben à-fonds-perdu-Beiträgen **zinslose Darlehen an die Fahrzeughalter** zur Finanzierung der Umrüstkosten zu sprechen.
 - **Ausweitung auf weitere Anwendungen:** Sowohl der erläuternde Bericht wie auch der vorgeschlagene Artikel 10 des GÜTG konzentrieren sich auf die Förderung der DAK. Damit die vom Bundesrat formulierten Ziele der Modernisierung und Automatisierung erreicht werden, sollten der Inhalt in der Botschaft und der neu formulierte Artikel die Finanzierung weiterer Elemente, wie sie in der *Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen dem Bund, dem VAP und dem VöV betr. die Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung* vereinbart worden sind, ermöglichen.
 - Für die Förderung technischer Innovationen ist **im Rahmen der mittelfristig vorgesehenen Anpassung des Schwerverkehrsabgabengesetzes (SVAG) ausserdem eine Fondslösung zu prüfen, um die Dekarbonisierung und Modernisierung für den gesamten schweizerischen Gütertransport auf der Strasse und auf der Schiene zu implementieren.** Innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll auch geklärt werden, wie Nutzniesser von Automatisierungen an die Äufnung des Fonds beitragen und Nutzentransfers zwischen unterschiedlichen Branchenakteuren erzeugt werden können.
 - Der Nutzentransfer zwischen investierendem Fahrzeughalter und den weiteren Akteuren (Güterbahnen und Infrastrukturbetreiber) innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll entsprechend deren Eigeninteressen erfolgen. Das BAV kann für die Anbieterin des EWLK die Entschädigungen an Dritte abgelden, soweit ihr ungedeckte Kosten entstehen.
- Die Finanzierung der Infrastrukturkosten über die Leistungsvereinbarungen des Bundes mit Infrastrukturbetreibern wird begrüsst.
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
- Die Branche unterstützt eine Teilfinanzierung durch den Bund aufgrund des langfristigen Nutzens der Automatisierung für den SGV, ist aber der Überzeugung, dass der volkswirtschaftliche Nutzen stärker wiegt als der betriebswirtschaftliche.
- Aus folgenden Gründen ist eine Teilfinanzierung unabdingbar:
 - Die hohe Interoperabilität und der aktuell niedrige technische Standard sind eine unüberwindbare Hürde für die umfassende technische Modernisierung auf Basis von Marktmechanismen.
 - Während der Migration besteht eine grosse zeitliche Differenz zwischen der Investition und dem sich daraus ergebenden Nutzen, die von den Branchenakteuren nicht überbrückt werden kann.
- Die Aufteilung des finanziellen Nutzens ist noch offen. Bei einer Nutzenverteilung und einem Kostentransfer über Marktmechanismen könnten die EVU, Fahrzeughalter oder Kunden

ungleich belastet werden. Diese Faktoren müssen bei der Gestaltung des Finanzierungsmodells durch den Bund beachtet werden.

- Ohne Förderung oder bei einem zu tiefen Fördersatz verbleiben die Umstellungskosten bei den Fahrzeughaltern oder den EVU, die durch die später realisierbaren Effizienzgewinne nicht gedeckt werden. Es drohen Defizite und Dyssynergien im SGV, was den SGV unattraktiver macht.
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
- **Die Branche ist der Ansicht, dass der Förderanteil von 30 Prozent dem volkswirtschaftlichen Nutzen nicht gerecht wird.** Einerseits sind die Annahmen bezüglich der für die Umrüstung der Fahrzeuge anfallenden Kosten zu tief angesetzt und andererseits ist der vom Bund avisierte maximale Förderanteil zu niedrig (siehe Antwort Frage 4b). Akzentuiert wird dies noch durch die Staffelung der Förderbeiträge nach Alter der Flotte (siehe Antwort auf Frage 4d).
 - **Der Förderanteil pro Fahrzeug sollte den überwiegenden Teil der Kosten decken und zusätzlich eine Vorfinanzierung mittels zinsloser Darlehen vorsehen.** Ebenfalls könnte sich die Branche eine im Migrationsverlauf sinkende Förderung vorstellen, um die Differenz zwischen Kosten und erst später eintretendem Nutzen auszugleichen. Ein Förderanteil von 30 Prozent hätte das Scheitern der Einführung der DAK zur Folge. Eine zu tief angesetzte Förderung könnte ausserdem eine lange Migrationsdauer mit langem Parallelbetrieb zur Folge haben.
 - **Die Erhebung der zu veranschlagenden Kosten und Nutzen erfolgt derzeit auf europäischer Ebene. Verlässliche Zahlen sind voraussichtlich frühestens im dritten Quartal 2023 zu erwarten. Insgesamt gehen wir von branchenweiten Gesamtkosten zwischen 700 und 800 Mio. CHF aus.** Die Kostenentwicklung sollte daher mit der Branche aufgrund der Ergebnisse auf EU-Ebene vor und während der Migration im Rahmen eines geordneten Monitorings verfolgt werden. Bei einer Förderquote von 60 Prozent würden die notwendigen Bundesmittel 420 bis 480 Mio. CHF betragen.
 - Für die Infrastrukturbetreiberinnen ist eine Vollfinanzierung ihrer Kosten zur Umrüstung ihrer Infrastruktur und ihres Rollmaterials durch den Bund über deren Leistungsvereinbarung notwendig.
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?
- Nein.

- **Angesichts des Wagenbedarfs bei zunehmenden Mengen im SGV und der beschränkten Werkstättekapazitäten für Neuwagen in Europa sind grundsätzlich alle Wagen auszurüsten.** Wie im Falle der Lärmsanierung soll für verfrühte Ausserbetriebnahme von Wagen eine degressive Rückzahlung der Finanzhilfen vorgesehen werden.
- Soll am Ansatz der Wagenparkoptimierung festgehalten werden, spricht sich die Branche jedoch gegen die vorgeschlagene Staffelung, dafür aber für eine Förderung gemäss einer Positivliste aus. Die Umrüstkosten sind bei älteren Wagen mindestens gleich hoch. Auch reduziert eine geringere Restlebenszeit älterer Wagen die Abschreibungsdauer der Automationskomponenten. Damit ist der Umbau für Halter von Fahrzeugen im mittleren Lebenszyklus wirtschaftlich schwieriger. Zudem ist ein vorzeitiger Ersatz älterer Wagen, die noch nicht das Ende ihrer Lebenszeit erreicht haben, auf Grund der fehlenden Produktionskapazitäten für Güterwagen nicht möglich und eine frühzeitige Aussortierung von Wagen betriebswirtschaftlich und aus Nachhaltigkeitsgründen nicht sinnvoll. Ein beträchtlicher Teil des Wagenparks in der Schweiz ist in der Kategorie der Inbetriebsetzung von 1995–2009. Die Branche schlägt deshalb vor, alle Fahrzeuge mit demselben Fördersatz zu fördern.
- Wir unterstützen eine Altersgrenze für die Umrüstung von Wagen, falls diese inklusive Ausnahmekriterien umgesetzt wird. Die Optimierung des Wagenparks muss differenziert angegangen, und die Restlebensdauer sowie der kommerzielle Bedarf der einzelnen Wagentypen muss geprüft werden. Wir schlagen eine mit dem BAV vereinbarte Positivliste auf Basis des Fahrzeugregisters unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse und Marktaussichten sowie der Industriekapazitäten für die Fertigung neuer Wagen vor. Neuwagen, die in der Schweiz immatrikulierte Wagen ersetzen, sollten in jedem Fall gefördert werden.
- Wir können uns eine jährlich degressive Staffelung der Fördersätze gemäss Umrüstzeitpunkt auf die DAK vorstellen, da, wie oben beschrieben ein signifikanter zeitlicher Verzug zwischen Investitionen und Wirkungseintritt besteht.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja.

Wir begrüßen die vorgeschlagenen Massnahmen zur Stärkung der Rheinschifffahrt. Sie sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen sowie an das gesamte europäische Wasserstrassennetz. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule für den Import und Export dar und sichern für viele Güter auch im erheblichen Umfang die Landesversorgung. Zusammen mit der Bahn bildet die Rheinschifffahrt ein redundantes System von zwei energieeffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Zentral ist hierbei die Einbindung der SRH in den schweizerischen EWLK und den kombinierten Verkehr. Eingebettet in die Gesamtstrategie zur Weiterentwicklung des Schweizer Gütertransports ist, aufgrund der nationalen Tragweite, die Stärkung der Hafeninfrastrukturen und damit der Rheinschifffahrt durch den Bund ein wichtiges Element.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja.

Wir begrüßen den vorgeschlagenen GüTG Artikel 8a in der Variante 1. Die vorgeschlagene Form einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und einer noch zu schaffenden Betriebsgesellschaft für die Infrastrukturen des Hafens erachten wir als wirkungsvolles und zielführendes Instrument. Durch die Einbindung des Bundes erhalten die Hafeninfrastrukturen die notwendige nationale Bedeutung, um abgeleitet aus dem Güterverkehrskonzept des Bundes, eine langfristige Sicherung der notwendigen Infrastrukturkapazitäten und Rahmenbedingungen für die Logistikwirtschaft sicherstellen zu können. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und die Kantone beider Basel die Hafeninfrastrukturen unter den festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Der Bund kann somit strategisch auf eine Schlüsselinfrastruktur und auf wirtschaftliche und ökologische Hafeninfrastrukturen hinwirken.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja.

Wir unterstützen die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe. Der Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Schifffahrt, spezifisch in der Rheinschifffahrt, schafft ein redundantes CO₂-freies Transportsystem und ermöglicht klimaneutrale intermodale Transportketten zwischen Wasser und Schiene. Als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat die Schweiz bereits mit den anderen ZKR-Staaten (Frankreich, Deutschland, Niederlande und Belgien) festgelegt, die Binnenschifffahrt bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, um gemeinsam mit den anderen ZKR-Staaten dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

Aufgrund der Entwicklung des Gütermixes kann der SGV nur als Teil multimodaler Logistikketten wachsen und Verlagerungswirkung erzielen. Dabei ist nicht entscheidend, ob Behälter oder Güter zwischen den Verkehrsträgern umgeschlagen werden. Dies soll alleine der Markt und nicht staatliche Anreize beeinflussen. Wir unterstützen die Förderung multimodaler Transportketten Strasse/Schiene, Schiff/Schiene. Jeder Verkehrsträger sollte gemäss seinen Stärken eingesetzt werden. Die Strasse in der Feinverteilung, Schiene und die Rheinschifffahrt im Hauptlauf für grosse Mengen und auf längeren Distanzen.

Der SGV hat als Teil multimodaler Transporte insbesondere auch im Import- und Exportverkehr erhebliches Wachstumspotential. Freiverlade-, KV- und Anschlussgleisanlagen sind betrieblich mit internationalen Umschlags- und Verladeanlagen zu verknüpfen und entsprechend raumplanerisch zu gestalten.

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen soll weiter gefördert und weiterentwickelt werden.

Die bestehenden Anlagen, wie sie im Konzept Gütertransport auf der Schiene festgehalten sind, sind gemäss den Bedürfnissen der Branche weiterzuentwickeln. Im Zentrum der Weiterentwicklung steht eine Konsolidierung der Güterverkehrsanlagen (Freiverlade, Annahme- und Formationsbahnhöfe), wie sie bereits im Zielbild Güterverkehrsanlagen (2021) von SBB Infrastruktur, zusammen mit der Branche und im Auftrag des BAV, erarbeitet wurde. In Räumen mit Unterkapazitäten (vgl. Konzept Gütertransport auf der Schiene) sollen neue leistungsfähige Anlagen insbesondere für den KV erstellt werden.

Die bestehende Definition von Freiverladeanlagen bestehend aus Verladegleis und Verladeplatz gemäss Eisenbahngesetz, soll beibehalten werden. Alle darüber hinaus gehenden Anlagen sollen nicht Bestandteil des öffentlichen Netzzugangs sein.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

- Wir begrüssen eine Vereinfachung der finanziellen Förderung durch pauschale Ansätze. Wir erwarten dadurch einen geringeren administrativen Aufwand und eine schnellere Durchlaufzeit von Förderverfahren. Hingegen muss die Möglichkeit bestehen bleiben, auf spezielle Situationen Rücksicht zu nehmen und – in begründeten Ausnahmefällen – von standardisierten Fördersätzen abzuweichen. Möglichst günstige Baukosten garantieren keinen erfolgreichen Betrieb.
- Wir begrüssen die Ausweitung der Fördertatbestände auf weitere Anlagenelemente. Vor allem im Bereich der mobilen Umschlagsgeräte, wie Stapler oder Mobilkräne, ist jedoch klar zu definieren, dass diese bahnspezifisch sein müssen, um Anspruch auf eine Förderung zu haben.
- Wir unterstützen den Verzicht auf Mindestmengen bei Anlagen mit einem Investitionsvolumen von weniger als fünf Millionen CHF nur für Anlagen auf dem Schmalspurnetz.
- Der Fördersatz von 80 Prozent soll für jene Projekte mit einem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen CHF möglich sein, welche von nationaler oder überregionaler Bedeutung sind und die Kriterien des Sachplans erfüllen.
- Wir unterstützen die Fördersätze bei Erneuerungen von 40% und für Neubauten und Erweiterungen von 40-80%.
- Wir unterstützen die Änderung in Art. 8, Abs. 7 GüTG, dass nur noch KV-Anlagen den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren haben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

- Wir unterstützen den Verladebeitrag mittels Pauschalen. Dieser sollte aber für alle gleichermassen gelten und sollte nicht nach Neu- und Bestandsverkehr unterscheiden.
- Empfänger des Verladebeitrags müssen die Verloader sein, damit diese direkte Anreize für zusätzliche Verlagerungen auf die Schiene erhalten.
- Wir lehnen eine Wagenmindestmenge als Voraussetzung für Förderbeiträge ab.
- Die Branche befürwortet die Möglichkeit, einen Bonus für Mehrmengen auszurichten.
- Wir erkennen vor allem bei Grosskunden und grossen Verladepunkten ein Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene. Darum soll beim Bonus für Mehrmengen die Obergrenze von 1'500 beladenen Wagen nicht gelten.
- Für den Verladebeitrag sollen wie vorgeschlagen 25 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung stehen.
- Der vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG gelten. Das SVAG soll zukünftig eine pauschale Rückerstattung der LSVA für alle multimodalen Verkehre (Schiene-Strasse-Wasser) vorsehen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Wir unterstützen die Weiterführung der LSVA-Rückerstattung im KV. Perspektivisch soll der Umschlags- und Verladebeitrag in eine generelle LSVA-Rückerstattung überführt werden (s. auch Antwort 7 c I oben).

- d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja, wir begrüßen dies. Für Eigner und Betreiberinnen von privaten Güterverkehrsanlagen ist die Einhaltung von eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und der Aufbau von entsprechenden Kompetenzen eine grosse Herausforderung, welche eine Hürde für eine stärkere Nutzung des SGV darstellt.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?
- Wir unterstützen die Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im SGV.
 - In Bezug auf den SGV unterstützen wir spezifisch den Vorschlag, sowohl Umrüstung von Bestandsfahrzeugen als auch Neubeschaffungen zu finanzieren und die Finanzierung der Umrüstung der Lokomotiven von Infrastrukturbetreiberinnen über deren Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Wir teilen die Einschätzung, dass die Förderhöhe pro Lokomotive von 1 Million CHF adäquat ist, um die Mehrkosten für klimaneutrale Antriebe zu decken.
 - Eine Förderung für Schienenfahrzeuge sollte nur im Falle einer massgeblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bei der Leistungserbringung möglich sein, also prioritär bei Rangierlokomotiven, die in der Nahzustellung und teilweise auf der Strecke eingesetzt werden.
 - Streckenloks mit einem Last-Mile-Modul können teilweise Rangierlokomotiven ersetzen. Die Ausrüstung einer Streckenlokomotive mit Last-Mile Modul ist voraussichtlich kostengünstiger als die Umrüstung oder der Neukauf eines batterieelektrischen Hybridfahrzeugs. Daher soll die Ausrüstung von Streckenlokomotiven mit einem Last-Mile Modul ebenfalls als Fördertatbestand aufgenommen werden.
 - Eine Förderung sollte neben dem Kauf auch auf Fahrzeugleasing und Fahrzeugmiete angewendet werden können und auch die Förderung von Leasings und Mieten bei ausländischen Leasinggebern einschliessen. Diese Möglichkeit ist insbesondere für Netzerkanbieter, welche zur Senkung der Fixkosten keine Ressourcen anschaffen, sehr vital.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja.

- Wir begrüßen, dass die Netzerkanbieter mit unternehmerischem Handeln, einer grundlegenden Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie der konsequenten Flexibilisierung von Kosten und Angeboten den EWLTV zum Erfolg führen wollen. Das Ziel soll eine enge Partnerschaft mit den Verladern als Kunden und die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit der Netzerkanbieter innert eines kurzen Zeithorizonts sein.
- Das **vorgeschlagene Instrumentarium** inklusive einer genügenden finanziellen Förderung im Rahmen von Abgeltungen und Investitionsbeiträgen ist im Grundsatz **geeignet** ist, um den EWLTV grundlegend zu modernisieren.
- Wir teilen die Ansicht des Bundesrats, dass im Rahmen der Weiterentwicklung des EWLTV **das heutige Angebot als Basis** zu nehmen ist. Der Fokus soll dabei nicht auf der Eröffnung neuer Bedienpunkte liegen, sondern auf der Realisierung von neuen Angeboten und der **Schaffung von Mehrverkehr in einem konsolidierten und gut ausgelasteten Netzwerk**.
- Wir teilen **die Einschätzungen des Bundesrats zum Investitionsbedarf in digitale Plattformen. Der Aufbau einer durchgehenden digitalen multimodalen Plattform ist aber mit grossen Investitionen verbunden**.

Bei der geplanten Regulierung von digitalen Plattformen über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) des Bundes ist die hohe Komplexität des Angebotes im Güterverkehr im Vergleich zum Personenverkehr zu beachten. Zudem ist der Anteil internationaler Verkehre bedeutend höher. Insofern ist auch die Unterstützung europäischer Plattformen notwendig. Im Rahmen des bereits fortgeschrittenen Prozesses zur Erarbeitung des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) müssen die Anliegen des Güterverkehrs auf der Schiene und wenn möglich auch auf der Strasse aufgenommen und eng mit den europäischen Projekten abgestimmt werden. Sollte sich die Umsetzung des MODIG zeitlich nicht mit dem Inkrafttreten des

revidierten GüTG vereinbaren lassen, müsste für die Schaffung und Finanzierung der Plattform eine Alternative geschaffen werden.

- Es darf **keine Wettbewerbsverzerrung** durch einen subventionierten Netzerkanbieter geben. Daher muss die abgeltungsberechtigte Aktivität des Netzerkanbieters im EWLTV organisatorisch und finanziell vom Ganzzugverkehr getrennt werden, um Querfinanzierungen auszuschliessen. Die Vorgaben zur Transparenz und Vermeidung von Quersubventionen sollen gesetzlich verankert werden.

Die finanzielle Förderung muss so ausgestaltet werden, dass **keine Marktverzerrung zwischen den verschiedenen Produktionsformen im Binnenschienengüterverkehr** bzw. keine Kannibalisierung von bestehenden Ganzzugverkehren durch den EWLTV erfolgt. Auch zukünftig müssen die Güter auf die jeweils effizienteste Produktionsform geleitet werden. Von tiefen regulierten Preisen im Angebot der ersten/letzten Meile profitieren alle Verkehrsarten des SGV.

- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja.

- Das Instrument der **Leistungsvereinbarung** (LV EWLTV) zwischen dem BAV und der Anbieterin des EWLTV mit einer Laufzeit von vier Jahren **ist geeignet**, den Erhalt, die Modernisierung und Weiterentwicklung des EWLTV in einer Übergangsphase zu ermöglichen. Das Netzwerkangebot soll aus einer Hand bezogen werden können. Aus diesem Grund soll das BAV auch nur eine LV EWLTV für das gesamte Netzwerk abschliessen.
- Wir unterstützen die für die LV EWLTV aufgeführten **Elemente, namentlich**:
 - Die Festlegung des Angebots, des Netzwerks und der Investitionen nach Massgabe der Grundlagendokumente des Güterverkehrs, insbesondere: das Konzept für den Gütertransport, die vom BAV unter Mitwirkung der betroffenen Akteure festgelegten Leitlinien und die Rahmenvereinbarung.
Die **Rahmenvereinbarung**, auf welche sich die LV EWLTV stützt, sollte einen genügenden Zeitraum für den Übergang sichern und bei Vorliegen unvorhergesehener, unabänderlicher Schwierigkeiten eine **Verlängerung** ermöglichen.
 - Die Preisentwicklung und flexible Preisgestaltung sowie die Bildung von Reserven in der LV EWLTV entlang definierter Vorgaben.
 - Klare subventions- und wettbewerbsrechtliche Vorgaben. Diese müssen aus unserer Sicht im Vergleich zum Vorschlag des Bundesrats in Art. 9a Abs. 7 GüTG klarer formuliert werden (s. Vorschlag unter Ziff. 11), um Querfinanzierungen vom Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch den Netzerkanbieter auszuschliessen.

- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

- Wir begrüssen Abgeltungen und Investitionsbeiträge im Verbund mit den anderen Massnahmen der Vernehmlassungsvorlage. Sie erlauben, die Übergangsphase der Modernisierung des EWLTV mit wirtschaftlicher Sicherheit für dessen Kunden auszustatten. Hierfür ist der vom Bundesrat vorgeschlagene **Verpflichtungskredit für die Jahre 2025–2028 von 300 Millionen CHF unbedingt erforderlich**. Mit zunehmendem Fortschritt der Modernisierung werden sich die benötigten Mittel degressiv entwickeln. Zur Aufrechterhaltung des Angebots und für Investitionen ist der veranschlagte Betrag gerade in der Anfangsphase nach Einschätzung der SBB jedoch sehr knapp bemessen.

- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Nein.

Sollte jedoch eine Ausschreibung des Angebots im EWLTV beschlossen und umgesetzt werden, dann müsste sie **für das gesamte Netzwerkangebot** auf dem Normalspurnetz erfolgen. Ausserdem muss das Netzwerkangebot über die gesamte Dauer der Rahmenvereinbarung durch eine Anbieterin wahrgenommen werden.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja.

- **Wir begrüßen grundsätzlich die vorgeschlagenen Massnahmen** zur stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes.
- Für Infrastrukturanlagen des SGV sollen die Kriterien der Richtlinie für die Sachplanrelevanz von Eisenbahnanlagen zur Anwendung kommen. Güterverkehrsanlagen, welche die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen, sind in den Sachplan Schiene des Bundes aufzunehmen.
- Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle stärker wahrnehmen sollen. Die Festlegung von Logistikflächen auf kantonaler sowie kommunaler Ebene ist daher zu begrüßen. Wir unterstützen zudem die Aussage des Bundesrats, dass das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ein wichtiges Instrument zur Bestandsicherung von Güterverkehrsanlagen ist, das weiterentwickelt werden sollte.
- **Wir unterstützen die Verpflichtung der Kantone, die im Konzept an sie adressierten Festlegungen in ihrer Richtplanung zu berücksichtigen. Entscheidend ist aber die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen auch grundeigentümerverbindlich in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden.** Ausserdem muss der Bund den Kantonen Fristen setzen, bis zu welchem Zeitpunkt Anlagen des SGV inklusive KV-Terminals in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden müssen. Sowohl das Konzept für den Gütertransport wie auch die kantonale Umsetzung (auf Ebene der kantonalen Güterverkehrsstrategien wie auch auf Ebene Richtplan) sollen regelmässig überprüft werden, da sich die Markt- und Kundenbedürfnisse über die Zeit verändern.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir unterstützen die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen grösserenteils, beantragen jedoch folgende Änderungen (in **rot**):

Art. 1a: Begriffe

- a. Einzelwagenladungsverkehr (EWLV): der Transport von Gütern auf der Schiene **nach dem Prinzip der Bündelung von** Einzelwagen oder Wagengruppen **in einem Netzwerk** im Binnen-, Import- und Exportverkehr mit mindestens einer Rangierbewegung» [...].
- c.3. Freiverladeanlagen: öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, **einschliesslich der Kräne und anderer Umschlagsgeräte;**» [...]

Art. 2 Grundsätze und Ziele

- ¹ [...] a. eine nachhaltige, insbesondere auf die Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen **und auf eine sichere und effiziente Versorgung** ausgerichtete Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser. [...]

Art. 3 Konzept für den Gütertransport auf der Schiene

[...]

- ² d. der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein **und den Binnengewässern**

³ Er stimmt das Konzept mit **den gemeinsamen Leitlinien der Akteure des Gütertransports auf der Schiene**, der Entwicklung der Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastruktur sowie der Anlagen des unterirdischen Gütertransports, mit dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes und der kantonalen Richtplanung ab. [...]

⁵ Die Kantone berücksichtigen das Konzept **insbesondere** in ihrer Richt-, **Nutzungs- und Agglomerationsplanung auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden.**

Art. 3a Gemeinsame Leitlinien

¹ **Die Das Bundesamt für Verkehr erarbeitet unter Mitwirkung der** Akteure des Gütertransports auf der Schiene Leitlinien zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes **in Abstimmung mit den Entwicklungen im europäischen Umfeld.** Die Leitlinien **können insbesondere** betreffen insbesondere: [...]

- d. die Entwicklung des EWLV **und dessen laufende Beobachtung aufgrund definierter Indikatoren**

- e. [neu] die gemeinsame Nutzung und den Austausch der Daten im Rahmen der geplanten Umsetzung der Mobilitätsdateninfrastruktur des Bundes

~~² Das Bundesamt für Verkehr unterstützt in geeigneter Weise die Erarbeitung der Leitlinien.~~

Art. 5 Transport gefährlicher Güter

¹ [...]

[neu] ³ Die Kantone sorgen mit Massnahmen der Raumplanung für einen effizienten Transport gefährlicher Güter insbesondere in dicht besiedelten Gebieten.

Art. 8 Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen

¹ [...]

² Er kann Investitionsbeiträge an den Bau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland leisten, wenn die Investition mit grosser Wahrscheinlichkeit zur Verlagerung des ~~alpenquerenden~~ Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene beiträgt.

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt zwischen 40 und 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Bei Projekten von nationaler ~~oder überregionaler~~ verkehrspolitischer Bedeutung kann er auf höchstens 80 Prozent erhöht werden.

⁵ Bei der Gewährung und der Bemessung der Beiträge sind das Konzept für den Gütertransport sowie die verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes, ~~die Sicherheit~~, wirtschaftliche Kriterien und die Vorteile Dritter angemessen zu berücksichtigen.

⁶ Der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), schliesst mit den Betreiberinnen von ~~KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen~~ Umschlags- und Verladeanlagen Vereinbarungen über vier Jahre ab; die Vereinbarungen legen die Investitionen der Betreiberinnen und die Höchstbeträge der Bundesbeiträge fest.

Art. 9 Abgeltung des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene

¹ [...]

⁴ [neu] Die Bundesversammlung beschliesst für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit.

Art. 9a Förderung des EWLK

¹ [...]

⁴ Sie ~~können schliessen~~ über die Entwicklung des EWLK und die dafür notwendigen Investitionen und Abgeltungen eine befristete Rahmenvereinbarung für mehrere Vierjahresperioden ~~abschliessen~~.

⁵ [...]

- b. Verbesserungen bei der Planung, der Leistungserbringung und der Koordination des Angebots zwischen den Anbieterinnen, den Kunden, Betreiberinnen von Umschlags- und Verladeanlagen, dritten Güterbahnen und weiteren Akteuren zu ermöglichen. [...]

Variante 1

⁷ Querfinanzierungen aus dem subventionierten Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch Netzwerkanbieter sind nicht zulässig. Es sind organisatorische Massnahmen zu treffen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLK in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Der Bund trifft die dazu notwendigen Vorkehrungen und stellt die entsprechende Überwachung sicher.

Variante 2

⁷ Sie [die Netzbetreiber] gliedern die Leistungen umfassend die Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen [hier handelt es sich um die abgegoltene Leistung gemäss Art. 9a Abs. 2 letzter Satz] in eigenständige Bahnunternehmen aus, die über keine eigenen Güterwagen verfügen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLK in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die Leistungserbringung untereinander zu Marktkonditionen. Der Bundesrat kann für Schmalspurbahnen Erleichterungen vorsehen.

Vorschlag BAV streichen

~~⁷ Sie treffen die nötigen organisatorischen Vorkehrungen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLK in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die Leistungserbringung untereinander zu Marktkonditionen.~~

Art. 9b Umschlags- und Verladebeiträge

¹ Der Bund kann für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern pauschale Beiträge pro transportierten Bahnwagen an die **Absender und Empfänger Betreiber der Umschlags- und Verladeanlagen** ausrichten. [...]

³ Der Bundesrat regelt die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Pauschalen. ~~Er kann eine Unter- und Obergrenze der Anzahl geförderter Bahnwagen je Umschlags- und Verladeanlage setzen.~~

⁴ Die Modalitäten für die Gewährung und Entrichtung der Pauschalen **zugunsten der Absender und Empfänger** werden zwischen dem Bund, vertreten durch das BAV, und den Betreiberinnen der **benützten** Umschlags- und Verladeanlagen in ~~der~~ einer Vereinbarung **nach Artikel 8 Absatz 6** festgehalten.

Art. 10 Technische Neuerungen

¹ [...]

² Er fördert mit pauschalen A-Fonds-perdu-Beiträgen **und zinslosen, rückzahlbaren Darlehen** die **Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs, insbesondere die** Einführung der digitalen, automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge.

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt höchstens 60 Prozent, **die zinslosen, rückzahlbaren Darlehen betragen zusätzlich höchstens 20 Prozent** der anrechenbaren Kosten. ~~dabei wird das Eigeninteresse der Gesuchstellerin berücksichtigt.~~

⁴ Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Förderung, insbesondere die Voraussetzungen, Fristen, ~~und~~ Verfahren der Finanzierung sowie ~~die Bemessung der Beiträge~~ **die finanzielle Berücksichtigung und den gegenseitigen Ausgleich der Eigeninteressen der Fahrzeughalter, Güterbahnen und Infrastrukturbetreiberinnen.** [...]

Art. 12 Erschliessung

¹ [...]

² Die Kantone **und Gemeinden** legen diese Massnahmen in ihren Richt- **und Nutzungsplänen** fest.

Art. 13 Baubewilligung, Betriebsbewilligung

¹ Der Bau und die Änderung von Anschlussgleisen bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht. **Ein vorgängiger Eintrag im Nutzungsplan wird hierbei nicht vorausgesetzt.** [...]

Art. 17 Vertragliche Regelungen

[...]

² Dem Anschlussvertrag ist ein Situationsplan beizufügen, der über die von der Anlage berührten Grundstücke, den Anschlusspunkt und den Standort wichtiger Einrichtungen Auskunft gibt. Der Plan muss zudem die Eigentumsverhältnisse umschreiben ~~sowie die dinglichen und allfälligen obligatorischen Rechte im Zusammenhang mit dem Clois aufführen.~~ [...]

Art. 19a

[...]

³ Der Bundesrat legt im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler **und überregionaler** verkehrspolitischer Bedeutung fest.

⁴ Die Kantone **und Gemeinden** legen diese Massnahmen in ihren Richt- **und Nutzungsplänen** fest.

Art. 22a Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen **und Investitionshilfen in technische Neuerungen**

¹ Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) entscheidet über Streitigkeiten über den Abschluss oder die Anwendung von Leistungsvereinbarungen nach den Artikeln 8a und 9a **sowie Investitionshilfen in technische Neuerungen nach Artikel 10.** [...]

Art. 27 Übergangsbestimmungen

¹ [neu] Die Kantone sorgen in kantonalen Ausführungserlassen für die Umsetzung dieses Gesetzes innerhalb von vier Jahren nach seiner Inkraftsetzung.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Förderung des Schienengüterverkehrs auf Schmalspurstrecken

- Wir begrüssen die in Variante 1 vorgeschlagene unbefristete Weiterführung der Unterstützung des Bundes für Güterverkehre auf Schmalspurstrecken.
- Die Finanzierung dieser Unterstützung ist jedoch unzureichend geregelt. Sie ist bisher Bestandteil des jährlichen Bundesbudgets und bietet somit keine ausreichende Planungssicherheit über einen mehrjährigen Zeithorizont. Ausserdem liegen die veranschlagten Beträge seit Bestehen dieser Förderung unverändert bei CHF 6 Millionen pro Jahr und tragen dem steigenden Investitions- und Finanzierungsbedarf nicht Rechnung, insbesondere wenn der Schienenanteil an den Transporten in den betroffenen Regionen erhöht werden soll.
- Wir beantragen – analog dem Verpflichtungskredit für den EWLK – auch für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 50 Millionen.

b. Reporting des Bundes zur Förderung des SGV in der Fläche (analog Verlagerungspolitik)

Wir regen an, für die Entwicklung des SGV in der Fläche und insbesondere im EWLK ein Monitoring und Reporting zu führen analog der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr (s. auch Frage 11, Anträge für ergänzten Art. 3a GüTG). Das Monitoring sollte auf definierten Kennzahlen basieren und folgende Kategorien umfassen

- Entwicklung Kunden-/Branchenstruktur
- Mengenentwicklungen/inter- und intramodaler Wettbewerb
- Kapazitäts- und Qualitätsmonitoring
- Volkswirtschaftliche und umweltpolitische Entwicklung
- Entwicklung Fördermittel

Die Entwicklungen sollten jährlich erhoben, evaluiert und gegebenenfalls mit Massnahmen hinterlegt werden. Die Führung des Monitorings sollte dem BAV obliegen.

Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz Postfach 249 CH - 5070 Frick

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzen
Mühlestrasse 6

3063 Ittingen

Frick, 24. Februar 2023

**Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Güterverkehr
Vernehmlassung
Stellungnahme**

Aktenzeichen BAV-330.0-8/1/1/3

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz betreibt in Koblenz neben dem Erhalt von historischen Fahrzeugen auch eine Werkstatt / Depot mit Gleisanschluss an die SBB. Mit dem bestehenden Anschlussgleisvertrag auf der Gesetzesebene werden die durch das BAV finanzierten Investitionskosten für den Ersatz der Anschlussweichen nach gültigen Verträgen und Gesetzen im Verhältnis 80/20% zwischen Anschlussgleisbesitzer und Infrastrukturalter finanziert. Entsprechend der Anschlusssituation entstehen den Vereinen und Institutionen schweizweit dabei Kosten, welche sie aus eigenen Mitteln kaum oder nicht mehr aus eigenen Kräften finanzieren können. Es besteht die latente Gefahr, dass bei einer Weiterführung der gültigen Gesetze Vereine und Institutionen aufgrund dieser Situation den Betrieb aufgeben müssen und dadurch nationales Industrie-Kulturgut verloren geht.

Daraus resultieren die nachfolgenden Feststellungen, welche in einer Gesetzesänderung aufzunehmen sind:

Anschlussgleise dienen gemäss Art. 12 des Gütertransportgesetzes vom 25. September 2015 (GüTG; SR 742.1) der Erschliessung von Industrie- und Gewerbezonon. Gemäss Art. 18 des GüTG trägt die der Anschliesser die Kosten von Bau, Betrieb, Unterhalt, Erneuerung, Anpassung und Rückbau des Anschlussgleises; die Infrastrukturbetreiberin übernimmt die Kosten der Anpassung und das Ausbaus ihrer Anlagen, die durch das Anschlussgleis verursacht werden, einschliesslich der Anschlussvorrichtung. Damit ist die Verantwortung von Anschliesser und Infrastrukturbetreiberin klar geregelt.

Ebenso klar geregelt ist der Anschluss konzessionierter Infrastrukturbetreiberinnen untereinander (Art. 33 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101).

Mit der Einführung des Rechts auf Netzzugang auf den 1. Januar 2010 hat sich die Zahl der Museumsbahnen, welche auch ein Anschlussgleis zu einer eigenen Werkstatt und Abstellmöglichkeit besitzen, beträchtlich erhöht. Einige davon gelten als Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäss dem 2. Abschnitt des EBG, andere beschränken sich auf den Erhalt historischen Rollmaterials. Ihnen ist gemeinsam, dass sie auf den Zugang zum übergeordneten Netz angewiesen sind. Organisiert sind diese Bahnen zumeist als Verein oder als Stiftung.

Wie dieser Zugang geregelt wird, lässt sich weder aus dem GüTG noch aus dem EBG ableiten. Anschlussgleise dienen der Erschliessung von Industrie- und Gewerbezonon (Art. 12 GüTG) und damit dem Gütertransport. Die Vereine sind keine konzessionierte ISB und werden deshalb auch vom EBG nicht erfasst. Müssen die Vereine die Kosten für ihren Anschluss an das übergeordnete Netz ganz oder zu einem grossen Teil übernehmen, ist ihre Existenz in den meisten Fällen in Frage gestellt.

Im Zuge der am 16. Dezember 2022 von der Bundesversammlung angenommenen Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009 (SR 745.1) wurde der Art. 28 dahingehend ergänzt, dass die Kosten historischen Rollmaterials in der Planrechnung anerkannt werden können. Damit hat die Gesetzgeberin zum Ausdruck gebracht, dass sie am Erhalt historischen Rollmaterials interessiert ist und auch bereit ist, diesen finanziell zu unterstützen. Es gilt mithin, auf Ebene Infrastruktur eine Regelung zu finden, welche die für Betreiberinnen historischen Rollmaterials bestehende Gesetzeslücke aufhebt. Diese könnte sich an die für Anschlussgleise bestehende Regelung gemäss GÜTG anlehnen.

Für Rückfragen und Ergänzungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Jürg Balzan
Präsident / Betriebsleitung DSF

ECO SWISS
Spanweidstrasse 3
8006 Zürich
Tel. +41 43 300 50 70
E-Mail info@eco-swiss.ch
Internet www.eco-swiss.ch

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch
Zürich 21. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport
Sehr geehrte Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit, bei den Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport teilnehmen zu dürfen, danken wir Ihnen bestens.

ECO SWISS ist ein Verein der Schweizerischen Wirtschaft, deren Mitgliedsfirmen ihre Tätigkeiten umweltschonend durchführen wollen. ECO SWISS geht auf das Gründungsjahr 1969 zurück und umfasst heute 11 Branchenverbände und rund 200 Unternehmen. ECO SWISS informiert und unterstützt seine Mitglieder bei der Umsetzung der Umweltgesetzgebung und vertritt ihre Interessen bei Politik und Behörden.

Wir begrüssen die Anstrengungen möglichst viele Güter von der Strasse auf die Bahn zu bringen. Da die Mehrheit unserer Mitglieder nicht direkt in die Logistik involviert ist, möchten wir uns nicht in die Bewertung der beiden Varianten einbringen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Eingabe und stehen jederzeit für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'H. Isenring'.

Dr. Hans-Peter Isenring
Präsident TK ECO SWISS

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'I. Raffainer'.

Dr. Ivan Raffainer
Geschäftsführer ECO SWISS

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

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

fenaco Genossenschaft
GL- & VR-Sekretariat
Christian Streun
Erlachstrasse 5
3001 Bern
+41 58 434 00 17
christian.streun@fenaco.com
www.fenaco.com

Bern, 15. Februar 2023

Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport und nehmen diese gerne war.

Die fenaco Genossenschaft transportiert seit vielen Jahren über 40 Millionen Nettotonnenkilometer Agrargüter pro Jahr per Bahn im Schweizer Güterverkehr (Einzelwagenladungsverkehr, EWLTV) und sieht dies als strategische Investition in die Versorgungssicherheit der Schweizer Lebens- und Futtermittelsicherheit an. Zusätzlich leisten wir damit einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Reduktion. Viele Verkehre basieren auf einer peripheren Beladung von Losegütern ab Lagerorten mit Direktverlad und Transporten zu zentralen Verarbeitungsstätten in ländlichen Gebieten. Mit dem Ausbau und Betrieb der beiden Schiffumschlagsterminals am Auhafen in Birsfelden für Dünger und Agrarrohstoffe fördert die fenaco zudem den Umschlag von Schiff-Bahn direkt. Die fenaco-LANDI-Gruppe hat viele ihrer Betriebsstätten mit Anschlussgleisen und Direktumschlagsanlagen ausgerüstet und benötigt einen zur Strasse konkurrenzfähigen EWLTV, soll diese Ausrichtung auch weiterhin Bestand haben.

Insgesamt schätzt die fenaco die potentiellen finanziellen, logistischen und umweltrelevanten Auswirkungen einer möglichen Aufgabe des EWLTV als gravierend ein.

Wir erlauben uns, unsere Stellungnahme mittels des von Ihnen zur Verfügung gestellten Fragebogens zu beantworten.

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen:

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?
➔ Ja, wir stimmen dem im Grundsatz zu
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
➔ Wir erachten aufgrund unserer in der Einleitung genannten Ausgangslage die Variante 1 als die deutlich geeignetere Variante, den Schweizer Güterverkehr zu stärken.
➔ Die Variante 2 wird gemäss Ihren Folgerungen im erläuternden Bericht vom 2. November 2022 Ziff. 1.2.3 «...in der Zukunft auf das Führen ganzer Züge konzentrieren». Die Bedienpunkte für Agrarrohstoffe namentlich Getreide, Ölsaaten und Futtermittel sind mit Ausnahme von ganz wenigen Orten aufgrund der Platzverhältnisse auf den Geleisen nicht darauf ausgelegt, Ganzzüge abzufertigen. Unsere Verkehre würden weitgehend erodieren und auf die Strasse verlagert.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?
➔ Wir unterstützen dies grundsätzlich, sofern dies in Abstimmung mit der Umsetzung im gesamten europäischen Raum geschieht. Viele unserer Bahntransporte werden mit zugemieteten ausländischen Bahnwagen vorgenommen. Eine Harmonisierung in der Umsetzung ist deshalb die Grundvoraussetzung für den grenzüberschreitenden Bahn-Güterverkehr, wenn die Importe ab der Grenze über die Transportmittel der inländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) / der EVU in der Schweiz und der inländischen Infrastruktur abgewickelt werden sollen.
4. Sind Sie einverstanden,
 - a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?
➔ Ja
 - b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
➔ Ja
 - c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
➔ Ja
 - d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?
➔ Nein, wir sind der Meinung, dass die Staffelung der Förder-Beitragshöhe nach Baujahr eines Wagens die übliche Restnutzungsdauer wenig berücksichtigt. Wagentypen haben deutlich abweichende Nutzungsdauern. Dies sollte berücksichtigt werden. Die Staffelung sollte feiner

abgestuft sein. Es ist nicht plausibel, weshalb ein Wagen Baujahr 2009 nur die Hälfte der Unterstützung erhält zu einem Wagen Baujahr 2010.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?
→ Ja
a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?
→ Ja, insbesondere, wenn Aspekte einer Landesversorgung in die LV aufgenommen werden, wie dies in der Vorlage vorgesehen ist
6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?
→ Ja

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:
 - a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?
→ Ja, aber nur wenn auch Umschlagsanlagen für lose Güter gleichberechtigt gefördert werden. Energieträger, Rohstoffe für die Lebens- u. Futtermittelproduktion sowie Dünger werden auch international hauptsächlich in loser Form transportiert
 - b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?
→ Ja, aber analog Antwort a.
 - c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?
→ Ja, aber analog Antwort a.
 - I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?
→ Nein, die Hürde von mind. 720 Wagen pro Anlage würde bei den Agrargütern bedeuten, dass nur noch die Basler Häfen als Versandpunkt und 2-3 Empfangspunkte diese Menge erreichen würden, welche für eine Förderung notwendig sind. Damit würde der EWLTV im Getreide- und Ölsaatengeschäft weiter deutlich schrumpfen. Es benötigt aus unserer Sicht auch eine Förderung von ganzen Spartenverkehren wie das Getreide, die Ölsaaten oder die Futtermittelkomponenten, wenn zugleich der Abgangs- wie der Empfangsort auf einen direkten Loseumschlag ausgerichtet sind.
 - II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?
→ Ja, inkl. Ausdehnung der Rückerstattung der LSVA auf alle Verkehre Strasse-Schiene-Schiff
 - d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?
→ Ja

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?
- ➔ Ja

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?
- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?
- ➔ Ja
- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?
- ➔ Ja
- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?
- ➔ Eine Ausschreibung des EWLTV erachten wir als wenig erfolgreich
10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?
- ➔ Ja, denn Güterverkehr wird in der kantonalen Raumplanung heute eher «stiefmütterlich» behandelt. Gütertransport wird allgemein als zweitrangig hinter dem Personentransport betrachtet.

Rechtsanpassungen:

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?
- ➔ Ja, sofern die Förderung auch Losetransporte einschliesst und die Hürde von 720 Wagen pro Anlage flexibler / je Sparte/Produktgruppe individueller betrachtet wird.

Weitere Bemerkungen:

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage
- ➔ Die Folgen von Phasen ungünstiger Wasserstände auf dem Rhein – Niedrigwasser, aber auch Hochwasser – werden sich aufgrund des Klimawandels in den nächsten Jahren häufen. Wir würden die Schaffung eines staatlichen Risikofonds unterstützen, wie ihn die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) vorschlägt.
- ➔ Damit der EWLTV seine Stärken entfalten kann, sind bessere Rahmenbedingungen nötig – unabhängig von Fördermodell und Rollenverständnis. Dazu gehören auch:
- Senkung des Trassenpreises auf europäisches Niveau
 - Ausdehnung der Investitionsförderung an Anschlussgleisbesitzer und -betreiber
 - Die Sicherstellung einer diskriminierungsfreien Bedienung der letzten Meile resp. eine Entschädigung an den Leistungserbringer

- Gleichbehandlung des Güterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr bei Trassenvergaben und Fahrplänen
- Politisches Kommittent/Zusage zur dezentralen Förderung von nachhaltigen, CO2-reduzierten Verkehrsformen (zur Aufrechterhaltung einer inländischen Lebens- und Produktionsmittelversorgung)

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Für allfällige Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

fenaco Genossenschaft



Heinz Mollet
Mitglied der Geschäftsleitung
Leiter Division Agrar



Christian Streun
Sekretär

Monsieur le Conseiller fédéral Alber Rösti
Département fédéral de l'environnement,
de l'énergie, des transports et de la communication DETEC
3003 Bern

Envoi électronique : konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 24.02.2023

Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse

Prise de position de routesuisse – Fédération routière suisse (FRS)

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames et Messieurs,

Nous vous remercions pour l'invitation à nous prononcer sur le projet mentionné en titre. Veuillez trouver ci-après notre prise de position.

Sur le principe, routesuisse salue la volonté d'améliorer les conditions-cadres pour le transport de marchandises. Pour assurer l'approvisionnement du pays et répondre à la demande croissante de transport, la Suisse a et aura besoin d'infrastructures et d'installations performantes, aussi bien pour le transport routier que pour les autres modes de transport.

Comme l'ASTAG et Avenergy Suisse, routesuisse soutient aussi la variante 1 – dotée de quelque 480 millions de francs pour la période 2025-28 – car elle assure une réponse à la hauteur des besoins. Elle contribuera entre autres à renforcer notre approvisionnement en carburants destinés au trafic routier. Néanmoins, nous estimons que des modifications sont nécessaires : D'une part, les développements de la multimodalité et des technologies de propulsion utilisant des énergies non-fossiles doivent être pris en considération. Et d'autre part, il est central que cette conception vise à assurer le bon fonctionnement du marché, en garantissant le respect de principes de base, tels que la non-discrimination, la neutralité technologique de l'Etat et le libre-choix du mode de transport. Pour les remarques détaillées et les réponses aux questions, nous vous renvoyons à la position de l'ASTAG et d'Avenergy Suisse.

En vous remerciant d'avance pour l'attention portée à notre prise de position, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

routesuisse – Fédération routière suisse FRS



Olivier Fantino
Directeur

FSU Geschäftsstelle Alexanderstrasse 38 Postfach 216 7001 Chur

per E-Mail (Formate .docx und .pdf)
finanzierung@bav.admin.ch

Marc Schneiter / Esther Casanova
info@f-s-u.ch
Zürich / Chur, 24. Februar 2023

Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellungnahme des FSU

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner FSU dankt für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung nehmen zu können.

Wir fühlen uns von der Vernehmlassung angesprochen. Als Raumplanerinnen und Raumplaner befassen wir uns damit, wie unser Lebensraum nachhaltig und interdisziplinär zu planen und zu gestalten ist. Die Digitalisierung und der Klimawandel zwingen uns zu einem Strukturwandel, der aus gesellschaftlicher Sicht unbedingt zu gestalten ist und nicht rein ökonomisch verwaltet werden darf. Raumplanung muss konsequent auf Netto Null Treibhausgase ausgerichtet werden.

Der Gütertransport auf der Schiene nimmt eine wichtige wirtschaftliche und verkehrliche Rolle für die Versorgung der Schweiz ein. Güterverkehr auf der Strasse prägt unseren Lebensraum, besonders in den Agglomerationen. Ohne massive Ausbauten des National- und Kantonsstrassennetzes wäre die Strasse nicht in der Lage, den Gütertransport als alleiniger Verkehrsträger zu bewältigen. Schienengüterverkehr ist deshalb ein wichtiger Grundpfeiler zur verträglichen Bewältigung des gesamten Güterverkehrsaufkommens. Um ein funktionierendes Wirtschaftssystem sicherzustellen gilt es deshalb, den Gütertransport wo möglich, gerade aus klima- und energiepolitischen Gesichtspunkten, auf die Schiene zu verlagern und die verschiedenen Verkehrsträger unter Nutzung ihrer Stärken zu kombinieren. Dies gilt gleichermassen für die Vernetzung der Rheinschifffahrt, die eine tragende Rolle für die Landesversorgung einnimmt. Während sich die Rahmenbedingungen für den Strassengütertransport grundsätzlich bewährt haben, zeigt sich vor allem beim Schienengüterverkehr und bei der Rheinschifffahrt Handlungs- und Nachholbedarf.

2/7

Bei den zwei grundlegenden Varianten für die Weiterentwicklung des Güterverkehrs bevorzugen wir dezidiert die Variante 1, um dem Handlungsbedarf und den formulierten Zielsetzungen in adäquater Weise zu begegnen. Bei Variante 2 befürchten wir nicht abschätzbare negative Folgen für die Gesellschaft, die Wirtschaft, das Strassenverkehrssystem und auf die Siedlungen.

Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkataloges (grau) aus den Vernehmlassungsunterlagen dar.

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
 - a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder
 - b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Der Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner FSU sieht Handlungsbedarf bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen, und sieht die Variante 1 klar als geeignet, die Variante 2 als ungeeignet an.

Auf technische Entwicklungen zu setzen und auf die Selbstorganisationsfähigkeit des Marktes ohne raumplanerische Rahmenbedingungen zu setzen, genügt nicht, um auch nur annähernd klimaneutrale Siedlungsstrukturen zu erhalten. Die Variante 2 setzt darauf, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen auf die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft ausgerichtet werden. Es gibt auch gesellschaftliche Bedürfnisse, die mit geeigneten Rahmenbedingungen einbezogen werden müssen. Variante 2 würde bedeuten, dass der Einzelwagenladungsverkehr aufgegeben würde.

Die Herausforderungen in der Klima- und Energiepolitik sowie in der Landesversorgung verlangen nach Massnahmen für die Förderung des Gütertransports auf Schiene und Rhein.

Mit Blick auf das prognostizierte Wachstum beim Schienengüterverkehr wie auch beim Schienenpersonenverkehr sind bei der Gesamtkonzeption der Vorlage die Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan für eine bessere Auslastung der Gütertrasen innovativer auszugestalten.

Die Verlagerung auf die Schiene im Schweizer Alpenransit ist ein Erfolgsmodell. Im Gegensatz zu den Nachbarländern wird der alpenquerende Güterverkehr in der Schweiz

3/7

mehrheitlich über die Schiene abgewickelt. Nichtsdestotrotz ist die Anzahl Lastwagen-Fahrten durch die Alpen noch deutlich zu hoch. Auch sind die Potenziale für eine optimale, abgestimmte Nutzung zwischen Strasse und Schiene noch nicht ausgeschöpft: Der Anteil der transportierten Güter auf der Schiene stagniert und ohne die vorgelegten Massnahmen droht eine Abnahme und eine Rückverlagerung von über 1'000'000 Fahrten auf die Strasse. Dies ist keine Alternative mit Blick auf die Herausforderungen in der Klima-, Energie-, Verkehrs- und Raumpolitik. Eine weitere proportionale Steigerung des Strassengüterverkehrs stellt vor dem Hintergrund des hochausgelasteten Strassennetzes – auch mit den laufenden Projekten der Engpassbeseitigungen – keine opportune Lösung dar. Es ist daher richtig und wichtig, Förderungen und Anreize für ein attraktives Güter-Transportangebot zu schaffen, die multimodale Transportketten im Binnen- ebenso wie im Import-/Exportverkehr ermöglichen und ausbauen und den Güterverkehr auf der Schiene halten.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Der FSU unterstützt die Modernisierung, und wir sehen, dass hier eindeutig grosser Handlungsbedarf besteht.

4. Sind Sie einverstanden,

- a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Der FSU ist einverstanden und der Meinung, dass es Unterstützungsbeiträge braucht, um diese nötige Modernisierung durchführen zu können. Offensichtlich war es bisher nicht möglich, das antiquierte und gefährliche System der Schraubenkupplung aus dem 19. Jahrhundert zu ersetzen.

Mangels detaillierter Kenntnisse ist es uns nicht möglich, die Fragen b bis d zu beantworten.

4/7

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Der FSU unterstützt multimodale Transportketten grundsätzlich, auch unter Einbezug des Rheins. Die Rheinschifffahrt sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen (ARA-Häfen) sowie an das gesamte an den Rhein angeschlossene europäische Wasserstrassennetz (u.a. Frankreich, Belgien, Deutschland mit Ruhrgebiet, Main, Mosel, Neckar, Donau-Staaten).

Zur Eignung des Instruments Leistungsvereinbarung enthalten wir uns einer Stellungnahme.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe

Der FSU unterstützt Massnahmen für klimaneutrale Transporte. Eine gesetzliche Grundlage zur finanziellen Unterstützung genannter Massnahmen ermöglicht, dass der energieeffiziente Verkehrsträger Binnenschifffahrt auf dem Weg zur Klimaneutralität gestärkt wird.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Das Forschungsprojekt SVI 2019/003 (Kennwerte der Verkehrserzeugung in Güterverkehr und Logistik; Abschluss Februar 2023) weist nach, dass bei Betriebs- und Logistikanlagen mit Gleisanschluss ein grösserer Umschlag pro Vollzeitäquivalent erfolgt als bei Anlagen des gleichen Typs ohne Gleisanschluss, d.h. diese Anlagen mit Gleisanschluss sind insgesamt effizienter und volkswirtschaftlich dementsprechend wohl interessanter.

Aus Sicht des FSU sind Unterstützungsbeiträge in Umschlags- und Verladeanlagen und regional räumlich funktional zwischen Bahn-, Strassen- und allfälligen weiteren Infrastruktur abgestimmte Umschlagsanlagen die zwingen erforderlichen Massnahmen, um den Bahngüterverkehr aufrecht zu erhalten und weiterzuentwickeln.

5/7

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Anreize zu Gunsten möglichst hoher Transportmengen erscheinen uns fragwürdig und erachten wir als kontraproduktiv, angesichts der Zielsetzung der Minimierung des Ressourcenverbrauchs und anzustrebender Strategien zur Verkehrsvermeidung.

Um den Ressourcenverbrauch zu minimieren, erachten wir andere Massnahmen als geeigneter als Förderungsbeiträge, die Anreize schaffen, Verkehr zu erzeugen.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Wir begrüssen mehr Transparenz und Flexibilität. Für Eigner und Betreiberinnen privater Güterverkehrsanlagen ist die Einhaltung von eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und der Aufbau von entsprechenden Kompetenzen eine grosse Herausforderung, welche eine Hürde für eine stärkere Nutzung des Schienengüterverkehrs darstellt.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Der FSU unterstützt Massnahmen für klimaneutrale Transporte. Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe sehen wir als fördernd.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLK als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja, wir unterstützen eine Weiterentwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs. Die finanzielle Förderung soll sich auf die Weiterentwicklung beschränken und befristet sein. Es sollen keine Anreize geschaffen werden, Verkehr zu erzeugen, der nicht nötig ist.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLK dafür geeignet?

Ja, soweit das für uns beurteilbar ist, scheint uns die Leistungsvereinbarung als geeignetes Instrument.

6/7

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja, wir begrüßen Abgeltungen und Investitionsbeiträge im Verbund mit den anderen Massnahmen der Vernehmlassungsvorlage. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Verpflichtungskredit für die Jahre 2025–2028 von 300 Millionen CHF erscheint uns angemessen.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLIV) als geeigneter an?

Wir haben keine ausreichende Kenntnis, um diese Frage zu beantworten.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Der FSU als Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner unterstützt die Bestrebung dezidiert, den Güterverkehr in der Raumplanung der Kantone und des Bundes stärker zu berücksichtigen.

Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle bei der Koordination des Güterverkehrs stärker wahrnehmen sollen. Die Festlegung von Logistikflächen auf kantonaler sowie kommunaler Ebene ist zu begrüßen. Wir unterstützen zudem die Aussage des Bundesrats, dass das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ein wichtiges Instrument zur Bestandsicherung von Güterverkehrsanlagen ist, das weiterentwickelt werden sollte.

Wir unterstützen die Verpflichtung der Kantone, die im Konzept an sie adressierten Festlegungen in ihrer Richtplanung zu berücksichtigen. Entscheidend ist aber die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen auch grundeigentümerverbindlich in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden. Ausserdem muss der Bund den Kantonen Fristen setzen, bis zu welchem Zeitpunkt Anlagen des SGV inklusive KV-Terminals in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden müssen. Sowohl das Konzept für den Gütertransport wie auch die kantonale Umsetzung (auf Ebene der kantonalen Güterverkehrsstrategien wie auch auf Ebene Richtplan) sollen regelmässig überprüft werden, da sich die Markt- und Kundenbedürfnisse über die Zeit verändern.

Güterverkehrsanlagen, welche die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen, sind in den Sachplan Schiene des Bundes aufzunehmen.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Der FSU unterstützt die vorgeschlagenen Anpassungen gemäss Variante 1. Die Nennung im Gesetz, dass das Konzept für den Gütertransport in der Richtplanung zu berücksichtigen sei, ist für die künftige Raum- und Verkehrsentwicklung wichtig.

7/7

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir danken für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage Stellung nehmen zu können. Wir betonen die Wichtigkeit der Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs, des kombinierten Verkehrs, der räumlich besser koordinierten Abstimmung und der weiteren Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
FSU



Francesca Pedrina
Co-Präsidentin



Pierre-Alain Pavillon
Co-Präsident



Marc Schneiter
Vorstandsmitglied



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Fussverkehr Schweiz, Klosbachstr. 48, 8032 Zürich

Elektronisch verschickt an:
finanzierung@bav.admin.ch

UVEK
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Zürich, 16. Januar 2023

Stellungnahme von Fussverkehr Schweiz zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung zu nehmen. Das eine Organisation, die sich für Fussgängerinnen und Fussgänger einsetzt, zum Thema Schienengüterverkehr äussert, bedarf einer kurzen Erläuterung.

In der Unfallstatistik des Strassenverkehrs sind Fussgängerunfälle der vierthäufigste Unfalltyp bei den Unfällen mit Fahrzeugen des Güterverkehrs. Die Fussgängerinnen und Fussgänger haben also ein grosses Sicherheitsinteresse, dass das Ausmass Strassengüterverkehrs in Grenzen gehalten und ein Verlagerungsprozess des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene unterstützt wird. Weil Fussverkehr Schweiz sich jedoch nur am Rande mit Aspekten des Güterverkehrs und mit der Verlagerungspolitik befasst, übernimmt Fussverkehr Schweiz in der Folge die Anliegen der Alpeninitiative.

Verlagerungspolitik im Güterverkehr hat volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile und schützt die Umwelt und das Klima

Für den Schienengüterverkehr und damit auch den Güterverkehr in der Schweiz ist die Vorlage von eminent wichtiger Bedeutung. Nach vielen Jahren des langsamen Abbaus und Rückschritten bei der Verlagerung der Güterverkehr auf die Schiene im Binnen-, Import- und Exportverkehr, kommt endlich eine Vorlage, welche diesen Trend stoppen könnte. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr noch ca. 15%, 2010 waren es hingegen noch über 17%, 2000 sogar 19.4%. Diese Zahlen stimmen nachdenklich. Gerade wenn man diese Zahlen mit dem alpenquerenden Güterverkehr vergleicht, in dem – zugegeben auch bei einem grösseren Potenzial für die Schiene - über 75% auf der Schiene transportiert wird und dieser Anteil kontinuierlich gesteigert werden konnte, während der gesamte Güterverkehr gewachsen ist. Die Gründe, welche für die Verlagerung der alpenquerenden Güterverkehre sprechen, gelten

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen
Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
043 488 40 30, fussverkehr.ch
info@fussverkehr.ch

Mobilité piétonne Suisse
Association des piétons
Secrétariat romand, 1000 Lausanne
043 488 40 33, mobilitepietonne.ch
secretariat@mobilitapietonne.ch

Mobilità pedonale Svizzera
Associazione dei pedoni
6900 Lugano
091 604 50 29, mobilitalpedonale.ch
segretariato@mobilitapedonale.ch

grösstenteils auch für die anderen Güterverkehre in der Fläche. Mit einer ambitionierten Verlagerungspolitik im Güterverkehr in der Fläche, könnten volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile realisiert, die Energieeffizienz und -unabhängigkeit gesteigert und die Umwelt und das Klima geschützt werden. Die Vorlage bietet die Chance diese Vorteile des Schienengüterverkehrs zu nutzen. Zudem kann die Vorlage zum Erreichen des Verlagerungsziels der Alpeninitiative beitragen, die alpenquerenden Lastwagen sind schon zu über 50% Verkehr der Schweizer Wirtschaft und kein Transit.

Einschätzung der Vorlage in Kürze

Mit den richtigen Rahmenbedingungen wären viel höhere Anteile des Schienengüterverkehrs, auch auf vergleichsweise kurzen Distanzen, möglich. Viele Beispiele (wie City Cargo in Genf) zeigen eindrücklich, dass es betrieblich und logistisch gehen würde. Leider deckt der Strassengüterverkehr aktuell nur ca. einen Drittel seiner externen Kosten für die Umwelt und Gesellschaft über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSWA. Lieferwagen unter 3,5 kg bezahlen gar keine Internalisierungsabgabe. So lange, der Strassengüterverkehr seine externen Kosten in Milliardenhöhe jedes Jahr nicht vollumfänglich deckt, ist es aufgrund des verzerrten Wettbewerbes zwischen Strasse und Schiene nur sinnvoll und gerechtfertigt, dass es finanzielle Anreize für die Verlagerung auf die Schiene gibt. Das ist im Interesse von Klimaschutz, Energieeffizienz und -unabhängigkeit, Versorgungssicherheit, Raumplanung, Flächenverbrauch und der Gesundheitsprävention für die Gesellschaft und Umwelt (weniger Schadstoffbelastung und Unfälle).

Die Vorlage enthält zwei Varianten. Die Variante 2 ist völlig ungenügend und wäre verheerend für den Klimaschutz und es käme mit dem Einstellen des Einzelwagenladungsverkehrs zu einer massiven Verlagerung von der Schiene auf die Strasse. Variante 2 führt zu deutlich mehr Treibhausgasemissionen des Güterverkehrs als Variante 1 (wenn auch die Quantifizierung aufgrund unterschiedlicher Annahmen zur Marktdurchdringung erneuerbarer Antriebe schwierig sind). Variante 2 ist auch für die Energieversorgungssicherheit ungeeignet, basiert sie doch auf stromintensivem Wasserstoff. Neben der fehlenden Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs (Art 9a von Variante 1) fällt bei Variante 2 auch ins Gewicht, dass in Variante 2 auch sämtliche Arten von Betriebsbeiträgen aus dem Gesetz gestrichen werden (Art 9.), was aus ökologischer Sicht ein klarer Rückschritt darstellt. Diese Variante 2 lehnt unsere Organisation da ungenügend ab. Auch die Variante 1, welche Fördermittel für den Einzelwagenladungsverkehr vorsieht, ist nicht der erhoffte Fortschritt für die Güterverkehrspolitik in der Schweiz, sondern das absolut notwendige, dass dieser in der heutigen Form und im Umfang in etwa erhalten bleibt. Leider wird damit die Chance verpasst ein visionäres politisches Projekt, welches zu deutlich mehr Verlagerung auf die Schiene in der Fläche führt, vorzuschlagen. Die erfolgreiche und beliebte Verlagerungspolitik vom alpenquerenden Güterverkehr soll auf den Güterverkehr in der Fläche ausgeweitet werden. Im Vergleich zu den nicht-internalisierten Milliarden pro Jahr, welche der Strassengüterverkehr verursacht, wirken die eingesetzten Förderbeträge für den Schienengüterverkehr sehr überschaubar. In unsere Stellungnahme versuchen wir einige Massnahmen und Instrumente so auszubauen, dass der Modalsplit zu Gunsten des Schienengüterverkehrs (SGV) wachsen kann. Zur Erreichung eines visionären Zielbilds des SGV in der Schweiz (mit deutlich mehr Gütern auf der Bahn) bräuchte es aber noch deutlich

mehr Instrumente und Mittel, und zudem ein verbindliches Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche.

Die neue Vorlage enthält aber einige wertvolle Verbesserungen. So unterstützen wir insbesondere, dass in Art 9b neu ein finanzieller Anreiz eingeführt wird, um Verlade- und Umschlagevorgänge auf die Bahn zu fördern. Bereits anlässlich der letzten Revision des Gütertransportgesetzes haben wir einen ähnlichen Vorschlag der Mehrheit der Verkehrskommission des Nationalrates aktiv unterstützt. Auch die explizite Ausrichtung der Beitragshöhe auf die energie-, umwelt- und verkehrspolitischen Ziele in Absatz 2 unterstützen wir sehr. Eine Verbesserung stellt auch Art 10 zur Förderung von technischen Neuerungen dar. Anstelle der bisher sehr allgemeinen Formulierung wird im Gesetz und mit einem Kredit explizit auf die automatische Kupplung als Schlüsseltechnologie Bezug genommen.

Sehr ablehnend stehen wir dem Wechsel der Finanzierung weg von der verursachergerechten Finanzierung durch die Spezialfinanzierung Strassenverkehr hin zu Geldern aus der Bundeskasse gegenüber (Art. 18 MinVG). Artikel 18 MinVG dient gemäss Absatz 1 unter anderem der Deckung von Investitions- und Betriebsbeiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs. Weshalb in Absatz 2 von Art 18 MinVG das neue Instrument zu diesem Zweck (Art 9b GüTG) ausgeschlossen werden soll, erschliesst sich uns nicht. Es entsteht der Eindruck, die neuen Verladebeiträge sollen als Massnahmen 2. Klasse von finanzpolitischen Überlegungen abhängig sein, während die anderen Massnahmen durch stark zweckgebundene Mittel aus der Verkehrsfinanzierung finanziert bleiben und somit von Budgetberatungen ausgeschlossen sind. Dies ist insofern stossend, als mit der Reform bzgl. Anschlussgeleise Minderausgaben für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr anfallen und die neu durch Art 18 finanzierten Massnahmen zumindest was den Ersatz von Diesellokomotiven durch erneuerbar angetriebene Lokomotiven betrifft kaum die gleich grosse Klimawirkung aufweisen, wie die Umschlagemassnahme von Art 9b. Zudem fordern wir auch Art 28 Abs 3 nicht aus der Aufzählung von Art. 18 Abs 2 MinVG zu streichen. Damit werden alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik wie bereits heute einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert. Wir möchten daran erinnern, dass anlässlich der letzten Reform des Gütertransportgesetzes der Nationalrat einstimmig dem Einzelantrag Candinas zugestimmt hat, damit alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden (statt den angeblich weniger wichtigen Teil via Bundeskasse zu finanzieren).

Deutlich kritisieren wir, dass in Artikel 8 Absatz 4 die Möglichkeit von rückzahlbaren Darlehen ersatzlos abgeschafft werden soll. Rückzahlbare Darlehen für Verladeanlagen im Ausland sind eine auch finanz-politisch attraktive Ergänzung zu Investitionsbeiträge für Verladeanlagen im Ausland.

Leider mussten wir feststellen, dass die bisherige Politik beim Thema der (privaten) Anschlussgeleise verlassen werden soll. In dieser Frage hat das Parlament bereits bei der letzten Revision korrigierend eingreifen müssen. Allermindestens in den Artikel 1, 2, 3 und 4 sollen die Anschlussgeleise gegenüber anderen Infrastrukturen des Schienengüterverkehrs nicht benachteiligt werden. Auch bei den Investitionsbeiträgen in Art 8 und entsprechend beim Kredit sehen wir einen Abbau der

Anschlussgeleisefinanzierung sehr kritisch. Das neue Instrument zur Förderung der Verladevorgänge (Art 9b), das wir klar priorisieren gegenüber der Anschlussgeleisefinanzierung, sollte nicht auf Kosten bestehender Massnahmen eingeführt werden, sondern stellt aus unserer Sicht eine Ergänzung für jene Verkehre dar, die mangels Anschlussgeleise auf der Strasse feinverteilt werden.

Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Zielsetzungen

1. *Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*
Ja, ganz klar. Es besteht sogar dringender Handlungsbedarf, denn der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr nimmt seit Jahren ab. Falls der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) nicht gefördert wird, wird dieser grösstenteils eingestellt und es wird zu einer deutlichen Rückverlagerung auf die Strasse kommen. Das würde zu etwa 650'000 zusätzlichen Lastwagenfahrten führen. Das wären sehr negativ für die Energieeffizienz, das Klima, die Umwelt, die Bevölkerung und alle anderen Verkehrsteilnehmer. Zudem hat die Schiene über alle Produktionsformen (Ganzzüge, WLV, Kombierter Verkehr, etc.) in den letzten Jahren beim Güterverkehr in der Fläche kontinuierlich an Anteilen verloren. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr ca. 15%, 2010 waren es hingegen noch über 17%, 2000 sogar 19.4%. Nur im alpenquerenden Güterverkehr konnte die Schiene ihre Anteile steigern. Diesem langfristigen Trend gilt es mit wirksamen Massnahmen entgegenzutreten. Aus umwelt-, klima-, energiepolitischen, raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Gründen ist der Transport von Gütern mit der Bahn und dem Binnenschiff besser als auf der Strasse. Mit dem finanziellen Anreiz für Umschlag und Verlad (Art 9b von Variante 1) wird anerkannt, dass für einen Teil des Güterverkehrs die Bahn für die längeren Streckenabschnitt, die Strasse für die Feinverteilung das am besten geeignete Transportmittel ist.
2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*
 - a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*
 - b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*Klar, die Variante 1. Die Variante 2 würde eine massive und nicht-reversible Rückverlagerung auf die Strasse bedeuten. Wird der EWLV einmal eingestellt, ist es unmöglich diesen wieder aufzubauen. Die Variante 2 wird der bestehenden Problemlage schlicht nicht gerecht. Unter den aktuellen Umständen im Güterverkehrsmarkt, in dem der schwere Strassengüterverkehr zwei Drittel seiner externen Kosten nicht selbst trägt, ist es klar angezeigt, dass der volkswirtschaftlich und ökologisch vorteilhafte Schienengüterverkehr erheblich unterstützt wird. Allerdings geht auch die Variante 1 mit ihren vorgesehen Fördermittel und -instrumenten deutlich zu wenig weit.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja. Es ist im Interesse der Schweizer Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) möglichst rasch vollumfänglich umgesetzt wird. Zudem erhöht es die Arbeitssicherheit das Personal massiv und macht die Arbeit in gewissen Berufsprofilen deutlich attraktiver. Denn erst wenn die ganze Migration geschafft ist, fallen zusätzliche Aufwände weg (effektive Umrüstkosten und betriebliche Zusatzkosten der Aufrechterhaltung eines doppelten Systems mit und ohne DAK) und der Grossteil des Nutzens an.

4. *Sind Sie einverstanden,*
a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, unbedingt. Als Pendant zu den Steuererleichterungen im Strassengüterverkehr zur Förderung innovativer Technologien durch LSVA-Befreiung für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sind im Schienengüterverkehr Investitionsbeiträge in neue Technologien ebenfalls gerechtfertigt.

- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*

Ja, das macht Sinn. Auch die Wagenhalter sollen einen Teil der Kosten tragen. Der potenziell höhere Nutzen im Betrieb wird wohl auch zu höheren Einnahmen pro Wagen führen. Allerdings sind die sehr tiefen Anteile der Kostenbeteiligung des Bundes fragwürdig. Mindestens 75% sollte vom Bund übernommen werden, nicht nur 30% wie in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Migration zur DAK nicht oder nicht schnell genug gelingen wird. Eine Kostenbeteiligung der öffentlichen Hand von lediglich 30% für technologische Innovationen im Sinne des Klimaschutzes ist viel tiefer als das in anderen klimarelevanten Bereichen im Gesetz vorgesehen ist (indirekter Gegenvorschlag Gletscherinitiative, Mangelerlass EnG/StromVG). Zudem sollte der Bund für die Phase der Zusatzkosten für die Aufrechterhaltung der beiden Systeme (DAK und klassische Kupplung), sowie weiter betriebliche Aufwände für Umrüstung substanziell fördern (bspw. über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren). Nur so kann sichergestellt werden, dass die Umrüstung auch wirklich und in wenigen Jahren umgesetzt wird.

- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*

Ja. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der nach der Migration zur DAK in den kommenden Jahren jährlich in die vorhersehbare Zukunft hinein anfallen wird, rechtfertigt diese Mitfinanzierung des Bundes. Unserer Einschätzung nach, würde der volkswirtschaftliche Nutzen sogar deutlich höhere Mitfinanzierungen rechtfertigen. Wenn die Schweiz bei der DAK nicht mitmachen würde, käme es bspw. zu grösseren Problemen mit den grenzüberschreitenden Güterverkehren (in der EU wird die DAK zum Standard). Zudem können mit dem gleichen Personal mehr Züge

abgefertigt werden und mit der künftig vergleichsweise weniger gefährlicher und körperlich harten Arbeit, dank der DAK, werden die Berufsprofile auch wieder populärer. Ohne DAK könnte der SGV in der Schweiz in den nächsten Jahren auch in einen Personalengpass laufen. Wenn wegen Personalmangel weniger Güterverkehre auf der Schiene angeboten werden, schadet das der Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft deutlich. Vor diesem Hintergrund fordern wir deutlich höhere Beteiligung des Bundes an den direkten Umrüstkosten und eine substanzielle Beteiligung an sonstigen anfallenden betrieblichen Mehraufwänden für die Umrüstung, bspw. über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja, eine Staffelung der Fördersätzen macht Sinn, um die Fördermittel effizient und zielgerichtet einzusetzen. Der Maximalanteil der Förderbeträge ist jedoch höher als 30% zu wählen (siehe b)) Und diese Staffelung muss mit dem bestehenden Fahrzeugpark der Schweiz zusammenpassen. Da sind mit den gewählten Zeitrahmen gewisse Zweifel angebracht. Zudem sollte nicht ausschliesslich das Alter eines Wagens ausschlaggebend sein, sondern auch wie lange dieser Wagen wohl noch eingesetzt werden kann (das hiesse auch das Potenzial des Wagens zu berücksichtigen).

5. *Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?*

Ja, die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz wichtig. Es werden heute rund 6 Mio. Tonnen Schiffsumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Des Weiteren bildet die Rheinschifffahrt eine gute Alternative zur – leider – stark ausgelasteten deutschen Rheintalbahn, welche nicht mehr viel Kapazitäten für weitere Güterzüge hat. Vor diesem Hintergrund ist die Rheinschifffahrt auch sehr wichtig für den gesamten Rhein-Alpen-Korridor durch die Schweiz. Die Versorgung auf dem Wasserweg bleibt auch für eine dekarbonisierte Wirtschaft zentral. Wir sprechen uns jedoch dagegen aus Kapazitäten aufzubauen, die in einer fossilfreien Energiepolitik nicht mehr benötigt werden. Die Massnahmen dürfen die Lieferung von fossiler Energie auf dem Rhein nicht durch Fehlinvestitionen in die 2040er-Jahre hinein verlängern. Vielmehr sind die vom Bundmitfinanzierten Infrastrukturen der Rheinschifffahrt strikt so auszugestalten, dass sie der Dekarbonisierung dienen also z.B. den erneuerbaren Wasserstoff transportieren, den wir für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs ab der Schweiz gemäss Klimastrategie des Bundes benötigen werden. Nicht nur die Investitionsbeiträge nach Art 8a Abs 6 sondern auch die übrigen finanziellen Leistungen nach Art 8a Abs 5 sind auf «Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutz» zu beschränken. Der Verkehrsträger Binnenschiff ist bei gleichem Frachtgut (mit unter Umständen hohem CO₂-Fussabdruck) momentan umweltfreundlicher als der Strassengüterverkehr. Damit dieser ökologische Vorteil erhalten bleibt, sind aber Investitionen erneuerbare Antriebe nötig.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja, das Instrument ist zielführend, es muss aber analog Abs 6 an Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes geknüpft werden. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene auf der Bund und Kantone die Hafeninfrastrukturen unter den gemeinsamen festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Das Instrument der Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen ist hierfür zweckmässig und kann mit den vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen rasch umgesetzt werden. Sie ermöglicht es dem Bund erstmalig, dass die für die Schweiz wichtige Hafeninfrastrukturen in der Infrastrukturrechnung unterstützt und die Investitionen in Erneuerung und Modernisierung gefördert werden können. In der Leistungsvereinbarung mit der Rheinschifffahrt sollte der Bund eine Zielsetzung für den Modalsplit-Anteil für den Verlad auf der Schiene definieren. Damit könnte sichergestellt werden, dass ein möglichst hoher Anteil auf der Schiene weiterverkehrt.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, es ist sehr wichtig, dass die Rheinschifffahrt künftig klimaneutral abgewickelt werden kann, und auch bei – künftig wegen dem Klimawandel wohl noch häufigerem – Niedrigwasser verkehren kann. Mit dem Umstieg auf klimaneutrale Antriebe kann die energie- und flächeneffiziente Binnenschifffahrt ihren grossen ökologischen Vorteil gegenüber dem Strassengüterverkehr künftig gar noch ausbauen. Klimaneutral angetriebener Schiffsverkehr ist bezüglich Energie- und Flächeneffizienz ökologischer als klimaneutral angetriebener Strassengüterverkehr, für den im Gegensatz zum Schiffsverkehr mit der LSVA-Befreiung für alternative Antriebe bereits ein starker Anreiz zur Dekarbonisierung besteht. Der Verzicht auf Massnahmen beim Schiffsverkehr würde zu Fehlanreizen führen, die nicht im Sinne der Energiesicherheit sind. Der Bund hat als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bereits mit den anderen Rheinanliegerstaaten festgelegt die Binnenschifffahrt bis spätestens 2050 klimaneutral auszugestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, den Schweizer Beitrag zu leisten, um dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, diese multimodalen Umschlagplattformen sind eine wichtige Voraussetzung für mehr Anteile auf der Schiene und sollten darum gefördert werden.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja. Die Möglichkeit, Darlehen für Verladestationen im Ausland zu gewähren, sollte allerdings erhalten bleiben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja, es ist unbedingt notwendig die Verlagerung auf die Schiene auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr zu fördern. Nur so kann die Schiene gegenüber der Strasse, welche seinen externen Kosten nur zu einem Drittel über die LSVA selbst trägt, konkurrenzfähiger werden. Es ist im fundamentalen Interesse der Schweizer Volkswirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass der Anteil der Schiene erhöht werden kann. Auch das gesetzliche Verlagerungsziel kann nur mit mehr Verlagerung im Binnen-, Import- und Exportverkehr erreicht werden, denn aktuell sind über die Hälfte der alpenquerenden Lastwagenfahrten diesen Verkehren und nicht dem Transitverkehr zuzuordnen. Fördermittel für die Verlagerung in der Fläche tragen auch bedeutend dazu, dass das Verlagerungsziel der Alpeninitiative endlich erreicht werden kann.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja, das Instrument ist sehr geeignet. Allerdings wäre es wünschenswert und es würde die Wirkung massiv erhöhen, wenn der Verladebonus von ca. 40 CHF pro Wagen, deutlich erhöht würde. Wir fordern mindestens eine Verdopplung auf 80 CHF pro Wagen. Das würde zwar zu mehr Kosten führen, statt 25 Mio. CHF pro Jahr wohl etwas über 50 Mio. CHF kosten. Jedoch wäre es volkswirtschaftlich eine lohende Massnahme, da damit die gesamten externen Kosten des Güterverkehrs gesenkt werden können. Zudem käme es auch der Umwelt, dem Klima und der Bevölkerung (weniger Stau, weniger Unfälle im Strassenverkehr, weniger Lärmemissionen und Luftschadstoffe) zugute. Als Kontext für die Höhe der Fördermittel für die Verlagerung: Im alpenquerenden Güterverkehr wird für die auf die Schiene verlagerten Container oder Sattelaufleger etwa 120 CHF bezahlt. Vor diesem Hintergrund wäre eine Verladebonus in der Fläche, von 80 CHF pro Wagen sehr gut zu rechtfertigen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Ja, die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr soll unbedingt weitergeführt werden. Diese Rückerstattung ist ein wichtiger Bestandteil der Attraktivität des Kombinierten Verkehrs, auch in der EU Standard und sollte unter keinen Umständen abgeschafft werden. Aus Sicht unserer Organisation sollte der «Verladebonus» ein zusätzliches Instrument sein, und nicht die LSVA-Rückerstattung ersetzen. Nur als zusätzliches Instrument, kann das Instrument Verladebonus seine volle Wirkung entfalten. Langfristig wäre es wünschenswert, wenn alle Produktionsformen des Schienengüterverkehrs (Kombinierter Verkehr, Ganzzüge, EWL, etc.) mit gleicher Intensität gefördert werden. So, kommt es nicht zu allfälligen unerwünschten Verzerrungen im Markt zwischen den verschiedenen Produktionsformen und mit den Mittel wird die maximale Verlagerungswirkung erzielt.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?*

Unbedingt. Um bald einen gänzlich klimaneutralen Güterverkehr in der Schweiz zu erreichen, braucht es auch bei den – zugegebenermassen – wenigen fossilen Rangierlokomotiven im Schienengüterverkehr der Schweiz ein Wandel des Antriebs, weg von den fossilen Energien. Damit dieser Wandel möglichst rasch geschehen kann, und den entsprechenden Unternehmen keine zusätzlichen Kosten entstehen, sollte der Bund hier finanzielle Anreize leisten.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*

Ja. Der EWLTV muss unbedingt erhalten bleiben. Fördermittel sind ein zielführendes Instrument, um das zu erreichen. Aus Sicht unserer Organisation soll der EWLTV künftig sogar erheblich wachsen. Mit effektiven Anreizen für mehr Verkehr auf der Schiene und künftig wohl einem absoluten Wachstum des Güterverkehrs sollte, sollte das möglich sein. Die Kapazitäten dafür wären in den entsprechenden Anlagen auch vorhanden. Mit der vorgeschlagenen Förderung des EWLTV von ca. 40-50 Mio. CHF pro Jahr als Netzwerkangebot wird ebd. zumindest im heutigen Ausmass weiterexistieren. Wir fordern vor diesem Hintergrund eine finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot in einem deutlich höheren Umfang, welcher ein deutliches Wachstum des EWLTV und des Schienengüterverkehrs im Allgemeinen ermöglicht. Dies wäre aus gesellschafts-, verkehrs-, umwelt- und klimapolitische Gründen und aus volkswirtschaftlicher Perspektive wünschenswert.

- a. *Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?*

Aus unserer Sicht ist das ein zielführendes Instrument.

- b. *Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?*

Ja.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWL V) als geeigneter an?

Nein.

10. *Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?*

Ja, für einen effizienten und umweltfreundlichen Güterverkehr braucht es entsprechende Flächen. Der Bund und die Kantone müssen ebendiese Flächen freihalten, sichern und einplanen. Leider geschieht dies aktuell noch deutlich zu wenig.

Rechtsanpassungen

11. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Ja.

Weitere Bemerkungen

12. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Es fehlt ein verbindliches, konkretes, ambitioniertes Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche. Die Argumente gegen ein Verlagerungsziel in der Fläche, welche im erläuternden Bericht aufgeführt werden, überzeugen nicht. Die Gründe, die für die Verlagerungspolitik im Transit- bzw. alpenquerenden Verkehr sprechen, sprechen fast alle auch für mehr Verlagerung in der gesamten Schweiz (im Binnen-, Import- und Exportverkehr). Für eine ökologische und klimafreundliche Güterverkehrspolitik ist es unerlässlich, dass neben der Erhöhung der Effizienz und Verkehrsvermeidung im Strassengüterverkehr und der Elektrifizierung der Fahrzeuge, auch die Verlagerung weg von der Strasse in der ganzen Schweiz deutlich intensiviert wird. Leider fehlt es der Vorlage an Mut und Vision dem Schienengüterverkehr künftig eine deutlich grössere Rolle zuzumuten.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit besten Grüssen



Pascal Regli, Geschäftsleitung



DIE GEBIRGSKANTONE

Regierungskonferenz der Gebirgskantone
Conférence gouvernementale des cantons alpins
Conferenza dei governi dei cantoni alpini
Conferenza da las regenzas dals chantuns alpins

Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Chur, den 08. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport (Teilrevision Gütertransportgesetz, GüTG)

VERNEHMLASSUNG

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Nach Einsicht in die Vernehmlassungsunterlagen nimmt die Regierungskonferenz der Gebirgskantone (RKGK), bestehend aus den Kantonen Uri, Obwalden, Nidwalden, Glarus, Appenzell-Innerrhoden, Graubünden, Tessin und Wallis, gerne wie folgt Stellung:

I. ZUSAMMENFASSUNG

- 1 Die Vernehmlassungsvorlage enthält zwei Varianten. Die Regierungskonferenz der Gebirgskantone (RKGK) befürwortet ganz klar die **Variante 1**.

II. GRUNDSÄTZLICHE BEMERKUNGEN

- 2 Die unterbreitete Vorlage soll den rückläufigen Trend bei der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene im Binnen-, Import- und Exportverkehr, brechen bzw. stoppen. Mit einer ambitionierten Verlagerungspolitik im Güterverkehr in der Fläche, können volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile realisiert, die Energieeffizienz und -unabhängigkeit gesteigert und die Umwelt und das Klima geschützt werden. Die Vorlage bietet die Chance diese Vorteile des Schienengüterverkehrs zu nutzen.

Präsident: Regierungsrat Kaspar Becker
Generalsekretär: lic. iur. Fadri Ramming



- 3 Mit der Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA deckt der Strassengüterverkehr derzeit nur etwa einen Drittel seiner externen Kosten für die Umwelt und Gesellschaft ab. Die führt zu einem verzerrten Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene. Deshalb sind finanzielle Anreize für die Verlagerung auf die Schiene nötig. Ohne gesicherte Finanzierung kann ein Güterverkehr nicht weiterbetrieben werden. Dies mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Umwelt.
- 4 In einigen unserer Kantone gibt es Schmalspurbahnen, namentlich die Rhätische Bahn (RhB) als grösste Schmalspurbahn der Schweiz. Deren Güterverkehr wird von den Kantonen bestellt. An diesen Bestellungen beteiligt sich der Bund finanziell. Es ist notwendig, dass sich der Bund auch in Zukunft an die Bestellungen der Kantone beteiligen kann.
- 5 Angesichts der Erhöhung des Abgeltungsbedarfs des Güterverkehrs in der Zeitperiode 2023-2027, steht unsere Konferenz einer Plafonierung der Abgeltung vom Bund ablehnend gegenüber. Deshalb unterstützen wir auch den Antrag des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) bezüglich eines Verpflichtungskredits für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken.

II. BEANTWORTUNG DES FRAGEKATALOGS

A. Zielsetzungen

1. **Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?**

Ja.

2. **Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?**

- a. **Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder**
- b. **Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.**

Wir unterstützen mit Nachdruck die Variante 1. Zur Fortführung des Betriebs des Güterverkehrs ist es notwendig, dass sich der Bund auch nach 2027 in Form von Abgeltungen an den Gütertransporten auf der Schiene beteiligen kann. Demgegenüber hätte Variante 2 hätte zur Folge, dass die Finanzierung des Güterverkehrs nicht mehr sichergestellt wäre, da sich der Bund nicht mehr an den bestellten Angeboten des Gütertransportes auf der Schiene beteiligen könnte. Deshalb wird Variante 2 entschieden abgelehnt.



B. Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja.

**4. Sind Sie einverstanden,
a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?**

Ja, ohne finanziellen Anreiz können Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Wagenhalter kaum motiviert werden, sich am Projekt zu beteiligen.

- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?**
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?**
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?**

Ja. Siehe oben Antwort zu Frage 4a.

**5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?
a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?**

Auch wenn die in unserer Konferenz zusammengeschlossenen Kantone von der Thematik nicht direkt betroffen sind, unterstützen sie die Massnahme. Die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz wichtig. Es werden heute rund 6 Mio. Tonnen Schiffsumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Des Weiteren bildet die Rheinschifffahrt eine gute Alternative zur – leider – stark ausgelasteten deutschen Rheintalbahn, welche nicht mehr viel Kapazitäten für weitere Güterzüge hat. Vor diesem Hintergrund ist die Rheinschifffahrt auch sehr wichtig für den gesamten Rhein-Alpen-Korridor durch die Schweiz.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja. Siehe oben Antwort zu Frage 5a.



C. Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja. Es soll überall dasjenige Transportmittel eingesetzt werden, welches aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht am geeignetsten ist.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja. Es handelt sich um einer der Grundpfeiler für den Einzelwagenladenverkehr (EWLV).

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Diesem Vorschlag stehen wir skeptisch gegenüber, weil er kleine EVU und Unternehmen benachteiligt, zum Beispiel Meterspurbahnen. Wir können diese Massnahme einzig dann unterstützen, wenn der Aspekt der «möglichst hohen Transportmenge» in ein Verhältnis zur verfügbaren Transportkapazität der entsprechenden Unternehmung gebracht wird. Alles andere wäre verzerrend und würde von uns abgelehnt.

ANTRAG

Sollte diese Massnahme weiterverfolgt werden, ist eine Lösung zu verankern, welche Wettbewerbsverzerrungen bzw. Benachteiligungen von kleinen EVU und Unternehmen ausschliesst, zum Beispiel indem das Kriterium der «möglichst hohen Transportmenge» in ein Verhältnis zur verfügbaren Transportkapazität der entsprechenden Unternehmung gebracht wird.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Wir **befürworten** einen **Verladebonus** und könnten uns auch eine Verdoppelung auf 80 Franken pro Wagen im Sinne einer befristeten Anschubfinanzierung vorstellen, damit rasch und administrativ einfach eine Verlagerung erreicht werden kann.

Eine **Wagenmindestmenge** von 720 als Voraussetzung für diese Förderbeiträge **lehnen wir jedoch ab**.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Ja, die LSVA-Rückerstattung soll weitergeführt werden. Sie ist ein sehr wichtiges Anreizsystem, um im kombinierten Verkehr zu fahren.



d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Ja. Es ist wichtig Anreize zu schaffen, welche zum Beispiel Dieselaggregate bei Kühl-WB oder Diesel-Loks ersetzen.

D. Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Jede EVU sollte die Möglichkeit haben, für EWLTV Dienstleistungen (ähnlich wie Konzessionen RPV) anbieten zu können und diese dem Bund zu offerieren.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Unseres Erachtens wird dieses Anliegen in den in unserer Konferenz zusammengeschlossenen Kantonen bereits berücksichtigt.



E. Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja

F. Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Unserer Ansicht nach ist die in Variante 1 vorgeschlagene unbefristete Weiterführung der Unterstützung des Bundes für den Güterverkehr auf Schmalspurstrecken von entscheidender Bedeutung. Ohne finanzielle Unterstützung können die Schmalspurbahnen keinen Güterverkehr betreiben. Bisher ist diese Unterstützung Bestandteil des jährlichen Bundesbudgets und bietet deshalb zu wenig Planungssicherheit über einen Zeithorizont von mehreren Jahren.

Eine Plafonierung der Abgeltung vom Bund lehnen wir ab, weil der Abgeltungsbedarf des Güterverkehrs in der Zeitperiode 2023-2027 steigt. Wenn der Schienenanteil im Güterverkehr erhöht werden soll, steigt auch der Investitions- und Finanzierungsbedarf. Wir unterstützen deshalb den Antrag des VöV bezüglich eines langfristigen Verpflichtungskredits. Entsprechend dem Verpflichtungskredit für den EWLK soll es auch für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken einen namhaften Verpflichtungskredit für jeweils vier Jahre geben.

Wir ersuchen Sie um Berücksichtigung unserer Positionen und Anträge und danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

REGIERUNGSKONFERENZ DER GEBIRGSKANTONE

Der Präsident:

Kaspar Becker, Regierungsrat

Der Generalsekretär:

Fadri Ramming

Kopie per Mail an:

finanzierung@bav.admin.ch

Herrn Bundesrat
Albert Rösti
Vorsteher UVEK
3003 Bern

Per Adresse: konsultationen@bav.admin.ch

Basel, 17.2.2023

Vernehmlassungsantwort zur «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme. Gerne äussern wir uns zum Fragenkatalog und nutzen die Gelegenheit, weitere Bemerkungen anzubringen.

Die im Groupement Fer vereinten rund 65 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen haben sich zum Ziel gesetzt, den See-Containerverkehr zwischen den Nordsee- und Mittelmeerhäfen sowie der Schweiz möglichst auf der Schiene abzuwickeln.

Das Groupement Fer vertritt die Interessen der Mitglieder bei den Schienen-Operateuren und Bahnen. Durch die Mengenbündelung gelingt es, regelmässige Abfahrten zu wettbewerbsfähigen Konditionen anzubieten. Das Groupement Fer engagiert sich ebenso bei operativen Themen, um einen reibungslosen und zuverlässigen Schienenverkehr gewährleisten zu können.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und verbleiben

freundliche Grüsse



Peter Bösch
Präsident

Tel. +41 79
peter.boesch@groupement-fer.ch



Urs Müller
Geschäftsleiter

Tel. +41 61 228 77 12
urs.mueller@groupement-fer.ch

Antworten und Stellungnahme des Groupement Fer (GF) zum

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. *Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Antwort: JA

2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

- a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*
- b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*

Antwort: unter Vorbehalt Variante 1, siehe nachfolgend.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Antwort: JA

4. *Sind Sie einverstanden,*
- a. *dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*
- b. *dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*
- c. *dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*
- d. *dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?*

Antwort:

ad a: JA

ad b: JA

ad c: JA

ad d: JA

5. *Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?*

a. *Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?*

Antwort: Unter Vorbehalt, JA

Vorbehalt: Analog den Terminals des Kombinierten Verkehrs soll die Leistungsvereinbarung diejenigen Infrastrukturen finanziell unterstützen, die dem Güterumschlag und der Güterlagerung dienen.

6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*

Antwort: NEIN. Finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe sind gegenüber den Verkehrsträgern Schiene und Strasse wettbewerbsverzerrend.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

1. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*

a. *durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?*

2.

Antwort: JA

a. *durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?*

Antwort: Unter Vorbehalt JA.

Vorbehalt: Unterstützt werden sollten ausschliesslich Umschlags- und Verladeanlagen von Unternehmen mit Rechtssitz in der Schweiz.

b. *durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?*

Antwort: Unter Vorbehalt JA.

Vorbehalt: Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten sollten grundsätzlich über qualitative Angebote des freien Wettbewerbs im Markt entstehen. Allfällige finanzielle Anreize des Bundes sollten an den Frachtzahler ausgerichtet werden. Dies ist im internationalen Verkehr (Import/Export See-Container und Wechselbrücken) überwiegend das Speditions-/Logistikunternehmen, das

den Transport plant und über den Einsatz der Transportträger entscheidet.

- I. *Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?*

Antwort: NEIN. Die Empfänger des Umschlags- und Verladebeitrags, die Betreiber von Umschlags- und Verladeanlagen, würden dadurch doppelt subventioniert: einerseits beim Bau, Erweiterung und Unterhalt, andererseits im Betrieb. Die Betreiber von Umschlags- und Verladeanlagen entscheiden in der Praxis nicht über den Einsatz der Transportträger. Es sind die Frachtzahler, die über die Wahl der Transportträger entscheiden. Im internationalen Verkehr (Import/Export See-Container und Wechselbrücken) sind dies überwiegend Speditions-/Logistikunternehmen. Durch entsprechende Beiträge an diese Dienstleister kann hier die Auswahl der Transportträger unmittelbar beeinflusst werden.

- II. *Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?*

Antwort: JA, diese hat sich in der Praxis gut bewährt.

- c. *durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?*

Antwort: JA

3. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?*

Antwort: NEIN. Finanzielle Anreize für klimaneutrale Antriebssysteme, die einzig den Schienengüterverkehr betreffen, sind wettbewerbsverzerrend.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

4. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLK als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*

Antwort: JA.

- a. *Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLK dafür geeignet?*

Antwort: JA.

- b. *Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?*

Antwort: JA.

- c. *Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?*

Antwort: NEIN.

5. *Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?*

Antwort: JA

Rechtsanpassungen

6. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Antwort: NEIN.

Weitere Bemerkungen

7. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

- Weiterentwicklung der Nahzustellung: Die freie Verkehrsträgerwahl durch den EWLTV-Leistungserbringer bei der Nahzustellung erachten wir als kritisch, insbesondere bei Nahzustellungen durch SBB Cargo AG. Erfolgt eine Strassenzustellung, ergeben sich zwei Problemfelder:
 - o 1. Durch die finanzielle Förderung des EWLTV-Leistungserbringers (Übernahme bis Auslieferung einer Sendung) wird mangels transparenter Preisbildung die „letzte Meile“ indirekt gefördert, auch bei Strassenzustellung. Insbesondere wenn der Entscheid fallen sollte, den EWLTV an SBB Cargo AG zu übertragen. Dies führt zu Wettbewerbsverzerrungen gegenüber anderen Anbietern wie Lkw-Unternehmen/Speditionen, welche die Transportkette selbst organisieren.
 - o 2. Grosse Strassenverkehrs-Dienstleister, die auch Angebote in der Strassenzustellung der „letzten Meile“ unterhalten, sind im Aktionariat und Verwaltungsrat von SBB Cargo AG gebunden.
- Umschlag-/Verladebonus: Es sollte eine Differenzierung zwischen bestehenden Anlagen bzw. bestehenden Verkehren und Neuverkehren/potenziellen Neuverkehren erfolgen. Die Hürde von 720 Wagen pro Jahr ist für potenzielle Neuverkehre zu hoch. Die Gründe, weshalb bahnaffine Verkehre im Import/Export See-Container/Wechselbrücken über die Strasse abgewickelt werden, liegen

oftmals bei anderen Elementen der Transportkette, wie zum Beispiel (künstlich?) verteuerter Anschluss an das Containerterminal Basel Bad UBF (Weil). Im Import-/Exportverkehr mit See-Containern/Wechselbrücken können kleinere Mengen ein Potenzial zur Verlagerung bieten und dadurch das EWLK-Netz stabilisieren. Wir würden es begrüßen, keine Wagen-Mindestmenge für Neuverkehre zu fordern.

- Eine Abgrenzung zwischen „City-Hubs“ und „KV-Umschlagsanlagen“ ist erforderlich. Die Anforderungen und Verkehrsströme sind unterschiedlich, um ein einheitliches Massnahmenkonzept anwenden zu können.
- Im Import-/Exportverkehr von See-Container/Wechselbrücken sind der Wissensstand und teilweise das Ausbildungsniveau für die Entwicklung und Disposition von Schienengüterverkehren im Vor- und Nachlauf Schweiz mehrheitlich ungenügend, soweit wir dies für unsere Branche der Logistik/Spedition beurteilen können. Selbst bei der Anwendung „einfacher“ Buchungsplattformen dürfte die Hemmschwelle zur Entwicklung von Schienengüterverkehren oder Verkehrsverlagerungen auf die Schiene hoch sein. Es wäre wünschenswert, im Rahmen der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport ein On- oder Offline-Ausbildungstool oder eine Ausbildung für die in der Praxis verkehrsträgerentscheidenden Mitarbeitenden/ Disponent*innen bei Speditionen und Logistikunternehmen zu entwickeln und zu schulen. Der Verband Groupement Fer wäre bereit, hierbei unterstützend mitzuwirken.

Basel, 17.2.2023

Abs.: Greenpeace Schweiz, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

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

Zürich, 27. Dezember 2022

Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Für den Schienengüterverkehr und damit auch den Güterverkehr in der Schweiz ist die Vorlage von eminent wichtiger Bedeutung. Nach vielen Jahren des langsamen Abbaus und Rückschritten bei der Verlagerung der Güterverkehr auf die Schiene im Binnen-, Import- und Exportverkehr, kommt endlich eine Vorlage, welche diesen Trend stoppen könnte. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr noch ca. 15%, 2010 waren es hingegen noch über 17%, 2000 sogar 19.4%. Diese Zahlen stimmen nachdenklich. Gerade wenn man diese Zahlen mit dem alpenquerenden Güterverkehr vergleicht, in dem – zugegeben auch bei einem grösseren Potenzial für die Schiene – über 75% auf der Schiene transportiert wird und dieser Anteil kontinuierlich gesteigert werden konnte, während der gesamte Güterverkehr gewachsen ist. Die Gründe, welche für die Verlagerung der alpenquerenden Güterverkehre sprechen, gelten grösstenteils auch für die anderen Güterverkehre in der Fläche. Mit einer ambitionierten Verlagerungspolitik im Güterverkehr in der Fläche, könnten volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile realisiert, die Energieeffizienz und -Unabhängigkeit gesteigert und die Umwelt und das Klima geschützt werden. Die Vorlage bietet die Chance diese Vorteile des Schienengüterverkehrs zu nutzen. Zudem kann die Vorlage zum Erreichen des Verlagerungsziels der Alpeninitiative beitragen, denn schon über 50% der alpenquerenden Lastwagen sind Verkehr der Schweizer Wirtschaft und kein Transitverkehr.

Unsere Einschätzung der Vorlage in Kürze

Mit den richtigen Rahmenbedingungen wären viel höhere Anteile des Schienengüterverkehrs, auch auf vglw. kurzen Distanzen, möglich. Viele Beispiele (wie City Cargo in Genf) zeigen eindrücklich, dass es betrieblich und logistisch gehen würde. Leider deckt der Strassengüterverkehr aktuell nur circa einen Drittel seiner externen Kosten für die Umwelt und Gesellschaft über die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Lieferwagen unter 3,5 kg bezahlen gar keine Internalisierungsabgabe. So lange der Strassengüterverkehr seine externen Kosten in Milliardenhöhe nicht jedes Jahr vollumfänglich deckt, ist es aufgrund des verzerrten Wettbewerbes zwischen Strasse und Schiene sinnvoll und gerechtfertigt, dass es finanzielle Anreize für die Verlagerung auf die Schiene gibt. Das ist im Interesse von Klimaschutz, Energieeffizienz und -Unabhängigkeit, Versorgungssicherheit, Raumplanung, Flächenverbrauch und der Gesundheitsprävention für die Gesellschaft und Umwelt (weniger Schadstoffbelastung und Unfälle).

Die Vorlage enthält zwei Varianten. Die Variante 2 ist völlig ungenügend: Mit dem Einstellen des Einzelwagenladungsverkehrs käme es zu einer massiven Verlagerung von der Schiene auf die Strasse. Variante 2 führt somit zu deutlich mehr Treibhausgasemissionen des Güterverkehrs als Variante 1 (wenn auch die Quantifizierung aufgrund unterschiedlicher Annahmen zur Marktdurchdringung erneuerbarer Antriebe schwierig sind). Variante 2 ist auch für die Energieversorgungssicherheit ungeeignet, basiert sie doch auf stromintensivem Wasserstoff. Neben der fehlenden Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs (Art 9a von Variante 1) fällt bei Variante 2 auch ins Gewicht, dass sämtliche Arten von Betriebsbeiträgen gestrichen werden (Art 9.), was auch aus ökologischer Sicht ein klarer Rückschritt darstellt. Diese Variante 2 lehnt Greenpeace Schweiz deshalb als ungenügend ab. Auch die Variante 1, welche Fördermittel für den Einzelwagenladungsverkehr vorsieht, ist nicht der erhoffte Fortschritt für die Güterverkehrspolitik in der Schweiz, sondern nur das absolute Minimum, damit der Schienengüterverkehr in der Fläche in der heutigen Form und im Umfang in etwa erhalten bleibt. Leider wird damit die Chance verpasst ein visionäres politisches Projekt, welches zu deutlich mehr Verlagerung auf die Schiene führt, vorzuschlagen. Die erfolgreiche und beliebte Verlagerungspolitik vom alpenquerenden Güterverkehr soll auf den Güterverkehr in der Fläche ausgeweitet werden. Im Vergleich zu den nicht-internalisierten Schäden im Umfang von mehreren Milliarden pro Jahr, welche der Strassengüterverkehr verursacht, sind die eingesetzten Förderbeträge für den Schienengüterverkehr unbedeutend. In unsere Stellungnahme versuchen wir einige Massnahmen und Instrumente so auszubauen, dass der Modalsplit zu Gunsten des Schienengüterverkehrs (SGV) wachsen kann. Zur Erreichung eines visionären Zielbilds des SGV in der Schweiz (mit mehr Gütern auf der Bahn) bräuchte es aber noch wirksamere Instrumente und Mittel, und zudem ein verbindliches Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche.

Die neue Vorlage enthält aber einige wertvolle Verbesserungen. So unterstützen wir insbesondere, dass in Art 9b neu ein finanzieller Anreiz eingeführt wird, um Verlade- und Umschlagevorgänge auf die Bahn zu fördern. Auch die explizite Ausrichtung der Beitragshöhe auf die energie-, umwelt- und verkehrspolitischen Ziele in Absatz 2 unterstützen wir sehr. Eine Verbesserung stellt auch Art 10 zur Förderung von technischen Neuerungen dar. Anstelle der bisher sehr allgemeinen Formulierung wird im Gesetz und mit einem Kredit explizit auf die automatische Kupplung als Schlüsseltechnologie Bezug genommen.

Den Wechsel der Finanzierung weg von der verursachergerechten Finanzierung durch die Spezialfinanzierung Strassenverkehr hin zu Geldern aus der Bundeskasse lehnen wir klar ab (Art. 18 MinVG). Artikel 18 MinVG dient gemäss Absatz 1 unter anderem der Deckung von Investitions- und Betriebsbeiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs. Weshalb in Absatz 2 von Art 18 MinVG das neue Instrument zu diesem Zweck (Art 9b GüTG) ausgeschlossen werden soll, erschliesst sich uns nicht. Es entsteht der Eindruck, die neuen Verladebeiträge sollen als Massnahmen 2. Klasse von finanzpolitischen Überlegungen abhängig sein, während die anderen Massnahmen durch stark zweckgebundene Mittel aus der Verkehrsfinanzierung finanziert bleiben und somit von Budgetberatungen ausgeschlossen sind. Dies ist insofern stossend, als mit der Reform bzgl. Anschlussgeleise Minderausgaben für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr anfallen und die neu durch Art 18 finanzierten Massnahmen – zumindest was den Ersatz von Diesellokomotiven durch erneuerbar angetriebene Lokomotiven betrifft – kaum die gleich grosse Klimawirkung aufweisen, wie die Umschlagemassnahme von Art 9b. Zudem fordern wir auch Art 28 Abs 3 nicht aus der Aufzählung von Art. 18 Abs 2 MinVG zu streichen. Damit werden alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik wie bereits heute einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert. Wir möchten daran erinnern, dass anlässlich der letzten Reform des Gütertransportgesetzes der Nationalrat einstimmig dem Einzelantrag Candinas zugestimmt hat, damit alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden (statt den angeblich weniger wichtigen Teil via Bundeskasse zu finanzieren).

Deutlich kritisieren wir, dass in Artikel 8 Absatz 4 die Möglichkeit von rückzahlbaren Darlehen ersatzlos abgeschafft werden soll. Rückzahlbare Darlehen für Verladeanlagen im Ausland sind eine auch finanzpolitisch attraktive Ergänzung zu Investitionsbeiträge für Verladeanlagen im Ausland.

Leider mussten wir feststellen, dass die bisherige Politik beim Thema der (privaten) Anschlussgeleise verlassen werden soll. In dieser Frage hat das Parlament bereits bei der letzten Revision korrigierend eingreifen müssen. Allermindestens in den Artikel 1, 2, 3 und 4 sollen die Anschlussgeleise gegenüber anderen Infrastrukturen des Schienengüterverkehrs nicht benachteiligt werden. Auch bei den

Investitionsbeiträgen in Art 8 und entsprechend beim Kredit sehen wir einen Abbau der Anschlussgeleisefinanzierung sehr kritisch. Das neue Instrument zur Förderung der Verladevorgänge (Art 9b), dass wir klar priorisieren gegenüber der Anschlussgeleisefinanzierung, sollte nicht auf Kosten bestehender Massnahmen eingeführt werden, sondern stellt aus unserer Sicht eine Ergänzung für jene Verkehre dar, die mangels Anschlussgeleise auf der Strasse feinverteilt werden.

Unsere detaillierten Hinweise (Antworten zum Fragekatalog) finden Sie im Folgenden.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit freundlichen Grüssen



Remco Giovanoli

Verantwortlicher Politik Greenpeace Schweiz

Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Zielsetzungen

1. *Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja, ganz klar. Es besteht sogar dringender Handlungsbedarf, denn der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr nimmt seit Jahren ab. Falls der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) nicht gefördert wird, wird dieser grösstenteils eingestellt und es wird zu einer deutlichen Rückverlagerung auf die Strasse kommen. Das würde zu etwa 650'000 zusätzlichen Lastwagenfahrten führen. Das wären sehr negativ für die Energieeffizienz, das Klima, die Umwelt, die Bevölkerung und alle anderen Verkehrsteilnehmer. Zudem hat die Schiene über alle Produktionsformen (Ganzzüge, WLV, Kombinierte Verkehr, etc.) in den letzten Jahren beim Güterverkehr in der Fläche kontinuierlich an Anteilen verloren. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr ca. 15%, 2010 waren es hingegen noch über 17%, 2000 sogar 19.4%. Nur im alpenquerenden Güterverkehr konnte die Schiene ihre Anteile steigern. Diesem langfristigen Trend gilt es mit wirksamen Massnahmen entgegenzutreten. Aus umwelt-, klima-, energiepolitischen, raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Gründen ist der Transport von Gütern mit der Bahn und dem Binnenschiff besser als auf der Strasse. Mit dem finanziellen Anreiz für Umschlag und Verlad (Art 9b von Variante 1) wird anerkannt, dass für einen Teil des Güterverkehrs die Bahn für die längeren Streckenabschnitt, die Strasse für die Feinverteilung das am besten geeignete Transportmittel ist.

2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*

b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*

Klar, die Variante 1. Die Variante 2 würde eine massive und nicht-reversible Rückverlagerung auf die Strasse bedeuten. Wird der EWLV einmal eingestellt, ist es unmöglich diesen wieder aufzubauen. Die Variante 2 wird der bestehenden

Problemlage schlicht nicht gerecht. Unter den aktuellen Umständen im Güterverkehrsmarkt, in dem der schwere Strassengüterverkehr zwei Drittel seiner externen Kosten nicht selbst trägt, ist es klar angezeigt, dass der volkswirtschaftlich und ökologisch vorteilhafte Schienengüterverkehr erheblich unterstützt wird. Allerdings geht auch die Variante 1 mit ihren vorgesehen Fördermittel und -instrumenten deutlich zu wenig weit.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja. Es ist im Interesse der Schweizer Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) möglichst rasch vollumfänglich umgesetzt wird. Zudem erhöht es die Arbeitssicherheit das Personal massiv und macht die Arbeit in gewissen Berufsprofilen deutlich attraktiver. Denn erst wenn die ganze Migration geschafft ist, fallen zusätzliche Aufwände weg (effektive Umrüstkosten und betriebliche Zusatzkosten der Aufrechterhaltung eines doppelten Systems mit und ohne DAK) und der Grossteil des Nutzens an.

4. *Sind Sie einverstanden,*

- a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*

Ja, unbedingt. Als Pendant zu den Steuererleichterungen im Strassengüterverkehr zur Förderung innovativer Technologien durch LSVA-Befreiung für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sind im Schienengüterverkehr Investitionsbeiträge in neue Technologien ebenfalls gerechtfertigt.

- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*

Ja, das macht Sinn. Auch die Wagenhalter sollen einen Teil der Kosten tragen. Der potenziell höhere Nutzen im Betrieb wird wohl auch zu höheren Einnahmen pro Wagen führen. Allerdings sind die sehr tiefen Anteile der Kostenbeteiligung des Bundes fragwürdig. Mindestens 75% sollte vom Bund übernommen werden, nicht nur 30% wie in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Migration zur DAK nicht oder nicht schnell genug gelingen wird. Eine Kostenbeteiligung der öffentlichen Hand von lediglich 30% für technologische

Innovationen im Sinne des Klimaschutzes ist viel tiefer als das in anderen klimarelevanten Bereichen im Gesetz vorgesehen ist (indirekter Gegenvorschlag Gletscherinitiative, Mangelerlass EnG/StromVG). Zudem sollte der Bund für die Phase der Zusatzkosten für die Aufrechterhaltung der beiden Systeme (DAK und klassische Kupplung), sowie weiter betriebliche Aufwände für Umrüstung substantziell fördern (bspw. über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren). Nur so kann sichergestellt werden, dass die Umrüstung auch wirklich und in wenigen Jahren umgesetzt wird.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der nach der Migration zur DAK in den kommenden Jahren jährlich in die vorhersehbare Zukunft hinein anfallen wird, rechtfertigt diese Mitfinanzierung des Bundes. Unserer Einschätzung nach, würde der volkswirtschaftliche Nutzen sogar deutlich höhere Mitfinanzierungen rechtfertigen. Wenn die Schweiz bei der DAK nicht mitmachen würde, käme es bspw. zu grösseren Problemen mit den grenzüberschreitenden Güterverkehren (in der EU wird die DAK zum Standard). Zudem können mit dem gleichen Personal mehr Züge abgefertigt werden und mit der künftig vergleichsweise weniger gefährlicher und körperlich harten Arbeit, dank der DAK, werden die Berufsprofile auch wieder populärer. Ohne DAK könnte der SGV in der Schweiz in den nächsten Jahren auch in einen Personalengpass laufen. Wenn wegen Personalmangel weniger Güterverkehre auf der Schiene angeboten werden, schadet das der Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft deutlich. Vor diesem Hintergrund fordern wir deutlich höhere Beteiligung des Bundes an den direkten Umrüstungskosten und eine substantielle Beteiligung an sonstigen anfallenden betrieblichen Mehraufwände für die Umrüstung, bspw. über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja, eine Staffelung der Fördersätzen macht Sinn, um die Fördermittel effizient und zielgerichtet einzusetzen. Der Maximalanteil der Förderbeträge ist jedoch höher als 30% zu wählen (siehe b)) Und diese Staffelung muss mit dem bestehenden Fahrzeugpark der Schweiz zusammenpassen. Da sind mit den gewählten Zeitrahmen gewisse Zweifel angebracht. Zudem sollte nicht ausschliesslich das Alter eines Wagens ausschlaggebend sein, sondern auch wie lange dieser Wagen wohl noch eingesetzt werden kann (das hiesse auch das Potenzial des Wagens zu berücksichtigen).

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler

Transportketten?

Ja, die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz wichtig. Es werden heute rund 6 Mio. Tonnen Schiffsumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Des Weiteren bildet die Rheinschifffahrt eine gute Alternative zur – leider – stark ausgelasteten deutschen Rheintalbahn, welche nicht mehr viel Kapazitäten für weitere Güterzüge hat. Vor diesem Hintergrund ist die Rheinschifffahrt auch sehr wichtig für den gesamten Rhein-Alpen-Korridor durch die Schweiz. Die Versorgung auf dem Wasserweg bleibt auch für eine dekarbonisierte Wirtschaft zentral. Wir sprechen uns jedoch dagegen aus Kapazitäten aufzubauen, die in einer fossilfreien Energiepolitik nicht mehr benötigt werden. Die Massnahmen dürfen die Lieferung von fossiler Energie auf dem Rhein nicht durch Fehlinvestitionen in die 2040er-Jahre hinein verlängern. Vielmehr sind die vom Bundmitfinanzierten Infrastrukturen der Rheinschifffahrt strikt so auszugestalten, dass sie der Dekarbonisierung dienen also z.B. den erneuerbaren Wasserstoff transportieren, den wir für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs ab der Schweiz gemäss Klimastrategie des Bundes benötigen werden. Nicht nur die Investitionsbeiträge nach Art 8a Abs 6 sondern auch die übrigen finanziellen Leistungen nach Art 8a Abs 5 sind auf «Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutz» zu beschränken. Der Verkehrsträger Binnenschiff ist bei gleichem Frachtgut (mit unter Umständen hohem CO₂-Fussabdruck) momentan umweltfreundlicher als der Strassengüterverkehr. Damit dieser ökologische Vorteil erhalten bleibt, sind aber Investitionen erneuerbare Antriebe nötig.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja, das Instrument ist zielführend, es muss aber analog Abs 6 an Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutz geknüpft werden. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene auf der Bund und Kantone die Hafeninfrastrukturen unter den gemeinsamen festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Das Instrument der Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen ist hierfür zweckmässig und kann mit den vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen rasch umgesetzt werden. Sie ermöglicht es dem Bund erstmalig, dass die für die Schweiz wichtige Hafeninfrastrukturen in der Infrastrukturrechnung unterstützt und die Investitionen in Erneuerung und Modernisierung gefördert werden können. In der Leistungsvereinbarung mit der Rheinschifffahrt sollte der Bund eine Zielsetzung für den Modalsplit-Anteil für den Verlad auf der Schiene definieren. Damit könnte sichergestellt werden, dass ein möglichst hoher Anteil auf der Schiene weiterverkehrt.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, es ist sehr wichtig, dass die Rheinschifffahrt künftig klimaneutral abgewickelt werden kann, und auch bei – künftig wegen dem Klimawandel wohl noch häufigerem – Niedrigwasser verkehren kann. Mit dem Umstieg auf klimaneutrale Antriebe kann die energie- und flächeneffiziente Binnenschifffahrt ihren grossen ökologischen Vorteil gegenüber dem Strassengüterverkehr künftig gar noch ausbauen. Klimaneutral angetriebener Schiffsverkehr ist bezüglich Energie- und Flächeneffizienz ökologischer als klimaneutral angetriebener Strassengüterverkehr, für den im Gegensatz zum Schiffsgüterverkehr mit der LSVA-Befreiung für alternative Antriebe bereits ein starker Anreiz zur Dekarbonisierung besteht. Der Verzicht auf Massnahmen beim Schiffsverkehr würde zu Fehlanreizen führen, die nicht im Sinne der Energiesicherheit sind. Der Bund hat als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bereits mit den anderen Rheinanliegerstaaten festgelegt die Binnenschifffahrt bis spätestens 2050 klimaneutral auszugestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, den Schweizer Beitrag zu leisten, um dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, diese multimodalen Umschlagplattformen sind eine wichtige Voraussetzung für mehr Anteile auf der Schiene und sollten darum gefördert werden.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja. Die Möglichkeit, Darlehen für Verladestationen im Ausland zu gewähren, sollte allerdings erhalten bleiben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja, es ist unbedingt notwendig die Verlagerung auf die Schiene auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr zu fördern. Nur so kann die Schiene gegenüber der

Strasse, welche seinen externen Kosten nur zu einem Drittel über die LSVA selbst trägt, konkurrenzfähiger werden. Es ist im fundamentalen Interesse der Schweizer Volkswirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass der Anteil der Schiene erhöht werden kann. Auch das gesetzliche Verlagerungsziel kann nur mit mehr Verlagerung im Binnen-, Import- und Exportverkehr erreicht werden, denn aktuell sind über die Hälfte der alpenquerenden Lastwagenfahrten diesen Verkehren und nicht dem Transitverkehr zuzuordnen. Fördermittel für die Verlagerung in der Fläche tragen auch bedeutend dazu, dass das Verlagerungsziel der Alpeninitiative endlich erreicht werden kann.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja, das Instrument ist sehr geeignet. Allerdings wäre es wünschenswert und es würde die Wirkung massiv erhöhen, wenn der Verladebonus von ca. 40 CHF pro Wagen, deutlich erhöht würde. Wir fordern mindestens eine Verdopplung auf 80 CHF pro Wagen. Das würde zwar zu mehr Kosten führen, statt 25 Mio. CHF pro Jahr wohl etwas über 50 Mio. CHF kosten. Jedoch wäre es volkswirtschaftlich eine lohende Massnahme, da damit die gesamten externen Kosten des Güterverkehrs gesenkt werden können. Zudem käme es auch der Umwelt, dem Klima und der Bevölkerung (weniger Stau, weniger Umfälle im Strassenverkehr, weniger Lärmemissionen und Luftschadstoffe) zugute. Als Kontext für die Höhe der Fördermittel für die Verlagerung: Im alpenquerenden Güterverkehr wird für die auf die Schiene verlagerten Container oder Sattelaufleger etwa 120 CHF bezahlt. Vor diesem Hintergrund wäre eine Verladebonus in der Fläche, von 80 CHF pro Wagen sehr gut zu rechtfertigen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Ja, die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr soll unbedingt weitergeführt werden. Diese Rückerstattung ist ein wichtiger Bestandteil der Attraktivität des Kombinierten Verkehrs, auch in der EU Standard und sollte unter keinen Umständen abgeschafft werden. Aus Sicht unserer Organisation sollte der «Verladebonus» ein zusätzliches Instrument sein, und nicht die LSVA-Rückerstattung ersetzen. Nur als zusätzliches Instrument, kann das Instrument Verladebonus seine volle Wirkung entfalten. Langfristig wäre es wünschenswert, wenn alle Produktionsformen des Schienengüterverkehrs (Kombinierter Verkehr, Ganzzüge, EWL, etc.) mit gleicher Intensität gefördert werden. So, kommt es nicht zu allfälligen unerwünschten Verzerrungen im Markt zwischen den verschiedenen Produktionsformen und mit den Mittel wird die maximale Verlagerungswirkung erzielt.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Unbedingt. Um bald einen gänzlich klimaneutralen Güterverkehr in der Schweiz zu erreichen, braucht es auch bei den – zugegebenermassen – wenigen fossilen Rangierlokomotiven im Schienengüterverkehr der Schweiz ein Wandel des Antriebs, weg von den fossilen Energien. Damit dieser Wandel möglichst rasch geschehen kann, und den entsprechenden Unternehmen keine zusätzlichen Kosten entstehen, sollte der Bund hier finanzielle Anreize leisten.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja. Der EWLTV muss unbedingt erhalten bleiben. Fördermittel sind ein zielführendes Instrument, um das zu erreichen. Aus Sicht unserer Organisation soll der EWLTV künftig sogar erheblich wachsen. Mit effektiven Anreizen für mehr Verkehr auf der Schiene und künftig wohl einem absoluten Wachstum des Güterverkehrs sollte, sollte das möglich sein. Die Kapazitäten dafür wären in den entsprechenden Anlagen auch vorhanden. Mit der vorgeschlagenen Förderung des EWLTV von ca. 40-50 Mio. CHF pro Jahr als Netzwerkangebot wird ebd. zumindest im heutigen Ausmass weiterexistieren. Wir fordern vor diesem Hintergrund eine finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot in einem deutlich höheren Umfang, welcher ein deutliches Wachstum des EWLTV und des Schienengüterverkehrs im Allgemeinen ermöglicht. Dies wäre aus gesellschafts-, verkehrs-, umwelt- und klimapolitische Gründen und aus volkswirtschaftlicher Perspektive wünschenswert.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Aus unserer Sicht ist das ein zielführendes Instrument.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige

Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLK) als geeigneter an?

Nein.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja, für einen effizienten und umweltfreundlichen Güterverkehr braucht es entsprechende Flächen. Der Bund und die Kantone müssen ebendiese Flächen freihalten, sichern und einplanen. Leider geschieht dies aktuell noch deutlich zu wenig.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es fehlt ein verbindliches, konkretes, ambitioniertes Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche. Die Argumente gegen ein Verlagerungsziel in der Fläche, welche im erläuternden Bericht aufgeführt werden, überzeugen nicht. Die Gründe, die für die Verlagerungspolitik im Transit- bzw. alpenquerenden Verkehr sprechen, sprechen fast alle auch für mehr Verlagerung in der gesamten Schweiz (im Binnen-, Import- und Exportverkehr). Für eine ökologische und klimafreundliche Güterverkehrspolitik ist es unerlässlich, dass neben der Erhöhung der Effizienz und Verkehrsvermeidung im Strassengüterverkehr und der Elektrifizierung der Fahrzeuge, auch die Verlagerung weg von der Strasse in der ganzen Schweiz deutlich intensiviert wird. Leider fehlt es der Vorlage an Mut und Vision dem Schienengüterverkehr künftig eine deutlich grössere Rolle zuzumuten.

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

per Mail an finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 24. Februar 2023 sd

Stellungnahme der Handelskammer beider Basel zur Vorlage «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»

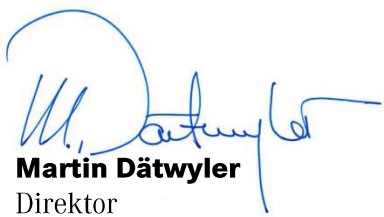
Sehr geehrter Herr Bundesrat Dr. Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Vorlage «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» Stellung nehmen zu können.

Im Anhang senden wir Ihnen unsere Stellungnahme, mit der Bitte, unsere Überlegungen bei den zukünftigen Arbeiten zu berücksichtigen. Für zusätzliche Fragen im Zusammenhang mit unseren Darstellungen, stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Handelskammer beider Basel


Martin Dätwyler
Direktor


Dr. Sebastian Deininger
Leiter
Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt

Dr. Sebastian Deininger
Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt

T +41 61 270 60 24
F +41 61 270 60 65

s.deininger@hkbb.ch

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

Stellungnahme

Basel, 24. Februar 2023 sd

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Güterverkehr

Die Handelskammer beider Basel begrüsst die Vorlage über die Anpassung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Güterverkehr grundsätzlich. Insbesondere die Einbeziehung der Schweizerischen Rheinhäfen als eine zentrale Versorgungsinfrastruktur der Schweiz in diese Weiterentwicklung befürworten wir ausdrücklich. Ein Engagement des Bundes in Form eines Leistungsauftrags an eine noch zu schaffende ausgelagerte Gesellschaft, stellt aus unserer Sicht einen gangbaren Weg dar. Wir bevorzugen überdies die vorgeschlagene Variante 1.

Zur Vernehmlassungsvorlage

Am 2. November 2022 hat der Bundesrat die Vernehmlassung über die Anpassung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport eröffnet. Dies, da das revidierte Güterverkehrsgesetz von 2016 die beiden zentralen Themenkomplexe Klimaschutz und Versorgungssicherheit noch nicht zufriedenstellend abdeckt. Um die Ziele in diesen Bereichen auch im Kontext des Güterverkehrs adäquat zu adressieren, schlägt der Bundesrat zwei grundsätzliche Varianten vor. Darüber hinaus werden auch die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) als wichtige Versorgungsinfrastruktur sowie eine Mitwirkung des Bundes an diesen in die Überlegungen einbezogen.

Konzeption

Die Klima- und Energieziele des Bundes, insbesondere das Netto-Null Emissionen-Ziel bis 2050, stellt grosse Herausforderungen an Wirtschaft und Gesellschaft. Die Bedeutung einer sicheren Versorgung der Schweiz hat sich insbesondere während der Covid-19-Pandemie, aber auch mit der drohenden Energiemangellage akzentuiert. Beide Themenkomplexe – Klima- und Energieziele sowie Versorgungssicherheit – sollen im Gütertransportgesetz stärker verankert werden. Hierfür schlägt der Bund zwei Varianten vor.

Variante 1 steht unter der Prämisse, dass der Güterverkehr mittel- bis langfristig nur mit umfassenden Transportangeboten auf der Schiene, einen massgeblichen Beitrag an die klima- und energiepolitischen Ziele des Bundes sowie die Versorgungssicherheit leisten kann.

Variante 2 hingegen basiert auf der Annahme, dass die Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs bereits kurzfristig umsetzbar ist und sich hierdurch keine substanziellen Mehrkosten oder eine verminderte Angebotsqualität ergeben. Darüber hinaus geht die Variante davon aus, dass

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

sich die Versorgungssicherheit auch mit reduziertem Angebot im Schienengüterverkehr aufrecht erhalten lässt.

Beide Varianten sehen entsprechende Instrumente vor, mit denen die Ziele der Klima- und Energiepolitik sowie der Versorgungssicherheit erreicht werden können. Auf diese Instrumente wird im Teil «Forderungen» vertieft eingegangen.

Forderungen

Der Verkehrssektor verursacht mit 13.7 Millionen Tonnen CO₂eq rund 32 Prozent der Treibhausgasemissionen in der Schweiz.¹ Schifffahrt und Schienenverkehr können bereits heute einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, die Gesamtemissionen zu senken.

Doch auch der Lastwagenverkehr dekarbonisiert sich, durch die Verfügbarkeit alternativer und konkurrenzfähiger Antriebe, wie etwa Wasserstoff- oder reinelektrischer Fahrzeuge, sukzessive seit einigen Jahren. Dieser Trend wird aller Voraussicht nach anhalten, womit auch der Strassengüterverkehr einen wichtigen Beitrag an die Klima- und Energieziele des Bundesrats leisten wird. Gravierend sind aus unserer Sicht jedoch die auch mittelfristig fehlenden Strassenkapazitäten, die ein überproportionales Wachstum des Strassengüterverkehrs ohne Einschränkung der Versorgungssicherheit und -qualität unrealistisch erscheinen lassen. Wir bevorzugen daher Variante 1.

Zu Kapitel 4.2.1: Anpassung der Ziele des Bundes im Güterverkehr

Wir sind mit der Anpassung der Ziele grundsätzlich einverstanden. Der schienen- und schiffsgebundene Verkehr verfügt derzeit über einen ökologischen Vorteil, der, soweit technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar, ausgebaut werden soll. Wie oben beschrieben, muss jedoch anerkannt werden, dass sich auch der Strassengüterverkehr zunehmend dekarbonisiert. An ein in ökologischer Hinsicht nachhaltiges Güterverkehrssystem wird auch der Lastwagenverkehr einen erheblichen Beitrag leisten können.

Zu Kapitel 4.2.2: Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr

Wir teilen die Ansicht, dass die Digitalisierung und Automatisierung von Prozessen im Schienengüterverkehr die Grundlage für ein insgesamt produktiveres und hinsichtlich des Angebots attraktiveres Schienengüterverkehrssystem darstellen. Wir erwarten von dieser Massnahme vor allem Vorteile für die Kunden derartiger Leistungen. Der Förderanteil ist so auszugestalten, dass die beabsichtigten Investitionen stattfinden.

Zu Kapitel 4.2.3: Weiterentwicklung und finanzielle Förderung eines Netzwerkangebots im Schienengüterverkehr

Wir schliessen uns den gemeinsamen Ausführungen von LITRA, ASTAG, IG Kombiniertes Verkehr, VAP sowie dem VöV an und begrüssen, dass die Netzwerkanbieter mit unternehmerischem Handeln, einer grundlegenden Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie der konsequenten Flexibilisierung von Kosten und Angeboten den EWLK zum Erfolg führen wollen. Das Ziel soll eine enge Partnerschaft mit den Verladern als Kunden und die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit der Netzwerkanbieter innert eines kurzen Zeithorizonts sein.

¹ Quelle: Bundesamt für Umwelt, Treibhausgasinventar, Indikator «Treibhausgasemissionen nach Sektor», 2020.

Zu Kapitel 4.2.5: Förderung multimodaler Transportketten und der verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr

Wir befürworten die Schaffung von multimodalen Umschlagsplattformen und stellen uns nicht grundsätzlich gegen eine finanzielle Beteiligung des Bundes, wo diese, wie etwa im Fall von Gateway Basel Nord, angezeigt ist. Es muss jedoch genau geprüft werden, welche Relevanz eine Anlage für die Versorgung der Schweiz hat und ob diese nicht auch mit rein privaten Mitteln finanziert werden könnte. Ebenfalls ist zu vermeiden, dass bestehende Strukturen konkurrenziert werden, wenn dadurch kein attraktiveres und innovatives Angebot geschaffen werden kann.

Zu Kapitel 4.2.6: Stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung des Bundes und der Kantone

Wir unterstützen es ausdrücklich, dass sowohl der Bund als auch die Kantone die Bedürfnisse des Gütertransports stärker bei der Raumplanung berücksichtigen sollen. Dies betrifft in erster Linie die Güterabwägung mit anderen Interessen – wie etwa dem Naturschutz. Prüfwert wäre eine Empfehlung oder allenfalls sogar Vorgabe des Bundes zur Berücksichtigung der Anliegen des Güterverkehrs in den kantonalen Richtplänen, die gemäss revidiertem Raumplanungsgesetz vom Bundesrat genehmigt werden. Der Bund selbst soll die Anliegen, wie beschrieben, insbesondere in den Sachplänen abbilden. Aufgrund der übergeordneten Funktion des Güterverkehrs für die Versorgung der Schweiz, muss ihm ein mindestens gleichwertiger Status wie anderen Anliegen eingeräumt werden.

Zu Kapitel 4.2.7: Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten

Wir sind überzeugt, dass es auf allen Verkehrsträgern neben leistungsfähigen Infrastrukturen für den multimodalen Gütertransport – insbesondere das trimodale Terminal Gateway Basel Nord² – ein weiteres Commitment des Bundes an den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) braucht. Die Bedeutung der SRH für die Versorgungssicherheit wurde insbesondere während der Covid-19-Pandemie sowie der drohenden Energiemangellage deutlich. Mengenmässig werden 10 Prozent aller Importe in die Schweiz über die SRH abgewickelt. Bei den Mineralölerzeugnissen sind es gar jeder dritte eingeführte Liter. Bestehende Kapazitäten, die perspektivisch für Produktion, Umschlag und Lagerung von grünem Wasserstoff zur Verfügung stehen. Den Einbezug der SRH in die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Güterverkehr erachten wir daher als zentral, um die Klima- und Energieziele des Bundes zu erreichen und die Versorgungssicherheit aufrechtzuerhalten.

Die vorgeschlagene Form einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und einer noch zu schaffenden Betriebsgesellschaft für die Infrastrukturen des Hafens – einer Hafeninfrastruktur Schweiz AG analog zur Hafenbahn Schweiz AG – sehen wir als wirkungsvolles und zielführendes Instrument an. Der Bund kann somit strategisch auf eine schweizerische Schlüsselinfrastruktur und somit durch ein «Geben und Nehmen» auf wirtschaftliche und ökologische Hafeninfrastrukturen hinwirken. Zudem unterstreicht er damit die nationale Bedeutung der SRH, welche ein zentrales Element des Logistikclusters Region Basel sind.

² Gemäss einer Untersuchung von Rapp (2020), können durch das trimodale Terminal Gateway Basel Nord 10'000 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden. Dies entspricht der Menge CO₂, wie 10'000 Buchen innerhalb von 80 Jahren speichern können.

Zu Kapitel 4.2.8: Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr und Güterschifffahrt

Die Investitionszyklen von Güterschiffen sind verhältnismässig lang. Eine Erneuerung der Flotte ist mit hohen Kosten verbunden, weshalb der aktuellste Stand betreffend Technik, Effizienz etc. nicht flächendeckend zum Einsatz kommt. Güterschiffe stellen aufgrund ihrer mengenmässigen Leistungsfähigkeit schon heute ein ökologisches Verkehrsmittel dar.

Die verstärkte Anwendung von Schiffen mit alternativen Antrieben und/oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe könnte diesen Vorteil ausbauen. Analoges gilt im Schienengüterverkehr, dessen Fahrzeuge in der Mehrheit jedoch bereits heute als «klimafreundlich» gelten.

Im Übrigen verweisen wir auf die Antworten im offiziellen Fragebogen und schliessen den Ausführungen der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) an.

Fragebogen

Basel, 24. Februar 2023 sd

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Güterverkehr

Ergänzend zu unserer Stellungnahme, beantworten wir die Fragen des offiziellen Fragenkatalogs wie folgt.

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?
→ Ja
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
 - a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder
 - b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.→ Wir befürworten Variante 1 unter den in der Stellungnahme ausgeführten Prämissen.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?
→ Ja
4. Sind Sie einverstanden,
 - a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?
 - b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
 - c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
 - d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?→ Ja, wobei uns eine zeitliche Befristung auf die vorgeschlagenen 12 Jahre und eine danach zu erfolgende Neubeurteilung zwingend erscheinen. Der Eigenwirtschaftlich-

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

keitsgrad sollte nach diesem Zeitraum deutlich verbessert worden sein, sodass die Förderbeiträge erkennbar gesenkt werden können.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

→ Ja

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

→ Ja

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

→ **Ja, allerdings sollten die Massnahmen und die Förderungen mit den geplanten Vorhaben des revidierten CO₂-Gesetzes, soweit dienlich, harmonisiert bzw. gebündelt werden.**

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

→ Ja

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

→ Ja

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

i. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

ii. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

-

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

→ Ja

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

→ Ja

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLK als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?
- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLK dafür geeignet?
→ **Ja**
 - b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?
→ **Ja**
 - c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLK) als geeigneter an?
→ **Nein**
- **Siehe ausserdem Ausführungen zu 4.**
10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?
→ **Ja, der Bund muss hier im Rahmen seiner Kompetenzen Einfluss nehmen.**

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?
→ **Ja**

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?
→ **Siehe unsere ausführliche Stellungnahme.**

Herrn
Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher UVEK
CH-3003 Bern

Chiasso, 15.02.2023
Ns. Rif. TON
(STA/lett/Stellungnahme Schienengüterverkehr-15.02.2023)

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 2. November 2022 wurden wir eingeladen, an der Vernehmlassung zum Thema „Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport“ teilzunehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gerne Stellung zu den Fragen und Vorschlägen.

Die Schweiz braucht eine starke Logistik im Binnen-, Import- und Exportverkehr, um die Landesversorgung auch in Zukunft zu gewährleisten. Die Bedürfnisse der Kunden und der verladenden Wirtschaft sollen und müssen berücksichtigt und nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen umgesetzt werden.

Als Mitglied der Interessengemeinschaft KV schliesst sich Hupac der Position der Branche mit den Verbänden LITRA, VöV, ASTAG, IGKV und VAP an und unterstützt diese vollumfänglich.

Wir möchten an dieser Stelle noch einmal auf die Relevanz der geplanten neuen KV-Terminals auf der Schweizer Ost-West-Achse für die alpenquerende Verkehrsverlagerung hinweisen. Es besteht noch ein erhebliches Verlagerungspotenzial für die Import-/Exportverkehre zwischen dem Mittelland und Italien bzw. den Südhäfen, wie auch im Verlagerungsbericht 2021 hervorgehoben.

Als international ausgerichteter Kombi-Operateur mit einem europaweiten Netzwerk sehen wir es als unsere Aufgabe, diese Verkehre verstärkt von der Strasse auf den Kombinierten Verkehr zu leiten. Das entspricht auch den Vorgaben des Verlagerungsgesetzes für den alpenquerenden Verkehr. Die Voraussetzung dafür ist, dass das geplante Netzwerk an Schweizer KV-Binnenterminals neben den Bedürfnissen des Schweizer Ost-West-Verkehrs auch die Anforderungen der internationalen KV-Ganzzüge im alpenquerenden Verkehr zwischen dem Mittelland und Italien berücksichtigt.

Dies in Ergänzung zum Gateway-Terminal Basel Nord als „Einfallstor“ zur Schweiz von Norden und als Gateway zu den Terminals im Mittelland.

Wir danken Ihnen bestens für die Kenntnisnahme unserer Ausführungen und verweisen gerne auf die Antworten im Fragebogen bzw. bei den Gesetzesanpassungen. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Hupac AG

A handwritten signature in black ink, appearing to read "H. J. Bertschi". The signature is fluid and cursive, with the first letters of the first and last names being capitalized and prominent.

Dr. Hans-Jörg Bertschi
Präsident des Verwaltungsrates

Kopie per E-Mail:

- Jon Pult, Nationalrat, Präsident KVF-N
- Hans Wicki, Ständerat, Präsident KVF-S
- Peter Füglistaler, Direktor Bundesamt für Verkehr BAV
- Sabine D'Amelio-Favez, Direktorin Eidgenössische Finanzverwaltung EFV
- Stefan Attiger, Regierungsrat, Präsident BPUK
- Laurent Favre, Regierungsrat, Präsident KöV
- Anders Stokholm, Präsident Schweizerischer Städteverband
- Christine Bulliard-Marbach, Nationalrätin, Präsidentin SAB
- Hannes Germann, Ständerat, Präsident Schweizerischer Gemeindeverband

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

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

Bern, 24.02.2023

Vernehmlassung *Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport*: Stellungnahme der IG Detailhandel

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG Detailhandel) bedankt sich für die Gelegenheit, zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung nehmen zu können. Die IG Detailhandel bringt die gemeinsamen wirtschafts- und verkehrspolitischen Interessen der Schweizer Unternehmen Coop, Denner und Migros in den Meinungsbildungsprozess ein.

Die Mitglieder der IG Detailhandel 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. Deshalb setzen sich die Unternehmen 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 logisch optimale Art und Weise zusammenspielen. Aus Optik des Schienengüterverkehrs treten die Mitglieder der IG Detailhandel sowohl als Kunden – mit der Migros als grosse Kundin von SBB Cargo – als auch als Betreiberin eines Schienengüterverkehrsunternehmens (Coop als Besitzerin von railCare) auf.

Finanzielle Förderung EWL

Die Mitglieder der IG Detailhandel sind grundsätzlich für eigenwirtschaftliche Lösungen im Güterverkehr. Subventionen sollen höchstens als begrenzte Anschubfinanzierungen für die Einführung neuer Technologien oder zur Sicherstellung von Transformationsprozessen zwecks Abwendung volkswirtschaftlicher Schäden eingesetzt werden. Wenn Subventionen notwendig sind, sollen sie nicht pauschal, sondern leistungsorientiert sowie wirkungsorientiert erfolgen. Aus Optik der schwerwiegenden, aktuellen Probleme des WLK können wir uns eine finanzielle Förderung für die notwendige, kommende Transformationsphase vorstellen. Allerdings sind



Querfinanzierungen aus dem subventionierten Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch Netzwerkanbieter nicht zulässig. Es sind Massnahmen zu treffen, um eine Querfinanzierung aus dem EWL in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und auch die entsprechenden Vorgaben für die Aktionariate zu erlassen. Der Bund soll die dazu notwendigen Vorkehrungen treffen und die entsprechende Überwachung sicherstellen. Ein diskriminierungsfreier Zugang ist sicherzustellen, Wettbewerbsverzerrungen sind zu verhindern und der Kosteneffizienz der Lösung ist ein entsprechendes Gewicht beizumessen.

Zudem ist es staatspolitisch angebracht, dass subventionierte Unternehmen Transparenz über ihre Tätigkeiten und die effiziente Verwendung der Gelder schaffen.

Einführung DAK

Die IG Detailhandel unterstützt die finanzielle Förderung der DAK im Rahmen der oben genannten, grundsätzlichen Überlegungen zu Subventionen. Die DAK kann für die Branche ein wichtiges Puzzleteil auf dem Weg zu mehr Digitalisierung darstellen. Allerdings muss die DAK dem Europäischen Standard entsprechen und so ausgerichtet werden, dass die Stromversorgung der Bahnwagen für den Betrieb von Kühlaggregaten sichergestellt wird, was in der heutigen DAK-Konzeption noch nicht der Fall ist. Die Konzeption ist somit zwingend zu überarbeiten. Bei der Einführung der DAK muss aufgezeigt werden, dass die Bahnkunden einen sichtbaren Nutzen erhalten. Zudem muss sichergestellt werden, dass nicht Umrüstungen im Ausland ohne Effekt in der Schweiz subventioniert werden.

Digitalisierung

Die Einführung der DAK ist ein Schritt in die richtige Richtung, das Bahnwesen in ein modernes Zeitalter zu führen, aber dieser Schritt allein reicht nicht. Die Digitalisierung muss in weit grösserem Umfang realisiert werden und künftig auch Aspekte des Trackings, des Prognostizierens, der Zugplanung und Zugsicherung umfassen. Ziel ist das Realisieren einer Interoperabilität mit logistischen Vor- und Nachstufen auf einem Niveau, wie sie auch auf der Strasse stattfindet.

Multimodale Güterverkehrsvision

Als IG Detailhandel setzen wir auf eine multimodale Güterverkehrsvision, welche die Landesversorgung sicherstellen und den Standort Schweiz stärken soll. Dies soll effizient, effektiv, ressourcenschonend, emissionsarm und kostengünstig – also umfassend nachhaltig - geschehen. Eine effiziente Verwirklichung dieser Vision bedingt vor allem Folgendes:

- **Re-Design WLV:** Wir plädieren dafür, dass das Produktionskonzept des Wagenladungsverkehrs grundlegend überdacht wird und einem grundsätzlichen Re-Design unterzogen wird. Ein neues Konzept muss unseres Erachtens dazu führen, dass die Komplexität des heutigen Systems verringert, die Infrastruktur modernisiert, die Digitalisierung vorangetrieben und schlussendlich die Eigenwirtschaftlichkeit und Kundenorientierung verbessert werden kann. Es ist ein offener Denkprozess anzustreben, in welchem auch die verschiedenen Branchenakteure miteinbezogen werden – wir sind gerne bereit, unsere Ideen diesbezüglich einzubringen. Bei



sämtlichen Überlegungen bezüglich der Zukunft des Schienengüterverkehrs müssen die Aspekte des unterirdischen Güterverkehrs stets mitbedacht werden, damit allfällige Doppelspurigkeiten und Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden können.

- **Senkung Trassenpreise:** Damit der Schienengüterverkehr im europäischen Vergleich in Sachen Trassenkosten wettbewerbsfähiger wird, ist eine Senkung der Trassenpreise unabdingbar.
- **Öffnung der Förderung im multimodalen Sinn:** Im Rahmen der Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) ist eine Fondslösung zu prüfen, welche die Dekarbonisierung und Modernisierung des Güterverkehrs auch auf der Strasse schneller vorantreibt.

Wir danken für die Kenntnisnahme und für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse

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

Daniel Hintermann
Mitglied der AG Güterverkehr
Leiter Direktion Logistik
Coop Genossenschaft



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Stellungnahme der IG Detailhandel vom 24.2.2023 zum

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. *Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja. Die IG Detailhandel setzt sich für einen multimodalen Güterverkehr ein, welcher auch einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche bedingt.

2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

- a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt*

Wir unterstützen Variante 1, da wir uns für eine Stärkung des SGV einsetzen. Ein starker SGV benötigt zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung.

Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLTV und ermöglicht damit, dass der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLTV weiterhin eine wesentliche Rolle in der Binnenlogistik spielen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.

Gleichzeitig merken wir hierbei Folgendes an:

- Auch mit der umfassenden Unterstützung der öffentlichen Hand muss der Anspruch des Schienengüterverkehrs bestehen bleiben, unternehmerisch zu handeln und Eigenwirtschaftlichkeit in allen Produktionsformen anzustreben.
 - Wir plädieren dafür, dass das Produktionskonzept des Wagenladungsverkehrs grundlegend überdacht wird und einem grundsätzlichen Re-Design unterzogen wird. Ein neues Konzept muss unseres Erachtens dazu führen, dass die Komplexität des heutigen Systems verringert, die Infrastruktur modernisiert, die Digitalisierung vorangetrieben und schlussendlich die Eigenwirtschaftlichkeit und Kundenorientierung verbessert werden kann.
 - Variante 1 wird als erste wichtige Etappe in der Gesamtentwicklung des Güterverkehrs betrachtet. In weiteren Etappen sollen Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der Ko-Modalität von Strasse, Schiene und Untergrundlogistik geschaffen werden.
- b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*
Wir lehnen Variante 2 ab. Ihre Umsetzung würde, wie der Bundesrat zutreffend dargelegt hat, zur Einstellung des EWLTV-Angebots in der Schweiz führen.



Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja. Die IG Detailhandel begrüsst den Vorschlag, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, den Beginn und das Ende der Umrüstung zu bestimmen. Der Entscheid muss in Absprache mit der Branche gefällt werden. Faktoren wie zum Beispiel die technische Reife der Anwendungen, die notwendige Übernahme von europäischen Spezifikationen, die komplexe europäische Migrationsstrategie und die noch unklare Finanzierung in der EU müssen berücksichtigt werden. Wir begrüssen den Migrationszeitraum von fünf Jahren, halten jedoch einen Migrationsstart 2025 zurzeit für fraglich.

4. *Sind Sie einverstanden,*

- a. *dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*

Ja, die DAK kann für die Branche ein wichtiges Puzzleteil auf dem Weg zu mehr Digitalisierung darstellen. Allerdings muss die DAK dem Europäischen Standard entsprechen und so ausgerichtet werden, dass die Stromversorgung der Bahnwagen für den Betrieb von Kühlaggregaten sichergestellt wird, was in der heutigen DAK-Konzeption noch nicht der Fall ist. Die Konzeption ist somit zwingend zu überarbeiten. Bei der Einführung der DAK muss aufgezeigt werden, dass die Bahnkunden einen sichtbaren Nutzen erhalten. Zudem muss sichergestellt werden, dass nicht Umrüstungen im Ausland ohne Effekt in der Schweiz subventioniert werden.

- b. *dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*

Ja, wir unterstützen die angestrebte Lösung mittels Teilfinanzierung.

- c. *dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*

Ja, wir unterstützen die angestrebte Lösung mittels Teilfinanzierung. Die Einführung der DAK ist ein Schritt in die richtige Richtung, das Bahnwesen in ein modernes Zeitalter zu führen, aber dieser Schritt allein reicht nicht. Die Digitalisierung muss in weit grösserem Umfang realisiert werden und künftig auch Aspekte des Trackings, des Prognostizierens, der Zugplanung und Zugsicherung umfassen. Ziel ist das Realisieren einer Interoperabilität mit logistischen Vor- und Nachstufen auf einem Niveau, wie sie auch auf der Strasse stattfindet.

- d. *dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?*

Uns ist wichtig, dass die Steuergelder bei der Umrüstung so eingesetzt werden, dass ein nachhaltiger Effekt entsteht. Ob dies bei der Umrüstung alter Fahrzeuge bzw. neuer Fahrzeuge, welche konstruktiv nicht auf die Umrüstung vorbereitet sind, der Fall ist, ist fraglich.

5. *Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?*

Ja. Wir begrüssen die vorgeschlagenen Massnahmen zur Stärkung der Rheinschifffahrt. Sie sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen sowie an das gesamte europäische Wasserstrassennetz.

- a. *Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?*

Ja. Wir begrüssen den vorgeschlagenen GüTG Artikel 8a in der Variante 1.

6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*

Ja. Wir unterstützen die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe. Der Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Schifffahrt, spezifisch in der Rheinschifffahrt, schafft ein redundantes CO₂-freies Transportsystem und ermöglicht klimaneutrale intermodale Transportketten zwischen Wasser und Schiene.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*

a. *durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?*

Ja.

b. *durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?*

Ja. Allerdings sind dabei alle Arten von Umschlags- und Verladeanlagen gleich zu behandeln, auch Anlagen des unterirdischen Gütertransports.

c. *durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?*

I. *Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?*

- Ja, aber Anwendung nur auf konventionelle Neuverkehre als Anschubfinanzierung für die ersten Jahre, um geeignete Transporte langfristig auf die Schiene zu verlagern. Bei intermodalen Transportketten soll der Umschlags- und Verladebeitrag auf Dauer ausgerichtet werden, um der Komplexität der intermodalen Logistik Rechnung zu tragen. Die Unterstützung soll in der Grössenordnung der heutigen LSVA-Rückerstattung pro Ladeeinheit sein.
- Empfänger des Verladebeitrags müssen die Verloader sein, damit diese direkte Anreize für zusätzliche Verlagerungen auf die Schiene erhalten.
- Wir lehnen eine Wagenmindestmenge als Voraussetzung für Förderbeiträge ab.
- Wir befürworten die Möglichkeit, einen Bonus für Mehrmengen auszurichten.
- Wir erkennen vor allem bei Grosskunden und grossen Verladepunkten ein Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene. Darum soll beim Bonus für Mehrmengen die Obergrenze von 1'500 beladenen Wagen nicht gelten.
- Der vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG gelten. Das SVAG soll zukünftig eine pauschale Rückerstattung der LSVA für alle multimodalen Verkehre (Schiene-Strasse-Wasser-unterirdische Güterlogistik) vorsehen.

II. *Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?*

Wir unterstützen die Weiterführung der LSVA-Rückerstattung im KV. Perspektivisch soll der Umschlags- und Verladebeitrag in eine generelle LSVA-Rückerstattung überführt werden (s. auch Antwort 7 c I oben).

d. *durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?*

Ja.

8. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?*

Ja.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*

Ja. Aus Optik der schwerwiegenden, aktuellen Probleme des WLV können wir uns eine finanzielle Förderung für die notwendige, kommende Transformationsphase vorstellen. Allerdings sind Querfinanzierungen aus dem subventionierten Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch Netzwerkanbieter nicht zulässig. Es sind Massnahmen zu treffen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLTV in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und auch die entsprechenden Vorgaben für die Aktionariate zu erlassen. Der Bund soll die dazu notwendigen Vorkehrungen treffen und die entsprechende Überwachung sicherstellen. Ein diskriminierungsfreier Zugang ist sicherzustellen, Wettbewerbsverzerrungen sind zu verhindern und der Kosteneffizienz der Lösung ist ein entsprechendes Gewicht beizumessen.

- a. *Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?*

Ja.

- b. *Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?*

Nein.

10. *Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?*

Ja. Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle stärker wahrnehmen sollen.

Rechtsanpassungen

11. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Keine Stellungnahmen.

Weitere Bemerkungen

12. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

- a. **Senkungen der Trassenpreise**

Die Trassenpreise in der Schweiz sind im europäischen Vergleich extrem hoch. Um im europäischen Vergleich in Sachen Trassenkosten wettbewerbsfähiger zu werden, ist eine Senkung der Trassenpreise anzustreben.

- b. **Digitalisierung**

Die Einführung der DAK ist ein Schritt in die richtige Richtung, das Bahnwesen in ein modernes Zeitalter zu führen, aber dieser Schritt allein reicht nicht. Die Digitalisierung muss in weit grösserem Umfang realisiert werden und künftig auch Aspekte des Trackings, des Prognostizierens, der Zugplanung – und Sicherung umfassen. Ziel ist das Realisieren einer Interoperabilität mit logistischen Vor- und Nachstufen auf einem Niveau, wie sie auch auf der Strasse stattfindet.

c. Re-Design WLV:

Wir plädieren dafür, dass das Produktionskonzept des Wagenladungsverkehrs grundlegend überdacht wird und einem grundsätzlichen Re-Design unterzogen wird. Ein neues Konzept muss unseres Erachtens dazu führen, dass die Komplexität des heutigen Systems verringert, die Infrastruktur modernisiert, die Digitalisierung vorangetrieben und schlussendlich die Eigenwirtschaftlichkeit und Kundenorientierung verbessert werden kann. Es ist ein offener Denkprozess anzustreben, an welchem auch die verschiedenen Branchenakteure miteinbezogen werden – wir sind gerne bereit, unsere Ideen diesbezüglich einzubringen. Bei sämtlichen Überlegungen bezüglich der Zukunft des Schienengüterverkehrs müssen die Aspekte des unterirdischen Güterverkehrs stets mitbedacht werden, damit allfällige Doppelspurigkeiten und Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden können.

Herr
Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher UVEK
3003 Bern

Bern, 8. Februar 2023

Zukunft Binnengüterverkehr

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Die Schweiz hat und benötigt auch in Zukunft eine starke Logistik im Binnen-, Import- und Exportverkehr auf Schiene, Strasse und mit dem Schiff. Wir stehen ein für attraktive Angebote, die auf die Bedürfnisse der Kunden der verladenden Wirtschaft ausgerichtet sind. Wir erwarten faire Wettbewerbsbedingungen, damit Unternehmen ihre Güterverkehrsangebote nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und möglichst klimaverträglich erbringen können.

Die Wachstumsaussichten für die Binnenlogistik sehen wir positiv. Viele Unternehmen haben die Ambition und konkrete Projekte, um diese Marktchancen zu realisieren, z.B. im Bereich City-Logistik, Kundenlösungen mit Ganzzügen oder Ver- und Entsorgung im Baugewerbe und Recycling. Ebenso steigt die Nachfrage nach versorgungssicheren Transportketten, nachweisbar CO₂-reduzierter Logistik oder leistungsfähigen Umschlagsanlagen für den multimodalen Gütertransport.

Die unterzeichnenden Verbände begrüssen, dass nun die politischen Weichen für die «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» gestellt werden. Die in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Ziele bezüglich Versorgungssicherheit der Schweiz, Leistungsfähigkeit und Robustheit der dafür notwendigen Infrastrukturen, Klimaschutz, Energieeffizienz und Raumplanung unterstützen wir. Die Vorlage geht grundsätzlich in die richtige Richtung.

Wir erachten die Vorlage als ersten Schritt, da die Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben nicht geregelt ist. Dies soll im Rahmen der Revision des SVAG und der Schaffung eines Fonds nachgeholt werden. Dieser Fonds sollte gleichzeitig die Möglichkeit, die Modernisierung des SGV zu finanzieren, umfassen. Zudem muss im Rahmen der nächsten Revision eine namhafte Senkung des Trassenpreises für den Güterverkehr gemäss europäischem Vorbild angegangen werden.

Wir bitten Sie, die nachfolgenden **Erwägungen, zu denen wir nach intensiven Gesprächen und trotz in der Vergangenheit unterschiedlicher Positionen, Konsens erzielen**, bei der Finalisierung der Vorlage angemessen zu berücksichtigen.

1. **Es bedarf im Binnengütertransport eines deutlichen Modernisierungsschubs, um Effizienz, Produktivität, Marktfähigkeit und Sicherheit für Mitarbeitende zu verbessern.** Wie im Bericht zur Vernehmlassung ausgeführt, besteht diesbezüglich zurzeit insbesondere Nachhol- und politischer Entscheidungsbedarf beim Schienengüterverkehr sowie bei der Ko-

Modalität. Die Bahnbranche will Fortschritte erzielen bspw. bezüglich Anpassungsfähigkeit, Reaktionsschnelligkeit, Transparenz und nicht zuletzt die digitale Integration der Logistikketten. Wir unterstützen zudem bereits jetzt, dass im Rahmen der Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) auch die diesbezüglichen Rahmenbedingungen für die Strasse verbessert werden. Namentlich soll dort eine integrale Fondslösung für die Dekarbonisierung des gesamten schweizerischen Gütertransportes eingeplant werden, um auch für die Strasse eine Anschubfinanzierung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu ermöglichen. Sämtliche Investitionen und Förderungen der Güterverkehrslogistik sollen ab dann über diesen Fonds laufen. Dabei ist auch festzulegen, wie zukünftig der Kosten-Nutzen-Ausgleich der involvierten Akteure (wie ISB, EVU, Halter) in genügendem Ausmass berücksichtigt werden kann.

2. **Es soll der Massnahmenmix im Sinne Variante 1 weiterverfolgt werden:**

- Modernisierung, Automatisierung und Umrüstungsfinanzierung für technische Neuerungen
- Anreize für Förderung multimodaler Transportketten
- Verstärkte Berücksichtigung des Gütertransportes in der Raumplanung
- Stärkung und bessere Einbindung der Rheinschifffahrt in multimodale Logistikketten
- die Weiterentwicklung und Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) auf der Normal- und Schmalspur.

Jede staatliche Förderung, hat diskriminierungsfrei und wettbewerbsneutral zu erfolgen.

3. **Der Modernisierungsschub wird ohne technische Neuerungen nicht möglich werden; und zwar unabhängig der gewählten Variante.** Dazu gehören u.a.(a) die digitale automatische Kupplung (DAK), digitale Bremsproben sowie (b) digitale Daten-/Buchungsplattformen, etc., die allen Akteuren diskriminierungsfrei zugänglich sein sollen. Die Fahrzeughalter, EVU und Infrastrukturbetreiber werden sich entsprechend dem auf EU-Ebene erhobenen Nutzen an den Investitionen beteiligen

Ad (a): Der Förderplan der Migration ist u.E. zeitlich zu begrenzen und soll national vom BAV gemäss der Abstimmung mit der EU vorgegeben und mit der Branche koordiniert werden. Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen-EWLV in der Schweiz durchgeführt werden. Hier schlagen die Produktivitätssteigerung direkt durch. In einem zweiten Schritt, folgen dann die Ganzzugverkehre, da in dieser Sparte aus heutiger Sicht die Produktivitätsgewinne untergeordnet sind.

Ad (b): Via digitale Plattformen sollen alle Akteure in der Lage sein, sich zeitverzugslos über freie Kapazitäten (Trassen, Loks, Wagen etc.) oder Synergien mit bereits bestehenden Güterverbindungen ein Bild zu machen, um Effizienzen zu heben und diese mittels direkter Buchung umsetzen zu können. Dafür sollen im Gesetz zur Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) die Grundlagen geschaffen werden, und dies wenn möglich für alle Verkehrsträger.

4. **Der finanzielle Aufwand für die technischen Neuerungen ist bedeutsam, gleichzeitig aber noch mit vielen offenen Fragen und Unsicherheiten behaftet.** Wegen der Verzögerung zwischen Investition und Inwertsetzung, des technischen Doppelbetriebs in der Migrationsphase und der Notwendigkeit, diese Neuerungen mit anderen Teilen des Bahnsystems zu systematisieren (ETCS, Rangieren, etc.) erachten wir eine Teilfinanzierung durch die öffentliche Hand als gerechtfertigt. Diese soll die anfallenden Kosten überwiegend decken sowie die Möglichkeit von zinslosen Darlehen vorsehen. Wir regen an, die Justierung der Fördermittel für die Automatisierung bei Vorliegen der Resultate auf EU-Ebene im dritten Quartal 2023 nochmals mit der Branche zu plausibilisieren.

5. **Das Angebot für den EWLIV soll innerhalb der Branche fundamental modernisiert, unternehmerisch weiterentwickelt und mittels einer Leistungsvereinbarung mit der Netzerkanbieterin befristet abgegolten werden.** Der Druck Richtung Eigenwirtschaftlichkeit muss bei gleichzeitiger unternehmerischer Freiheit und der Möglichkeit zur Gewinnverwendung hoch bleiben. Wir begrüßen, dass die Netzerkanbieterin mit entsprechender politischer Rückendeckung auf diesen unternehmerischen Pfad verpflichtet wird, so dass die Beiträge in den nächsten Jahren schrittweise reduziert werden können.

Realistischerweise wird die erste Leistungsvereinbarung vom heutigen Leistungsniveau aus starten, verbunden mit der Erwartung zur konsequenten Kundenorientierung und Modernisierung. Um eine Querfinanzierung in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, gibt es durch die ausgewählte Netzerkanbieterin entsprechende Massnahmen zu treffen. Für die im Gesetz festzuhaltende Umsetzung, sieht die Branche zurzeit noch zwei Lösungsansätze. Organisatorische Massnahmen oder zusätzlich rechtliche Trennung. Beide Varianten sind durch den Bund konsequent zu überwachen.

6. **Die verstärkte Integration der Rheinschifffahrt in multimodale Logistikketten** unterstützen wir wie vorgeschlagen (Leistungsfinanzierung für Hafeninfrastrukturen, finanzielle Anreize für klimaneutrale Antriebe geeigneter Schiffe oder für Niedrigwasser). Ebenso finanzielle Anreize in Form eines Verlade- oder Umschlagsbonus mit direkter Auszahlung an die Verloader, degressiv ausgestaltet analog der LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr. Der vorgeschlagene Verlade- und Umschlagsbonus soll im Rahmen der Revision des SVAG als pauschale Rückerstattung der LSVA ausgestaltet werden. Wir begrüßen eine mittels Finanzhilfen beschleunigte Ausrüstung der Fahrzeuge auf Schiene, Rhein und Strasse mit klimafreundlichen Antrieben.
7. **Wir begrüßen die breitere Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen (Überbegriff Anschlussgleisen, KV-Umschlagsanlagen und Freiverladeanlagen).** Die Einführung des neuen Dachbegriffs darf nicht mit einer Ausweitung der Aufgaben für die Infrastrukturbetreiberin (ISB) verbunden sein und keine Anpassung der Definition von Freiverladeanlagen im Eisenbahngesetz (EBG) auslösen. Die Förderungsregeln sollen sich an denjenigen für die Finanzierung von KV-Anlagen oder Anschlussgleisen orientieren. Finanzierungsquelle soll der Rahmenkredit für die Förderung von Güterverkehrsanlagen sein, und der BIF darf damit nicht belastet werden. Die Standorte und das Netzwerk der Anlagen sollen wie bisher von der Branche zusammen mit dem Bund und den Kantonen definiert werden. Als Untergrenze der Förderung soll weiterhin der Richtwert von 720 Wagenladungen gemäss Artikel 5 Absatz 1 der Gütertransportverordnung (GüTV) gelten.

Wir danken Ihnen bestens für die Kenntnisnahme unserer Ausführungen und verweisen gerne auf die Antworten im Fragebogen bzw. bei den Gesetzesanpassungen. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident (078 841 66 86)

ASTAG



Thierry Burkart, Ständerat
Zentralpräsident (078 764 15 88)

IG Kombiniertes Verkehr



Hans-Jörg Bertschi
Präsident (079 330 50 72)

VAP



Frank Furrer
Generalsekretär (079 544 58 78)

Verband öffentlicher Verkehr (VöV)



Ueli Stüchelberger
Direktor (079 613 77 01)

Kommission Güterverkehr VöV



Philipp Wegmüller
Präsident (079 335 37 39)

Kopie per E-Mail:

- Jon Pult, Nationalrat, Präsident KVF-N
- Hans Wicki, Ständerat, Präsident KVF-S
- Peter Füglistaler, Direktor Bundesamt für Verkehr BAV
- Sabine D'Amelio-Favez, Direktorin Eidgenössische Finanzverwaltung EFV
- Stefan Attiger, Regierungsrat, Präsident BPUK
- Laurent Favre, Regierungsrat, Präsident KöV
- Anders Stokholm, Präsident Schweizerischer Städteverband
- Christine Bulliard-Marbach, Nationalrätin, Präsidentin SAB
- Hannes Germann, Ständerat, Präsident Schweizerischer Gemeindeverband



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?
Ja.
 - **Die Branchenakteure des öffentlichen Verkehrs und der verladenden Wirtschaft in der Schweiz wollen einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche.** Ihr Ziel ist, Bestandsverkehre zu halten und Neuverkehre stärker mit der Bahn zu transportieren. Hierzu gilt es, die optimalen Rahmenbedingungen für alle Verkehrsarten des SGV neu zu definieren.
 - Der SGV hat grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Er leistet massgebliche Beiträge zur Versorgungssicherheit, zur Erreichung der Klima- und Energieziele sowie zur Umsetzung der Raumpolitik des Bundes. Gleichzeitig stagniert der Anteil des SGV in der Fläche am Gesamtgüterverkehr oder ist sogar rückläufig. Der SGV kann mit dem bestehenden Regulativ die derzeitigen Erwartungen von Gesellschaft, Politik, Kantone und Kunden nicht erfüllen. Es herrscht daher **dringender Handlungsbedarf zugunsten günstiger Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Schweizer Gütertransport.**
 - Der Gütertransport in der Schweiz ist liberalisiert und es herrscht intensive inter- und intramodale Konkurrenz zwischen den Marktakteuren. Damit zwischen Schiene und Strasse auch zukünftig der Wettbewerb um innovative und marktgerechte Logistikangebote stattfinden kann, **benötigen die Güterbahnen einen grossen Modernisierungsschub für ihre Produktionsmittel und -anlagen** mit Automationen und weiteren digitalen Komponenten.
 - Der Netzwerkverkehr auf der Schiene, der sogenannte Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) erbringt heute rund 70 Prozent aller Transporte im SGV in der Fläche und bildet somit das Rückgrat im Bahngütertransport. **Zur Aufrechterhaltung und Stärkung eines leistungsfähigen Netzwerkangebots ist eine nachhaltige Anschubfinanzierung in Form ausgeprägter Abgeltungs- und Anreizmechanismen erforderlich.**
 - Die zukünftigen Rahmenbedingungen im Bahngütertransport müssen sicherstellen, dass zwischen den geförderten und nicht geförderten Marktsegmenten **Wettbewerbsverzerrungen ausgeschlossen werden können und Diskriminierungsfreiheit gewährleistet ist.**
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
 - a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt

Wir unterstützen Variante 1, da wir uns für eine Stärkung des SGV einsetzen. Ein starker SGV benötigt zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung sowie mehr intramodalen Wettbewerb.

Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLTV und ermöglicht damit, dass der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLTV eine grössere Rolle in der Binnenlogistik spielen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.

Die Netzerkanbieter sollen sich zu unternehmerischem Handeln bekennen, um die Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie die Flexibilisierung von Kosten und Angeboten zu erreichen. Ihr Ziel ist die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit innert eines kurzen Zeithorizonts.



Die Branchenakteure des öffentlichen Verkehrs und die verladende Wirtschaft begrüssen die konsequente Ausrichtung der Variante 1 auf multimodale Logistikketten. Der SGV hat aufgrund des künftigen Gütermixes nur im effizienten Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern reelle Marktchancen.

Wir erachten Variante 1 als eine erste Etappe, da sie trotz des klaren Fokus auf Multimodalität keine Massnahmen für Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben vorsieht. Daher soll in einer zweiten Etappe mittels Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG hierfür ein Fonds geschaffen werden.

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Wir lehnen Variante 2 ab. Ihre Umsetzung würde, wie der Bundesrat zutreffend dargelegt hat, zur Einstellung des EWLK-Angebots in der Schweiz und im Import- und Exportverkehr führen. Dieser Schritt wäre endgültig und irreversibel.

Ein Grossteil der heute im EWLK transportierten Verkehre würde auf die Strasse verlagert, mit entsprechenden negativen Folgen für das Klima. Die Branchen und Regionen wären unterschiedlich betroffen, Wirtschaftsräume und -akteure abseits der Ost-Westachse sowie periphere Regionen wären von der Einstellung des EWLK-Angebots sehr stark betroffen. Zahlreiche Verlagerer müssten überdies ihre Logistikprozesse anpassen und ihre Anschlussgleisinfrastruktur, in die sie investiert haben, würden nicht mehr bedient.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im SGV eine *Conditio sine qua non*.** Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Neuerungen wie unter anderem der digitalen automatischen Kupplung (DAK) ist der SGV zukunftsfähig. Die DAK schafft die Voraussetzung für die umfassende Digitalisierung des Güterverkehrs und den Aufbau von digitalen Plattformen. Für letztere sind im MODIG entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Es ist unerlässlich **die technologische Schere zwischen Schiene und Strasse zu schliessen**, um die **Wettbewerbsfähigkeit des SGV** nachhaltig zu sichern.
- Mit Hilfe dieser Digitalisierungs- und Automationsschritte kann der SGV die Kundenanforderungen an Leistung, Abwicklungsgeschwindigkeit, Sicherheit und Datenverfügbarkeit erfüllen. Die dadurch erzielten **Geschwindigkeits- und Effizienzgewinne machen die Schiene für kürzere Strecken und kleinere Transportmengen attraktiver**.
- Im System Bahn schafft die DAK Kongruenz zur ERTMS-Strategie des BAV, indem sie zum Beispiel die sichere Erfassung der Zugintegrität während der Fahrt gewährleistet und weiterhin den Betrieb (WLV und Ganzzüge) auf den ETCS-Strecken auch in Zukunft ermöglicht.
- Die **Sicherheit der Mitarbeitenden** wird mit der Automation erhöht. Das Berufsbild des Rangierers wird modernisiert und damit attraktiver für jüngere Generationen. In Zeiten wachsenden Fachkräftemangels ist das essenziell für die langfristige Sicherstellung von Betriebspersonal.
- **Die Branche ist gewillt, ihren Teil dazu beizutragen.** In der Vereinbarung betreffend die «Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung (DAK)» (2021/2022) zwischen dem Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr, dem Verband der verladenden Wirtschaft VAP sowie dem Verband öffentlicher Verkehr VöV wurde die entsprechende Zusammenarbeit zugesichert und von zahlreichen Mitgliedsunternehmen der beiden Verbände mitunterzeichnet.
- **Der Förderplan der Migration ist u.E. zeitlich zu begrenzen und soll national vom BAV gemäss der Abstimmung mit der EU vorgegeben und mit der Branche koordiniert werden.** Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen-EWLK in der Schweiz durchgeführt werden. Hier schlagen die Produktivitätssteigerung direkt durch. In einem zweiten Schritt folgen dann die Ganzzugverkehre, da in dieser Sparte aus heutiger Sicht die Produktivitätsgewinne untergeordnet sind.

Die Branche begrüsst den Vorschlag, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, den Beginn und das Ende der Umrüstung zu bestimmen. Der Entscheid muss in Absprache mit

der Branche gefällt werden. Faktoren wie zum Beispiel die technische Reife der Anwendungen, die notwendige Übernahme von europäischen Spezifikationen, die Abstimmung mit der europäischen Migrationsstrategie und die noch unklare Finanzierung in der EU müssen berücksichtigt werden. Wir begrüssen den Migrationszeitraum von fünf Jahren, halten jedoch einen Migrationsstart 2025 zurzeit für fraglich.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist eine Mitfinanzierung des Bundes bei der Migration zur DAK zwingend.** Die Migration zur DAK und den damit neu möglichen digitalen Fähigkeiten sind ein **Quantensprung für den SGV.**

Mit Bezug auf die Mitfinanzierung haben wir folgende Anmerkungen:

- Der Umfang der geplanten Beteiligung des Bundes ist zu eng gefasst:
 - **Kapitalkosten, zusätzliche Betriebskosten und Abschreibungen im Migrationszeitraum:** Während der Migration werden die Effizienzsteigerungen nur in geringem Masse erzielt. Kapitalkosten und Abschreibungen fallen umso höher aus, je niedriger der Förderbeitrag des Bundes ist. Der Bund soll die Möglichkeit haben, neben à-fonds-perdu-Beiträgen **zinslose Darlehen an die Fahrzeughalter** zur Finanzierung der Umrüstkosten zu sprechen.
 - **Ausweitung auf weitere Anwendungen:** Sowohl der erläuternde Bericht wie auch der vorgeschlagene Artikel 10 des GÜTG konzentrieren sich auf die Förderung der DAK. Damit die vom Bundesrat formulierten Ziele der Modernisierung und Automatisierung erreicht werden, sollten der Inhalt in der Botschaft und der neu formulierte Artikel die Finanzierung weiterer Elemente, wie sie in der *Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen dem Bund, dem VAP und dem VöV betr. die Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung* vereinbart worden sind, ermöglichen.
 - Für die Förderung technischer Innovationen ist **im Rahmen der mittelfristig vorgesehenen Anpassung des Schwerverkehrsabgabengesetzes (SVAG) ausserdem eine Fondslösung zu prüfen, um die Dekarbonisierung und Modernisierung für den gesamten schweizerischen Gütertransport auf der Strasse und auf der Schiene zu implementieren.** Innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll auch geklärt werden, wie Nutzniesser von Automatisierungen an die Äufnung des Fonds beitragen und Nutzentransfers zwischen unterschiedlichen Branchenakteuren erzeugt werden können.
 - Der Nutzentransfer zwischen investierendem Fahrzeughalter und den weiteren Akteuren (Güterbahnen und Infrastrukturbetreiber) innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll entsprechend deren Eigeninteressen erfolgen. Das BAV kann für die Anbieterin des EWLK die Entschädigungen an Dritte abgelden, soweit ihr ungedeckte Kosten entstehen.
- Die Finanzierung der Infrastrukturkosten über die Leistungsvereinbarungen des Bundes mit Infrastrukturbetreibern wird begrüsst.
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
- Die Branche unterstützt eine Teilfinanzierung durch den Bund aufgrund des langfristigen Nutzens der Automatisierung für den SGV, ist aber der Überzeugung, dass der volkswirtschaftliche Nutzen stärker wiegt als der betriebswirtschaftliche.
- Aus folgenden Gründen ist eine Teilfinanzierung unabdingbar:
 - Die hohe Interoperabilität und der aktuell niedrige technische Standard sind eine unüberwindbare Hürde für die umfassende technische Modernisierung auf Basis von Marktmechanismen.
 - Während der Migration besteht eine grosse zeitliche Differenz zwischen der Investition und dem sich daraus ergebenden Nutzen, die von den Branchenakteuren nicht überbrückt werden kann.
- Die Aufteilung des finanziellen Nutzens ist noch offen. Bei einer Nutzenverteilung und einem Kostentransfer über Marktmechanismen könnten die EVU, Fahrzeughalter oder Kunden

ungleich belastet werden. Diese Faktoren müssen bei der Gestaltung des Finanzierungsmodells durch den Bund beachtet werden.

- Ohne Förderung oder bei einem zu tiefen Fördersatz verbleiben die Umstellungskosten bei den Fahrzeughaltern oder den EVU, die durch die später realisierbaren Effizienzgewinne nicht gedeckt werden. Es drohen Defizite und Dyssynergien im SGV, was den SGV unattraktiver macht.
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
- **Die Branche ist der Ansicht, dass der Förderanteil von 30 Prozent dem volkswirtschaftlichen Nutzen nicht gerecht wird.** Einerseits sind die Annahmen bezüglich der für die Umrüstung der Fahrzeuge anfallenden Kosten zu tief angesetzt und andererseits ist der vom Bund avisierte maximale Förderanteil zu niedrig (siehe Antwort Frage 4b). Akzentuiert wird dies noch durch die Staffelung der Förderbeiträge nach Alter der Flotte (siehe Antwort auf Frage 4d).
 - **Der Förderanteil pro Fahrzeug sollte den überwiegenden Teil der Kosten decken und zusätzlich eine Vorfinanzierung mittels zinsloser Darlehen vorsehen.** Ebenfalls könnte sich die Branche eine im Migrationsverlauf sinkende Förderung vorstellen, um die Differenz zwischen Kosten und erst später eintretendem Nutzen auszugleichen. Ein Förderanteil von 30 Prozent hätte das Scheitern der Einführung der DAK zur Folge. Eine zu tief angesetzte Förderung könnte ausserdem eine lange Migrationsdauer mit langem Parallelbetrieb zur Folge haben.
 - **Die Erhebung der zu veranschlagenden Kosten und Nutzen erfolgt derzeit auf europäischer Ebene. Verlässliche Zahlen sind voraussichtlich frühestens im dritten Quartal 2023 zu erwarten. Insgesamt gehen wir von branchenweiten Gesamtkosten zwischen 700 und 800 Mio. CHF aus.** Die Kostenentwicklung sollte daher mit der Branche aufgrund der Ergebnisse auf EU-Ebene vor und während der Migration im Rahmen eines geordneten Monitorings verfolgt werden. Bei einer Förderquote von 60 Prozent würden die notwendigen Bundesmittel 420 bis 480 Mio. CHF betragen.
 - Für die Infrastrukturbetreiberinnen ist eine Vollfinanzierung ihrer Kosten zur Umrüstung ihrer Infrastruktur und ihres Rollmaterials durch den Bund über deren Leistungsvereinbarung notwendig.
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?
- Nein.

- **Angesichts des Wagenbedarfs bei zunehmenden Mengen im SGV und der beschränkten Werkstättekapazitäten für Neuwagen in Europa sind grundsätzlich alle Wagen auszurüsten.** Wie im Falle der Lärmsanierung soll für verfrühte Ausserbetriebnahme von Wagen eine degressive Rückzahlung der Finanzhilfen vorgesehen werden.
- Soll am Ansatz der Wagenparkoptimierung festgehalten werden, spricht sich die Branche jedoch gegen die vorgeschlagene Staffelung, dafür aber für eine Förderung gemäss einer Positivliste aus. Die Umrüstkosten sind bei älteren Wagen mindestens gleich hoch. Auch reduziert eine geringere Restlebenszeit älterer Wagen die Abschreibungsdauer der Automationskomponenten. Damit ist der Umbau für Halter von Fahrzeugen im mittleren Lebenszyklus wirtschaftlich schwieriger. Zudem ist ein vorzeitiger Ersatz älterer Wagen, die noch nicht das Ende ihrer Lebenszeit erreicht haben, auf Grund der fehlenden Produktionskapazitäten für Güterwagen nicht möglich und eine frühzeitige Aussortierung von Wagen betriebswirtschaftlich und aus Nachhaltigkeitsgründen nicht sinnvoll. Ein beträchtlicher Teil des Wagenparks in der Schweiz ist in der Kategorie der Inbetriebsetzung von 1995–2009. Die Branche schlägt deshalb vor, alle Fahrzeuge mit demselben Fördersatz zu fördern.
- Wir unterstützen eine Altersgrenze für die Umrüstung von Wagen, falls diese inklusive Ausnahmekriterien umgesetzt wird. Die Optimierung des Wagenparks muss differenziert angegangen, und die Restlebensdauer sowie der kommerzielle Bedarf der einzelnen Wagentypen muss geprüft werden. Wir schlagen eine mit dem BAV vereinbarte Positivliste auf Basis des Fahrzeugregisters unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse und Marktaussichten sowie der Industriekapazitäten für die Fertigung neuer Wagen vor. Neuwagen, die in der Schweiz immatrikulierte Wagen ersetzen, sollten in jedem Fall gefördert werden.
- Wir können uns eine jährlich degressive Staffelung der Fördersätze gemäss Umrüstzeitpunkt auf die DAK vorstellen, da, wie oben beschrieben ein signifikanter zeitlicher Verzug zwischen Investitionen und Wirkungseintritt besteht.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja.

Wir begrüßen die vorgeschlagenen Massnahmen zur Stärkung der Rheinschifffahrt. Sie sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen sowie an das gesamte europäische Wasserstrassennetz. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule für den Import und Export dar und sichern für viele Güter auch im erheblichen Umfang die Landesversorgung. Zusammen mit der Bahn bildet die Rheinschifffahrt ein redundantes System von zwei energieeffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Zentral ist hierbei die Einbindung der SRH in den schweizerischen EWLK und den kombinierten Verkehr. Eingebettet in die Gesamtstrategie zur Weiterentwicklung des Schweizer Gütertransports ist, aufgrund der nationalen Tragweite, die Stärkung der Hafeninfrastrukturen und damit der Rheinschifffahrt durch den Bund ein wichtiges Element.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja.

Wir begrüßen den vorgeschlagenen GüTG Artikel 8a in der Variante 1. Die vorgeschlagene Form einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und einer noch zu schaffenden Betriebsgesellschaft für die Infrastrukturen des Hafens erachten wir als wirkungsvolles und zielführendes Instrument. Durch die Einbindung des Bundes erhalten die Hafeninfrastrukturen die notwendige nationale Bedeutung, um abgeleitet aus dem Güterverkehrskonzept des Bundes, eine langfristige Sicherung der notwendigen Infrastrukturkapazitäten und Rahmenbedingungen für die Logistikwirtschaft sicherstellen zu können. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und die Kantone beider Basel die Hafeninfrastrukturen unter den festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Der Bund kann somit strategisch auf eine Schlüsselinfrastruktur und auf wirtschaftliche und ökologische Hafeninfrastrukturen hinwirken.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja.

Wir unterstützen die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe. Der Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Schifffahrt, spezifisch in der Rheinschifffahrt, schafft ein redundantes CO₂-freies Transportsystem und ermöglicht klimaneutrale intermodale Transportketten zwischen Wasser und Schiene. Als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat die Schweiz bereits mit den anderen ZKR-Staaten (Frankreich, Deutschland, Niederlande und Belgien) festgelegt, die Binnenschifffahrt bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, um gemeinsam mit den anderen ZKR-Staaten dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

Aufgrund der Entwicklung des Gütermixes kann der SGV nur als Teil multimodaler Logistikketten wachsen und Verlagerungswirkung erzielen. Dabei ist nicht entscheidend, ob Behälter oder Güter zwischen den Verkehrsträgern umgeschlagen werden. Dies soll alleine der Markt und nicht staatliche Anreize beeinflussen. Wir unterstützen die Förderung multimodaler Transportketten Strasse/Schiene, Schiff/Schiene. Jeder Verkehrsträger sollte gemäss seinen Stärken eingesetzt werden. Die Strasse in der Feinverteilung, Schiene und die Rheinschifffahrt im Hauptlauf für grosse Mengen und auf längeren Distanzen.

Der SGV hat als Teil multimodaler Transporte insbesondere auch im Import- und Exportverkehr erhebliches Wachstumspotential. Freiverlade-, KV- und Anschlussgleisanlagen sind betrieblich mit internationalen Umschlags- und Verladeanlagen zu verknüpfen und entsprechend raumplanerisch zu gestalten.

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen soll weiter gefördert und weiterentwickelt werden.

Die bestehenden Anlagen, wie sie im Konzept Gütertransport auf der Schiene festgehalten sind, sind gemäss den Bedürfnissen der Branche weiterzuentwickeln. Im Zentrum der Weiterentwicklung steht eine Konsolidierung der Güterverkehrsanlagen (Freiverlade, Annahme- und Formationsbahnhöfe), wie sie bereits im Zielbild Güterverkehrsanlagen (2021) von SBB Infrastruktur, zusammen mit der Branche und im Auftrag des BAV, erarbeitet wurde. In Räumen mit Unterkapazitäten (vgl. Konzept Gütertransport auf der Schiene) sollen neue leistungsfähige Anlagen insbesondere für den KV erstellt werden.

Die bestehende Definition von Freiverladeanlagen bestehend aus Verladegleis und Verladeplatz gemäss Eisenbahngesetz, soll beibehalten werden. Alle darüber hinaus gehenden Anlagen sollen nicht Bestandteil des öffentlichen Netzzugangs sein.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

- Wir begrüssen eine Vereinfachung der finanziellen Förderung durch pauschale Ansätze. Wir erwarten dadurch einen geringeren administrativen Aufwand und eine schnellere Durchlaufzeit von Förderverfahren. Hingegen muss die Möglichkeit bestehen bleiben, auf spezielle Situationen Rücksicht zu nehmen und – in begründeten Ausnahmefällen – von standardisierten Fördersätzen abzuweichen. Möglichst günstige Baukosten garantieren keinen erfolgreichen Betrieb.
- Wir begrüssen die Ausweitung der Fördertatbestände auf weitere Anlagenelemente. Vor allem im Bereich der mobilen Umschlagsgeräte, wie Stapler oder Mobilkräne, ist jedoch klar zu definieren, dass diese bahnspezifisch sein müssen, um Anspruch auf eine Förderung zu haben.
- Wir unterstützen den Verzicht auf Mindestmengen bei Anlagen mit einem Investitionsvolumen von weniger als fünf Millionen CHF nur für Anlagen auf dem Schmalspurnetz.
- Der Fördersatz von 80 Prozent soll für jene Projekte mit einem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen CHF möglich sein, welche von nationaler oder überregionaler Bedeutung sind und die Kriterien des Sachplans erfüllen.
- Wir unterstützen die Fördersätze bei Erneuerungen von 40% und für Neubauten und Erweiterungen von 40-80%.
- Wir unterstützen die Änderung in Art. 8, Abs. 7 GüTG, dass nur noch KV-Anlagen den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren haben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

- Wir unterstützen den Verladebeitrag mittels Pauschalen. Dieser sollte aber für alle gleichermassen gelten und sollte nicht nach Neu- und Bestandsverkehr unterscheiden.
- Empfänger des Verladebeitrags müssen die Verloader sein, damit diese direkte Anreize für zusätzliche Verlagerungen auf die Schiene erhalten.
- Wir lehnen eine Wagenmindestmenge als Voraussetzung für Förderbeiträge ab.
- Die Branche befürwortet die Möglichkeit, einen Bonus für Mehrmengen auszurichten.
- Wir erkennen vor allem bei Grosskunden und grossen Verladepunkten ein Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene. Darum soll beim Bonus für Mehrmengen die Obergrenze von 1'500 beladenen Wagen nicht gelten.
- Für den Verladebeitrag sollen wie vorgeschlagen 25 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung stehen.
- Der vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG gelten. Das SVAG soll zukünftig eine pauschale Rückerstattung der LSVA für alle multimodalen Verkehre (Schiene-Strasse-Wasser) vorsehen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Wir unterstützen die Weiterführung der LSVA-Rückerstattung im KV. Perspektivisch soll der Umschlags- und Verladebeitrag in eine generelle LSVA-Rückerstattung überführt werden (s. auch Antwort 7 c I oben).

- d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja, wir begrüßen dies. Für Eigner und Betreiberinnen von privaten Güterverkehrsanlagen ist die Einhaltung von eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und der Aufbau von entsprechenden Kompetenzen eine grosse Herausforderung, welche eine Hürde für eine stärkere Nutzung des SGV darstellt.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?
- Wir unterstützen die Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im SGV.
 - In Bezug auf den SGV unterstützen wir spezifisch den Vorschlag, sowohl Umrüstung von Bestandsfahrzeugen als auch Neubeschaffungen zu finanzieren und die Finanzierung der Umrüstung der Lokomotiven von Infrastrukturbetreiberinnen über deren Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Wir teilen die Einschätzung, dass die Förderhöhe pro Lokomotive von 1 Million CHF adäquat ist, um die Mehrkosten für klimaneutrale Antriebe zu decken.
 - Eine Förderung für Schienenfahrzeuge sollte nur im Falle einer massgeblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bei der Leistungserbringung möglich sein, also prioritär bei Rangierlokomotiven, die in der Nahzustellung und teilweise auf der Strecke eingesetzt werden.
 - Streckenloks mit einem Last-Mile-Modul können teilweise Rangierlokomotiven ersetzen. Die Ausrüstung einer Streckenlokomotive mit Last-Mile Modul ist voraussichtlich kostengünstiger als die Umrüstung oder der Neukauf eines batterieelektrischen Hybridfahrzeugs. Daher soll die Ausrüstung von Streckenlokomotiven mit einem Last-Mile Modul ebenfalls als Fördertatbestand aufgenommen werden.
 - Eine Förderung sollte neben dem Kauf auch auf Fahrzeugleasing und Fahrzeugmiete angewendet werden können und auch die Förderung von Leasings und Mieten bei ausländischen Leasinggebern einschliessen. Diese Möglichkeit ist insbesondere für Netzerkanbieter, welche zur Senkung der Fixkosten keine Ressourcen anschaffen, sehr vital.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja.

- Wir begrüßen, dass die Netzerkanbieter mit unternehmerischem Handeln, einer grundlegenden Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie der konsequenten Flexibilisierung von Kosten und Angeboten den EWLTV zum Erfolg führen wollen. Das Ziel soll eine enge Partnerschaft mit den Verladern als Kunden und die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit der Netzerkanbieter innert eines kurzen Zeithorizonts sein.
- Das **vorgeschlagene Instrumentarium** inklusive einer genügenden finanziellen Förderung im Rahmen von Abgeltungen und Investitionsbeiträgen ist im Grundsatz **geeignet** ist, um den EWLTV grundlegend zu modernisieren.
- Wir teilen die Ansicht des Bundesrats, dass im Rahmen der Weiterentwicklung des EWLTV **das heutige Angebot als Basis** zu nehmen ist. Der Fokus soll dabei nicht auf der Eröffnung neuer Bedienpunkte liegen, sondern auf der Realisierung von neuen Angeboten und der **Schaffung von Mehrverkehr in einem konsolidierten und gut ausgelasteten Netzwerk**.
- Wir teilen **die Einschätzungen des Bundesrats zum Investitionsbedarf in digitale Plattformen. Der Aufbau einer durchgehenden digitalen multimodalen Plattform ist aber mit grossen Investitionen verbunden**.

Bei der geplanten Regulierung von digitalen Plattformen über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) des Bundes ist die hohe Komplexität des Angebotes im Güterverkehr im Vergleich zum Personenverkehr zu beachten. Zudem ist der Anteil internationaler Verkehre bedeutend höher. Insofern ist auch die Unterstützung europäischer Plattformen notwendig. Im Rahmen des bereits fortgeschrittenen Prozesses zur Erarbeitung des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) müssen die Anliegen des Güterverkehrs auf der Schiene und wenn möglich auch auf der Strasse aufgenommen und eng mit den europäischen Projekten abgestimmt werden. Sollte sich die Umsetzung des MODIG zeitlich nicht mit dem Inkrafttreten des

revidierten GüTG vereinbaren lassen, müsste für die Schaffung und Finanzierung der Plattform eine Alternative geschaffen werden.

- Es darf **keine Wettbewerbsverzerrung** durch einen subventionierten Netzerkanbieter geben. Daher muss die abgeltungsberechtigte Aktivität des Netzerkanbieters im EWLTV organisatorisch und finanziell vom Ganzzugverkehr getrennt werden, um Querfinanzierungen auszuschliessen. Die Vorgaben zur Transparenz und Vermeidung von Quersubventionen sollen gesetzlich verankert werden.

Die finanzielle Förderung muss so ausgestaltet werden, dass **keine Marktverzerrung zwischen den verschiedenen Produktionsformen im Binnenschienengüterverkehr** bzw. keine Kannibalisierung von bestehenden Ganzzugverkehren durch den EWLTV erfolgt. Auch zukünftig müssen die Güter auf die jeweils effizienteste Produktionsform geleitet werden. Von tiefen regulierten Preisen im Angebot der ersten/letzten Meile profitieren alle Verkehrsarten des SGV.

- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja.

- Das Instrument der **Leistungsvereinbarung** (LV EWLTV) zwischen dem BAV und der Anbieterin des EWLTV mit einer Laufzeit von vier Jahren **ist geeignet**, den Erhalt, die Modernisierung und Weiterentwicklung des EWLTV in einer Übergangsphase zu ermöglichen. Das Netzwerkangebot soll aus einer Hand bezogen werden können. Aus diesem Grund soll das BAV auch nur eine LV EWLTV für das gesamte Netzwerk abschliessen.
- Wir unterstützen die für die LV EWLTV aufgeführten **Elemente, namentlich**:
 - Die Festlegung des Angebots, des Netzwerks und der Investitionen nach Massgabe der Grundlagendokumente des Güterverkehrs, insbesondere: das Konzept für den Gütertransport, die vom BAV unter Mitwirkung der betroffenen Akteure festgelegten Leitlinien und die Rahmenvereinbarung.
Die **Rahmenvereinbarung**, auf welche sich die LV EWLTV stützt, sollte einen genügenden Zeitraum für den Übergang sichern und bei Vorliegen unvorhergesehener, unabänderlicher Schwierigkeiten eine **Verlängerung** ermöglichen.
 - Die Preisentwicklung und flexible Preisgestaltung sowie die Bildung von Reserven in der LV EWLTV entlang definierter Vorgaben.
 - Klare subventions- und wettbewerbsrechtliche Vorgaben. Diese müssen aus unserer Sicht im Vergleich zum Vorschlag des Bundesrats in Art. 9a Abs. 7 GüTG klarer formuliert werden (s. Vorschlag unter Ziff. 11), um Querfinanzierungen vom Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch den Netzerkanbieter auszuschliessen.

- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

- Wir begrüssen Abgeltungen und Investitionsbeiträge im Verbund mit den anderen Massnahmen der Vernehmlassungsvorlage. Sie erlauben, die Übergangsphase der Modernisierung des EWLTV mit wirtschaftlicher Sicherheit für dessen Kunden auszustatten. Hierfür ist der vom Bundesrat vorgeschlagene **Verpflichtungskredit für die Jahre 2025–2028 von 300 Millionen CHF unbedingt erforderlich**. Mit zunehmendem Fortschritt der Modernisierung werden sich die benötigten Mittel degressiv entwickeln. Zur Aufrechterhaltung des Angebots und für Investitionen ist der veranschlagte Betrag gerade in der Anfangsphase nach Einschätzung der SBB jedoch sehr knapp bemessen.

- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Nein.

Sollte jedoch eine Ausschreibung des Angebots im EWLTV beschlossen und umgesetzt werden, dann müsste sie **für das gesamte Netzwerkangebot** auf dem Normalspurnetz erfolgen. Ausserdem muss das Netzwerkangebot über die gesamte Dauer der Rahmenvereinbarung durch eine Anbieterin wahrgenommen werden.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja.

- **Wir begrüßen grundsätzlich die vorgeschlagenen Massnahmen** zur stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes.
- Für Infrastrukturanlagen des SGV sollen die Kriterien der Richtlinie für die Sachplanrelevanz von Eisenbahnanlagen zur Anwendung kommen. Güterverkehrsanlagen, welche die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen, sind in den Sachplan Schiene des Bundes aufzunehmen.
- Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle stärker wahrnehmen sollen. Die Festlegung von Logistikflächen auf kantonaler sowie kommunaler Ebene ist daher zu begrüßen. Wir unterstützen zudem die Aussage des Bundesrats, dass das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ein wichtiges Instrument zur Bestandsicherung von Güterverkehrsanlagen ist, das weiterentwickelt werden sollte.
- **Wir unterstützen die Verpflichtung der Kantone, die im Konzept an sie adressierten Festlegungen in ihrer Richtplanung zu berücksichtigen. Entscheidend ist aber die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen auch grundeigentümerverbindlich in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden.** Ausserdem muss der Bund den Kantonen Fristen setzen, bis zu welchem Zeitpunkt Anlagen des SGV inklusive KV-Terminals in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden müssen. Sowohl das Konzept für den Gütertransport wie auch die kantonale Umsetzung (auf Ebene der kantonalen Güterverkehrsstrategien wie auch auf Ebene Richtplan) sollen regelmässig überprüft werden, da sich die Markt- und Kundenbedürfnisse über die Zeit verändern.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir unterstützen die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen grösserenteils, beantragen jedoch folgende Änderungen (in **rot**):

Art. 1a: Begriffe

- a. Einzelwagenladungsverkehr (EWLV): der Transport von Gütern auf der Schiene **nach dem Prinzip der Bündelung von** Einzelwagen oder Wagengruppen **in einem Netzwerk** im Binnen-, Import- und Exportverkehr mit mindestens einer Rangierbewegung» [...].
- c.3. Freiverladeanlagen: öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, **einschliesslich der Kräne und anderer Umschlagsgeräte;**» [...]

Art. 2 Grundsätze und Ziele

- ¹ [...] a. eine nachhaltige, insbesondere auf die Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen **und auf eine sichere und effiziente Versorgung** ausgerichtete Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser. [...]

Art. 3 Konzept für den Gütertransport auf der Schiene

[...]

- ² d. der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein **und den Binnengewässern**

³ Er stimmt das Konzept mit **den gemeinsamen Leitlinien der Akteure des Gütertransports auf der Schiene**, der Entwicklung der Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastruktur sowie der Anlagen des unterirdischen Gütertransports, mit dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes und der kantonalen Richtplanung ab. [...]

⁵ Die Kantone berücksichtigen das Konzept **insbesondere** in ihrer Richt-, **Nutzungs- und Agglomerationsplanung auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden.**

Art. 3a Gemeinsame Leitlinien

¹ **Die Das Bundesamt für Verkehr erarbeitet unter Mitwirkung der** Akteure des Gütertransports auf der Schiene Leitlinien zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes **in Abstimmung mit den Entwicklungen im europäischen Umfeld.** Die Leitlinien **können insbesondere** betreffen insbesondere: [...]

- d. die Entwicklung des EWLV **und dessen laufende Beobachtung aufgrund definierter Indikatoren**

- e. [neu] die gemeinsame Nutzung und den Austausch der Daten im Rahmen der geplanten Umsetzung der Mobilitätsdateninfrastruktur des Bundes

~~² Das Bundesamt für Verkehr unterstützt in geeigneter Weise die Erarbeitung der Leitlinien.~~

Art. 5 Transport gefährlicher Güter

¹ [...]

[neu] ³ Die Kantone sorgen mit Massnahmen der Raumplanung für einen effizienten Transport gefährlicher Güter insbesondere in dicht besiedelten Gebieten.

Art. 8 Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen

¹ [...]

² Er kann Investitionsbeiträge an den Bau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland leisten, wenn die Investition mit grosser Wahrscheinlichkeit zur Verlagerung des ~~alpenquerenden~~ Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene beiträgt.

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt zwischen 40 und 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Bei Projekten von nationaler ~~oder überregionaler~~ verkehrspolitischer Bedeutung kann er auf höchstens 80 Prozent erhöht werden.

⁵ Bei der Gewährung und der Bemessung der Beiträge sind das Konzept für den Gütertransport sowie die verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes, ~~die Sicherheit~~, wirtschaftliche Kriterien und die Vorteile Dritter angemessen zu berücksichtigen.

⁶ Der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), schliesst mit den Betreiberinnen von ~~KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen~~ Umschlags- und Verladeanlagen Vereinbarungen über vier Jahre ab; die Vereinbarungen legen die Investitionen der Betreiberinnen und die Höchstbeträge der Bundesbeiträge fest.

Art. 9 Abgeltung des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene

¹ [...]

⁴ [neu] Die Bundesversammlung beschliesst für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit.

Art. 9a Förderung des EWLK

¹ [...]

⁴ Sie ~~können schliessen~~ über die Entwicklung des EWLK und die dafür notwendigen Investitionen und Abgeltungen eine befristete Rahmenvereinbarung für mehrere Vierjahresperioden ~~abschliessen~~.

⁵ [...]

- b. Verbesserungen bei der Planung, der Leistungserbringung und der Koordination des Angebots zwischen den Anbieterinnen, den Kunden, Betreiberinnen von Umschlags- und Verladeanlagen, dritten Güterbahnen und weiteren Akteuren zu ermöglichen. [...]

Variante 1

⁷ Querfinanzierungen aus dem subventionierten Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch Netzwerkanbieter sind nicht zulässig. Es sind organisatorische Massnahmen zu treffen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLK in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Der Bund trifft die dazu notwendigen Vorkehrungen und stellt die entsprechende Überwachung sicher.

Variante 2

⁷ Sie [die Netzbetreiber] gliedern die Leistungen umfassend die Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen [hier handelt es sich um die abgegoltene Leistung gemäss Art. 9a Abs. 2 letzter Satz] in eigenständige Bahnunternehmen aus, die über keine eigenen Güterwagen verfügen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLK in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die Leistungserbringung untereinander zu Marktkonditionen. Der Bundesrat kann für Schmalspurbahnen Erleichterungen vorsehen.

Vorschlag BAV streichen

~~⁷ Sie treffen die nötigen organisatorischen Vorkehrungen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLK in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die Leistungserbringung unter einander zu Marktkonditionen.~~

Art. 9b Umschlags- und Verladebeiträge

¹ Der Bund kann für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern pauschale Beiträge pro transportierten Bahnwagen an die **Absender und Empfänger Betreiber der Umschlags- und Verladeanlagen** ausrichten. [...]

³ Der Bundesrat regelt die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Pauschalen. ~~Er kann eine Unter- und Obergrenze der Anzahl geförderter Bahnwagen je Umschlags- und Verladeanlage setzen.~~

⁴ Die Modalitäten für die Gewährung und Entrichtung der Pauschalen **zugunsten der Absender und Empfänger** werden zwischen dem Bund, vertreten durch das BAV, und den Betreiberinnen der **benützten** Umschlags- und Verladeanlagen in ~~der~~ einer Vereinbarung **nach Artikel 8 Absatz 6** festgehalten.

Art. 10 Technische Neuerungen

¹ [...]

² Er fördert mit pauschalen A-Fonds-perdu-Beiträgen **und zinslosen, rückzahlbaren Darlehen** die **Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs, insbesondere die** Einführung der digitalen, automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge.

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt höchstens 60 Prozent, **die zinslosen, rückzahlbaren Darlehen betragen zusätzlich höchstens 20 Prozent** der anrechenbaren Kosten. ~~dabei wird das Eigeninteresse der Gesuchstellerin berücksichtigt.~~

⁴ Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Förderung, insbesondere die Voraussetzungen, Fristen, ~~und~~ Verfahren der Finanzierung sowie ~~die Bemessung der Beiträge~~ **die finanzielle Berücksichtigung und den gegenseitigen Ausgleich der Eigeninteressen der Fahrzeughalter, Güterbahnen und Infrastrukturbetreiberinnen.** [...]

Art. 12 Erschliessung

¹ [...]

² Die Kantone **und Gemeinden** legen diese Massnahmen in ihren Richt- **und Nutzungs**plänen fest.

Art. 13 Baubewilligung, Betriebsbewilligung

¹ Der Bau und die Änderung von Anschlussgleisen bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht. **Ein vorgängiger Eintrag im Nutzungsplan wird hierbei nicht vorausgesetzt.** [...]

Art. 17 Vertragliche Regelungen

[...]

² Dem Anschlussvertrag ist ein Situationsplan beizufügen, der über die von der Anlage berührten Grundstücke, den Anschlusspunkt und den Standort wichtiger Einrichtungen Auskunft gibt. Der Plan muss zudem die Eigentumsverhältnisse umschreiben ~~sowie die dinglichen und allfälligen obligatorischen Rechte im Zusammenhang mit dem Clois aufführen.~~ [...]

Art. 19a

[...]

³ Der Bundesrat legt im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler **und überregionaler** verkehrspolitischer Bedeutung fest.

⁴ Die Kantone **und Gemeinden** legen diese Massnahmen in ihren Richt- **und Nutzungs**plänen fest.

Art. 22a Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen **und Investitionshilfen in technische Neuerungen**

¹ Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) entscheidet über Streitigkeiten über den Abschluss oder die Anwendung von Leistungsvereinbarungen nach den Artikeln 8a und 9a **sowie Investitionshilfen in technische Neuerungen nach Artikel 10.** [...]

Art. 27 Übergangsbestimmungen

¹ [neu] Die Kantone sorgen in kantonalen Ausführungserlassen für die Umsetzung dieses Gesetzes innerhalb von vier Jahren nach seiner Inkraftsetzung.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Förderung des Schienengüterverkehrs auf Schmalspurstrecken

- Wir begrüssen die in Variante 1 vorgeschlagene unbefristete Weiterführung der Unterstützung des Bundes für Güterverkehre auf Schmalspurstrecken.
- Die Finanzierung dieser Unterstützung ist jedoch unzureichend geregelt. Sie ist bisher Bestandteil des jährlichen Bundesbudgets und bietet somit keine ausreichende Planungssicherheit über einen mehrjährigen Zeithorizont. Ausserdem liegen die veranschlagten Beträge seit Bestehen dieser Förderung unverändert bei CHF 6 Millionen pro Jahr und tragen dem steigenden Investitions- und Finanzierungsbedarf nicht Rechnung, insbesondere wenn der Schienenanteil an den Transporten in den betroffenen Regionen erhöht werden soll.
- Wir beantragen – analog dem Verpflichtungskredit für den EWLK – auch für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 50 Millionen.

b. Reporting des Bundes zur Förderung des SGV in der Fläche (analog Verlagerungspolitik)

Wir regen an, für die Entwicklung des SGV in der Fläche und insbesondere im EWLK ein Monitoring und Reporting zu führen analog der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr (s. auch Frage 11, Anträge für ergänzten Art. 3a GüTG). Das Monitoring sollte auf definierten Kennzahlen basieren und folgende Kategorien umfassen

- Entwicklung Kunden-/Branchenstruktur
- Mengenentwicklungen/inter- und intramodaler Wettbewerb
- Kapazitäts- und Qualitätsmonitoring
- Volkswirtschaftliche und umweltpolitische Entwicklung
- Entwicklung Fördermittel

Die Entwicklungen sollten jährlich erhoben, evaluiert und gegebenenfalls mit Massnahmen hinterlegt werden. Die Führung des Monitorings sollte dem BAV obliegen.

Herr
Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher UVEK
3003 Bern

Bern, 8. Februar 2023

Zukunft Binnengüterverkehr

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Die Schweiz hat und benötigt auch in Zukunft eine starke Logistik im Binnen-, Import- und Exportverkehr auf Schiene, Strasse und mit dem Schiff. Wir stehen ein für attraktive Angebote, die auf die Bedürfnisse der Kunden der verladenden Wirtschaft ausgerichtet sind. Wir erwarten faire Wettbewerbsbedingungen, damit Unternehmen ihre Güterverkehrsangebote nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und möglichst klimaverträglich erbringen können.

Die Wachstumsaussichten für die Binnenlogistik sehen wir positiv. Viele Unternehmen haben die Ambition und konkrete Projekte, um diese Marktchancen zu realisieren, z.B. im Bereich City-Logistik, Kundenlösungen mit Ganzzügen oder Ver- und Entsorgung im Baugewerbe und Recycling. Ebenso steigt die Nachfrage nach versorgungssicheren Transportketten, nachweisbar CO₂-reduzierter Logistik oder leistungsfähigen Umschlagsanlagen für den multimodalen Gütertransport.

Die unterzeichnenden Verbände begrüssen, dass nun die politischen Weichen für die «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» gestellt werden. Die in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Ziele bezüglich Versorgungssicherheit der Schweiz, Leistungsfähigkeit und Robustheit der dafür notwendigen Infrastrukturen, Klimaschutz, Energieeffizienz und Raumplanung unterstützen wir. Die Vorlage geht grundsätzlich in die richtige Richtung.

Wir erachten die Vorlage als ersten Schritt, da die Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben nicht geregelt ist. Dies soll im Rahmen der Revision des SVAG und der Schaffung eines Fonds nachgeholt werden. Dieser Fonds sollte gleichzeitig die Möglichkeit, die Modernisierung des SGV zu finanzieren, umfassen. Zudem muss im Rahmen der nächsten Revision eine namhafte Senkung des Trassenpreises für den Güterverkehr gemäss europäischem Vorbild angegangen werden.

Wir bitten Sie, die nachfolgenden **Erwägungen, zu denen wir nach intensiven Gesprächen und trotz in der Vergangenheit unterschiedlicher Positionen, Konsens erzielen**, bei der Finalisierung der Vorlage angemessen zu berücksichtigen.

1. **Es bedarf im Binnengütertransport eines deutlichen Modernisierungsschubs, um Effizienz, Produktivität, Marktfähigkeit und Sicherheit für Mitarbeitende zu verbessern.** Wie im Bericht zur Vernehmlassung ausgeführt, besteht diesbezüglich zurzeit insbesondere Nachhol- und politischer Entscheidungsbedarf beim Schienengüterverkehr sowie bei der Ko-

Modalität. Die Bahnbranche will Fortschritte erzielen bspw. bezüglich Anpassungsfähigkeit, Reaktionsschnelligkeit, Transparenz und nicht zuletzt die digitale Integration der Logistikketten. Wir unterstützen zudem bereits jetzt, dass im Rahmen der Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) auch die diesbezüglichen Rahmenbedingungen für die Strasse verbessert werden. Namentlich soll dort eine integrale Fondslösung für die Dekarbonisierung des gesamten schweizerischen Gütertransportes eingeplant werden, um auch für die Strasse eine Anschubfinanzierung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu ermöglichen. Sämtliche Investitionen und Förderungen der Güterverkehrslogistik sollen ab dann über diesen Fonds laufen. Dabei ist auch festzulegen, wie zukünftig der Kosten-Nutzen-Ausgleich der involvierten Akteure (wie ISB, EVU, Halter) in genügendem Ausmass berücksichtigt werden kann.

2. **Es soll der Massnahmenmix im Sinne Variante 1 weiterverfolgt werden:**

- Modernisierung, Automatisierung und Umrüstungsfinanzierung für technische Neuerungen
- Anreize für Förderung multimodaler Transportketten
- Verstärkte Berücksichtigung des Gütertransportes in der Raumplanung
- Stärkung und bessere Einbindung der Rheinschifffahrt in multimodale Logistikketten
- die Weiterentwicklung und Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) auf der Normal- und Schmalspur.

Jede staatliche Förderung, hat diskriminierungsfrei und wettbewerbsneutral zu erfolgen.

3. **Der Modernisierungsschub wird ohne technische Neuerungen nicht möglich werden; und zwar unabhängig der gewählten Variante.** Dazu gehören u.a.(a) die digitale automatische Kupplung (DAK), digitale Bremsproben sowie (b) digitale Daten-/Buchungsplattformen, etc., die allen Akteuren diskriminierungsfrei zugänglich sein sollen. Die Fahrzeughalter, EVU und Infrastrukturbetreiber werden sich entsprechend dem auf EU-Ebene erhobenen Nutzen an den Investitionen beteiligen

Ad (a): Der Förderplan der Migration ist u.E. zeitlich zu begrenzen und soll national vom BAV gemäss der Abstimmung mit der EU vorgegeben und mit der Branche koordiniert werden. Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen-EWLV in der Schweiz durchgeführt werden. Hier schlagen die Produktivitätssteigerung direkt durch. In einem zweiten Schritt, folgen dann die Ganzzugverkehre, da in dieser Sparte aus heutiger Sicht die Produktivitätsgewinne untergeordnet sind.

Ad (b): Via digitale Plattformen sollen alle Akteure in der Lage sein, sich zeitverzugslos über freie Kapazitäten (Trassen, Loks, Wagen etc.) oder Synergien mit bereits bestehenden Güterverbindungen ein Bild zu machen, um Effizienzen zu heben und diese mittels direkter Buchung umsetzen zu können. Dafür sollen im Gesetz zur Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) die Grundlagen geschaffen werden, und dies wenn möglich für alle Verkehrsträger.

4. **Der finanzielle Aufwand für die technischen Neuerungen ist bedeutsam, gleichzeitig aber noch mit vielen offenen Fragen und Unsicherheiten behaftet.** Wegen der Verzögerung zwischen Investition und Inwertsetzung, des technischen Doppelbetriebs in der Migrationsphase und der Notwendigkeit, diese Neuerungen mit anderen Teilen des Bahnsystems zu systematisieren (ETCS, Rangieren, etc.) erachten wir eine Teilfinanzierung durch die öffentliche Hand als gerechtfertigt. Diese soll die anfallenden Kosten überwiegend decken sowie die Möglichkeit von zinslosen Darlehen vorsehen. Wir regen an, die Justierung der Fördermittel für die Automatisierung bei Vorliegen der Resultate auf EU-Ebene im dritten Quartal 2023 nochmals mit der Branche zu plausibilisieren.

5. **Das Angebot für den EWLIV soll innerhalb der Branche fundamental modernisiert, unternehmerisch weiterentwickelt und mittels einer Leistungsvereinbarung mit der Netzwerkanbieterin befristet abgegolten werden.** Der Druck Richtung Eigenwirtschaftlichkeit muss bei gleichzeitiger unternehmerischer Freiheit und der Möglichkeit zur Gewinnverwendung hoch bleiben. Wir begrüßen, dass die Netzwerkanbieterin mit entsprechender politischer Rückendeckung auf diesen unternehmerischen Pfad verpflichtet wird, so dass die Beiträge in den nächsten Jahren schrittweise reduziert werden können.

Realistischerweise wird die erste Leistungsvereinbarung vom heutigen Leistungsniveau aus starten, verbunden mit der Erwartung zur konsequenten Kundenorientierung und Modernisierung. Um eine Querfinanzierung in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, gibt es durch die ausgewählte Netzwerkanbieterin entsprechende Massnahmen zu treffen. Für die im Gesetz festzuhaltende Umsetzung, sieht die Branche zurzeit noch zwei Lösungsansätze. Organisatorische Massnahmen oder zusätzlich rechtliche Trennung. Beide Varianten sind durch den Bund konsequent zu überwachen.

6. **Die verstärkte Integration der Rheinschifffahrt in multimodale Logistikketten** unterstützen wir wie vorgeschlagen (Leistungsfinanzierung für Hafeninfrastrukturen, finanzielle Anreize für klimaneutrale Antriebe geeigneter Schiffe oder für Niedrigwasser). Ebenso finanzielle Anreize in Form eines Verlade- oder Umschlagsbonus mit direkter Auszahlung an die Verloader, degressiv ausgestaltet analog der LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr. Der vorgeschlagene Verlade- und Umschlagsbonus soll im Rahmen der Revision des SVAG als pauschale Rückerstattung der LSVA ausgestaltet werden. Wir begrüßen eine mittels Finanzhilfen beschleunigte Ausrüstung der Fahrzeuge auf Schiene, Rhein und Strasse mit klimafreundlichen Antrieben.
7. **Wir begrüßen die breitere Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen (Überbegriff Anschlussgleisen, KV-Umschlagsanlagen und Freiverladeanlagen).** Die Einführung des neuen Dachbegriffs darf nicht mit einer Ausweitung der Aufgaben für die Infrastrukturbetreiberin (ISB) verbunden sein und keine Anpassung der Definition von Freiverladeanlagen im Eisenbahngesetz (EBG) auslösen. Die Förderungsregeln sollen sich an denjenigen für die Finanzierung von KV-Anlagen oder Anschlussgleisen orientieren. Finanzierungsquelle soll der Rahmenkredit für die Förderung von Güterverkehrsanlagen sein, und der BIF darf damit nicht belastet werden. Die Standorte und das Netzwerk der Anlagen sollen wie bisher von der Branche zusammen mit dem Bund und den Kantonen definiert werden. Als Untergrenze der Förderung soll weiterhin der Richtwert von 720 Wagenladungen gemäss Artikel 5 Absatz 1 der Gütertransportverordnung (GüTV) gelten.

Wir danken Ihnen bestens für die Kenntnisnahme unserer Ausführungen und verweisen gerne auf die Antworten im Fragebogen bzw. bei den Gesetzesanpassungen. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident (078 841 66 86)

ASTAG



Thierry Burkart, Ständerat
Zentralpräsident (078 764 15 88)

IG Kombinierte Verkehr



Hans-Jörg Bertschi
Präsident (079 330 50 72)

VAP



Frank Furrer
Generalsekretär (079 544 58 78)

Verband öffentlicher Verkehr (VöV)



Ueli Stüchelberger
Direktor (079 613 77 01)

Kommission Güterverkehr VöV



Philipp Wegmüller
Präsident (079 335 37 39)

Kopie per E-Mail:

- Jon Pult, Nationalrat, Präsident KVF-N
- Hans Wicki, Ständerat, Präsident KVF-S
- Peter Füglistaler, Direktor Bundesamt für Verkehr BAV
- Sabine D'Amelio-Favez, Direktorin Eidgenössische Finanzverwaltung EFV
- Stefan Attiger, Regierungsrat, Präsident BPUK
- Laurent Favre, Regierungsrat, Präsident KöV
- Anders Stokholm, Präsident Schweizerischer Städteverband
- Christine Bulliard-Marbach, Nationalrätin, Präsidentin SAB
- Hannes Germann, Ständerat, Präsident Schweizerischer Gemeindeverband



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?
Ja.
 - **Die Branchenakteure des öffentlichen Verkehrs und der verladenden Wirtschaft in der Schweiz wollen einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche.** Ihr Ziel ist, Bestandsverkehre zu halten und Neuverkehre stärker mit der Bahn zu transportieren. Hierzu gilt es, die optimalen Rahmenbedingungen für alle Verkehrsarten des SGV neu zu definieren.
 - Der SGV hat grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Er leistet massgebliche Beiträge zur Versorgungssicherheit, zur Erreichung der Klima- und Energieziele sowie zur Umsetzung der Raumpolitik des Bundes. Gleichzeitig stagniert der Anteil des SGV in der Fläche am Gesamtgüterverkehr oder ist sogar rückläufig. Der SGV kann mit dem bestehenden Regulativ die derzeitigen Erwartungen von Gesellschaft, Politik, Kantone und Kunden nicht erfüllen. Es herrscht daher **dringender Handlungsbedarf zugunsten günstiger Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Schweizer Gütertransport.**
 - Der Gütertransport in der Schweiz ist liberalisiert und es herrscht intensive inter- und intramodale Konkurrenz zwischen den Marktakteuren. Damit zwischen Schiene und Strasse auch zukünftig der Wettbewerb um innovative und marktgerechte Logistikangebote stattfinden kann, **benötigen die Güterbahnen einen grossen Modernisierungsschub für ihre Produktionsmittel und -anlagen** mit Automationen und weiteren digitalen Komponenten.
 - Der Netzwerkverkehr auf der Schiene, der sogenannte Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) erbringt heute rund 70 Prozent aller Transporte im SGV in der Fläche und bildet somit das Rückgrat im Bahngütertransport. **Zur Aufrechterhaltung und Stärkung eines leistungsfähigen Netzwerkangebots ist eine nachhaltige Anschubfinanzierung in Form ausgeprägter Abgeltungs- und Anreizmechanismen erforderlich.**
 - Die zukünftigen Rahmenbedingungen im Bahngütertransport müssen sicherstellen, dass zwischen den geförderten und nicht geförderten Marktsegmenten **Wettbewerbsverzerrungen ausgeschlossen werden können und Diskriminierungsfreiheit gewährleistet ist.**
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
 - a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt

Wir unterstützen Variante 1, da wir uns für eine Stärkung des SGV einsetzen. Ein starker SGV benötigt zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung sowie mehr intramodalen Wettbewerb.

Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLTV und ermöglicht damit, dass der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLTV eine grössere Rolle in der Binnenlogistik spielen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.

Die Netzerkanbieter sollen sich zu unternehmerischem Handeln bekennen, um die Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie die Flexibilisierung von Kosten und Angeboten zu erreichen. Ihr Ziel ist die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit innert eines kurzen Zeithorizonts.



Die Branchenakteure des öffentlichen Verkehrs und die verladende Wirtschaft begrüssen die konsequente Ausrichtung der Variante 1 auf multimodale Logistikketten. Der SGV hat aufgrund des künftigen Gütermixes nur im effizienten Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern reelle Marktchancen.

Wir erachten Variante 1 als eine erste Etappe, da sie trotz des klaren Fokus auf Multimodalität keine Massnahmen für Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben vorsieht. Daher soll in einer zweiten Etappe mittels Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG hierfür ein Fonds geschaffen werden.

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Wir lehnen Variante 2 ab. Ihre Umsetzung würde, wie der Bundesrat zutreffend dargelegt hat, zur Einstellung des EWLK-Angebots in der Schweiz und im Import- und Exportverkehr führen. Dieser Schritt wäre endgültig und irreversibel.

Ein Grossteil der heute im EWLK transportierten Verkehre würde auf die Strasse verlagert, mit entsprechenden negativen Folgen für das Klima. Die Branchen und Regionen wären unterschiedlich betroffen, Wirtschaftsräume und -akteure abseits der Ost-Westachse sowie periphere Regionen wären von der Einstellung des EWLK-Angebots sehr stark betroffen. Zahlreiche Verlagerer müssten überdies ihre Logistikprozesse anpassen und ihre Anschlussgleisinfrastruktur, in die sie investiert haben, würden nicht mehr bedient.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im SGV eine *Conditio sine qua non*.** Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Neuerungen wie unter anderem der digitalen automatischen Kupplung (DAK) ist der SGV zukunftsfähig. Die DAK schafft die Voraussetzung für die umfassende Digitalisierung des Güterverkehrs und den Aufbau von digitalen Plattformen. Für letztere sind im MODIG entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Es ist unerlässlich **die technologische Schere zwischen Schiene und Strasse zu schliessen**, um die **Wettbewerbsfähigkeit des SGV** nachhaltig zu sichern.
- Mit Hilfe dieser Digitalisierungs- und Automationsschritte kann der SGV die Kundenanforderungen an Leistung, Abwicklungsgeschwindigkeit, Sicherheit und Datenverfügbarkeit erfüllen. Die dadurch erzielten **Geschwindigkeits- und Effizienzgewinne machen die Schiene für kürzere Strecken und kleinere Transportmengen attraktiver**.
- Im System Bahn schafft die DAK Kongruenz zur ERTMS-Strategie des BAV, indem sie zum Beispiel die sichere Erfassung der Zugintegrität während der Fahrt gewährleistet und weiterhin den Betrieb (WLV und Ganzzüge) auf den ETCS-Strecken auch in Zukunft ermöglicht.
- Die **Sicherheit der Mitarbeitenden** wird mit der Automation erhöht. Das Berufsbild des Rangierers wird modernisiert und damit attraktiver für jüngere Generationen. In Zeiten wachsenden Fachkräftemangels ist das essenziell für die langfristige Sicherstellung von Betriebspersonal.
- **Die Branche ist gewillt, ihren Teil dazu beizutragen.** In der Vereinbarung betreffend die «Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung (DAK)» (2021/2022) zwischen dem Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr, dem Verband der verladenden Wirtschaft VAP sowie dem Verband öffentlicher Verkehr VöV wurde die entsprechende Zusammenarbeit zugesichert und von zahlreichen Mitgliedsunternehmen der beiden Verbände mitunterzeichnet.
- **Der Förderplan der Migration ist u.E. zeitlich zu begrenzen und soll national vom BAV gemäss der Abstimmung mit der EU vorgegeben und mit der Branche koordiniert werden.** Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen-EWLK in der Schweiz durchgeführt werden. Hier schlagen die Produktivitätssteigerung direkt durch. In einem zweiten Schritt folgen dann die Ganzzugverkehre, da in dieser Sparte aus heutiger Sicht die Produktivitätsgewinne untergeordnet sind.

Die Branche begrüsst den Vorschlag, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, den Beginn und das Ende der Umrüstung zu bestimmen. Der Entscheid muss in Absprache mit

der Branche gefällt werden. Faktoren wie zum Beispiel die technische Reife der Anwendungen, die notwendige Übernahme von europäischen Spezifikationen, die Abstimmung mit der europäischen Migrationsstrategie und die noch unklare Finanzierung in der EU müssen berücksichtigt werden. Wir begrüßen den Migrationszeitraum von fünf Jahren, halten jedoch einen Migrationsstart 2025 zurzeit für fraglich.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist eine Mitfinanzierung des Bundes bei der Migration zur DAK zwingend.** Die Migration zur DAK und den damit neu möglichen digitalen Fähigkeiten sind ein **Quantensprung für den SGV.**

Mit Bezug auf die Mitfinanzierung haben wir folgende Anmerkungen:

- Der Umfang der geplanten Beteiligung des Bundes ist zu eng gefasst:
 - **Kapitalkosten, zusätzliche Betriebskosten und Abschreibungen im Migrationszeitraum:** Während der Migration werden die Effizienzsteigerungen nur in geringem Masse erzielt. Kapitalkosten und Abschreibungen fallen umso höher aus, je niedriger der Förderbeitrag des Bundes ist. Der Bund soll die Möglichkeit haben, neben à-fonds-perdu-Beiträgen **zinslose Darlehen an die Fahrzeughalter** zur Finanzierung der Umrüstkosten zu sprechen.
 - **Ausweitung auf weitere Anwendungen:** Sowohl der erläuternde Bericht wie auch der vorgeschlagene Artikel 10 des GÜTG konzentrieren sich auf die Förderung der DAK. Damit die vom Bundesrat formulierten Ziele der Modernisierung und Automatisierung erreicht werden, sollten der Inhalt in der Botschaft und der neu formulierte Artikel die Finanzierung weiterer Elemente, wie sie in der *Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen dem Bund, dem VAP und dem VöV betr. die Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung* vereinbart worden sind, ermöglichen.
 - Für die Förderung technischer Innovationen ist **im Rahmen der mittelfristig vorgesehenen Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) ausserdem eine Fondslösung zu prüfen, um die Dekarbonisierung und Modernisierung für den gesamten schweizerischen Gütertransport auf der Strasse und auf der Schiene zu implementieren.** Innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll auch geklärt werden, wie Nutzniesser von Automatisierungen an die Äufnung des Fonds beitragen und Nutzentransfers zwischen unterschiedlichen Branchenakteuren erzeugt werden können.
 - Der Nutzentransfer zwischen investierendem Fahrzeughalter und den weiteren Akteuren (Güterbahnen und Infrastrukturbetreiber) innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll entsprechend deren Eigeninteressen erfolgen. Das BAV kann für die Anbieterin des EWLV die Entschädigungen an Dritte abgelden, soweit ihr ungedeckte Kosten entstehen.
- Die Finanzierung der Infrastrukturkosten über die Leistungsvereinbarungen des Bundes mit Infrastrukturbetreibern wird begrüsst.
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
- Die Branche unterstützt eine Teilfinanzierung durch den Bund aufgrund des langfristigen Nutzens der Automatisierung für den SGV, ist aber der Überzeugung, dass der volkswirtschaftliche Nutzen stärker wiegt als der betriebswirtschaftliche.
- Aus folgenden Gründen ist eine Teilfinanzierung unabdingbar:
 - Die hohe Interoperabilität und der aktuell niedrige technische Standard sind eine unüberwindbare Hürde für die umfassende technische Modernisierung auf Basis von Marktmechanismen.
 - Während der Migration besteht eine grosse zeitliche Differenz zwischen der Investition und dem sich daraus ergebenden Nutzen, die von den Branchenakteuren nicht überbrückt werden kann.
- Die Aufteilung des finanziellen Nutzens ist noch offen. Bei einer Nutzenverteilung und einem Kostentransfer über Marktmechanismen könnten die EVU, Fahrzeughalter oder Kunden

ungleich belastet werden. Diese Faktoren müssen bei der Gestaltung des Finanzierungsmodells durch den Bund beachtet werden.

- Ohne Förderung oder bei einem zu tiefen Fördersatz verbleiben die Umstellungskosten bei den Fahrzeughaltern oder den EVU, die durch die später realisierbaren Effizienzgewinne nicht gedeckt werden. Es drohen Defizite und Dyssynergien im SGV, was den SGV unattraktiver macht.
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
- **Die Branche ist der Ansicht, dass der Förderanteil von 30 Prozent dem volkswirtschaftlichen Nutzen nicht gerecht wird.** Einerseits sind die Annahmen bezüglich der für die Umrüstung der Fahrzeuge anfallenden Kosten zu tief angesetzt und andererseits ist der vom Bund avisierte maximale Förderanteil zu niedrig (siehe Antwort Frage 4b). Akzentuiert wird dies noch durch die Staffelung der Förderbeiträge nach Alter der Flotte (siehe Antwort auf Frage 4d).
 - **Der Förderanteil pro Fahrzeug sollte den überwiegenden Teil der Kosten decken und zusätzlich eine Vorfinanzierung mittels zinsloser Darlehen vorsehen.** Ebenfalls könnte sich die Branche eine im Migrationsverlauf sinkende Förderung vorstellen, um die Differenz zwischen Kosten und erst später eintretendem Nutzen auszugleichen. Ein Förderanteil von 30 Prozent hätte das Scheitern der Einführung der DAK zur Folge. Eine zu tief angesetzte Förderung könnte ausserdem eine lange Migrationsdauer mit langem Parallelbetrieb zur Folge haben.
 - **Die Erhebung der zu veranschlagenden Kosten und Nutzen erfolgt derzeit auf europäischer Ebene. Verlässliche Zahlen sind voraussichtlich frühestens im dritten Quartal 2023 zu erwarten. Insgesamt gehen wir von branchenweiten Gesamtkosten zwischen 700 und 800 Mio. CHF aus.** Die Kostenentwicklung sollte daher mit der Branche aufgrund der Ergebnisse auf EU-Ebene vor und während der Migration im Rahmen eines geordneten Monitorings verfolgt werden. Bei einer Förderquote von 60 Prozent würden die notwendigen Bundesmittel 420 bis 480 Mio. CHF betragen.
 - Für die Infrastrukturbetreiberinnen ist eine Vollfinanzierung ihrer Kosten zur Umrüstung ihrer Infrastruktur und ihres Rollmaterials durch den Bund über deren Leistungsvereinbarung notwendig.
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?
- Nein.

- **Angesichts des Wagenbedarfs bei zunehmenden Mengen im SGV und der beschränkten Werkstättekapazitäten für Neuwagen in Europa sind grundsätzlich alle Wagen auszurüsten.** Wie im Falle der Lärmsanierung soll für verfrühte Ausserbetriebnahme von Wagen eine degressive Rückzahlung der Finanzhilfen vorgesehen werden.
- Soll am Ansatz der Wagenparkoptimierung festgehalten werden, spricht sich die Branche jedoch gegen die vorgeschlagene Staffelung, dafür aber für eine Förderung gemäss einer Positivliste aus. Die Umrüstkosten sind bei älteren Wagen mindestens gleich hoch. Auch reduziert eine geringere Restlebenszeit älterer Wagen die Abschreibungsdauer der Automationskomponenten. Damit ist der Umbau für Halter von Fahrzeugen im mittleren Lebenszyklus wirtschaftlich schwieriger. Zudem ist ein vorzeitiger Ersatz älterer Wagen, die noch nicht das Ende ihrer Lebenszeit erreicht haben, auf Grund der fehlenden Produktionskapazitäten für Güterwagen nicht möglich und eine frühzeitige Aussortierung von Wagen betriebswirtschaftlich und aus Nachhaltigkeitsgründen nicht sinnvoll. Ein beträchtlicher Teil des Wagenparks in der Schweiz ist in der Kategorie der Inbetriebsetzung von 1995–2009. Die Branche schlägt deshalb vor, alle Fahrzeuge mit demselben Fördersatz zu fördern.
- Wir unterstützen eine Altersgrenze für die Umrüstung von Wagen, falls diese inklusive Ausnahmekriterien umgesetzt wird. Die Optimierung des Wagenparks muss differenziert angegangen, und die Restlebensdauer sowie der kommerzielle Bedarf der einzelnen Wagentypen muss geprüft werden. Wir schlagen eine mit dem BAV vereinbarte Positivliste auf Basis des Fahrzeugregisters unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse und Marktaussichten sowie der Industriekapazitäten für die Fertigung neuer Wagen vor. Neuwagen, die in der Schweiz immatrikulierte Wagen ersetzen, sollten in jedem Fall gefördert werden.
- Wir können uns eine jährlich degressive Staffelung der Fördersätze gemäss Umrüstzeitpunkt auf die DAK vorstellen, da, wie oben beschrieben ein signifikanter zeitlicher Verzug zwischen Investitionen und Wirkungseintritt besteht.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja.

Wir begrüßen die vorgeschlagenen Massnahmen zur Stärkung der Rheinschifffahrt. Sie sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen sowie an das gesamte europäische Wasserstrassennetz. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule für den Import und Export dar und sichern für viele Güter auch im erheblichen Umfang die Landesversorgung. Zusammen mit der Bahn bildet die Rheinschifffahrt ein redundantes System von zwei energieeffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Zentral ist hierbei die Einbindung der SRH in den schweizerischen EWLK und den kombinierten Verkehr. Eingebettet in die Gesamtstrategie zur Weiterentwicklung des Schweizer Gütertransports ist, aufgrund der nationalen Tragweite, die Stärkung der Hafeninfrastrukturen und damit der Rheinschifffahrt durch den Bund ein wichtiges Element.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja.

Wir begrüßen den vorgeschlagenen GüTG Artikel 8a in der Variante 1. Die vorgeschlagene Form einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und einer noch zu schaffenden Betriebsgesellschaft für die Infrastrukturen des Hafens erachten wir als wirkungsvolles und zielführendes Instrument. Durch die Einbindung des Bundes erhalten die Hafeninfrastrukturen die notwendige nationale Bedeutung, um abgeleitet aus dem Güterverkehrskonzept des Bundes, eine langfristige Sicherung der notwendigen Infrastrukturkapazitäten und Rahmenbedingungen für die Logistikwirtschaft sicherstellen zu können. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und die Kantone beider Basel die Hafeninfrastrukturen unter den festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Der Bund kann somit strategisch auf eine Schlüsselinfrastruktur und auf wirtschaftliche und ökologische Hafeninfrastrukturen hinwirken.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja.

Wir unterstützen die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe. Der Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Schifffahrt, spezifisch in der Rheinschifffahrt, schafft ein redundantes CO₂-freies Transportsystem und ermöglicht klimaneutrale intermodale Transportketten zwischen Wasser und Schiene. Als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat die Schweiz bereits mit den anderen ZKR-Staaten (Frankreich, Deutschland, Niederlande und Belgien) festgelegt, die Binnenschifffahrt bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, um gemeinsam mit den anderen ZKR-Staaten dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

Aufgrund der Entwicklung des Gütermixes kann der SGV nur als Teil multimodaler Logistikketten wachsen und Verlagerungswirkung erzielen. Dabei ist nicht entscheidend, ob Behälter oder Güter zwischen den Verkehrsträgern umgeschlagen werden. Dies soll alleine der Markt und nicht staatliche Anreize beeinflussen. Wir unterstützen die Förderung multimodaler Transportketten Strasse/Schiene, Schiff/Schiene. Jeder Verkehrsträger sollte gemäss seinen Stärken eingesetzt werden. Die Strasse in der Feinverteilung, Schiene und die Rheinschifffahrt im Hauptlauf für grosse Mengen und auf längeren Distanzen.

Der SGV hat als Teil multimodaler Transporte insbesondere auch im Import- und Exportverkehr erhebliches Wachstumspotential. Freiverlade-, KV- und Anschlussgleisanlagen sind betrieblich mit internationalen Umschlags- und Verladeanlagen zu verknüpfen und entsprechend raumplanerisch zu gestalten.

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen soll weiter gefördert und weiterentwickelt werden.

Die bestehenden Anlagen, wie sie im Konzept Gütertransport auf der Schiene festgehalten sind, sind gemäss den Bedürfnissen der Branche weiterzuentwickeln. Im Zentrum der Weiterentwicklung steht eine Konsolidierung der Güterverkehrsanlagen (Freiverlade, Annahme- und Formationsbahnhöfe), wie sie bereits im Zielbild Güterverkehrsanlagen (2021) von SBB Infrastruktur, zusammen mit der Branche und im Auftrag des BAV, erarbeitet wurde. In Räumen mit Unterkapazitäten (vgl. Konzept Gütertransport auf der Schiene) sollen neue leistungsfähige Anlagen insbesondere für den KV erstellt werden.

Die bestehende Definition von Freiverladeanlagen bestehend aus Verladegleis und Verladeplatz gemäss Eisenbahngesetz, soll beibehalten werden. Alle darüber hinaus gehenden Anlagen sollen nicht Bestandteil des öffentlichen Netzzugangs sein.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

- Wir begrüssen eine Vereinfachung der finanziellen Förderung durch pauschale Ansätze. Wir erwarten dadurch einen geringeren administrativen Aufwand und eine schnellere Durchlaufzeit von Förderverfahren. Hingegen muss die Möglichkeit bestehen bleiben, auf spezielle Situationen Rücksicht zu nehmen und – in begründeten Ausnahmefällen – von standardisierten Fördersätzen abzuweichen. Möglichst günstige Baukosten garantieren keinen erfolgreichen Betrieb.
- Wir begrüssen die Ausweitung der Fördertatbestände auf weitere Anlagenelemente. Vor allem im Bereich der mobilen Umschlagsgeräte, wie Stapler oder Mobilkräne, ist jedoch klar zu definieren, dass diese bahnspezifisch sein müssen, um Anspruch auf eine Förderung zu haben.
- Wir unterstützen den Verzicht auf Mindestmengen bei Anlagen mit einem Investitionsvolumen von weniger als fünf Millionen CHF nur für Anlagen auf dem Schmalspurnetz.
- Der Fördersatz von 80 Prozent soll für jene Projekte mit einem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen CHF möglich sein, welche von nationaler oder überregionaler Bedeutung sind und die Kriterien des Sachplans erfüllen.
- Wir unterstützen die Fördersätze bei Erneuerungen von 40% und für Neubauten und Erweiterungen von 40-80%.
- Wir unterstützen die Änderung in Art. 8, Abs. 7 GüTG, dass nur noch KV-Anlagen den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren haben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

- Wir unterstützen den Verladebeitrag mittels Pauschalen. Dieser sollte aber für alle gleichermassen gelten und sollte nicht nach Neu- und Bestandsverkehr unterscheiden.
- Empfänger des Verladebeitrags müssen die Verloader sein, damit diese direkte Anreize für zusätzliche Verlagerungen auf die Schiene erhalten.
- Wir lehnen eine Wagenmindestmenge als Voraussetzung für Förderbeiträge ab.
- Die Branche befürwortet die Möglichkeit, einen Bonus für Mehrmengen auszurichten.
- Wir erkennen vor allem bei Grosskunden und grossen Verladepunkten ein Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene. Darum soll beim Bonus für Mehrmengen die Obergrenze von 1'500 beladenen Wagen nicht gelten.
- Für den Verladebeitrag sollen wie vorgeschlagen 25 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung stehen.
- Der vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des Schwerverkehrsabgabengesetzes SVAG gelten. Das SVAG soll zukünftig eine pauschale Rückerstattung der LSVA für alle multimodalen Verkehre (Schiene-Strasse-Wasser) vorsehen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Wir unterstützen die Weiterführung der LSVA-Rückerstattung im KV. Perspektivisch soll der Umschlags- und Verladebeitrag in eine generelle LSVA-Rückerstattung überführt werden (s. auch Antwort 7 c I oben).

- d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja, wir begrüßen dies. Für Eigner und Betreiberinnen von privaten Güterverkehrsanlagen ist die Einhaltung von eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und der Aufbau von entsprechenden Kompetenzen eine grosse Herausforderung, welche eine Hürde für eine stärkere Nutzung des SGV darstellt.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?
- Wir unterstützen die Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im SGV.
 - In Bezug auf den SGV unterstützen wir spezifisch den Vorschlag, sowohl Umrüstung von Bestandsfahrzeugen als auch Neubeschaffungen zu finanzieren und die Finanzierung der Umrüstung der Lokomotiven von Infrastrukturbetreiberinnen über deren Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Wir teilen die Einschätzung, dass die Förderhöhe pro Lokomotive von 1 Million CHF adäquat ist, um die Mehrkosten für klimaneutrale Antriebe zu decken.
 - Eine Förderung für Schienenfahrzeuge sollte nur im Falle einer massgeblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bei der Leistungserbringung möglich sein, also prioritär bei Rangierlokomotiven, die in der Nahzustellung und teilweise auf der Strecke eingesetzt werden.
 - Streckenloks mit einem Last-Mile-Modul können teilweise Rangierlokomotiven ersetzen. Die Ausrüstung einer Streckenlokomotive mit Last-Mile Modul ist voraussichtlich kostengünstiger als die Umrüstung oder der Neukauf eines batterieelektrischen Hybridfahrzeugs. Daher soll die Ausrüstung von Streckenlokomotiven mit einem Last-Mile Modul ebenfalls als Fördertatbestand aufgenommen werden.
 - Eine Förderung sollte neben dem Kauf auch auf Fahrzeugleasing und Fahrzeugmiete angewendet werden können und auch die Förderung von Leasings und Mieten bei ausländischen Leasinggebern einschliessen. Diese Möglichkeit ist insbesondere für Netzerkanbieter, welche zur Senkung der Fixkosten keine Ressourcen anschaffen, sehr vital.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja.

- Wir begrüßen, dass die Netzerkanbieter mit unternehmerischem Handeln, einer grundlegenden Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie der konsequenten Flexibilisierung von Kosten und Angeboten den EWLTV zum Erfolg führen wollen. Das Ziel soll eine enge Partnerschaft mit den Verladern als Kunden und die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit der Netzerkanbieter innert eines kurzen Zeithorizonts sein.
- Das **vorgeschlagene Instrumentarium** inklusive einer genügenden finanziellen Förderung im Rahmen von Abgeltungen und Investitionsbeiträgen ist im Grundsatz **geeignet** ist, um den EWLTV grundlegend zu modernisieren.
- Wir teilen die Ansicht des Bundesrats, dass im Rahmen der Weiterentwicklung des EWLTV **das heutige Angebot als Basis** zu nehmen ist. Der Fokus soll dabei nicht auf der Eröffnung neuer Bedienpunkte liegen, sondern auf der Realisierung von neuen Angeboten und der **Schaffung von Mehrverkehr in einem konsolidierten und gut ausgelasteten Netzwerk**.
- Wir teilen **die Einschätzungen des Bundesrats zum Investitionsbedarf in digitale Plattformen. Der Aufbau einer durchgehenden digitalen multimodalen Plattform ist aber mit grossen Investitionen verbunden**.

Bei der geplanten Regulierung von digitalen Plattformen über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) des Bundes ist die hohe Komplexität des Angebotes im Güterverkehr im Vergleich zum Personenverkehr zu beachten. Zudem ist der Anteil internationaler Verkehre bedeutend höher. Insofern ist auch die Unterstützung europäischer Plattformen notwendig. Im Rahmen des bereits fortgeschrittenen Prozesses zur Erarbeitung des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) müssen die Anliegen des Güterverkehrs auf der Schiene und wenn möglich auch auf der Strasse aufgenommen und eng mit den europäischen Projekten abgestimmt werden. Sollte sich die Umsetzung des MODIG zeitlich nicht mit dem Inkrafttreten des

revidierten GüTG vereinbaren lassen, müsste für die Schaffung und Finanzierung der Plattform eine Alternative geschaffen werden.

- Es darf **keine Wettbewerbsverzerrung** durch einen subventionierten Netzerkanbieter geben. Daher muss die abgeltungsberechtigte Aktivität des Netzerkanbieters im EWLTV organisatorisch und finanziell vom Ganzzugverkehr getrennt werden, um Querfinanzierungen auszuschliessen. Die Vorgaben zur Transparenz und Vermeidung von Quersubventionen sollen gesetzlich verankert werden.

Die finanzielle Förderung muss so ausgestaltet werden, dass **keine Marktverzerrung zwischen den verschiedenen Produktionsformen im Binnenschienengüterverkehr** bzw. keine Kannibalisierung von bestehenden Ganzzugverkehren durch den EWLTV erfolgt. Auch zukünftig müssen die Güter auf die jeweils effizienteste Produktionsform geleitet werden. Von tiefen regulierten Preisen im Angebot der ersten/letzten Meile profitieren alle Verkehrsarten des SGV.

- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja.

- Das Instrument der **Leistungsvereinbarung** (LV EWLTV) zwischen dem BAV und der Anbieterin des EWLTV mit einer Laufzeit von vier Jahren **ist geeignet**, den Erhalt, die Modernisierung und Weiterentwicklung des EWLTV in einer Übergangsphase zu ermöglichen. Das Netzwerkangebot soll aus einer Hand bezogen werden können. Aus diesem Grund soll das BAV auch nur eine LV EWLTV für das gesamte Netzwerk abschliessen.
- Wir unterstützen die für die LV EWLTV aufgeführten **Elemente, namentlich**:
 - Die Festlegung des Angebots, des Netzwerks und der Investitionen nach Massgabe der Grundlagendokumente des Güterverkehrs, insbesondere: das Konzept für den Gütertransport, die vom BAV unter Mitwirkung der betroffenen Akteure festgelegten Leitlinien und die Rahmenvereinbarung.
Die **Rahmenvereinbarung**, auf welche sich die LV EWLTV stützt, sollte einen genügenden Zeitraum für den Übergang sichern und bei Vorliegen unvorhergesehener, unabänderlicher Schwierigkeiten eine **Verlängerung** ermöglichen.
 - Die Preisentwicklung und flexible Preisgestaltung sowie die Bildung von Reserven in der LV EWLTV entlang definierter Vorgaben.
 - Klare subventions- und wettbewerbsrechtliche Vorgaben. Diese müssen aus unserer Sicht im Vergleich zum Vorschlag des Bundesrats in Art. 9a Abs. 7 GüTG klarer formuliert werden (s. Vorschlag unter Ziff. 11), um Querfinanzierungen vom Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch den Netzerkanbieter auszuschliessen.

- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

- Wir begrüssen Abgeltungen und Investitionsbeiträge im Verbund mit den anderen Massnahmen der Vernehmlassungsvorlage. Sie erlauben, die Übergangsphase der Modernisierung des EWLTV mit wirtschaftlicher Sicherheit für dessen Kunden auszustatten. Hierfür ist der vom Bundesrat vorgeschlagene **Verpflichtungskredit für die Jahre 2025–2028 von 300 Millionen CHF unbedingt erforderlich**. Mit zunehmendem Fortschritt der Modernisierung werden sich die benötigten Mittel degressiv entwickeln. Zur Aufrechterhaltung des Angebots und für Investitionen ist der veranschlagte Betrag gerade in der Anfangsphase nach Einschätzung der SBB jedoch sehr knapp bemessen.

- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Nein.

Sollte jedoch eine Ausschreibung des Angebots im EWLTV beschlossen und umgesetzt werden, dann müsste sie **für das gesamte Netzwerkangebot** auf dem Normalspurnetz erfolgen. Ausserdem muss das Netzwerkangebot über die gesamte Dauer der Rahmenvereinbarung durch eine Anbieterin wahrgenommen werden.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja.

- **Wir begrüßen grundsätzlich die vorgeschlagenen Massnahmen** zur stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes.
- Für Infrastrukturanlagen des SGV sollen die Kriterien der Richtlinie für die Sachplanrelevanz von Eisenbahnanlagen zur Anwendung kommen. Güterverkehrsanlagen, welche die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen, sind in den Sachplan Schiene des Bundes aufzunehmen.
- Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle stärker wahrnehmen sollen. Die Festlegung von Logistikflächen auf kantonaler sowie kommunaler Ebene ist daher zu begrüßen. Wir unterstützen zudem die Aussage des Bundesrats, dass das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ein wichtiges Instrument zur Bestandsicherung von Güterverkehrsanlagen ist, das weiterentwickelt werden sollte.
- **Wir unterstützen die Verpflichtung der Kantone, die im Konzept an sie adressierten Festlegungen in ihrer Richtplanung zu berücksichtigen. Entscheidend ist aber die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen auch grundeigentümerverbindlich in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden.** Ausserdem muss der Bund den Kantonen Fristen setzen, bis zu welchem Zeitpunkt Anlagen des SGV inklusive KV-Terminals in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden müssen. Sowohl das Konzept für den Gütertransport wie auch die kantonale Umsetzung (auf Ebene der kantonalen Güterverkehrsstrategien wie auch auf Ebene Richtplan) sollen regelmässig überprüft werden, da sich die Markt- und Kundenbedürfnisse über die Zeit verändern.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir unterstützen die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen grösserenteils, beantragen jedoch folgende Änderungen (in **rot**):

Art. 1a: Begriffe

- a. Einzelwagenladungsverkehr (EWLV): der Transport von Gütern auf der Schiene **nach dem Prinzip der Bündelung von** Einzelwagen oder Wagengruppen **in einem Netzwerk** im Binnen-, Import- und Exportverkehr mit mindestens einer Rangierbewegung» [...].
- c.3. Freiverladeanlagen: öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, **einschliesslich der Kräne und anderer Umschlagsgeräte;**» [...]

Art. 2 Grundsätze und Ziele

- ¹ [...] a. eine nachhaltige, insbesondere auf die Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen **und auf eine sichere und effiziente Versorgung** ausgerichtete Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser. [...]

Art. 3 Konzept für den Gütertransport auf der Schiene

[...]

- ² d. der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein **und den Binnengewässern**

³ Er stimmt das Konzept mit **den gemeinsamen Leitlinien der Akteure des Gütertransports auf der Schiene**, der Entwicklung der Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastruktur sowie der Anlagen des unterirdischen Gütertransports, mit dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes und der kantonalen Richtplanung ab. [...]

⁵ Die Kantone berücksichtigen das Konzept **insbesondere** in ihrer Richt-, **Nutzungs- und Agglomerationsplanung auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden.**

Art. 3a Gemeinsame Leitlinien

¹ **Die Das Bundesamt für Verkehr erarbeitet unter Mitwirkung der** Akteure des Gütertransports auf der Schiene Leitlinien zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes **in Abstimmung mit den Entwicklungen im europäischen Umfeld.** Die Leitlinien **können insbesondere** betreffen insbesondere: [...]

- d. die Entwicklung des EWLV **und dessen laufende Beobachtung aufgrund definierter Indikatoren**

- e. [neu] die gemeinsame Nutzung und den Austausch der Daten im Rahmen der geplanten Umsetzung der Mobilitätsdateninfrastruktur des Bundes

~~² Das Bundesamt für Verkehr unterstützt in geeigneter Weise die Erarbeitung der Leitlinien.~~

Art. 5 Transport gefährlicher Güter

¹ [...]

[neu] ³ Die Kantone sorgen mit Massnahmen der Raumplanung für einen effizienten Transport gefährlicher Güter insbesondere in dicht besiedelten Gebieten.

Art. 8 Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen

¹ [...]

² Er kann Investitionsbeiträge an den Bau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland leisten, wenn die Investition mit grosser Wahrscheinlichkeit zur Verlagerung des ~~alpenquerenden~~ Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene beiträgt.

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt zwischen 40 und 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Bei Projekten von nationaler ~~oder überregionaler~~ verkehrspolitischer Bedeutung kann er auf höchstens 80 Prozent erhöht werden.

⁵ Bei der Gewährung und der Bemessung der Beiträge sind das Konzept für den Gütertransport sowie die verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes, ~~die Sicherheit~~, wirtschaftliche Kriterien und die Vorteile Dritter angemessen zu berücksichtigen.

⁶ Der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), schliesst mit den Betreiberinnen von ~~KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen~~ Umschlags- und Verladeanlagen Vereinbarungen über vier Jahre ab; die Vereinbarungen legen die Investitionen der Betreiberinnen und die Höchstbeträge der Bundesbeiträge fest.

Art. 9 Abgeltung des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene

¹ [...]

⁴ [neu] Die Bundesversammlung beschliesst für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit.

Art. 9a Förderung des EWLK

¹ [...]

⁴ Sie ~~können schliessen~~ über die Entwicklung des EWLK und die dafür notwendigen Investitionen und Abgeltungen eine befristete Rahmenvereinbarung für mehrere Vierjahresperioden ab~~schliessen~~.

⁵ [...]

- b. Verbesserungen bei der Planung, der Leistungserbringung und der Koordination des Angebots zwischen den Anbieterinnen, den Kunden, Betreiberinnen von Umschlags- und Verladeanlagen, dritten Güterbahnen und weiteren Akteuren zu ermöglichen. [...]

Variante 1

⁷ Querfinanzierungen aus dem subventionierten Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch Netzwerkanbieter sind nicht zulässig. Es sind organisatorische Massnahmen zu treffen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLK in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Der Bund trifft die dazu notwendigen Vorkehrungen und stellt die entsprechende Überwachung sicher.

Variante 2

⁷ Sie [die Netzbetreiber] gliedern die Leistungen umfassend die Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen [hier handelt es sich um die abgegoltene Leistung gemäss Art. 9a Abs. 2 letzter Satz] in eigenständige Bahnunternehmen aus, die über keine eigenen Güterwagen verfügen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLK in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die Leistungserbringung untereinander zu Marktkonditionen. Der Bundesrat kann für Schmalspurbahnen Erleichterungen vorsehen.

Vorschlag BAV streichen

~~⁷ Sie treffen die nötigen organisatorischen Vorkehrungen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLK in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die Leistungserbringung unter einander zu Marktkonditionen.~~

Art. 9b Umschlags- und Verladebeiträge

¹ Der Bund kann für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern pauschale Beiträge pro transportierten Bahnwagen an die **Absender und Empfänger Betreiber der Umschlags- und Verladeanlagen** ausrichten. [...]

³ Der Bundesrat regelt die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Pauschalen. ~~Er kann eine Unter- und Obergrenze der Anzahl geförderter Bahnwagen je Umschlags- und Verladeanlage setzen.~~

⁴ Die Modalitäten für die Gewährung und Entrichtung der Pauschalen **zugunsten der Absender und Empfänger** werden zwischen dem Bund, vertreten durch das BAV, und den Betreiberinnen der **benützten** Umschlags- und Verladeanlagen in ~~der~~ einer Vereinbarung **nach Artikel 8 Absatz 6** festgehalten.

Art. 10 Technische Neuerungen

¹ [...]

² Er fördert mit pauschalen A-Fonds-perdu-Beiträgen **und zinslosen, rückzahlbaren Darlehen** die **Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs, insbesondere die** Einführung der digitalen, automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge.

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt höchstens 60 Prozent, **die zinslosen, rückzahlbaren Darlehen betragen zusätzlich höchstens 20 Prozent** der anrechenbaren Kosten. ~~dabei wird das Eigeninteresse der Gesuchstellerin berücksichtigt.~~

⁴ Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Förderung, insbesondere die Voraussetzungen, Fristen, ~~und~~ Verfahren der Finanzierung sowie ~~die Bemessung der Beiträge~~ **die finanzielle Berücksichtigung und den gegenseitigen Ausgleich der Eigeninteressen der Fahrzeughalter, Güterbahnen und Infrastrukturbetreiberinnen.** [...]

Art. 12 Erschliessung

¹ [...]

² Die Kantone **und Gemeinden** legen diese Massnahmen in ihren Richt- **und Nutzungsplänen** fest.

Art. 13 Baubewilligung, Betriebsbewilligung

¹ Der Bau und die Änderung von Anschlussgleisen bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht. **Ein vorgängiger Eintrag im Nutzungsplan wird hierbei nicht vorausgesetzt.** [...]

Art. 17 Vertragliche Regelungen

[...]

² Dem Anschlussvertrag ist ein Situationsplan beizufügen, der über die von der Anlage berührten Grundstücke, den Anschlusspunkt und den Standort wichtiger Einrichtungen Auskunft gibt. Der Plan muss zudem die Eigentumsverhältnisse umschreiben ~~sowie die dinglichen und allfälligen obligatorischen Rechte im Zusammenhang mit dem Clois aufführen.~~ [...]

Art. 19a

[...]

³ Der Bundesrat legt im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler **und überregionaler** verkehrspolitischer Bedeutung fest.

⁴ Die Kantone **und Gemeinden** legen diese Massnahmen in ihren Richt- **und Nutzungsplänen** fest.

Art. 22a Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen **und Investitionshilfen in technische Neuerungen**

¹ Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) entscheidet über Streitigkeiten über den Abschluss oder die Anwendung von Leistungsvereinbarungen nach den Artikeln 8a und 9a **sowie Investitionshilfen in technische Neuerungen nach Artikel 10.** [...]

Art. 27 Übergangsbestimmungen

¹ [neu] Die Kantone sorgen in kantonalen Ausführungserlassen für die Umsetzung dieses Gesetzes innerhalb von vier Jahren nach seiner Inkraftsetzung.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Förderung des Schienengüterverkehrs auf Schmalspurstrecken

- Wir begrüssen die in Variante 1 vorgeschlagene unbefristete Weiterführung der Unterstützung des Bundes für Güterverkehre auf Schmalspurstrecken.
- Die Finanzierung dieser Unterstützung ist jedoch unzureichend geregelt. Sie ist bisher Bestandteil des jährlichen Bundesbudgets und bietet somit keine ausreichende Planungssicherheit über einen mehrjährigen Zeithorizont. Ausserdem liegen die veranschlagten Beträge seit Bestehen dieser Förderung unverändert bei CHF 6 Millionen pro Jahr und tragen dem steigenden Investitions- und Finanzierungsbedarf nicht Rechnung, insbesondere wenn der Schienenanteil an den Transporten in den betroffenen Regionen erhöht werden soll.
- Wir beantragen – analog dem Verpflichtungskredit für den EWLK – auch für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 50 Millionen.

b. Reporting des Bundes zur Förderung des SGV in der Fläche (analog Verlagerungspolitik)

Wir regen an, für die Entwicklung des SGV in der Fläche und insbesondere im EWLK ein Monitoring und Reporting zu führen analog der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr (s. auch Frage 11, Anträge für ergänzten Art. 3a GüTG). Das Monitoring sollte auf definierten Kennzahlen basieren und folgende Kategorien umfassen

- Entwicklung Kunden-/Branchenstruktur
- Mengenentwicklungen/inter- und intramodaler Wettbewerb
- Kapazitäts- und Qualitätsmonitoring
- Volkswirtschaftliche und umweltpolitische Entwicklung
- Entwicklung Fördermittel

Die Entwicklungen sollten jährlich erhoben, evaluiert und gegebenenfalls mit Massnahmen hinterlegt werden. Die Führung des Monitorings sollte dem BAV obliegen.

Betreff: RE: Vernehmlassung Weiterentwicklung des Güterverkehrs - Stellungnahme MBC
Priorität: Hoch

Cher Monsieur Berndt,

En réponse à la consultation relative à l'objet cité en référence, veuillez trouver ci-après une brève prise de position des MBC.

Nous soutenons la variante A de la proposition émise par le Conseil Fédéral. En effet nous sommes convaincus que le développement du trafic fret sur rail est indispensable pour atteindre les objectifs de neutralité carbone ainsi que pour désengorger les agglomérations du trafic poids lourds. Les éléments techniques proposés vont dans la bonne direction et nous les soutenons.

Notre entreprise est active dans le domaine du transport de marchandises avec la particularité d'un changement d'écartement entre la voie normale nationale des CFF et notre réseau MBC à voie métrique. Cette contrainte d'écartement induit des coûts supplémentaires non négligeables pour nos clients et pour les pouvoirs publics qui nous subventionnent. Cette problématique peut, en quelque sorte, être comparée au transbordement rail – voie fluviale évoquée pour le Rhin dans le projet du Conseil fédéral. Les fosses de transbordement voie normale – voie métrique sont des installations onéreuses, qui nécessitent un entretien continu et qui induisent le recours à des bogies transporteurs et donc renchérissent fortement les coûts de transport.

Dès lors, nous souhaiterions voir intégrée une prise en compte des particularités du changement d'écartement ferroviaire dans ce projet. Une manne financière spéciale pour ce genre de situation nous semble opportune dès lors par ailleurs que des projets existent déjà et que nous avons démontré le bon fonctionnement d'une activité régulière de transport avec changement d'écartement dans le Canton de Vaud (transport de graviers et remblais entre la gravière d'Apples et les centrales à béton de Gland et Vufflens-la-Ville).

Pour tout renseignement complémentaire que vous pourriez souhaiter, je reste bien évidemment à votre entière disposition.

Tout en vous remerciant de prendre connaissance de notre prise de position et de l'adresser à qui de droit dans la procédure de consultation qui se termine aujourd'hui, je vous d'agréer, Cher Monsieur Berndt, mes salutations les meilleures.

David ROBERT
Directeur Développement & Marchés

Transports de la région Morges Bière Cossonay SA

Av. de la Gottaz 28A | Case postale 35 | 1110 Morges 2
Tél +41 21 811 43 43 | Mobile +41 79 619 50 17
www.mbc.ch

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

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

Ort/Datum Zürich, 27. Februar 2023

Betreff **Vernehmlassung Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport**

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Migros bedankt sich für die Gelegenheit, zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung nehmen zu können.

Die Migros ist 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. Deshalb setzen sich die Unternehmen 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 logisch optimale Art und Weise zusammenspielen.

Finanzielle Förderung EWL

Die Migros ist grundsätzlich für eigenwirtschaftliche Lösungen im Güterverkehr. Subventionen sollen höchstens als begrenzte Anschubfinanzierungen für die Einführung neuer Technologien oder zur Sicherstellung von Transformationsprozessen zwecks Abwendung volkswirtschaftlicher Schäden eingesetzt werden. Wenn Subventionen notwendig sind, sollen sie nicht pauschal, sondern leistungsorientiert sowie wirkungsorientiert erfolgen. Aus Optik der schwerwiegenden, aktuellen Probleme des WLV können wir uns eine finanzielle Förderung für die notwendige, kommende Transformationsphase vorstellen. Allerdings sind Querfinanzierungen aus dem subventionierten Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch Netzwerkanbieter nicht zulässig. Es sind Massnahmen zu treffen, um eine Querfinanzierung aus dem EWL in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und auch die entsprechenden Vorgaben für die Aktionariate zu erlassen. Der Bund soll

Migros-Genossenschafts-Bund

die dazu notwendigen Vorkehrungen treffen und die entsprechende Überwachung sicherstellen. Ein diskriminierungsfreier Zugang ist sicherzustellen, Wettbewerbsverzerrungen sind zu verhindern und der Kosteneffizienz der Lösung ist ein entsprechendes Gewicht beizumessen.

Zudem ist es staatspolitisch angebracht, dass subventionierte Unternehmen Transparenz über ihre Tätigkeiten und die effiziente Verwendung der Gelder schaffen.

Einführung DAK

Die Migros unterstützt die finanzielle Förderung der DAK im Rahmen der oben genannten, grundsätzlichen Überlegungen zu Subventionen. Die DAK kann für die Branche ein wichtiges Puzzleteil auf dem Weg zu mehr Digitalisierung darstellen. Allerdings muss die DAK dem Europäischen Standard entsprechen und so ausgerichtet werden, dass die Stromversorgung der Bahnwagen für den Betrieb von Kühlaggregaten sichergestellt wird, was in der heutigen DAK-Konzeption noch nicht der Fall ist. Die Konzeption ist somit zwingend zu überarbeiten. Bei der Einführung der DAK muss aufgezeigt werden, dass die Bahnkunden einen sichtbaren Nutzen erhalten. Zudem muss sichergestellt werden, dass nicht Umrüstungen im Ausland ohne Effekt in der Schweiz subventioniert werden.

Digitalisierung

Die Einführung der DAK ist ein Schritt in die richtige Richtung, das Bahnwesen in ein modernes Zeitalter zu führen, aber dieser Schritt allein reicht nicht. Die Digitalisierung muss in weit grösserem Umfang realisiert werden und künftig auch Aspekte des Trackings, des Prognostizierens, der Zugplanung und Zugsicherung umfassen. Ziel ist das Realisieren einer Interoperabilität mit logistischen Vor- und Nachstufen auf einem Niveau, wie sie auch auf der Strasse stattfindet.

Multimodale Güterverkehrsvision

Als Migros setzen wir auf eine multimodale Güterverkehrsvision, welche die Landesversorgung sicherstellen und den Standort Schweiz stärken soll. Dies soll effizient, effektiv, ressourcenschonend, emissionsarm und kostengünstig – also umfassend nachhaltig - geschehen. Eine effiziente Verwirklichung dieser Vision bedingt vor allem Folgendes:

- **Re-Design WLV:** Wir plädieren dafür, dass das Produktionskonzept des Wagenladungsverkehrs grundlegend überdacht wird und einem grundsätzlichen Re-Design unterzogen wird. Ein neues Konzept muss unseres Erachtens dazu führen, dass die Komplexität des heutigen Systems verringert, die Infrastruktur modernisiert, die Digitalisierung vorangetrieben und schlussendlich die Eigenwirtschaftlichkeit und Kundenorientierung verbessert werden kann. Es ist ein offener Denkprozess anzustreben, in welchem auch die verschiedenen Branchenakteure miteinbezogen werden – wir sind gerne bereit, unsere Ideen diesbezüglich einzubringen. Bei sämtlichen Überlegungen bezüglich der Zukunft des Schienengüterverkehrs müssen die Aspekte des unterirdischen Güterverkehrs stets mitbedacht werden, damit allfällige Doppelspurigkeiten und Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden können.

Migros-Genossenschafts-Bund

- **Senkung Trassenpreise:** Damit der Schienengüterverkehr im europäischen Vergleich in Sachen Trassenkosten wettbewerbsfähiger wird, ist eine Senkung der Trassenpreise unabdingbar.
- **Öffnung der Förderung im multimodalen Sinn:** Im Rahmen der Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) ist eine Fondslösung zu prüfen, welche die Dekarbonisierung und Modernisierung des Güterverkehrs auch auf der Strasse schneller vorantreibt.

Wir danken für die Kenntnisnahme und für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse

Migros-Genossenschafts-Bund



Rainer Deutschmann
Leiter Direktion Sicherheit und Verkehr



Markus Neukom
Leiter Direktion Wirtschaftspolitik



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Stellungnahme der Migros vom 24.2.2023 zum

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. *Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja. Die IG Detailhandel setzt sich für einen multimodalen Güterverkehr ein, welcher auch einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche bedingt.

2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

- a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt*

Wir unterstützen Variante 1, da wir uns für eine Stärkung des SGV einsetzen. Ein starker SGV benötigt zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung.

Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLTV und ermöglicht damit, dass der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLTV weiterhin eine wesentliche Rolle in der Binnenlogistik spielen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.

Gleichzeitig merken wir hierbei Folgendes an:

- Auch mit der umfassenden Unterstützung der öffentlichen Hand muss der Anspruch des Schienengüterverkehrs bestehen bleiben, unternehmerisch zu handeln und Eigenwirtschaftlichkeit in allen Produktionsformen anzustreben.
 - Wir plädieren dafür, dass das Produktionskonzept des Wagenladungsverkehrs grundlegend überdacht wird und einem grundsätzlichen Re-Design unterzogen wird. Ein neues Konzept muss unseres Erachtens dazu führen, dass die Komplexität des heutigen Systems verringert, die Infrastruktur modernisiert, die Digitalisierung vorangetrieben und schlussendlich die Eigenwirtschaftlichkeit und Kundenorientierung verbessert werden kann.
 - Variante 1 wird als erste wichtige Etappe in der Gesamtentwicklung des Güterverkehrs betrachtet. In weiteren Etappen sollen Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der Ko-Modalität von Strasse, Schiene und Untergrundlogistik geschaffen werden.
- b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*
Wir lehnen Variante 2 ab. Ihre Umsetzung würde, wie der Bundesrat zutreffend dargelegt hat, zur Einstellung des EWLTV-Angebots in der Schweiz führen.



Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja. Die IG Detailhandel begrüsst den Vorschlag, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, den Beginn und das Ende der Umrüstung zu bestimmen. Der Entscheid muss in Absprache mit der Branche gefällt werden. Faktoren wie zum Beispiel die technische Reife der Anwendungen, die notwendige Übernahme von europäischen Spezifikationen, die komplexe europäische Migrationsstrategie und die noch unklare Finanzierung in der EU müssen berücksichtigt werden. Wir begrüssen den Migrationszeitraum von fünf Jahren, halten jedoch einen Migrationsstart 2025 zurzeit für fraglich.

4. *Sind Sie einverstanden,*

- a. *dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*

Ja, die DAK kann für die Branche ein wichtiges Puzzleteil auf dem Weg zu mehr Digitalisierung darstellen. Allerdings muss die DAK dem Europäischen Standard entsprechen und so ausgerichtet werden, dass die Stromversorgung der Bahnwagen für den Betrieb von Kühlaggregaten sichergestellt wird, was in der heutigen DAK-Konzeption noch nicht der Fall ist. Die Konzeption ist somit zwingend zu überarbeiten. Bei der Einführung der DAK muss aufgezeigt werden, dass die Bahnkunden einen sichtbaren Nutzen erhalten. Zudem muss sichergestellt werden, dass nicht Umrüstungen im Ausland ohne Effekt in der Schweiz subventioniert werden.

- b. *dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*

Ja, wir unterstützen die angestrebte Lösung mittels Teilfinanzierung.

- c. *dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*

Ja, wir unterstützen die angestrebte Lösung mittels Teilfinanzierung. Die Einführung der DAK ist ein Schritt in die richtige Richtung, das Bahnwesen in ein modernes Zeitalter zu führen, aber dieser Schritt allein reicht nicht. Die Digitalisierung muss in weit grösserem Umfang realisiert werden und künftig auch Aspekte des Trackings, des Prognostizierens, der Zugplanung und Zugsicherung umfassen. Ziel ist das Realisieren einer Interoperabilität mit logistischen Vor- und Nachstufen auf einem Niveau, wie sie auch auf der Strasse stattfindet.

- d. *dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?*

Uns ist wichtig, dass die Steuergelder bei der Umrüstung so eingesetzt werden, dass ein nachhaltiger Effekt entsteht. Ob dies bei der Umrüstung alter Fahrzeuge bzw. neuer Fahrzeuge, welche konstruktiv nicht auf die Umrüstung vorbereitet sind, der Fall ist, ist fraglich.

5. *Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?*

Ja. Wir begrüssen die vorgeschlagenen Massnahmen zur Stärkung der Rheinschifffahrt. Sie sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen sowie an das gesamte europäische Wasserstrassennetz.

- a. *Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?*

Ja. Wir begrüssen den vorgeschlagenen GüTG Artikel 8a in der Variante 1.

6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*

Ja. Wir unterstützen die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe. Der Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Schifffahrt, spezifisch in der Rheinschifffahrt, schafft ein redundantes CO₂-freies Transportsystem und ermöglicht klimaneutrale intermodale Transportketten zwischen Wasser und Schiene.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*

a. *durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?*

Ja.

b. *durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?*

Ja. Allerdings sind dabei alle Arten von Umschlags- und Verladeanlagen gleich zu behandeln, auch Anlagen des unterirdischen Gütertransports.

c. *durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?*

I. *Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?*

- Ja, aber Anwendung nur auf konventionelle Neuverkehre als Anschubfinanzierung für die ersten Jahre, um geeignete Transporte langfristig auf die Schiene zu verlagern. Bei intermodalen Transportketten soll der Umschlags- und Verladebeitrag auf Dauer ausgerichtet werden, um der Komplexität der intermodalen Logistik Rechnung zu tragen. Die Unterstützung soll in der Grössenordnung der heutigen LSVA-Rückerstattung pro Ladeeinheit sein.
- Empfänger des Verladebeitrags müssen die Verloader sein, damit diese direkte Anreize für zusätzliche Verlagerungen auf die Schiene erhalten.
- Wir lehnen eine Wagenmindestmenge als Voraussetzung für Förderbeiträge ab.
- Wir befürworten die Möglichkeit, einen Bonus für Mehrmengen auszurichten.
- Wir erkennen vor allem bei Grosskunden und grossen Verladepunkten ein Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene. Darum soll beim Bonus für Mehrmengen die Obergrenze von 1'500 beladenen Wagen nicht gelten.
- Der vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG gelten. Das SVAG soll zukünftig eine pauschale Rückerstattung der LSVA für alle multimodalen Verkehre (Schiene-Strasse-Wasser-unterirdische Güterlogistik) vorsehen.

II. *Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?*

Wir unterstützen die Weiterführung der LSVA-Rückerstattung im KV. Perspektivisch soll der Umschlags- und Verladebeitrag in eine generelle LSVA-Rückerstattung überführt werden (s. auch Antwort 7 c I oben).

d. *durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?*

Ja.

8. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?*

Ja.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLK als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*

Ja. Aus Optik der schwerwiegenden, aktuellen Probleme des WLV können wir uns eine finanzielle Förderung für die notwendige, kommende Transformationsphase vorstellen. Allerdings sind Querfinanzierungen aus dem subventionierten Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch Netzanbieter nicht zulässig. Es sind Massnahmen zu treffen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLK in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und auch die entsprechenden Vorgaben für die Aktionariate zu erlassen. Der Bund soll die dazu notwendigen Vorkehrungen treffen und die entsprechende Überwachung sicherstellen. Ein diskriminierungsfreier Zugang ist sicherzustellen, Wettbewerbsverzerrungen sind zu verhindern und der Kosteneffizienz der Lösung ist ein entsprechendes Gewicht beizumessen.

- a. *Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?*

Ja.

- b. *Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLK) als geeigneter an?*
Nein.

10. *Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?*

Ja. Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle stärker wahrnehmen sollen.

Rechtsanpassungen

11. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Keine Stellungnahmen.

Weitere Bemerkungen

12. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

a. Senkungen der Trassenpreise

Die Trassenpreise in der Schweiz sind im europäischen Vergleich extrem hoch. Um im europäischen Vergleich in Sachen Trassenkosten wettbewerbsfähiger zu werden, ist eine Senkung der Trassenpreise anzustreben.

b. Digitalisierung

Die Einführung der DAK ist ein Schritt in die richtige Richtung, das Bahnwesen in ein modernes Zeitalter zu führen, aber dieser Schritt allein reicht nicht. Die Digitalisierung muss in weit grösserem Umfang realisiert werden und künftig auch Aspekte des Trackings, des Prognostizierens, der Zugplanung – und Sicherung umfassen. Ziel ist das Realisieren einer Interoperabilität mit logistischen Vor- und Nachstufen auf einem Niveau, wie sie auch auf der Strasse stattfindet.

c. Re-Design WLV:

Wir plädieren dafür, dass das Produktionskonzept des Wagenladungsverkehrs grundlegend überdacht wird und einem grundsätzlichen Re-Design unterzogen wird. Ein neues Konzept muss unseres Erachtens dazu führen, dass die Komplexität des heutigen Systems verringert, die Infrastruktur modernisiert, die Digitalisierung vorangetrieben und schlussendlich die Eigenwirtschaftlichkeit und Kundenorientierung verbessert werden kann. Es ist ein offener Denkprozess anzustreben, an welchem auch die verschiedenen Branchenakteure miteinbezogen werden – wir sind gerne bereit, unsere Ideen diesbezüglich einzubringen. Bei sämtlichen Überlegungen bezüglich der Zukunft des Schienengüterverkehrs müssen die Aspekte des unterirdischen Güterverkehrs stets mitbedacht werden, damit allfällige Doppelspurigkeiten und Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden können.



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

Balsthal, 24. Februar 2023

Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrter Damen und Herren

Als integriertes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Güterverkehr und als Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur mit mehreren Anschlussgleisbetreibern sehen wir den Handlungsbedarf gegeben, dass die Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport weiterentwickelt werden müssen.

Die Oensingen-Balsthal-Bahn AG ist damit einverstanden, dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert.

Die Oensingen-Balsthal-Bahn AG unterstützt die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr.

Die Oensingen-Balsthal-Bahn AG hat ein besonderes Verhältnis zu Museumsbahnen und kennt dies zum Teil sehr gut. Die Oensingen-Balsthal-Bahn hat festgestellt, dass Museumsbahnen bezüglich ihrer Anschlussgleise nicht gleichbehandelt werden wie andere Anschlussgleisbesitzer. Die Feststellungen werden nachfolgend erläutert.

Anschlussgleise dienen gemäss Art. 12 des Gütertransportgesetzes vom 25. September 2015 (GüTG; SR 742.1) der Erschliessung von Industrie- und Gewerbezone. Gemäss Art. 18 des GüTG trägt die der Anschliesser die Kosten von Bau, Betrieb, Unterhalt, Erneuerung, Anpassung und Rückbau des Anschlussgleises; die Infrastrukturbetreiberin übernimmt die Kosten der Anpassung und das Ausbauen ihrer Anlagen, die durch das Anschlussgleis verursacht werden, einschliesslich der Anschlussvorrichtung. Damit ist die Verantwortung von Anschliesser und Infrastrukturbetreiberin klar geregelt.

Ebenso klar geregelt ist der Anschluss konzessionierter Infrastrukturbetreiberinnen untereinander (Art. 33 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101).

Mit der Einführung des Rechts auf Netzzugang auf den 1. Januar 2010 hat sich die Zahl der Museumsbahnen, welche auch ein Anschlussgleis zu einer eigenen Werkstatt und Abstellmöglichkeit besitzen, beträchtlich erhöht. Einige davon gelten als Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäss dem 2. Abschnitt des EBG, andere beschränken sich auf den Erhalt historischen Rollmaterials. Ihnen ist gemeinsam, dass sie auf den Zugang zum übergeordneten Netz angewiesen sind. Organisiert sind diese Bahnen zumeist als Verein oder als Stiftung.



Wie dieser Zugang geregelt wird, lässt sich weder aus dem GüTG noch aus dem EBG ableiten. Anschlussgleise dienen der Erschliessung von Industrie- und Gewerbeazonen (Art. 12 GüTG) und damit dem Gütertransport. Die Vereine sind keine konzessionierte ISB und werden deshalb auch vom EBG nicht erfasst. Müssen die Vereine die Kosten für ihren Anschluss an das übergeordnete Netz ganz oder zu einem grossen Teil übernehmen, ist ihre Existenz in den meisten Fällen in Frage gestellt.

Im Zuge der am 16. Dezember 2022 von der Bundesversammlung angenommenen Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009 (SR 745.1) wurde der Art. 28 dahingehend ergänzt, dass die Kosten historischen Rollmaterials in der Planrechnung anerkannt werden können. Damit hat die Gesetzgeberin zum Ausdruck gebracht, dass sie am Erhalt historischen Rollmaterials interessiert ist und auch bereit ist, diesen finanziell zu unterstützen. Es gilt mithin, auf Ebene Infrastruktur eine Regelung zu finden, welche die für Betreiberinnen historischen Rollmaterials bestehende Gesetzeslücke aufhebt. Diese könnte sich an die für Anschlussgleise bestehende Regelung gemäss GüTG anlehnen.

Die Oensingen-Balsthal-Bahn AG sieht es somit als gegeben, dass auch Anschlussgleise von Museumsbahnen zu den gleichen Bedingungen wie Anschlussgleise, welche für die Erschliessung von Industrie- und Gewerbeazonen dienen, behandelt werden und erbitten dies im Rahmen der Weiterentwicklung des Schweizer Güterverkehrs aufzunehmen.

Freundliche Grüsse
Oensingen-Balsthal-Bahn AG

Markus Schindelholz
Geschäftsführer OeBB

Beilagen:

-

Catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse ».

OUEST**RAIL**;

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité de perfectionner les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse ?

OUI, le transport de marchandises doit répondre à la Stratégie Climatique du Conseil fédéral. Les conditions-cadres doivent être adaptées aux technologies actuelles et conformes aux nouvelles exigences de la politique climatique et de celle des transports. Le trafic marchandises doit garder sa part de liberté économique, mais les conditions-cadres doivent permettre de rendre le transport de marchandises par le rail plus compétitif.

2. Si oui, laquelle des variantes proposées vous semble la plus appropriée pour atteindre les objectifs formulés ?

La variante 1 est la plus appropriée pour nous. Elle renforce le transport de marchandises par le rail avec notamment les conditions organisationnelles, infrastructurelles et financières adéquates. Nous sommes convaincus que des solutions existent en faveur du développement du transport par wagons complets isolés, pour les grandes agglomérations et pour les régions périphériques. Des questions sont encore ouvertes au niveau du volet de l'aménagement du territoire.

Nous soulignons fermement le besoin d'accentuer le développement du réseau ferroviaire en Suisse occidentale compte tenu de sa saturation. Nous ne remettons toutefois pas en question le principe d'égalité de traitement entre les sillons fret et marchandises.

Concernant les mesures communes aux deux variantes :

3. Êtes-vous fondamentalement favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique ?

OUI, nous sommes favorables à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique. Nous relevons néanmoins que cela ne représente pas la solution absolue pour la réussite du projet.

Nous nous questionnons sur le nombre de wagons et de véhicules de traction à équiper pour un total avoisinant les 500 millions de francs. Le parc utilisé pour les trains complets ne devrait pas être concerné, ou tout au plus, des wagons « interfaces » à chaque extrémité. Une analyse neutre de la production de ces différents trafics de marchandises devrait être entreprise et élargie aux autres modes de production.

Le recours systématique à des caisses mobiles pour le transport de marchandises pourraient également réduire le besoin en type de wagons différents. Sur les transports par wagons complets isolés, il serait imaginable d'engager des trains blocs de wagons porte-containers circulant à des fréquences élevées entre différentes gares équipées de grues et de mettre en place un système de réservation des places de containers. L'utilisation de caisses mobiles simplifie également le transfert rail-route ou rail-rail pour une desserte optimale du territoire. Le parc de véhicules (wagons, camions) peut être utilisé en synergie pour les différents types de transports (bois, gravier, poubelle, logistique alimentaire, citerne).

La Conception relative au transport ferroviaire de marchandises établie en 2017 constitue un bon outil pour la planification des infrastructures de fret ferroviaire. Il est important de concentrer les volumes, tout en assurant une couverture spatiale équilibrée et équitable du territoire.

4. Êtes-vous d'accord :

a. pour que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique ?

OUI, pour accélérer la migration du processus avec les principes clairs établis dans le message en consultation. Comme indiqué le nombre de véhicules nous paraît élevé.

b. pour que l'utilité micro- et macroéconomique soit prise en compte de manière équilibrée et que la Confédération ne puisse fournir qu'un financement partiel ?

OUI. Comme indiqué ci-avant, il est nécessaire d'avoir une analyse indépendante sur le choix, le nombre et le type de véhicules à adapter.

c. pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation ?

OUI

d. pour que la Confédération échelonne les taux de subvention en fonction des critères mentionnés ?

Il faudrait, au préalable, procéder à une étude d'opportunité pour définir quels véhicules il serait judicieux de mettre aux normes.

5. Soutenez-vous le renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales ?

OUI

a. La convention sur les prestations avec le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, incluant la possibilité d'un soutien financier, est-elle l'instrument approprié à cet effet ?

OUI, la méthodologie est bonne. Il serait éventuellement judicieux de disposer d'un fond d'infrastructure dédié aux installations fluviales et portuaires pour travailler avec un système de convention de prestations sans imputer la convention sur les prestations du Fonds d'infrastructure ferroviaire. Il se pourrait que cet élément soit élargi à d'autres installations en dehors du port de Bâle, comme les plateformes lac/route et fleuve/route avec, par exemple, les installations de dragage ou de déchargement, le rehaussement de certains ponts ou des travaux de dragage.

6. Soutenez-vous les incitations financières pour des propulsions éco-compatibles ou pour des bateaux adaptés aux basses eaux ?

OUI.

Concernant les mesures qui présentent des caractéristiques différentes dans chaque variante :

7. Approuvez-vous la promotion des chaînes de transport multimodales dans le but d'une utilisation accrue des offres de fret ferroviaire :

a. par un encouragement des plates-formes de transbordement multimodales ?

OUI, OUESTRAIL soutient la promotion des plates-formes de transbordement multimodales et la clarification envisagée du statut juridique, des modèles d'exploitation et d'organisation, ainsi que du financement des différentes installations de transbordement du trafic combiné. Il est cependant nécessaire de disposer d'une stratégie globale concernant l'implantation de ces plates-formes multimodales afin d'assurer une desserte territoriale équilibrée (volumes, accessibilités ferroviaires et routières, dimensionnement des installations, etc.). Ces plateformes de transbordement doivent être ouvertes sans discrimination aux différents prestataires. OUESTRAIL estime que le fait d'inciter, par le biais du financement, le plus grand nombre possible d'acteurs à s'impliquer dans la plateforme comme le propose la Confédération est un pas dans la bonne direction.

b. par un financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement ?

OUI

c. par des incitations financières à transporter autant que possible de marchandises sur le rail ou dans des offres multimodales ?

I. Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée à cet effet est appropriée ?

OUI

II. Le remboursement de la RPLP en transport combiné doit-il être maintenu ou intégré dans la contribution au transbordement et au chargement ?

Le remboursement de la RPLP et la prime au transbordement et au chargement doivent être maintenus séparément.

d. par une amélioration de la transparence et de la flexibilité dans le traitement des dispositions du droit ferroviaire pour les installations privées de transport de marchandises ?

OUI

8. Soutenez-vous les incitations financières pour l'utilisation de moteurs éco-compatibles dans le transport ferroviaire de marchandises ?

OUI. Nous demandons que l'encouragement aux véhicules éco-compatibles s'étende au matériel roulant circulant sur le réseau à voie étroite et estimons judicieux que ces soutiens soient prévus par les dispositions de la nouvelle LTM.

Concernant les mesures de la variante 1 visant à renforcer le transport de marchandises par une modernisation technique et organisationnelle du transport ferroviaire de marchandises en Suisse :

9. Soutenez-vous le perfectionnement et le soutien financier du TWCI en tant qu'offre-réseau dans le transport ferroviaire de marchandises ?

a. L'instrument proposé, à savoir les conventions sur les prestations avec les prestataires de TWCI, est-il approprié à cet effet ?

Nous n'avons pas l'expérience nécessaire pour déterminer si cet instrument est approprié ou non, respectivement s'il convient aux prestataires.

b. Considérez-vous que l'indemnisation de l'exploitation et les contributions aux investissements pour les modernisations importantes sont des moyens appropriés pour le perfectionnement visé ?

Il s'agit d'un pas dans la bonne direction. L'injection de moyens financiers publics dans l'exploitation et dans les investissements doit être clairement délimité, monitoré et contrôlé afin que ces soutiens soient clairement dévolus aux objectifs à atteindre.

c. Considérez-vous que d'autres mesures (par ex. mise au concours de l'offre de TWCI) sont plus appropriées ?

D'autres mesures telles que le développement de caisses mobiles et la standardisation de trains blocs porte-containers pourraient également être une solution à développer en lieu et place d'une généralisation complète de l'attelage automatique. La circulation de trains de ce type de manière fréquente entre les plateformes multimodale et le développement de solutions numériques pourraient répondre aux besoins des transporteurs routiers. Au niveau de l'instrument financier, des mesures de type « bonus/malus », notamment en lien avec la qualité et l'atteinte des objectifs pourraient mener le prestataire à davantage d'implications dans la solution.

10. Estimez-vous que le transport de marchandises doit être plus fortement pris en compte dans l'aménagement cantonal et fédéral du territoire ?

OUI, la Conception relative au transport ferroviaire de marchandises constitue une bonne base pour structurer ces éléments. Les cantons ont déjà établi des stratégies fret et des regroupements de sites. Ils n'ont pas attendu cette modification législative pour mener des études ou soutenir des développements de plateformes. L'intégration de ces éléments dans la Conception nationale est importante.

Adaptations du droit

11. Approuvez-vous les modifications législatives proposées ?

OUI, sous réserve de nos remarques ci-avant, ainsi que du point suivant :

Dans la perspective de la variante 1, les dispositions concernant la commande par un (ou des) canton(s) d'une offre de transport ferroviaire de marchandises (Article 9 « Indemnisation de l'offre commandée de transport ferroviaire de marchandises », page 83 du Rapport), la Confédération doit (au lieu de peut), conformément à l'article 9 de la LTM, participer à cette commande. De plus, il s'agit de maintenir les dispositions particulières relatives au trafic marchandises sur voie étroite qui prévoient (article 16, al 2 de l'OTM) que les contributions d'exploitation de la Confédération sont (jusqu'à présent peuvent être) augmentées jusqu'à concurrence de la part en pour-cent de la participation fédérale prévue à l'annexe 2 de l'OITRV.

Il faut savoir qu'actuellement les demandes déposées par les cantons concernés à propos de la commande sur les lignes à voies étroites atteignent environ 10 millions de francs pour 2023 alors que la Confédération en est restée à un montant de 6 millions de francs par an depuis 8 ans.

Autres remarques

12. Quelles sont vos autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Il convient également de revoir la logique dans l'attribution de sillons et les capacités en ligne. Le développement et l'attractivité de la branche marchandises sont importants, mais ils doivent se faire sur un réseau aujourd'hui fortement sollicité. Les sillons fret ne doivent pas uniquement être réservés au cas où, mais être exploités dans une certaine proportion pour être prioritaire sur l'offre RER, notamment aux heures de pointe. Il convient de convenir de cela dans les outils de planification de la Confédération et dans les règles d'attribution. Ce projet ne doit pas ajouter des sillons facultatifs supplémentaires dans le réseau si ces derniers ne sont pas ou très peu utilisés. Augmenter le nombre de courses marchandises pour un ou deux wagons sur le principe du TWCI n'est pas une solution dans l'utilisation rationnelle du réseau. Il est nécessaire d'attribuer des sillons pour des trains pleinement utilisés avec un regroupement des volumes.

Pour OUESTRAIL, il est particulièrement important, dans la variante 1, que la participation de la Confédération aux commandes d'offres de transport de marchandises soit maintenue après 2027.

En outre, l'association estime que les différentes contributions versées et les accords à conclure permettent de fixer des exigences en matière de transparence des données. Aujourd'hui, il est difficile d'obtenir des données détaillées pour la planification. OUESTRAIL saluerait une simplification de l'accès aux données pour les pouvoirs publics. Nous saluons le lien avec la «Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)» et l'examen des adaptations juridiques visant à améliorer l'accès aux données mentionnés dans le rapport explicatif.

OUESTRAIL demande expressément que ce projet, quel que soit la variante choisie, ne pèse pas le FIF. Les projets retenus dans les différentes étapes d'aménagement du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) et dans les programmes d'aménagement antérieurs doivent être menés à bien au plus vite et financés par le FIF.

Par rapport à l'utilisation du réseau ferroviaire, étant donné la saturation de la ligne Genève – Lausanne – Berne, OUESTRAIL demande que les nouveaux tracés sur cette ligne, soient réalisés avant d'appliquer des principes d'égalité entre le transport ferroviaire de marchandises et celui de voyageurs. Cela vaut aussi pour la ligne du Pied du Jura qui supporte la quasi-totalité du trafic fret Est-Ouest. L'association est pour une égalité de traitement entre les deux trafics pour autant que les infrastructures soient adéquates. Tant que les aménagements d'infrastructures décidés dans le cadre du PRODES ne seront pas réalisés, la réservation de sillons marchandises doit passer après le transport de voyageurs. Les sillons fret ne doivent pas uniquement être réservés «au cas où», mais être exploités dans une certaine proportion pour être prioritaire sur l'offre voyageurs.

Die Schweizerische Post AG
Stab CEO
Regulatory Affairs
Wankdorfallee 4
3030 Bern

Telefon +41 58 341 15 64
Fax +41 58 667 33 73
www.post.ch

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

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

Als PDF/Word an: finanzierung@bav.admin.ch

Datum 24. Februar 2023
Kontaktperson Michael Flury
E-Mail michael.flury.2@post.ch
Direktwahl +41796337874

Stellungnahme der Schweizerischen Post zur Vernehmlassung über die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Herren Berndt, Deuschle und Sigrist
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, im Rahmen der Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung nehmen zu können.

a) Ausgangslage für die Schweizerische Post

Der Schweizerischen Post ist es ein grosses Anliegen, ihre ökologische und ökonomische Verantwortung wahrzunehmen. So legt jede zweite Sendung der Post einen Teil ihres Transportweges auf der Schiene zurück. Die Schienentransporte für Briefe, Pakete und Zeitungen konzentrieren sich zu grossen Teilen auf die West-Ost-Achse sowie im Nord-Südverkehr. Zudem werden auch logistisch anspruchsvolle Gegenden per Bahn bedient, wie z.B. das Engadin. Jeden Werktag verkehren insgesamt 60 Züge im Auftrag der Post. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, sind dies Ganzzugsverkehre, welche von SBB-Cargo als Eisenbahnverkehrsunternehmen gefahren werden. Die Post hat eigene Bahnwagen gemietet, betreibt eigene Anschlussgeleise und Terminals für den kombinierten Verkehr.

Die Post ist mit ihrer Sparte Güterlogistik und ihrer Tochterfirmen (z.B. Iemoli) zudem im alpenquerenden Schienengüterverkehr tätig und nutzt die Angebote des kombinierten Verkehrs. Ebenfalls werden Richtung Westschweiz Angebot des EWLK genutzt, um die Nacht für den Transport zu nutzen. Die Nutzfahrzeuge der Güterlogistik unterstehen grundsätzlich dem Nachtfahrverbot, unabhängig davon, ob diese mit Diesel oder elektrisch betrieben werden.

Die Post wird bis 2030 in der gesamten Logistik- und Zustellungskette CO₂-frei sein. Dieses Nachhaltigkeitsziel verfolgt die Post konsequent und setzt dazu nebst alternativen Antrieben auch auf die Schiene. Intern hat die Post das Projekt "Bahnoffensive" ausgelöst, um mehr Transporte auf die Schiene zu verlagern. Die Post ist dazu jedoch auf schnelle Verbindungen und verfügbare Trassen angewiesen, damit wir unsere Ziele aber auch die Anforderungen unserer Kunden und die Vorgaben des Eigners erfüllen können.

Die Post hat wenige Transporte, welche im Einzelwagenverkehr erfolgen. Sie sind aber als Ergänzung wichtig und wir können uns vorstellen, zukünftig verstärkt dieses Angebot nachzufragen. Wichtig sind hier Produktions- und Durchlaufzeiten, damit das Angebot von den Kunden der Post nachgefragt wird.

b) Grundsätzliches zu den Entwürfen

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 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. Um den Nachhaltigkeitsbestrebungen noch stärker Rechnung zu tragen, ist es für die Post jedoch auch wichtig, sich nicht nur auf den Schienengüterverkehr zu konzentrieren. Die Post regt daher an, dass der Bund zeitnah prüft, wie auch die Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs staatlich gefördert werden kann.

c) Antworten zum Fragenkatalog

1. Ja. Aus Sicht der Post besteht in organisatorischer, technischer, infrastruktureller und auch finanzieller Hinsicht Handlungsbedarf, um die Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport weiterzuentwickeln.
2. Variante 1 stützt den Schienenverkehr langfristig und ist somit klar die bevorzugte Variante der Post. Die Post setzt vor allem auf Ganzzugsverkehre. Auch wenn die Post den Einzelwagenverkehr nur bedingt nutzt, hilft er die Strassen zu entlasten und ermöglicht ergänzende Verkehre. Auch für die notwendigen Transfers von und zu den Unterhaltsfirmen der Waggonen ist der Einzelwagenverkehr notwendig. Der Einzelwagenverkehr ist in der heutigen Form langfristig nicht wirtschaftlich zu erbringen. Aus diesem Grunde ist die Unterstützung entscheidend.

Variante 2 würde mittelfristig zu einer deutlichen Schwächung des Schienengüterverkehrs führen. Dies ist sowohl in ökologischer, wie auch in logistischer Hinsicht nicht im Interesse der Nachhaltigkeit und auch nicht im Interesse der Post.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Ja, die Post begrüsst die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung (DAK). Die heutige rein mechanisch und pneumatische Kupplung zwischen den Bahnwagen stammt noch aus dem 19. Jahrhundert und ist weder ökonomisch noch ergonomisch zukunftsfähig. Zudem verhindert sie einen effizienten Rangierbetrieb. Für die Post ist eine digitale, automatische Kupplung (DAK) unabdingbar, da sie trotz Ganzzügen viele Rangierbewegungen vornehmen muss. Auch aus diesem Grund hat die Post vor über einem Jahr Interesse gezeigt, im Rahmen von Test- und Umrüstungsverfahren frühzeitig involviert zu werden.
4.
 - a) Eine Mitfinanzierung des Bundes bei der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung ist dabei zwingend erforderlich. Die Investitionen können nicht von den Wageneigentümern und/oder den Verladern vollumfänglich erbracht werden. Logistik ist ein Geschäft mit kleinen Margen und für hohe, zukunftsorientierte Investitionen ist eine Unterstützung unabdingbar.
 - b) Aus Sicht Post ist ein hoher Finanzierungsanteil des Bundes wichtig, damit der Bahntransport auch in Zukunft wirtschaftlich bleiben kann. Der vorgeschlagene Anteil ist an der unteren Grenze, zumal es bezüglich Umrüstkosten unterschiedliche Berechnungen gibt.
 - c) Die Umrüstung auf DAK ist mit hohen Investitionen verbunden. Einerseits sind die Umbauten der Waggonen wegen der komplett veränderten Anforderungen zeitlich und finanziell

aufwändig und andererseits gibt es viele Waggon, welche gar nicht umgerüstet werden können und somit ersetzt werden müssen. Der Erfolg der Umrüstung ist eine Voraussetzung für die Stärkung des Schienengüterverkehrs in der Schweiz und unterstützt die Nachhaltigkeitsziele des Bundes.

5. Keine Betroffenheit der Post.
6. Keine Betroffenheit der Post.
7. Umschlagsplattformen sind eine wesentliche Voraussetzung zur Nutzung des Schienengüterverkehrs. Neben eigenen Terminals in den PZ Daillens, Härkingen und Frauenfeld nutzen wir auch Terminals Dritter wie z.B. in Cadenazzo (SBB-Cargo) oder Landquart (RhB). Zusätzliche und leistungsfähige Terminals würden uns helfen, mehr Transporte auf die Schiene zu verlagern. Da Umschlagsanlagen teuer sind, ist eine Mitfinanzierung durch den Bund wichtig. Die Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe ist sinnvoll. Um die Investitionen in elektrisch betriebene Flotten zu erleichtern, regen wir an, dass der Bund zeitnah prüft, wie auch die Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs staatlich gefördert werden kann.
8. Die Post setzt stark auf alternative Antriebe bei der eigenen Flotte und setzt mit den Transportpartnern alles daran, die Dekarbonisierung voranzubringen. Unsere Erfahrungen zeigen, dass ohne Anreize die Umstellung auf alternative Antriebe nicht finanzierbar ist.
9. Die Post hat wenige Transporte im EWLK. Ein leistungsfähiger EWLK hilft aber allen Gütertransportunternehmen die zukünftigen logistischen und ökologischen Herausforderungen zu meistern. In diesem Sinne ist die Förderung des EWLK wichtig. Ob diese Systemleistung von SBB-Cargo erbracht oder ausgeschrieben wird, ist für die Post zweitrangig. Ein Teil der Anschliesser rangiert selber – so auch teilweise die Post. Die Gründe sind die grössere Flexibilität und der Zeitgewinn, welcher für zeitkritische Transporte wichtig sind. Zu klären ist in jedem Falle, wie Rangierleistungen, welche heute von den Anschliessern selbst erbracht werden, abgegolten werden.
10. Der Gütertransport muss zwingend auf nationaler und kantonaler Ebene in die Raumplanung einfließen. Umschlagsanlagen sowie Bahnhöfe mit ausreichenden Rangier- und Bereitstellungsgeleisen brauchen Platz. Dieser ist oft nicht mehr vorhanden und dort, wo noch Flächen vorhanden wären, müssen sie vor anderweitiger Bebauung geschützt werden. Das ist insbesondere auch bei Umschlagsanlagen notwendig, da diese sehr flächen- und verkehrsinintensiv sind.
11. Die Post unterstützt die rechtlichen Anpassungen. Sie helfen der Post, ihre Nachhaltigkeitsziele konsequent zu verfolgen.

Wir bedanken uns für Ihre Kenntnisnahme und die Prüfung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Die Schweizerische Post AG

Logistik-Services



Johannes Cramer
Leiter Logistik-Services

Stab CEO



Matthias Dietrich
Co-Leiter Stab CEO

Nationaler Verband für die
Interessen der Velofahrenden
Birkenweg 61 | CH-3013 Bern

Tel 031 318 54 11
info@pro-velo.ch | www.pro-velo.ch

Bern, 5. Januar 2023

UVEK
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

finanzierung@bav.admin.ch

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung zu nehmen. Für den Schienengüterverkehr und damit auch den Güterverkehr in der Schweiz ist die Vorlage von eminent wichtiger Bedeutung. Nach vielen Jahren des langsamen Abbaus und Rückschritten bei der Verlagerung der Güterverkehr auf die Schiene im Binnen-, Import- und Exportverkehr kommt endlich eine Vorlage, die diesen Trend stoppen könnte. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr noch ca. 15 %, 2010 waren es hingegen noch über 17 %, 2000 sogar 19.4 %. Diese Zahlen stimmen nachdenklich. Gerade wenn man diese Zahlen mit dem alpenquerenden Güterverkehr vergleicht, in dem – zugegeben auch bei einem grösseren Potenzial für die Schiene - über 75 % auf der Schiene transportiert wird und dieser Anteil kontinuierlich gesteigert werden konnte, während der gesamte Güterverkehr gewachsen ist. Die Gründe, die für die Verlagerung der alpenquerenden Güterverkehre sprechen, gelten grösstenteils auch für die anderen Güterverkehre in der Fläche. Mit einer ambitionierten Verlagerungspolitik im Güterverkehr in der Fläche könnten volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile realisiert, die Energieeffizienz und -unabhängigkeit gesteigert und die Umwelt und das Klima geschützt werden. Die Vorlage bietet die Chance, diese Vorteile des Schienengüterverkehrs zu nutzen. Zudem kann die Vorlage zum Erreichen des Verlagerungsziels der Alpeninitiative beitragen, die alpenquerenden Lastwagen sind schon zu über 50 % Verkehr der Schweizer Wirtschaft und kein Transit.

Unsere Einschätzung der Vorlage in Kürze

Mit den richtigen Rahmenbedingungen wären viel höhere Anteile des Schienengüterverkehrs, auch auf vergleichsweise kurzen Distanzen, möglich. Viele Beispiele (wie City Cargo in Genf) zeigen eindrücklich, dass es betrieblich und logistisch gehen würde. Leider deckt der Strassengüterverkehr aktuell nur ca. einen Drittel seiner externen Kosten für die Umwelt und Gesellschaft über die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Lieferwagen unter 3.5 kg bezahlen gar keine Internalisierungsabgabe. So

lange der Strassengüterverkehr seine externen Kosten in Milliardenhöhe jedes Jahr nicht vollumfänglich deckt, ist es aufgrund des verzerrten Wettbewerbes zwischen Strasse und Schiene nur sinnvoll und gerechtfertigt, dass es finanzielle Anreize für die Verlagerung auf die Schiene gibt. Das ist im Interesse von Klimaschutz, Energieeffizienz und -unabhängigkeit, Versorgungssicherheit, Raumplanung, Flächenverbrauch und der Gesundheitsprävention für die Gesellschaft und Umwelt (weniger Schadstoffbelastung und Unfälle).

Die Vorlage enthält zwei Varianten. Variante 2 ist völlig ungenügend und wäre verheerend für den Klimaschutz, und es käme mit dem Einstellen des Einzelwagenladungsverkehrs zu einer massiven Verlagerung von der Schiene auf die Strasse. Variante 2 führt zu deutlich mehr Treibhausgasemissionen des Güterverkehrs als Variante 1 (wenn auch die Quantifizierung aufgrund unterschiedlicher Annahmen zur Marktdurchdringung erneuerbarer Antriebe schwierig sind). Variante 2 ist auch für die Energieversorgungssicherheit ungeeignet, basiert sie doch auf stromintensivem Wasserstoff. Neben der fehlenden Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs (Art 9a von Variante 1) fällt bei Variante 2 auch ins Gewicht, dass in Variante 2 auch sämtliche Arten von Betriebsbeiträgen aus dem Gesetz gestrichen werden (Art 9), was aus ökologischer Sicht ein klarer Rückschritt darstellt. Diese Variante 2 lehnt Pro Velo als ungenügend ab. Auch Variante 1, die Fördermittel für den Einzelwagenladungsverkehr vorsieht, ist nicht der erhoffte Fortschritt für die Güterverkehrspolitik in der Schweiz, sondern das absolut Notwendige, damit dieser in der heutigen Form und im Umfang in etwa erhalten bleibt. Leider wird damit die Chance verpasst, ein visionäres politisches Projekt, das zu deutlich mehr Verlagerung auf die Schiene in der Fläche führen würde, vorzuschlagen. Die erfolgreiche und akzeptierte Verlagerungspolitik des alpenquerenden Güterverkehrs soll auf den Güterverkehr in der Fläche ausgeweitet werden. Im Vergleich zu den nicht-internalisierten Milliarden pro Jahr, die der Strassengüterverkehr verursacht, wirken die eingesetzten Förderbeträge für den Schienengüterverkehr sehr überschaubar. In unserer Stellungnahme versuchen wir, einige Massnahmen und Instrumente so auszubauen, damit der Modalsplit zu Gunsten des Schienengüterverkehrs (SGV) wachsen kann. Zur Erreichung eines visionären Zielbilds des SGV in der Schweiz (mit deutlich mehr Gütern auf der Bahn) bräuhete es aber noch deutlich mehr Instrumente und Mittel, und zudem ein verbindliches Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche.

Die neue Vorlage enthält aber einige wertvolle Verbesserungen. So unterstützen wir insbesondere, dass in Art 9b neu ein finanzieller Anreiz eingeführt wird, um Verlade- und Umschlagvorgänge auf die Bahn zu fördern. Auch die explizite Ausrichtung der Beitragshöhe auf die energie-, umwelt- und verkehrspolitischen Ziele in Absatz 2 unterstützen wir sehr. Eine Verbesserung stellt auch Art 10 zur Förderung von technischen Neuerungen dar. Anstelle der bisher sehr allgemeinen Formulierung wird im Gesetz und mit einem Kredit explizit auf die automatische Kupplung als Schlüsseltechnologie Bezug genommen.

Sehr ablehnend stehen wir dem Wechsel der Finanzierung weg von der verursachergerechten Finanzierung durch die Spezialfinanzierung Strassenverkehr hin zu Geldern

aus der Bundeskasse gegenüber (Art. 18 MinVG). Artikel 18 MinVG dient gemäss Absatz 1 unter anderem der Deckung von Investitions- und Betriebsbeiträgen zur Förderung des kombinierten Verkehrs. Weshalb in Absatz 2 von Art 18 MinVG das neue Instrument zu diesem Zweck (Art 9b GüTG) ausgeschlossen werden soll, erschliesst sich uns nicht. Es entsteht der Eindruck, die neuen Verladebeiträge sollen als Massnahmen 2. Klasse von finanzpolitischen Überlegungen abhängig sein, während die anderen Massnahmen durch stark zweckgebundene Mittel aus der Verkehrsfinanzierung finanziert bleiben und somit von Budgetberatungen ausgeschlossen sind. Dies ist insofern stossend, als mit der Reform bzgl. Anschlussgeleise Minderausgaben für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr anfallen und die neu durch Art 18 finanzierten Massnahmen - zumindest was den Ersatz von Diesellokomotiven durch erneuerbar angetriebene Lokomotiven betrifft - kaum die gleich grosse Klimawirkung aufweisen wie die Umschlagemassnahme von Art 9b. Zudem fordern wir auch, Art 28 Abs 3 nicht aus der Aufzählung von Art. 18 Abs 2 MinVG zu streichen. Damit werden alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik wie bereits heute einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert. Wir möchten daran erinnern, dass anlässlich der letzten Reform des Gütertransportgesetzes der Nationalrat einstimmig dem Einzelantrag Candinas zugestimmt hat, damit alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden (statt den angeblich weniger wichtigen Teil via Bundeskasse zu finanzieren).

Deutlich kritisieren wir, dass in Artikel 8 Absatz 4 die Möglichkeit von rückzahlbaren Darlehen ersatzlos abgeschafft werden soll. Rückzahlbare Darlehen für Verladeanlagen im Ausland sind eine auch finanzpolitisch attraktive Ergänzung zu Investitionsbeiträgen für Verladeanlagen im Ausland.

Leider mussten wir feststellen, dass die bisherige Politik beim Thema der (privaten) Anschlussgeleise verlassen werden soll. In dieser Frage hat das Parlament bereits bei der letzten Revision korrigierend eingreifen müssen. Allermindestens in den Artikeln 1, 2, 3 und 4 sollen die Anschlussgeleise gegenüber anderen Infrastrukturen des Schienen-güterverkehrs nicht benachteiligt werden. Auch bei den Investitionsbeiträgen in Art 8 und entsprechend beim Kredit sehen wir einen Abbau der Anschlussgeleisefinanzierung sehr kritisch. Das neue Instrument zur Förderung der Verladevorgänge (Art 9b), das wir klar priorisieren gegenüber der Anschlussgeleisefinanzierung, sollte nicht auf Kosten bestehender Massnahmen eingeführt werden, sondern stellt aus unserer Sicht eine Ergänzung für jene Verkehre dar, die mangels Anschlussgeleise auf der Strasse feinverteilt werden.

Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja, ganz klar. Es besteht sogar dringender Handlungsbedarf, denn der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr nimmt seit Jahren ab. Falls der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) nicht gefördert wird, wird dieser grösstenteils eingestellt und es wird zu einer deutlichen Rückverlagerung auf die Strasse kommen. Das würde zu etwa 650'000 zusätzlichen Lastwagenfahrten führen. Dies wäre sehr negativ für die Energieeffizienz, das Klima, die Umwelt, die Bevölkerung und alle anderen Verkehrsteilnehmergruppen, namentlich den Veloverkehr. Zudem hat die Schiene über alle Produktionsformen (Ganzzüge, WLV, Kombierter Verkehr etc.) in den letzten Jahren beim Güterverkehr in der Fläche kontinuierlich an Anteilen verloren. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr ca. 15 %, 2010 waren es hingegen noch über 17 %, 2000 sogar 19.4 %. Nur im alpenquerenden Güterverkehr konnte die Schiene ihre Anteile steigern. Diesem langfristigen Trend gilt es mit wirklichen Massnahmen entgegenzutreten. Aus umwelt-, klima-, energiepolitischen, raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Gründen ist der Transport von Gütern mit der Bahn und dem Binnenschiff besser als auf der Strasse. Mit dem finanziellen Anreiz für Umschlag und Verlad (Art 9b von Variante 1) wird anerkannt, dass für einen Teil des Güterverkehrs die Bahn für die längeren Streckenabschnitte, die Strasse für die Feinverteilung das am besten geeignete Transportmittel ist.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

- a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*
- b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*

Klar die Variante 1. Variante 2 würde eine massive und nicht-reversible Rückverlagerung auf die Strasse bedeuten. Wird der EWLV einmal eingestellt, ist es unmöglich, diesen wieder aufzubauen. Variante 2 wird der bestehenden Problemlage schlicht nicht gerecht. Unter den aktuellen Umständen im Güterverkehrsmarkt, in dem der schwere Strassengüterverkehr zwei Drittel seiner externen Kosten nicht selbst trägt, ist es klar angezeigt, dass der volkswirtschaftlich und ökologisch vorteilhafte Schienengüterverkehr erheblich unterstützt wird. Allerdings geht auch die Variante 1 mit ihren vorgesehen Fördermitteln und -instrumenten deutlich zu wenig weit.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja. Es ist im Interesse der Schweizer Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) möglichst rasch und vollumfänglich umgesetzt wird. Zudem erhöht sie die Arbeitssicherheit des Personals massiv und macht die Arbeit in gewissen Berufsprofilen deutlich attraktiver. Denn erst wenn die ganze Migration geschafft ist, fallen zusätzliche Aufwände weg (effektive Umrüstkosten und betriebliche Zusatzkosten der Aufrechterhaltung eines doppelten Systems mit und ohne DAK) und der Grossteil des Nutzens an.

4. *Sind Sie einverstanden,*

a. *dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*

Ja, unbedingt. Als Pendant zu den Steuererleichterungen im Strassengüterverkehr zur Förderung innovativer Technologien durch LSVA-Befreiung für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sind im Schienengüterverkehr Investitionsbeiträge in neue Technologien ebenfalls gerechtfertigt.

b. *dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*

Ja, das macht Sinn. Auch die Wagenhalter sollen einen Teil der Kosten tragen. Der potenziell höhere Nutzen im Betrieb wird wohl auch zu höheren Einnahmen pro Wagen führen. Allerdings sind die sehr tiefen Anteile der Kostenbeteiligung des Bundes fragwürdig. Mindestens 75 % sollten vom Bund übernommen werden, nicht nur 30 % wie in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Migration zur DAK nicht oder nicht schnell genug gelingen wird. Eine Kostenbeteiligung der öffentlichen Hand von lediglich 30 % für technologische Innovationen im Sinne des Klimaschutzes ist viel tiefer als was in anderen klimarelevanten Bereichen im Gesetz vorgesehen ist (indirekter Gegenvorschlag Gletscherinitiative, Mangelerlass EnG/StromVG). Zudem sollte der Bund für die Phase der Zusatzkosten für die Aufrechterhaltung der beiden Systeme (DAK und klassische Kupplung), sowie weitere betriebliche Aufwände für Umrüstung substanziell fördern (beispielsweise über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren). Nur so kann sichergestellt werden, dass die Umrüstung auch wirklich und in wenigen Jahren umgesetzt wird.

c. *dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*

Ja. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der nach der Migration zur DAK in den kommenden Jahren jährlich in die vorhersehbare Zukunft hinein anfallen wird, rechtfertigt diese Mitfinanzierung des Bundes. Unserer Einschätzung nach würde der volkswirtschaftliche

Nutzen sogar deutlich höhere Mitfinanzierungen rechtfertigen. Wenn die Schweiz bei der DAK nicht mitmachen würde, käme es beispielsweise zu grösseren Problemen mit den grenzüberschreitenden Güterverkehren (in der EU wird die DAK zum Standard). Zudem können mit dem gleichen Personal mehr Züge abgefertigt werden, und mit der künftig vergleichsweise weniger gefährlichen und körperlich harten Arbeit, dank der DAK, werden die Berufsprofile auch wieder attraktiver. Ohne DAK könnte der SGV in der Schweiz in den nächsten Jahren auch in einen Personalengpass laufen. Wenn wegen Personalmangels weniger Güterverkehre auf der Schiene angeboten werden, schadet das der Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft deutlich. Vor diesem Hintergrund fordern wir eine deutlich höhere Beteiligung des Bundes an den direkten Umrüstkosten und eine substantielle Beteiligung an sonstigen anfallenden betrieblichen Mehraufwänden für die Umrüstung, beispielsweise über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja, eine Staffelung der Fördersätzen macht Sinn, um die Fördermittel effizient und zielgerichtet einzusetzen. Die Maximalanteil der Förderbeträge ist jedoch höher als 30 % zu wählen (siehe b). Und diese Staffelung muss mit dem bestehenden Fahrzeugpark der Schweiz zusammenpassen. Da sind mit den gewählten Zeitrahmen gewisse Zweifel angebracht. Zudem sollte nicht ausschliesslich das Alter eines Wagens ausschlaggebend sein, sondern auch wie lange dieser Wagen schätzungsweise noch eingesetzt werden kann (das hiesse auch das Potenzial des Wagens zu berücksichtigen).

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja, die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz wichtig. Es werden heute rund 6 Mio. Tonnen Schiffsumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnsumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Des Weiteren bildet die Rheinschifffahrt eine gute Alternative zur – leider – stark ausgelasteten deutschen Rheintalbahn, die nicht mehr viel Kapazitäten für weitere Güterzüge hat. Vor diesem Hintergrund ist die Rheinschifffahrt auch sehr wichtig für den gesamten Rhein-Alpen-Korridor durch die Schweiz. Die Versorgung auf dem Wasserweg bleibt auch für eine dekarbonisierte Wirtschaft zentral. Wir sprechen uns jedoch dagegen aus, Kapazitäten aufzubauen, die in einer fossilfreien Energiepolitik nicht mehr benötigt werden. Die Massnahmen dürfen die Lieferung von fossiler Energie auf dem Rhein nicht durch Fehlinvestitionen in die 2040er-Jahre hinein verlängern. Vielmehr sind die vom Bund mitfinanzierten Infrastrukturen der Rheinschifffahrt strikt so auszugestalten, dass sie der Dekarbonisierung dienen also z.B. den erneuerbaren Wasserstoff transportieren, den wir für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs ab der Schweiz gemäss Klimastrategie des Bundes benötigen werden. Nicht nur die Investitionsbeiträge nach Art 8a Abs 6 sondern auch die übrigen finanziellen Leistungen nach Art 8a Abs 5 sind auf «Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutz» zu beschränken. Der Verkehrsträger Binnenschiff ist bei gleichem Frachtgut (mit unter Umständen hohem CO₂-Fussabdruck) momentan umweltfreundlicher als

der Strassengüterverkehr. Damit dieser ökologische Vorteil erhalten bleibt, sind aber Investitionen erneuerbare Antriebe nötig.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja, das Instrument ist zielführend, es muss aber analog Abs 6 an Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes geknüpft werden. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und Kantone die Hafeninfrastrukturen unter den gemeinsam festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Das Instrument der Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen ist hierfür zweckmässig und kann mit den vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen rasch umgesetzt werden. Sie ermöglicht es dem Bund erstmalig, dass die für die Schweiz wichtigen Hafeninfrastrukturen in der Infrastrukturrechnung unterstützt und die Investitionen in Erneuerung und Modernisierung gefördert werden können. In der Leistungsvereinbarung mit der Rheinschifffahrt sollte der Bund eine Zielsetzung für den Modalsplit-Anteil für den Verlad auf der Schiene definieren. Damit könnte sichergestellt werden, dass ein möglichst hoher Anteil auf der Schiene weiterverkehrt.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, es ist sehr wichtig, dass die Rheinschifffahrt künftig klimaneutral abgewickelt werden kann, und auch bei – künftig wegen des Klimawandels wohl noch häufigerem – Niedrigwasser verkehren kann. Mit dem Umstieg auf klimaneutrale Antriebe kann die energie- und flächeneffiziente Binnenschifffahrt ihren grossen ökologischen Vorteil gegenüber dem Strassengüterverkehr künftig gar noch ausbauen. Klimaneutral angetriebener Schiffsverkehr ist bezüglich Energie- und Flächeneffizienz ökologischer als klimaneutral angetriebener Strassengüterverkehr, für den im Gegensatz zum Schiffsverkehr mit der LSVA-Befreiung für alternative Antriebe bereits ein starker Anreiz zur Dekarbonisierung besteht. Der Verzicht auf Massnahmen beim Schiffsverkehr würde zu Fehlanreizen führen, die nicht im Sinne der Energiesicherheit sind. Der Bund hat als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bereits mit den anderen Rheinanliegerstaaten festgelegt, die Binnenschifffahrt bis spätestens 2050 klimaneutral auszugestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, den Schweizer Beitrag zu leisten, um dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, diese multimodalen Umschlagplattformen sind eine wichtige Voraussetzung für mehr Anteile auf der Schiene und sollten darum gefördert werden.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja. Die Möglichkeit, Darlehen für Verladestationen im Ausland zu gewähren, sollte allerdings erhalten bleiben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja, es ist unbedingt notwendig, die Verlagerung auf die Schiene auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr zu fördern. Nur so kann die Schiene gegenüber der Strasse, die seinen externen Kosten nur zu einem Drittel über die LSVA selbst trägt, konkurrenzfähig werden. Es ist im fundamentalen Interesse der Schweizer Volkswirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass der Anteil der Schiene erhöht werden kann. Auch das gesetzliche Verlagerungsziel kann nur mit mehr Verlagerung im Binnen-, Import- und Exportverkehr erreicht werden, denn aktuell sind über die Hälfte der alpenquerenden Lastwagenfahrten diesen Verkehren und nicht dem Transitverkehr zuzuordnen. Fördermittel für die Verlagerung in der Fläche tragen auch bedeutend dazu bei, dass das Verlagerungsziel der Alpeninitiative endlich erreicht werden kann.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja, das Instrument ist sehr geeignet. Allerdings wäre es wünschenswert - und es würde die Wirkung massiv erhöhen -, dass der Verladebonus von ca. 40 CHF pro Wagen deutlich erhöht würde. Wir fordern mindestens eine Verdopplung auf 80 CHF pro Wagen. Das würde zwar zu mehr Kosten führen und statt 25 Mio. CHF pro Jahr wohl etwas über 50 Mio. CHF kosten. Jedoch wäre es volkswirtschaftlich eine lohnende Massnahme, da damit die gesamten externen Kosten des Güterverkehrs gesenkt werden können. Zudem käme es auch der Umwelt, dem Klima und der Bevölkerung (weniger Stau, weniger Unfälle im Strassenverkehr, weniger Lärmemissionen und Luftschadstoffe) zugute. Als Kontext für die Höhe der Fördermittel für die Verlagerung: Im alpenquerenden Güterverkehr wird für die auf die Schiene verlagerten Container oder Sattelaufleger etwa 120 CHF bezahlt. Vor diesem Hintergrund wäre eine Verladebonus in der Fläche von 80 CHF pro Wagen sehr gut zu rechtfertigen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Ja, die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr soll unbedingt weitergeführt werden. Diese Rückerstattung ist ein wichtiger Bestandteil der Attraktivität des kombinierten Verkehrs, ist auch in der EU Standard und sollte unter keinen Umständen abgeschafft werden. Aus Sicht von Pro Velo sollte der «Verladebonus» ein zusätzliches Instrument sein und nicht die LSVA-Rückerstattung ersetzen. Nur als zusätzliches Instrument kann das Instrument Verladebonus seine volle Wirkung entfalten. Langfristig wäre es wünschenswert, wenn alle Produktionsformen des Schienengüterverkehrs (Kombinier-

ter Verkehr, Ganzzüge, EWLK etc.) mit gleicher Intensität gefördert werden. So kommt es nicht zu allfälligen unerwünschten Verzerrungen im Markt zwischen den verschiedenen Produktionsformen und mit den Mitteln wird die maximale Verlagerungswirkung erzielt.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Unbedingt. Um bald einen gänzlich klimaneutralen Güterverkehr in der Schweiz zu erreichen, braucht es auch bei den – zugegebenermassen – wenigen fossilen Rangierlokomotiven im Schienengüterverkehr der Schweiz einen Wandel des Antriebs, weg von den fossilen Energien. Damit dieser Wandel möglichst rasch geschehen kann und den entsprechenden Unternehmen keine zusätzlichen Kosten entstehen, sollte der Bund hier finanzielle Anreize leisten.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLK als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja. Der EWLK muss unbedingt erhalten bleiben. Fördermittel sind ein zielführendes Instrument, um das zu erreichen. Aus unserer Sicht soll der EWLK künftig sogar erheblich wachsen. Mit effektiven Anreizen für mehr Verkehr auf der Schiene und künftig wohl einem absoluten Wachstum des Güterverkehrs sollte das möglich sein. Die Kapazitäten dafür wären in den entsprechenden Anlagen auch vorhanden. Mit der vorgeschlagenen Förderung des EWLK von ca. 40-50 Mio. CHF pro Jahr als Netzwerkangebot wird dieser zumindest im heutigen Ausmass weiterexistieren. Wir fordern vor diesem Hintergrund eine finanzielle Förderung des EWLK als Netzwerkangebot in einem deutlich höheren Umfang, der ein deutliches Wachstum des EWLK und des Schienengüterverkehrs im Allgemeinen ermöglicht. Dies wäre aus gesellschafts-, verkehrs-, umwelt- und klimapolitische Gründen und aus volkswirtschaftlicher Perspektive wünschenswert.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLK dafür geeignet?

Aus unserer Sicht ist das ein zielführendes Instrument.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLK) als geeigneter an?

Nein.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja, für einen effizienten und umweltfreundlichen Güterverkehr braucht es entsprechende Flächen. Der Bund und die Kantone müssen ebendiese Flächen freihalten, sichern und einplanen. Leider geschieht dies aktuell noch deutlich zu wenig.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es fehlt ein verbindliches, konkretes, ambitioniertes Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche. Die Argumente gegen ein Verlagerungsziel in der Fläche, die im erläuternden Bericht aufgeführt werden, überzeugen nicht. Die Gründe, die für die Verlagerungspolitik im Transit- bzw. alpenquerenden Verkehr sprechen, sprechen fast alle auch für mehr Verlagerung in der gesamten Schweiz (im Binnen-, Import- und Exportverkehr). Für eine ökologische und klimafreundliche Güterverkehrspolitik ist es unerlässlich, dass neben der Erhöhung der Effizienz und Verkehrsvermeidung im Strassengüterverkehr und der Elektrifizierung der Fahrzeuge auch die Verlagerung weg von der Strasse in der ganzen Schweiz deutlich intensiviert wird. Leider fehlt es der Vorlage an Mut und Vision, dem Schienengüterverkehr künftig eine deutlich grössere Rolle zuzumuten.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse

Pro Velo Schweiz

Christoph Merkli
Leiter Infrastruktur & Politik

05.01.2023 10:17:00/cmm/https://proveloschweiz.sharepoint.com/sites/PVCH/FreigegebeneDokumente/General/5_Infrastruktur_Politik/55_Projekte_Aktionen_Geschäfte/554_Politik/20230105_Guetertransport_Stellungnahme.docx



CH-3003 Bern PUE;

POST CH AG

Bundesamt für Verkehr BAV

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

Aktenzeichen: PUE-345-18/9

Ihr Zeichen:

Bern, 7. Februar 2023

Stellungnahme des Preisüberwachers

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Preisüberwacher hat von der Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Kenntnis genommen und nutzt diese Gelegenheit für folgende Hinweise:

Der Preisüberwacher hat am 29. März 2022 mit den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) ein [Memorandum of Understanding](#) unterschrieben. Die SRH haben sich darin erstens dazu bereit erklärt, die Tarife für den schiffseitigen Umschlag von Massengütern im Mittel um 10 % zu senken, und diese [Absicht per 1. Januar 2023 in die Tat umgesetzt](#). Zweitens haben sich die SRH dazu bereit erklärt, mit den Eignerkantonen und dem Bund neue Abgabenmodelle auszuarbeiten, welche die Hafenwirtschaft perspektivisch entlasten. Drittens haben sich die SRH dazu bereit erklärt, die Hafenabgabetarife in Zusammenarbeit mit dem Gewerbe weiterhin alle zwei Jahre zu überprüfen und nach Möglichkeit weiter zu senken. Vereinbart wurde eine Laufzeit bis Ende 2025; das Memorandum of Understanding ist also noch knapp drei Jahre in Kraft.

Die Vernehmlassungsvorlage sieht in beiden Varianten die Stärkung der Rheinschifffahrt vor: Der Bund soll einerseits mit dem Abschluss einer Leistungsvereinbarung Einfluss auf die Weiterentwicklung der Rheinschifffahrt nehmen können; andererseits soll der Bund die Möglichkeit haben, mit Abgeltungen und Investitionsbeiträgen dazu beizutragen, dass die SRH ein bestimmtes Infrastrukturangebot sicherstellen und bestimmte Anlageanpassungen vornehmen können.

Ohne Abgeltungen und Investitionsbeiträge wären die SRH gezwungen, die Hafenabgaben zu erhöhen. Die erst als Option aufgeführten Abgeltungen sind im Einklang mit den vereinbarten Zielen des eingangs erwähnten Memorandum of Understanding (zweite Absichtserklärung). Aus diesem Grund

Preisüberwachung PUE
Lukas Stoffel
Einsteinstrasse 2
3003 Bern
Tel. +41 58 462 21 01
lukas.stoffel@pue.admin.ch
<https://www.preisueberwacher.admin.ch/>



und gestützt auf seinen Auftrag gemäss Artikel 14 Preisüberwachungsgesetz ([PüG; SR 942.20](#)) begrüsst der Preisüberwacher die genannte Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage. Die Weiterentwicklung der Rheinschifffahrt soll *keinesfalls* zu höheren Hafenabgaben führen, im Gegenteil: Der Bund soll dazu beitragen, dass die Hafenabgaben – auch über die Geltungsdauer des Memorandum of Understanding hinaus – weiter höchstens auf dem heutigen Niveau bleiben oder gar sinken.

Gut vorstellbar ist, dass die in Aussicht gestellte Investitionstätigkeit zu einem höheren angemessenen Gewinn führt, was die Interventionsmöglichkeiten des Preisüberwachers im Interesse von tiefen Hafengebühren schmälern würde. Eine generelle Absichtserklärung, dass mindestens die heutigen oder tiefere Hafengebühren verbindlicher Teil der Stossrichtung sind, die im Rahmen der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport verfolgt werden, fehlt in der Vorlage. Die Aussagen zu Abgeltungen sind vage. Der Preisüberwacher schlägt deshalb vor, **klar festzuhalten, dass Abgeltungen ausgerichtet werden, sofern diese notwendig sind, um die heutigen Hafengebühren nicht ansteigen zu lassen.**

Der Preisüberwacher bittet Sie bei dieser Gelegenheit, die Preisüberwachung in den kommenden Phasen des Gesetzgebungsprozesses zur Stellungnahme einzuladen (in jedem Fall zu den Ämterkonsultationen, allenfalls im Rahmen von [Art. 5a AllgGebV](#)).

Freundliche Grüsse



Stefan Meierhans
Preisüberwacher



Elektronisch verschickt an:
finanzierung@bav.admin.ch

UVEK
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

PUSCH
Praktischer Umweltschutz
Hottingerstrasse 4
Postfach
8024 Zürich

Telefon +41 44 267 44 11
Direkt +41 44 267 44 77
susanne.rutz@pusch.ch
www.pusch.ch

Zürich, 15. Februar 2023

Stellungnahme der Stiftung Pusch zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung zu nehmen. Für den Schienengüterverkehr und damit auch den Güterverkehr in der Schweiz ist die Vorlage von eminent wichtiger Bedeutung. Nach vielen Jahren des langsamen Abbaus und Rückschritten bei der Verlagerung der Güterverkehr auf die Schiene im Binnen-, Import- und Exportverkehr, kommt endlich eine Vorlage, welche diesen Trend stoppen könnte. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr noch ca. 15%, 2010 waren es hingegen noch über 17%, 2000 sogar 19.4%. Diese Zahlen stimmen nachdenklich. Gerade wenn man diese Zahlen mit dem alpenquerenden Güterverkehr vergleicht, in dem – zugegeben auch bei einem grösseren Potenzial für die Schiene - über 75% auf der Schiene transportiert wird und dieser Anteil kontinuierlich gesteigert werden konnte, während der gesamte Güterverkehr gewachsen ist. Die Gründe, welche für die Verlagerung der alpenquerenden Güterverkehre sprechen, gelten grösstenteils auch für die anderen Güterverkehre in der Fläche. Mit einer ambitionierten Verlagerungspolitik im Güterverkehr in der Fläche, könnten volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile realisiert, die Energieeffizienz und -unabhängigkeit gesteigert und die Umwelt und das Klima geschützt werden. Die Vorlage bietet die Chance diese Vorteile des Schienengüterverkehrs zu nutzen. Zudem kann die Vorlage zum Erreichen des Verlagerungsziels der Alpeninitiative beitragen, die alpenquerenden Lastwagen sind schon zu über 50% Verkehr der Schweizer Wirtschaft und kein Transit.

Unsere Einschätzung der Vorlage in Kürze

Mit den richtigen Rahmenbedingungen wären viel höhere Anteile des Schienengüterverkehrs, auch auf vglw. kurzen Distanzen, möglich. Viele Beispiele (wie City Cargo in Genf) zeigen eindrucklich, dass es betrieblich und logistisch gehen würde. Leider deckt der Strassengüterverkehr aktuell nur ca. einen Drittel seiner externen Kosten für die Umwelt und Gesellschaft über die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSWA. Lieferwagen unter 3,5 kg bezahlen gar keine Internalisierungsabgabe. So lange der Strassengüterverkehr seine



externen Kosten in Milliardenhöhe jedes Jahr nicht vollumfänglich deckt, ist es aufgrund des verzerrten Wettbewerbes zwischen Strasse und Schiene nur sinnvoll und gerechtfertigt, dass es finanzielle Anreize für die Verlagerung auf die Schiene gibt. Das ist im Interesse von Klimaschutz, Energieeffizienz und -unabhängigkeit, Versorgungssicherheit, Raumplanung, Flächenverbrauch und der Gesundheitsprävention für die Gesellschaft und Umwelt (weniger Schadstoffbelastung und Unfälle).

Die Vorlage enthält zwei Varianten. Die Variante 2 ist völlig ungenügend und wäre verheerend für den Klimaschutz und es käme mit dem Einstellen des Einzelwagenladungsverkehrs zu einer massiven Verlagerung von der Schiene auf die Strasse. Variante 2 führt zu deutlich mehr Treibhausgasemissionen des Güterverkehrs als Variante 1 (wenn auch die Quantifizierung aufgrund unterschiedlicher Annahmen zur Marktdurchdringung erneuerbarer Antriebe schwierig sind). Variante 2 ist auch für die Energieversorgungssicherheit ungeeignet, basiert sie doch auf stromintensivem Wasserstoff. Neben der fehlenden Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs (Art 9a von Variante 1) fällt bei Variante 2 auch ins Gewicht, dass in Variante 2 auch sämtliche Arten von Betriebsbeiträgen aus dem Gesetz gestrichen werden (Art 9.), was aus ökologischer Sicht ein klarer Rückschritt darstellt. Diese Variante 2 lehnt Pusch da ungenügend ab. Auch die Variante 1, welche Fördermittel für den Einzelwagenladungsverkehr vorsieht, ist nicht der erhoffte Fortschritt für die Güterverkehrspolitik in der Schweiz, sondern das absolut notwendige, dass dieser in der heutigen Form und im Umfang in etwa erhalten bleibt. Leider wird damit die Chance verpasst ein visionäres politisches Projekt, welches zu deutlich mehr Verlagerung auf die Schiene in der Fläche führt, vorzuschlagen. Die erfolgreiche und beliebte Verlagerungspolitik vom alpenquerenden Güterverkehr soll auf den Güterverkehr in der Fläche ausgeweitet werden. Im Vergleich zu den nicht-internalisierten Milliarden pro Jahr, welche der Strassengüterverkehr verursacht, wirken die eingesetzten Förderbeträge für den Schienengüterverkehr sehr überschaubar. In unsere Stellungnahme versuchen wir einige Massnahmen und Instrumente so auszubauen, dass der Modalsplit zu Gunsten des Schienengüterverkehrs (SGV) wachsen kann. Zur Erreichung eines visionären Zielbilds des SGV in der Schweiz (mit deutlich mehr Gütern auf der Bahn) bräuchte es aber noch deutlich mehr Instrumente und Mittel, und zudem ein verbindliches Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche.

Die neue Vorlage enthält aber einige wertvolle Verbesserungen. So unterstützen wir insbesondere, dass in Art 9b neu ein finanzieller Anreiz eingeführt wird um Verlade- und Umschlagevorgänge auf die Bahn zu fördern. Bereits anlässlich der letzten Revision des Gütertransportgesetzes haben wir einen ähnlichen Vorschlag der Mehrheit der Verkehrskommission des Nationalrates aktiv unterstützt. Auch die explizite Ausrichtung der Beitragshöhe auf die energie-, umwelt- und verkehrspolitischen Ziele in Absatz 2 unterstützen wir sehr. Eine Verbesserung stellt auch Art 10 zur Förderung von technischen Neuerungen dar. Anstelle der bisher sehr allgemeinen Formulierung wird im Gesetz und mit einem Kredit explizit auf die automatische Kupplung als Schlüsseltechnologie Bezug genommen.

Sehr ablehnend stehen wir dem Wechsel der Finanzierung weg von der verursachergerechten Finanzierung durch die Spezialfinanzierung Strassenverkehr hin zu Geldern aus der Bundeskasse gegenüber (Art. 18 MinVG). Artikel 18 MinVG dient gemäss Absatz 1 unter anderem der Deckung von Investitions- und Betriebsbeiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs. Weshalb in Absatz 2 von Art 18 MinVG das neue Instrument zu diesem Zweck (Art 9b

GÜTG) ausgeschlossen werden soll, erschliesst sich uns nicht. Es entsteht der Eindruck, die neuen Verladebeiträge sollen als Massnahmen 2. Klasse von finanzpolitischen Überlegungen abhängig sein, während die anderen Massnahmen durch stark zweckgebundene Mittel aus der Verkehrsfinanzierung finanziert bleiben und somit von Budgetberatungen ausgeschlossen sind. Dies ist insofern stossend, als mit der Reform bzgl. Anschlussgeleise Minderausgaben für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr anfallen und die neu durch Art 18 finanzierten Massnahmen zumindest was den Ersatz von Diesellokomotiven durch erneuerbar angetriebene Lokomotiven betrifft kaum die gleich grosse Klimawirkung aufweisen, wie die Umschlagemassnahme von Art 9b. Zudem fordern wir auch Art 28 Abs 3 nicht aus der Aufzählung von Art. 18 Abs 2 MinVG zu streichen. Damit werden alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik wie bereits heute einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert. Wir möchten daran erinnern, dass anlässlich der letzten Reform des Gütertransportgesetzes der Nationalrat einstimmig dem Einzelantrag Candinas zugestimmt hat, damit alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden (statt den angeblich weniger wichtigen Teil via Bundeskasse zu finanzieren).

Deutlich kritisieren wir, dass in Artikel 8 Absatz 4 die Möglichkeit von rückzahlbaren Darlehen ersatzlos abgeschafft werden soll. Rückzahlbare Darlehen für Verladeanlagen im Ausland sind eine auch finanzpolitisch attraktive Ergänzung zu Investitionsbeiträgen für Verladeanlagen im Ausland.

Leider mussten wir feststellen, dass die bisherige Politik beim Thema der (privaten) Anschlussgeleise verlassen werden soll. In dieser Frage hat das Parlament bereits bei der letzten Revision korrigierend eingreifen müssen. Allermindestens in den Artikel 1, 2, 3 und 4 sollen die Anschlussgeleise gegenüber anderen Infrastrukturen des Schienengüterverkehrs nicht benachteiligt werden. Auch bei den Investitionsbeiträgen in Art 8 und entsprechend beim Kredit sehen wir einen Abbau der Anschlussgeleisefinanzierung sehr kritisch. Das neue Instrument zur Förderung der Verladevorgänge (Art 9b), das wir klar priorisieren gegenüber der Anschlussgeleisefinanzierung, sollte nicht auf Kosten bestehender Massnahmen eingeführt werden, sondern stellt aus unserer Sicht eine Ergänzung für jene Verkehre dar, die mangels Anschlussgeleise auf der Strasse feinverteilt werden.

Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Zielsetzungen

1. *Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja, ganz klar. Es besteht sogar dringender Handlungsbedarf, denn der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr nimmt seit Jahren ab. Falls der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) nicht gefördert wird, wird dieser grösstenteils eingestellt und es wird zu einer deutlichen Rückverlagerung auf die Strasse kommen. Das würde zu etwa 650'000 zusätzlichen Lastwagenfahrten führen. Das wären sehr negativ für die Energieeffizienz, das Klima, die Umwelt, die Bevölkerung und alle anderen Verkehrsteilnehmer. Zudem hat die Schiene über alle Produktionsformen (Ganzzüge, WLV, Kombierter Verkehr, etc.) in den letzten Jahren beim Güterverkehr in der Fläche kontinuierlich an Anteilen verloren. 2018 war der Anteil des

Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr ca. 15%, 2010 waren es hingegen noch über 17%, 2000 sogar 19.4%. Nur im alpenquerenden Güterverkehr konnte die Schiene ihre Anteile steigern. Diesem langfristigen Trend gilt es mit wirksamen Massnahmen entgegenzutreten. Aus umwelt-, klima-, energiepolitischen, raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Gründen ist der Transport von Gütern mit der Bahn und dem Binnenschiff besser als auf der Strasse. Mit dem finanziellen Anreiz für Umschlag und Verlad (Art 9b von Variante 1) wird anerkannt, dass für einen Teil des Güterverkehrs die Bahn für die längeren Streckenabschnitt, die Strasse für die Feinverteilung das am besten geeignete Transportmittel ist.

2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*

b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*

Klar, die Variante 1. Die Variante 2 würde eine massive und nicht-reversible Rückverlagerung auf die Strasse bedeuten. Wird der EWLTV einmal eingestellt, ist es unmöglich diesen wieder aufzubauen. Die Variante 2 wird der bestehenden Problemlage schlicht nicht gerecht. Unter den aktuellen Umständen im Güterverkehrsmarkt, in dem der schwere Strassengüterverkehr zwei Drittel seiner externen Kosten nicht selbst trägt, ist es klar angezeigt, dass der volkswirtschaftlich und ökologisch vorteilhafte Schienengüterverkehr erheblich unterstützt wird. Allerdings geht auch die Variante 1 mit ihren vorgesehen Fördermittel und -instrumenten deutlich zu wenig weit.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja. Es ist im Interesse der Schweizer Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) möglichst rasch vollumfänglich umgesetzt wird. Zudem erhöht es die Arbeitssicherheit das Personal massiv und macht die Arbeit in gewissen Berufsprofilen deutlich attraktiver. Denn erst wenn die ganze Migration geschafft ist, fallen zusätzliche Aufwände weg (effektive Umrüstkosten und betriebliche Zusatzkosten der Aufrechterhaltung eines doppelten Systems mit und ohne DAK) und der Grossteil des Nutzens an.

4. *Sind Sie einverstanden,*

a. *dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*

Ja, unbedingt. Als Pendant zu den Steuererleichterungen im Strassengüterverkehr zur Förderung innovativer Technologien durch LSVA-Befreiung für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sind im Schienengüterverkehr Investitionsbeiträge in neue Technologien ebenfalls gerechtfertigt.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja, das macht Sinn. Auch die Wagenhalter sollen einen Teil der Kosten tragen. Der potenziell höhere Nutzen im Betrieb wird wohl auch zu höheren Einnahmen pro Wagen führen. Allerdings sind die sehr tiefen Anteile der Kostenbeteiligung des Bundes fragwürdig. Mindestens 75% sollte vom Bund übernommen werden, nicht nur 30% wie in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Migration zur DAK nicht oder nicht schnell genug gelingen wird. Eine Kostenbeteiligung der öffentlichen Hand von lediglich 30% für technologische Innovationen im Sinne des Klimaschutzes ist viel tiefer als das in anderen klimarelevanten Bereichen im Gesetz vorgesehen ist (indirekter Gegenvorschlag Gletscherinitiative, Mangelerlass EnG/StromVG). Zudem sollte der Bund für die Phase der Zusatzkosten für die Aufrechterhaltung der beiden Systeme (DAK und klassische Kupplung), sowie weiter betriebliche Aufwände für Umrüstung substantiell fördern (bspw. über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren). Nur so kann sichergestellt werden, dass die Umrüstung auch wirklich und in wenigen Jahren umgesetzt wird.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der nach der Migration zur DAK in den kommenden Jahren jährlich in die vorhersehbare Zukunft hinein anfallen wird, rechtfertigt diese Mitfinanzierung des Bundes. Unserer Einschätzung nach, würde der volkswirtschaftliche Nutzen sogar deutlich höhere Mitfinanzierungen rechtfertigen. Wenn die Schweiz bei der DAK nicht mitmachen würde, käme es bspw. zu grösseren Problemen mit den grenzüberschreitenden Güterverkehren (in der EU wird die DAK zum Standard). Zudem können mit dem gleichen Personal mehr Züge abgefertigt werden und mit der künftig vergleichsweise weniger gefährlicher und körperlich harten Arbeit, dank der DAK, werden die Berufsprofile auch wieder populärer. Ohne DAK könnte der SGV in der Schweiz in den nächsten Jahren auch in einen Personalengpass laufen. Wenn wegen Personalmangel weniger Güterverkehre auf der Schiene angeboten werden, schadet das der Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft deutlich. Vor diesem Hintergrund fordern wir deutlich höhere Beteiligung des Bundes an den direkten Umrüstungskosten und eine substantielle Beteiligung an sonstigen anfallenden betrieblichen Mehraufwände für die Umrüstung, bspw. über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja, eine Staffelung der Fördersätzen macht Sinn, um die Fördermittel effizient und zielgerichtet einzusetzen. Die Maximalanteil der Förderbeträge ist jedoch höher als 30% zu wählen (siehe b)) Und diese Staffelung muss mit dem bestehenden Fahrzeugpark der Schweiz zusammenpassen. Da sind mit den gewählten Zeitrahmen gewisse Zweifel angebracht. Zudem sollte nicht ausschliesslich das Alter eines Wagens ausschlaggebend sein, sondern auch wie lange dieser Wagen wohl noch eingesetzt werden kann (das hiesse auch das Potenzial des Wagens zu berücksichtigen).

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja, die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz wichtig. Es werden heute rund 6 Mio. Tonnen Schiffsumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Des Weiteren bildet die Rheinschifffahrt eine gute Alternative zur – leider – stark ausgelasteten deutschen Rheintalbahn, welche nicht mehr viel Kapazitäten für weitere Güterzüge hat. Vor diesem Hintergrund ist die Rheinschifffahrt auch sehr wichtig für den gesamten Rhein-Alpen-Korridor durch die Schweiz. Die Versorgung auf dem Wasserweg bleibt auch für eine dekarbonisierte Wirtschaft zentral. Wir sprechen uns jedoch dagegen aus Kapazitäten aufzubauen, die in einer fossilfreien Energiepolitik nicht mehr benötigt werden. Die Massnahmen dürfen die Lieferung von fossiler Energie auf dem Rhein nicht durch Fehlinvestitionen in die 2040er-Jahre hinein verlängern. Vielmehr sind die vom Bundmitfinanzierten Infrastrukturen der Rheinschifffahrt strikt so auszugestalten, dass sie der Dekarbonisierung dienen also z.B. den erneuerbaren Wasserstoff transportieren, den wir für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs ab der Schweiz gemäss Klimastrategie des Bundes benötigen werden. Nicht nur die Investitionsbeiträge nach Art 8a Abs 6 sondern auch die übrigen finanziellen Leistungen nach Art 8a Abs 5 sind auf «Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutz» zu beschränken. Der Verkehrsträger Binnenschiff ist bei gleichem Frachtgut (mit unter Umständen hohem CO₂-Fussabdruck) momentan umweltfreundlicher als der Strassengüterverkehr. Damit dieser ökologische Vorteil erhalten bleibt, sind aber Investitionen erneuerbare Antriebe nötig.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja, das Instrument ist zielführend, es muss aber analog Abs 6 an Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutz geknüpft werden. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene auf der Bund und Kantone die Hafeninfrastrukturen unter den gemeinsamen festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Das Instrument der Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen ist hierfür zweckmässig und kann mit den vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen rasch umgesetzt werden. Sie ermöglicht es dem Bund erstmalig, dass die für die Schweiz wichtige Hafeninfrastrukturen in der Infrastrukturrechnung unterstützt und die Investitionen in Erneuerung und Modernisierung gefördert werden können. In der Leistungsvereinbarung mit der Rheinschifffahrt sollte der Bund eine Zielsetzung für den Modalsplit-Anteil für den Verlad auf der Schiene definieren. Damit könnte sichergestellt werden, dass ein möglichst hoher Anteil auf der Schiene weiterverkehrt.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, es ist sehr wichtig, dass die Rheinschifffahrt künftig klimaneutral abgewickelt werden kann, und auch bei – künftig wegen dem Klimawandel wohl noch häufigerem – Niedrigwasser verkehren kann. Mit dem Umstieg auf klimaneutrale Antriebe kann die energie- und flächeneffiziente Binnenschifffahrt ihren grossen ökologischen Vorteil gegenüber dem Strassengüterverkehr künftig gar noch ausbauen. Klimaneutral angetriebener Schiffsverkehr ist bezüglich Energie- und Flächeneffizienz ökologischer

als klimaneutral angetriebener Strassengüterverkehr, für den im Gegensatz zum Schiffsgüterverkehr mit der LSVA-Befreiung für alternative Antriebe bereits ein starker Anreiz zur Dekarbonisierung besteht. Der Verzicht auf Massnahmen beim Schiffsverkehr würde zu Fehlanreizen führen, die nicht im Sinne der Energiesicherheit sind. Der Bund hat als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bereits mit den anderen Rheinanliegerstaaten festgelegt die Binnenschifffahrt bis spätestens 2050 klimaneutral auszugestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, den Schweizer Beitrag zu leisten, um dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, diese multimodalen Umschlagplattformen sind eine wichtige Voraussetzung für mehr Anteile auf der Schiene und sollten darum gefördert werden.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja. Die Möglichkeit, Darlehen für Verladestationen im Ausland zu gewähren, sollte allerdings erhalten bleiben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja, es ist unbedingt notwendig die Verlagerung auf die Schiene auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr zu fördern. Nur so kann die Schiene gegenüber der Strasse, welche seinen externen Kosten nur zu einem Drittel über die LSVA selbst trägt, konkurrenzfähiger werden. Es ist im fundamentalen Interesse der Schweizer Volkswirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass der Anteil der Schiene erhöht werden kann. Auch das gesetzliche Verlagerungsziel kann nur mit mehr Verlagerung im Binnen-, Import- und Exportverkehr erreicht werden, denn aktuell sind über die Hälfte der alpenquerenden Lastwagenfahrten diesen Verkehren und nicht dem Transitverkehr zuzuordnen. Fördermittel für die Verlagerung in der Fläche tragen auch bedeutend dazu, dass das Verlagerungsziel der Alpeninitiative endlich erreicht werden kann.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja, das Instrument ist sehr geeignet. Allerdings wäre es wünschenswert und es würde die Wirkung massiv erhöhen, wenn der Verladebonus von ca. 40 CHF pro Wagen, deutlich erhöht würde. Wir fordern mindestens eine Verdopplung auf 80 CHF pro Wagen. Das würde zwar zu mehr Kosten führen, statt 25 Mio. CHF pro Jahr wohl etwas über 50 Mio. CHF kosten. Jedoch wäre es volkswirtschaftlich eine lohende Massnahme, da damit die gesamten externen Kosten des Güterverkehrs gesenkt werden können. Zudem käme es auch der Umwelt, dem Klima und der Bevölkerung (weniger Stau, weniger Unfälle im Strassenverkehr, weniger Lärmemissionen und Luftschadstoffe) zugute. Als Kontext für die Höhe der Fördermittel für die Verlagerung: Im alpenquerenden Güterverkehr wird für die auf die Schiene verlagerten Container oder

Sattelaufleger etwa 120 CHF bezahlt. Vor diesem Hintergrund wäre eine Verladebonus in der Fläche, von 80 CHF pro Wagen sehr gut zu rechtfertigen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Ja, die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr soll unbedingt weitergeführt werden. Diese Rückerstattung ist ein wichtiger Bestandteil der Attraktivität des Kombinierten Verkehrs, auch in der EU Standard und sollte unter keinen Umständen abgeschafft werden. Aus Sicht von Pusch sollte der «Verladebonus» ein zusätzliches Instrument sein, und nicht die LSVA-Rückerstattung ersetzen. Nur als zusätzliches Instrument, kann das Instrument Verladebonus seine volle Wirkung entfalten. Langfristig wäre es wünschenswert, wenn alle Produktionsformen des Schienengüterverkehrs (Kombinierter Verkehr, Ganzzüge, EWL, etc.) mit gleicher Intensität gefördert werden. So, kommt es nicht zu allfälligen unerwünschten Verzerrungen im Markt zwischen den verschiedenen Produktionsformen und mit den Mittel wird die maximale Verlagerungswirkung erzielt.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Unbedingt. Um bald einen gänzlich klimaneutralen Güterverkehr in der Schweiz zu erreichen, braucht es auch bei den – zugegebenermassen – wenigen fossilen Rangierlokomotiven im Schienengüterverkehr der Schweiz ein Wandel des Antriebs, weg von den fossilen Energien. Damit dieser Wandel möglichst rasch geschehen kann, und den entsprechenden Unternehmen keine zusätzlichen Kosten entstehen, sollte der Bund hier finanzielle Anreize leisten.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWL als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja. Der EWL muss unbedingt erhalten bleiben. Fördermittel sind ein zielführendes Instrument, um das zu erreichen. Aus Sicht von Pusch soll der EWL künftig sogar erheblich wachsen. Mit effektiven Anreizen für mehr Verkehr auf der Schiene und künftig wohl einem absoluten Wachstum des Güterverkehrs sollte, sollte das möglich sein. Die Kapazitäten dafür wären in den entsprechenden Anlagen auch vorhanden. Mit der vorgeschlagenen Förderung des EWL von ca. 40-50 Mio. CHF pro Jahr als Netzwerkangebot wird ebd. zumindest im heutigen Ausmass weiterexistieren. Wir fordern vor diesem Hintergrund eine finanzielle Förderung des EWL als Netzwerkangebot in einem deutlich höheren Umfang, welcher ein deutliches Wachstum des EWL und des Schienengüterverkehrs im Allgemeinen ermöglicht. Dies wäre aus gesellschafts-, verkehrs-, umwelt- und klimapolitische Gründen und aus volkswirtschaftlicher Perspektive wünschenswert.



a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLV dafür geeignet?

Aus unserer Sicht ist das ein zielführendes Instrument.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLV) als geeigneter an?

Nein.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja, für einen effizienten und umweltfreundlichen Güterverkehr braucht es entsprechende Flächen. Der Bund und die Kantone müssen ebendiese Flächen freihalten, sichern und einplanen. Leider geschieht dies aktuell noch deutlich zu wenig.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.



Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es fehlt ein verbindliches, konkretes, ambitioniertes Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche. Die Argumente gegen ein Verlagerungsziel in der Fläche, welche im erläuternden Bericht aufgeführt werden, überzeugen nicht. Die Gründe, die für die Verlagerungspolitik im Transit- bzw. alpenquerenden Verkehr sprechen, sprechen fast alle auch für mehr Verlagerung in der gesamten Schweiz (im Binnen-, Import- und Exportverkehr). Für eine ökologische und klimafreundliche Güterverkehrspolitik ist es unerlässlich, dass neben der Erhöhung der Effizienz und Verkehrsvermeidung im Strassengüterverkehr und der Elektrifizierung der Fahrzeuge, auch die Verlagerung weg von der Strasse in der ganzen Schweiz deutlich intensiviert wird. Leider fehlt es der Vorlage an Mut und Vision dem Schienengüterverkehr künftig eine deutlich grössere Rolle zuzumuten.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse

Susanne Rutz
Projektleiterin Klima und Energie

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

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

24. Februar 2023

Zukunft Binnengüterverkehr

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweiz hat und benötigt auch in Zukunft eine starke Logistik im Binnen-, Import- und Exportverkehr auf Schiene, Strasse und mit dem Schiff. Wir stehen ein für attraktive Angebote, die auf die Bedürfnisse der Kunden der verladenden Wirtschaft ausgerichtet sind. Wir erwarten faire Wettbewerbsbedingungen, damit Unternehmen ihre Güterverkehrsangebote nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und möglichst klimaverträglich erbringen können.

Die Wachstumsaussichten für die Binnenlogistik sehen wir positiv. Viele Unternehmen haben die Ambition und konkrete Projekte, um diese Marktchancen zu realisieren, z.B. im Bereich City-Logistik, Kundenlösungen mit Ganzzügen oder Ver- und Entsorgung im Baugeerbe und Recycling. Ebenso steigt die Nachfrage nach versorgungssicheren Transportketten, nachweisbar CO₂-reduzierter Logistik oder leistungsfähigen Umschlagsanlagen für den multi-modalen Gütertransport.

Die begrünnen, dass nun die politischen Weichen für die «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» gestellt werden. Die in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Ziele bezüglich Versorgungssicherheit der Schweiz, Leistungsfähigkeit und Robustheit der dafür notwendigen Infrastrukturen, Klimaschutz, Energieeffizienz und Raumplanung unterstützen wir. Die Vorlage geht grundsätzlich in die richtige Richtung.

Wir erachten die Vorlage als ersten Schritt, da die Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben nicht geregelt ist. Dies soll im Rahmen der Revision des SVAG und der Schaffung eines Fonds nachgeholt werden. Dieser Fonds sollte gleichzeitig die Möglichkeit, die Modernisierung des SGV zu finanzieren, umfassen. Zudem muss im Rahmen der nächsten Revision eine namhafte Senkung des Trassenpreises für den Güterverkehr gemäss europäischem Vorbild angegangen werden.

Wir bitten Sie, die nachfolgenden **Erwägungen** bei der Finalisierung der Vorlage angemessen zu berücksichtigen.

1. **Es bedarf im Binnengütertransport eines deutlichen Modernisierungsschubs, um Effizienz, Produktivität, Marktfähigkeit und Sicherheit für Mitarbeitende zu verbessern.** Wie im Bericht zur Vernehmlassung ausgeführt, besteht diesbezüglich zurzeit insbesondere Nachhol- und politischer Entscheidungsbedarf beim Schienengüterverkehr sowie bei der Ko-Modalität. Die Bahnbranche will Fortschritte erzielen bspw. bezüglich Anpassungsfähigkeit, Reaktionsschnelligkeit, Transparenz und nicht zuletzt die digitale Integration der Logistikketten. Wir unterstützen zudem bereits jetzt, dass im Rahmen der Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) auch die diesbezüglichen Rahmenbedingungen für die Strasse verbessert werden. Namentlich soll dort eine integrale Fondslösung für die Dekarbonisierung des gesamten schweizerischen Gütertransportes eingeplant werden, um auch für die Strasse eine Anschubfinanzierung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu ermöglichen. Sämtliche Investitionen und Förderungen der Güterverkehrslogistik sollen ab dann über diesen Fonds laufen. Dabei ist auch festzulegen, wie zukünftig der Kosten-Nutzen-Ausgleich der involvierten Akteure (wie ISB, EVU, Halter) in genügendem Ausmass berücksichtigt werden kann.

2. **Es soll der Massnahmenmix im Sinne Variante 1 weiterverfolgt werden:**
 - Modernisierung, Automatisierung und Umrüstungsfinanzierung für technische Neuerungen
 - Anreize für Förderung multimodaler Transportketten
 - Verstärkte Berücksichtigung des Gütertransportes in der Raumplanung
 - Stärkung und bessere Einbindung der Rheinschifffahrt in multimodale Logistikketten
 - die Weiterentwicklung und Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) auf der Normal- und Schmalspur.

Jede staatliche Förderung, hat diskriminierungsfrei und wettbewerbsneutral zu erfolgen.

3. **Der Modernisierungsschub wird ohne technische Neuerungen nicht möglich werden; und zwar unabhängig der gewählten Variante.** Dazu gehören u.a.(a) die digitale automatische Kupplung (DAK), digitale Bremsproben sowie (b) digitale Daten-/Buchungsplattformen, etc., die allen Akteuren diskriminierungsfrei zugänglich sein sollen. Die Fahrzeughalter, EVU und Infrastrukturbetreiber werden sich entsprechend dem auf EU-Ebene erhobenen Nutzen an den Investitionen beteiligen

Ad (a): Der Förderplan der Migration ist u.E. zeitlich zu begrenzen und soll national vom BAV

gemäss der Abstimmung mit der EU vorgegeben und mit der Branche koordiniert werden. Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen-EWLV in der Schweiz durchgeführt werden. Hier schlagen die Produktivitätssteigerung direkt durch. In einem zweiten Schritt, folgen dann die Ganzzugverkehre, da in dieser Sparte aus heutiger Sicht die Produktivitätsgewinne untergeordnet sind.

Ad (b): Via digitale Plattformen sollen alle Akteure in der Lage sein, sich zeitverzugslos über freie Kapazitäten (Trassen, Loks, Wagen etc.) oder Synergien mit bereits bestehenden Güterverbindungen ein Bild zu machen, um Effizienzen zu heben und diese mittels direkter Buchung umsetzen zu können. Dafür sollen im Gesetz zur Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) die Grundlagen geschaffen werden, und dies wenn möglich für alle Verkehrsträger.

4. **Der finanzielle Aufwand für die technischen Neuerungen ist bedeutsam, gleichzeitig aber noch mit vielen offenen Fragen und Unsicherheiten behaftet.** Wegen der Verzögerung zwischen Investition und Inwertsetzung, des technischen Doppelbetriebs in der Migrationsphase und der Notwendigkeit, diese Neuerungen mit anderen Teilen des Bahnsystems zu systematisieren (ETCS, Rangieren, etc.) erachten wir eine Teilfinanzierung durch die öffentliche Hand als gerechtfertigt. Diese soll die anfallenden Kosten überwiegend decken sowie die Möglichkeit von zinslosen Darlehen vorsehen. Wir regen an, die Justierung der Fördermittel für die Automatisierung bei Vorliegen der Resultate auf EU-Ebene im dritten Quartal 2023 nochmals mit der Branche zu plausibilisieren.
5. **Das Angebot für den EWLIV soll innerhalb der Branche fundamental modernisiert, unternehmerisch weiterentwickelt und mittels einer Leistungsvereinbarung mit der Netzerkäuferin befristet abgegolten werden.** Der Druck Richtung Eigenwirtschaftlichkeit muss bei gleichzeitiger unternehmerischer Freiheit und der Möglichkeit zur Gewinnverwendung hoch bleiben. Wir begrüßen, dass die Netzerkäuferin mit entsprechender politischer Rückendeckung auf diesen unternehmerischen Pfad verpflichtet wird, so dass die Beiträge in den nächsten Jahren schrittweise reduziert werden können.

Realistischerweise wird die erste Leistungsvereinbarung vom heutigen Leistungsniveau aus starten, verbunden mit der Erwartung zur konsequenten Kundenorientierung und Modernisierung. Um eine Querfinanzierung in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, gibt es durch die ausgewählte Netzerkäuferin entsprechende Massnahmen zu treffen. Für die im Gesetz festzuhaltende Umsetzung, sieht die Branche zurzeit noch zwei Lösungsansätze. Organisatorische Massnahmen oder zusätzlich rechtliche Trennung. Beide Varianten sind durch den Bund konsequent zu überwachen.

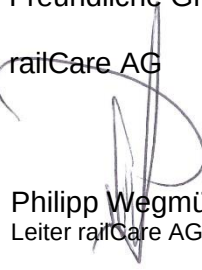
6. **Die verstärkte Integration der Rheinschifffahrt in multimodale Logistikketten** unterstützen wir wie vorgeschlagen (Leistungsfinanzierung für Hafeninfrastrukturen, finanzielle Anreize für klimaneutrale Antriebe geeigneter Schiffe oder für Niedrigwasser). Ebenso finanzielle Anreize in Form eines Verlade- oder Umschlagsbonus mit direkter Auszahlung an die Verloader, degressiv ausgestaltet analog der LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr. Der vorgeschlagene Verlade- und Umschlagsbonus soll im Rahmen der Revision des SVAG als pauschale Rückerstattung der LSVA ausgestaltet werden. Wir begrüßen eine mittels Finanzhilfen beschleunigte Ausrüstung der Fahrzeuge auf Schiene, Rhein und Strasse mit klimafreundlichen Antrieben.
7. **Wir begrüßen die breitere Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen (Überbegriff Anschlussgleisen, KV-Umschlagsanlagen und Freiverladeanlagen).** Die Einführung des neuen Dachbegriffs darf nicht mit einer Ausweitung der Aufgaben für die Infrastrukturbetreiberin (ISB) verbunden sein und keine Anpassung der Definition von Freiverladeanlagen im Eisenbahngesetz (EBG) auslösen. Die Förderungsregeln sollen sich an denjenigen für die Finanzierung von KV-Anlagen oder Anschlussgleisen orientieren. Finanzierungsquelle soll der Rahmenkredit für die Förderung von Güterverkehrsanlagen sein, und der BIF darf damit nicht belastet werden. Die Standorte und das Netzwerk der Anlagen sollen wie bisher von der Branche zusammen mit dem Bund und den Kantonen definiert

werden. Als Untergrenze der Förderung soll weiterhin der Richtwert von 720 Wagenladungen gemäss Artikel 5 Absatz 1 der Gütertransportverordnung (GüTV) gelten.

Wir danken Ihnen bestens für die Kenntnisnahme unserer Ausführungen und verweisen gerne auf die Antworten im Fragebogen bzw. bei den Gesetzesanpassungen. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

railCare AG


Philipp Wegmüller
Leiter railCare AG

Fragebogen



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?
Ja.
 - **Die Branchenakteure des öffentlichen Verkehrs und der verladenden Wirtschaft in der Schweiz wollen einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche.** Ihr Ziel ist, Bestandsverkehre zu halten und Neuverkehre stärker mit der Bahn zu transportieren. Hierzu gilt es, die optimalen Rahmenbedingungen für alle Verkehrsarten des SGV neu zu definieren.
 - Der SGV hat grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Er leistet massgebliche Beiträge zur Versorgungssicherheit, zur Erreichung der Klima- und Energieziele sowie zur Umsetzung der Raumpolitik des Bundes. Gleichzeitig stagniert der Anteil des SGV in der Fläche am Gesamtgüterverkehr oder ist sogar rückläufig. Der SGV kann mit dem bestehenden Regulativ die derzeitigen Erwartungen von Gesellschaft, Politik, Kantone und Kunden nicht erfüllen. Es herrscht daher **dringender Handlungsbedarf zugunsten günstiger Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Schweizer Gütertransport.**
 - Der Gütertransport in der Schweiz ist liberalisiert und es herrscht intensive inter- und intramodale Konkurrenz zwischen den Marktakteuren. Damit zwischen Schiene und Strasse auch zukünftig der Wettbewerb um innovative und marktgerechte Logistikangebote stattfinden kann, **benötigen die Güterbahnen einen grossen Modernisierungsschub für ihre Produktionsmittel und -anlagen** mit Automationen und weiteren digitalen Komponenten.
 - Der Netzwerkverkehr auf der Schiene, der sogenannte Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) erbringt heute rund 70 Prozent aller Transporte im SGV in der Fläche und bildet somit das Rückgrat im Bahngütertransport. **Zur Aufrechterhaltung und Stärkung eines leistungsfähigen Netzwerkangebots ist eine nachhaltige Anschubfinanzierung in Form ausgeprägter Abgeltungs- und Anreizmechanismen erforderlich.**
 - Die zukünftigen Rahmenbedingungen im Bahngütertransport müssen sicherstellen, dass zwischen den geförderten und nicht geförderten Marktsegmenten **Wettbewerbsverzerrungen ausgeschlossen werden können und Diskriminierungsfreiheit gewährleistet ist.**
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
 - a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt

Wir unterstützen Variante 1, da wir uns für eine Stärkung des SGV einsetzen. Ein starker SGV benötigt zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung sowie mehr intramodalen Wettbewerb.

Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLTV und ermöglicht damit, dass der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLTV eine grössere Rolle in der Binnenlogistik spielen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.

Die Netzerkanbieter sollen sich zu unternehmerischem Handeln bekennen, um die Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie die Flexibilisierung von Kosten und Angeboten zu erreichen. Ihr Ziel ist die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit innert eines kurzen Zeithorizonts.



Die Branchenakteure des öffentlichen Verkehrs und die verladende Wirtschaft begrüssen die konsequente Ausrichtung der Variante 1 auf multimodale Logistikketten. Der SGV hat aufgrund des künftigen Gütermixes nur im effizienten Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern reelle Marktchancen.

Wir erachten Variante 1 als eine erste Etappe, da sie trotz des klaren Fokus auf Multimodalität keine Massnahmen für Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben vorsieht. Daher soll in einer zweiten Etappe mittels Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG hierfür ein Fonds geschaffen werden.

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Wir lehnen Variante 2 ab. Ihre Umsetzung würde, wie der Bundesrat zutreffend dargelegt hat, zur Einstellung des EWLK-Angebots in der Schweiz und im Import- und Exportverkehr führen. Dieser Schritt wäre endgültig und irreversibel.

Ein Grossteil der heute im EWLK transportierten Verkehre würde auf die Strasse verlagert, mit entsprechenden negativen Folgen für das Klima. Die Branchen und Regionen wären unterschiedlich betroffen, Wirtschaftsräume und -akteure abseits der Ost-Westachse sowie periphere Regionen wären von der Einstellung des EWLK-Angebots sehr stark betroffen. Zahlreiche Verlagerer müssten überdies ihre Logistikprozesse anpassen und ihre Anschlussgleisinfrastruktur, in die sie investiert haben, würden nicht mehr bedient.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im SGV eine *Conditio sine qua non*.** Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Neuerungen wie unter anderem der digitalen automatischen Kupplung (DAK) ist der SGV zukunftsfähig. Die DAK schafft die Voraussetzung für die umfassende Digitalisierung des Güterverkehrs und den Aufbau von digitalen Plattformen. Für letztere sind im MODIG entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Es ist unerlässlich **die technologische Schere zwischen Schiene und Strasse zu schliessen**, um die **Wettbewerbsfähigkeit des SGV** nachhaltig zu sichern.
- Mit Hilfe dieser Digitalisierungs- und Automationsschritte kann der SGV die Kundenanforderungen an Leistung, Abwicklungsgeschwindigkeit, Sicherheit und Datenverfügbarkeit erfüllen. Die dadurch erzielten **Geschwindigkeits- und Effizienzgewinne machen die Schiene für kürzere Strecken und kleinere Transportmengen attraktiver**.
- Im System Bahn schafft die DAK Kongruenz zur ERTMS-Strategie des BAV, indem sie zum Beispiel die sichere Erfassung der Zugintegrität während der Fahrt gewährleistet und weiterhin den Betrieb (WLV und Ganzzüge) auf den ETCS-Strecken auch in Zukunft ermöglicht.
- Die **Sicherheit der Mitarbeitenden** wird mit der Automation erhöht. Das Berufsbild des Rangierens wird modernisiert und damit attraktiver für jüngere Generationen. In Zeiten wachsenden Fachkräftemangels ist das essenziell für die langfristige Sicherstellung von Betriebspersonal.
- **Die Branche ist gewillt, ihren Teil dazu beizutragen.** In der Vereinbarung betreffend die «Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung (DAK)» (2021/2022) zwischen dem Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr, dem Verband der verladenden Wirtschaft VAP sowie dem Verband öffentlicher Verkehr VÖV wurde die entsprechende Zusammenarbeit zugesichert und von zahlreichen Mitgliedsunternehmen der beiden Verbände mitunterzeichnet.
- **Der Förderplan der Migration ist u.E. zeitlich zu begrenzen und soll national vom BAV gemäss der Abstimmung mit der EU vorgegeben und mit der Branche koordiniert werden.** Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen-EWLK in der Schweiz durchgeführt werden. Hier schlagen die Produktivitätssteigerung direkt durch. In einem zweiten Schritt folgen dann die Ganzzugverkehre, da in dieser Sparte aus heutiger Sicht die Produktivitätsgewinne untergeordnet sind.

Die Branche begrüsst den Vorschlag, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, den Beginn und das Ende der Umrüstung zu bestimmen. Der Entscheid muss in Absprache mit

der Branche gefällt werden. Faktoren wie zum Beispiel die technische Reife der Anwendungen, die notwendige Übernahme von europäischen Spezifikationen, die Abstimmung mit der europäischen Migrationsstrategie und die noch unklare Finanzierung in der EU müssen berücksichtigt werden. Wir begrüssen den Migrationszeitraum von fünf Jahren, halten jedoch einen Migrationsstart 2025 zurzeit für fraglich.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist eine Mitfinanzierung des Bundes bei der Migration zur DAK zwingend.** Die Migration zur DAK und den damit neu möglichen digitalen Fähigkeiten sind ein **Quantensprung für den SGV.**

Mit Bezug auf die Mitfinanzierung haben wir folgende Anmerkungen:

- Der Umfang der geplanten Beteiligung des Bundes ist zu eng gefasst:
 - **Kapitalkosten, zusätzliche Betriebskosten und Abschreibungen im Migrationszeitraum:** Während der Migration werden die Effizienzsteigerungen nur in geringem Masse erzielt. Kapitalkosten und Abschreibungen fallen umso höher aus, je niedriger der Förderbeitrag des Bundes ist. Der Bund soll die Möglichkeit haben, neben à-fonds-perdu-Beiträgen **zinslose Darlehen an die Fahrzeughalter** zur Finanzierung der Umrüstkosten zu sprechen.
 - **Ausweitung auf weitere Anwendungen:** Sowohl der erläuternde Bericht wie auch der vorgeschlagene Artikel 10 des GÜTG konzentrieren sich auf die Förderung der DAK. Damit die vom Bundesrat formulierten Ziele der Modernisierung und Automatisierung erreicht werden, sollten der Inhalt in der Botschaft und der neu formulierte Artikel die Finanzierung weiterer Elemente, wie sie in der *Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen dem Bund, dem VAP und dem VöV betr. die Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung* vereinbart worden sind, ermöglichen.
 - Für die Förderung technischer Innovationen ist **im Rahmen der mittelfristig vorgesehenen Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) ausserdem eine Fondslösung zu prüfen, um die Dekarbonisierung und Modernisierung für den gesamten schweizerischen Gütertransport auf der Strasse und auf der Schiene zu implementieren.** Innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll auch geklärt werden, wie Nutzniesser von Automatisierungen an die Äufnung des Fonds beitragen und Nutzentransfers zwischen unterschiedlichen Branchenakteuren erzeugt werden können.
 - Der Nutzentransfer zwischen investierendem Fahrzeughalter und den weiteren Akteuren (Güterbahnen und Infrastrukturbetreiber) innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll entsprechend deren Eigeninteressen erfolgen. Das BAV kann für die Anbieterin des EWLK die Entschädigungen an Dritte abgelden, soweit ihr ungedeckte Kosten entstehen.
- Die Finanzierung der Infrastrukturkosten über die Leistungsvereinbarungen des Bundes mit Infrastrukturbetreibern wird begrüsst.
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
- Die Branche unterstützt eine Teilfinanzierung durch den Bund aufgrund des langfristigen Nutzens der Automatisierung für den SGV, ist aber der Überzeugung, dass der volkswirtschaftliche Nutzen stärker wiegt als der betriebswirtschaftliche.
- Aus folgenden Gründen ist eine Teilfinanzierung unabdingbar:
 - Die hohe Interoperabilität und der aktuell niedrige technische Standard sind eine unüberwindbare Hürde für die umfassende technische Modernisierung auf Basis von Marktmechanismen.
 - Während der Migration besteht eine grosse zeitliche Differenz zwischen der Investition und dem sich daraus ergebenden Nutzen, die von den Branchenakteuren nicht überbrückt werden kann.
- Die Aufteilung des finanziellen Nutzens ist noch offen. Bei einer Nutzenverteilung und einem Kostentransfer über Marktmechanismen könnten die EVU, Fahrzeughalter oder Kunden

ungleich belastet werden. Diese Faktoren müssen bei der Gestaltung des Finanzierungsmodells durch den Bund beachtet werden.

- Ohne Förderung oder bei einem zu tiefen Fördersatz verbleiben die Umstellungskosten bei den Fahrzeughaltern oder den EVU, die durch die später realisierbaren Effizienzgewinne nicht gedeckt werden. Es drohen Defizite und Dyssynergien im SGV, was den SGV unattraktiver macht.
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
- **Die Branche ist der Ansicht, dass der Förderanteil von 30 Prozent dem volkswirtschaftlichen Nutzen nicht gerecht wird.** Einerseits sind die Annahmen bezüglich der für die Umrüstung der Fahrzeuge anfallenden Kosten zu tief angesetzt und andererseits ist der vom Bund avisierte maximale Förderanteil zu niedrig (siehe Antwort Frage 4b). Akzentuiert wird dies noch durch die Staffelung der Förderbeiträge nach Alter der Flotte (siehe Antwort auf Frage 4d).
 - **Der Förderanteil pro Fahrzeug sollte den überwiegenden Teil der Kosten decken und zusätzlich eine Vorfinanzierung mittels zinsloser Darlehen vorsehen.** Ebenfalls könnte sich die Branche eine im Migrationsverlauf sinkende Förderung vorstellen, um die Differenz zwischen Kosten und erst später eintretendem Nutzen auszugleichen. Ein Förderanteil von 30 Prozent hätte das Scheitern der Einführung der DAK zur Folge. Eine zu tief angesetzte Förderung könnte ausserdem eine lange Migrationsdauer mit langem Parallelbetrieb zur Folge haben.
 - **Die Erhebung der zu veranschlagenden Kosten und Nutzen erfolgt derzeit auf europäischer Ebene. Verlässliche Zahlen sind voraussichtlich frühestens im dritten Quartal 2023 zu erwarten. Insgesamt gehen wir von branchenweiten Gesamtkosten zwischen 700 und 800 Mio. CHF aus.** Die Kostenentwicklung sollte daher mit der Branche aufgrund der Ergebnisse auf EU-Ebene vor und während der Migration im Rahmen eines geordneten Monitorings verfolgt werden. Bei einer Förderquote von 60 Prozent würden die notwendigen Bundesmittel 420 bis 480 Mio. CHF betragen.
 - Für die Infrastrukturbetreiberinnen ist eine Vollfinanzierung ihrer Kosten zur Umrüstung ihrer Infrastruktur und ihres Rollmaterials durch den Bund über deren Leistungsvereinbarung notwendig.
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?
- Nein.

- **Angesichts des Wagenbedarfs bei zunehmenden Mengen im SGV und der beschränkten Werkstättekapazitäten für Neuwagen in Europa sind grundsätzlich alle Wagen auszurüsten.** Wie im Falle der Lärmsanierung soll für verfrühte Ausserbetriebnahme von Wagen eine degressive Rückzahlung der Finanzhilfen vorgesehen werden.
- Soll am Ansatz der Wagenparkoptimierung festgehalten werden, spricht sich die Branche jedoch gegen die vorgeschlagene Staffelung, dafür aber für eine Förderung gemäss einer Positivliste aus. Die Umrüstkosten sind bei älteren Wagen mindestens gleich hoch. Auch reduziert eine geringere Restlebenszeit älterer Wagen die Abschreibungsdauer der Automationskomponenten. Damit ist der Umbau für Halter von Fahrzeugen im mittleren Lebenszyklus wirtschaftlich schwieriger. Zudem ist ein vorzeitiger Ersatz älterer Wagen, die noch nicht das Ende ihrer Lebenszeit erreicht haben, auf Grund der fehlenden Produktionskapazitäten für Güterwagen nicht möglich und eine frühzeitige Aussortierung von Wagen betriebswirtschaftlich und aus Nachhaltigkeitsgründen nicht sinnvoll. Ein beträchtlicher Teil des Wagenparks in der Schweiz ist in der Kategorie der Inbetriebsetzung von 1995–2009. Die Branche schlägt deshalb vor, alle Fahrzeuge mit demselben Fördersatz zu fördern.
- Wir unterstützen eine Altersgrenze für die Umrüstung von Wagen, falls diese inklusive Ausnahmekriterien umgesetzt wird. Die Optimierung des Wagenparks muss differenziert angegangen, und die Restlebensdauer sowie der kommerzielle Bedarf der einzelnen Wagentypen muss geprüft werden. Wir schlagen eine mit dem BAV vereinbarte Positivliste auf Basis des Fahrzeugregisters unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse und Marktaussichten sowie der Industriekapazitäten für die Fertigung neuer Wagen vor. Neuwagen, die in der Schweiz immatrikulierte Wagen ersetzen, sollten in jedem Fall gefördert werden.
- Wir können uns eine jährlich degressive Staffelung der Fördersätze gemäss Umrüstzeitpunkt auf die DAK vorstellen, da, wie oben beschrieben ein signifikanter zeitlicher Verzug zwischen Investitionen und Wirkungseintritt besteht.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja.

Wir begrüßen die vorgeschlagenen Massnahmen zur Stärkung der Rheinschifffahrt. Sie sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen sowie an das gesamte europäische Wasserstrassennetz. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule für den Import und Export dar und sichern für viele Güter auch im erheblichen Umfang die Landesversorgung. Zusammen mit der Bahn bildet die Rheinschifffahrt ein redundantes System von zwei energieeffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Zentral ist hierbei die Einbindung der SRH in den schweizerischen EWLV und den kombinierten Verkehr. Eingebettet in die Gesamtstrategie zur Weiterentwicklung des Schweizer Gütertransports ist, aufgrund der nationalen Tragweite, die Stärkung der Hafeninfrastrukturen und damit der Rheinschifffahrt durch den Bund ein wichtiges Element.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja.

Wir begrüßen den vorgeschlagenen GüTG Artikel 8a in der Variante 1. Die vorgeschlagene Form einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und einer noch zu schaffenden Betriebsgesellschaft für die Infrastrukturen des Hafens erachten wir als wirkungsvolles und zielführendes Instrument. Durch die Einbindung des Bundes erhalten die Hafeninfrastrukturen die notwendige nationale Bedeutung, um abgeleitet aus dem Güterverkehrskonzept des Bundes, eine langfristige Sicherung der notwendigen Infrastrukturkapazitäten und Rahmenbedingungen für die Logistikwirtschaft sicherstellen zu können. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und die Kantone beider Basel die Hafeninfrastrukturen unter den festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Der Bund kann somit strategisch auf eine Schlüsselinfrastruktur und auf wirtschaftliche und ökologische Hafeninfrastrukturen hinwirken.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja.

Wir unterstützen die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe. Der Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Schifffahrt, spezifisch in der Rheinschifffahrt, schafft ein redundantes CO₂-freies Transportsystem und ermöglicht klimaneutrale intermodale Transportketten zwischen Wasser und Schiene. Als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat die Schweiz bereits mit den anderen ZKR-Staaten (Frankreich, Deutschland, Niederlande und Belgien) festgelegt, die Binnenschifffahrt bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, um gemeinsam mit den anderen ZKR-Staaten dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

Aufgrund der Entwicklung des Gütermixes kann der SGV nur als Teil multimodaler Logistikketten wachsen und Verlagerungswirkung erzielen. Dabei ist nicht entscheidend, ob Behälter oder Güter zwischen den Verkehrsträgern umgeschlagen werden. Dies soll alleine der Markt und nicht staatliche Anreize beeinflussen. Wir unterstützen die Förderung multimodaler Transportketten Strasse/Schiene, Schiff/Schiene. Jeder Verkehrsträger sollte gemäss seinen Stärken eingesetzt werden. Die Strasse in der Feinverteilung, Schiene und die Rheinschifffahrt im Hauptlauf für grosse Mengen und auf längeren Distanzen.

Der SGV hat als Teil multimodaler Transporte insbesondere auch im Import- und Exportverkehr erhebliches Wachstumspotential. Freiverlade-, KV- und Anschlussgleisanlagen sind betrieblich mit internationalen Umschlags- und Verladeanlagen zu verknüpfen und entsprechend raumplanerisch zu gestalten.

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen soll weiter gefördert und weiterentwickelt werden.

Die bestehenden Anlagen, wie sie im Konzept Gütertransport auf der Schiene festgehalten sind, sind gemäss den Bedürfnissen der Branche weiterzuentwickeln. Im Zentrum der Weiterentwicklung steht eine Konsolidierung der Güterverkehrsanlagen (Freiverlade, Annahme- und Formationsbahnhöfe), wie sie bereits im Zielbild Güterverkehrsanlagen (2021) von SBB Infrastruktur, zusammen mit der Branche und im Auftrag des BAV, erarbeitet wurde. In Räumen mit Unterkapazitäten (vgl. Konzept Gütertransport auf der Schiene) sollen neue leistungsfähige Anlagen insbesondere für den KV erstellt werden.

Die bestehende Definition von Freiverladeanlagen bestehend aus Verladegleis und Verladeplatz gemäss Eisenbahngesetz, soll beibehalten werden. Alle darüber hinaus gehenden Anlagen sollen nicht Bestandteil des öffentlichen Netzzugangs sein.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

- Wir begrüssen eine Vereinfachung der finanziellen Förderung durch pauschale Ansätze. Wir erwarten dadurch einen geringeren administrativen Aufwand und eine schnellere Durchlaufzeit von Förderverfahren. Hingegen muss die Möglichkeit bestehen bleiben, auf spezielle Situationen Rücksicht zu nehmen und – in begründeten Ausnahmefällen – von standardisierten Fördersätzen abzuweichen. Möglichst günstige Baukosten garantieren keinen erfolgreichen Betrieb.
- Wir begrüssen die Ausweitung der Fördertatbestände auf weitere Anlagenelemente. Vor allem im Bereich der mobilen Umschlagsgeräte, wie Stapler oder Mobilkräne, ist jedoch klar zu definieren, dass diese bahnspezifisch sein müssen, um Anspruch auf eine Förderung zu haben.
- Wir unterstützen den Verzicht auf Mindestmengen bei Anlagen mit einem Investitionsvolumen von weniger als fünf Millionen CHF nur für Anlagen auf dem Schmalspurnetz.
- Der Fördersatz von 80 Prozent soll für jene Projekte mit einem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen CHF möglich sein, welche von nationaler oder überregionaler Bedeutung sind und die Kriterien des Sachplans erfüllen.
- Wir unterstützen die Fördersätze bei Erneuerungen von 40% und für Neubauten und Erweiterungen von 40-80%.
- Wir unterstützen die Änderung in Art. 8, Abs. 7 GüTG, dass nur noch KV-Anlagen den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren haben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

- Wir unterstützen den Verladebeitrag mittels Pauschalen. Dieser sollte aber für alle gleichermassen gelten und sollte nicht nach Neu- und Bestandsverkehr unterscheiden.
- Empfänger des Verladebeitrags müssen die Verloader sein, damit diese direkte Anreize für zusätzliche Verlagerungen auf die Schiene erhalten.
- Wir lehnen eine Wagenmindestmenge als Voraussetzung für Förderbeiträge ab.
- Die Branche befürwortet die Möglichkeit, einen Bonus für Mehrmengen auszurichten.
- Wir erkennen vor allem bei Grosskunden und grossen Verladepunkten ein Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene. Darum soll beim Bonus für Mehrmengen die Obergrenze von 1'500 beladenen Wagen nicht gelten.
- Für den Verladebeitrag sollen wie vorgeschlagen 25 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung stehen.
- Der vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG gelten. Das SVAG soll zukünftig eine pauschale Rückerstattung der LSVA für alle multimodalen Verkehre (Schiene-Strasse-Wasser) vorsehen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Wir unterstützen die Weiterführung der LSVA-Rückerstattung im KV. Perspektivisch soll der Umschlags- und Verladebeitrag in eine generelle LSVA-Rückerstattung überführt werden (s. auch Antwort 7 c I oben).

- d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja, wir begrüßen dies. Für Eigner und Betreiberinnen von privaten Güterverkehrsanlagen ist die Einhaltung von eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und der Aufbau von entsprechenden Kompetenzen eine grosse Herausforderung, welche eine Hürde für eine stärkere Nutzung des SGV darstellt.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?
- Wir unterstützen die Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im SGV.
 - In Bezug auf den SGV unterstützen wir spezifisch den Vorschlag, sowohl Umrüstung von Bestandsfahrzeugen als auch Neubeschaffungen zu finanzieren und die Finanzierung der Umrüstung der Lokomotiven von Infrastrukturbetreiberinnen über deren Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Wir teilen die Einschätzung, dass die Förderhöhe pro Lokomotive von 1 Million CHF adäquat ist, um die Mehrkosten für klimaneutrale Antriebe zu decken.
 - Eine Förderung für Schienenfahrzeuge sollte nur im Falle einer massgeblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bei der Leistungserbringung möglich sein, also prioritär bei Rangierlokomotiven, die in der Nahzustellung und teilweise auf der Strecke eingesetzt werden.
 - Streckenloks mit einem Last-Mile-Modul können teilweise Rangierlokomotiven ersetzen. Die Ausrüstung einer Streckenlokomotive mit Last-Mile Modul ist voraussichtlich kostengünstiger als die Umrüstung oder der Neukauf eines batterieelektrischen Hybridfahrzeugs. Daher soll die Ausrüstung von Streckenlokomotiven mit einem Last-Mile Modul ebenfalls als Fördertatbestand aufgenommen werden.
 - Eine Förderung sollte neben dem Kauf auch auf Fahrzeugleasing und Fahrzeugmiete angewendet werden können und auch die Förderung von Leasings und Mieten bei ausländischen Leasinggebern einschliessen. Diese Möglichkeit ist insbesondere für Netzerkanbieter, welche zur Senkung der Fixkosten keine Ressourcen anschaffen, sehr vital.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja.

- Wir begrüßen, dass die Netzerkanbieter mit unternehmerischem Handeln, einer grundlegenden Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie der konsequenten Flexibilisierung von Kosten und Angeboten den EWLTV zum Erfolg führen wollen. Das Ziel soll eine enge Partnerschaft mit den Verladern als Kunden und die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit der Netzerkanbieter innert eines kurzen Zeithorizonts sein.
- Das **vorgeschlagene Instrumentarium** inklusive einer genügenden finanziellen Förderung im Rahmen von Abgeltungen und Investitionsbeiträgen ist im Grundsatz **geeignet** ist, um den EWLTV grundlegend zu modernisieren.
- Wir teilen die Ansicht des Bundesrats, dass im Rahmen der Weiterentwicklung des EWLTV **das heutige Angebot als Basis** zu nehmen ist. Der Fokus soll dabei nicht auf der Eröffnung neuer Bedienpunkte liegen, sondern auf der Realisierung von neuen Angeboten und der **Schaffung von Mehrverkehr in einem konsolidierten und gut ausgelasteten Netzwerk**.
- Wir teilen **die Einschätzungen des Bundesrats zum Investitionsbedarf in digitale Plattformen. Der Aufbau einer durchgehenden digitalen multimodalen Plattform ist aber mit grossen Investitionen verbunden**.

Bei der geplanten Regulierung von digitalen Plattformen über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) des Bundes ist die hohe Komplexität des Angebotes im Güterverkehr im Vergleich zum Personenverkehr zu beachten. Zudem ist der Anteil internationaler Verkehre bedeutend höher. Insofern ist auch die Unterstützung europäischer Plattformen notwendig. Im Rahmen des bereits fortgeschrittenen Prozesses zur Erarbeitung des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) müssen die Anliegen des Güterverkehrs auf der Schiene und wenn möglich auch auf der Strasse aufgenommen und eng mit den europäischen Projekten abgestimmt werden. Sollte sich die Umsetzung des MODIG zeitlich nicht mit dem Inkrafttreten des

revidierten GüTG vereinbaren lassen, müsste für die Schaffung und Finanzierung der Plattform eine Alternative geschaffen werden.

- Es darf **keine Wettbewerbsverzerrung** durch einen subventionierten Netzerkanbieter geben. Daher muss die abgeltungsberechtigte Aktivität des Netzerkanbieters im EWLTV organisatorisch und finanziell vom Ganzzugverkehr getrennt werden, um Querfinanzierungen auszuschliessen. Die Vorgaben zur Transparenz und Vermeidung von Quersubventionen sollen gesetzlich verankert werden.

Die finanzielle Förderung muss so ausgestaltet werden, dass **keine Marktverzerrung zwischen den verschiedenen Produktionsformen im Binnenschienengüterverkehr** bzw. keine Kannibalisierung von bestehenden Ganzzugverkehren durch den EWLTV erfolgt. Auch zukünftig müssen die Güter auf die jeweils effizienteste Produktionsform geleitet werden. Von tiefen regulierten Preisen im Angebot der ersten/letzten Meile profitieren alle Verkehrsarten des SGV.

- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja.

- Das Instrument der **Leistungsvereinbarung** (LV EWLTV) zwischen dem BAV und der Anbieterin des EWLTV mit einer Laufzeit von vier Jahren **ist geeignet**, den Erhalt, die Modernisierung und Weiterentwicklung des EWLTV in einer Übergangsphase zu ermöglichen. Das Netzwerkangebot soll aus einer Hand bezogen werden können. Aus diesem Grund soll das BAV auch nur eine LV EWLTV für das gesamte Netzwerk abschliessen.
- Wir unterstützen die für die LV EWLTV aufgeführten **Elemente, namentlich**:
 - Die Festlegung des Angebots, des Netzwerks und der Investitionen nach Massgabe der Grundlagendokumente des Güterverkehrs, insbesondere: das Konzept für den Gütertransport, die vom BAV unter Mitwirkung der betroffenen Akteure festgelegten Leitlinien und die Rahmenvereinbarung.
Die **Rahmenvereinbarung**, auf welche sich die LV EWLTV stützt, sollte einen genügenden Zeitraum für den Übergang sichern und bei Vorliegen unvorhergesehener, unabänderlicher Schwierigkeiten eine **Verlängerung** ermöglichen.
 - Die Preisentwicklung und flexible Preisgestaltung sowie die Bildung von Reserven in der LV EWLTV entlang definierter Vorgaben.
 - Klare subventions- und wettbewerbsrechtliche Vorgaben. Diese müssen aus unserer Sicht im Vergleich zum Vorschlag des Bundesrats in Art. 9a Abs. 7 GüTG klarer formuliert werden (s. Vorschlag unter Ziff. 11), um Querfinanzierungen vom Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch den Netzerkanbieter auszuschliessen.

- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

- Wir begrüssen Abgeltungen und Investitionsbeiträge im Verbund mit den anderen Massnahmen der Vernehmlassungsvorlage. Sie erlauben, die Übergangsphase der Modernisierung des EWLTV mit wirtschaftlicher Sicherheit für dessen Kunden auszustatten. Hierfür ist der vom Bundesrat vorgeschlagene **Verpflichtungskredit für die Jahre 2025–2028 von 300 Millionen CHF unbedingt erforderlich**. Mit zunehmendem Fortschritt der Modernisierung werden sich die benötigten Mittel degressiv entwickeln. Zur Aufrechterhaltung des Angebots und für Investitionen ist der veranschlagte Betrag gerade in der Anfangsphase nach Einschätzung der SBB jedoch sehr knapp bemessen.

- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Nein.

Sollte jedoch eine Ausschreibung des Angebots im EWLTV beschlossen und umgesetzt werden, dann müsste sie **für das gesamte Netzwerkangebot** auf dem Normalspurnetz erfolgen. Ausserdem muss das Netzwerkangebot über die gesamte Dauer der Rahmenvereinbarung durch eine Anbieterin wahrgenommen werden.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja.

- **Wir begrüßen grundsätzlich die vorgeschlagenen Massnahmen** zur stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes.
- Für Infrastrukturanlagen des SGV sollen die Kriterien der Richtlinie für die Sachplanrelevanz von Eisenbahnanlagen zur Anwendung kommen. Güterverkehrsanlagen, welche die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen, sind in den Sachplan Schiene des Bundes aufzunehmen.
- Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle stärker wahrnehmen sollen. Die Festlegung von Logistikflächen auf kantonaler sowie kommunaler Ebene ist daher zu begrüßen. Wir unterstützen zudem die Aussage des Bundesrats, dass das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ein wichtiges Instrument zur Bestandsicherung von Güterverkehrsanlagen ist, das weiterentwickelt werden sollte.
- **Wir unterstützen die Verpflichtung der Kantone, die im Konzept an sie adressierten Festlegungen in ihrer Richtplanung zu berücksichtigen. Entscheidend ist aber die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen auch grundeigentümerverbindlich in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden.** Ausserdem muss der Bund den Kantonen Fristen setzen, bis zu welchem Zeitpunkt Anlagen des SGV inklusive KV-Terminals in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden müssen. Sowohl das Konzept für den Gütertransport wie auch die kantonale Umsetzung (auf Ebene der kantonalen Güterverkehrsstrategien wie auch auf Ebene Richtplan) sollen regelmässig überprüft werden, da sich die Markt- und Kundenbedürfnisse über die Zeit verändern.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir unterstützen die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen grösserenteils, beantragen jedoch folgende Änderungen (in **rot**):

Art. 1a: Begriffe

- a. Einzelwagenladungsverkehr (EWLV): der Transport von Gütern auf der Schiene **nach dem Prinzip der Bündelung von** Einzelwagen oder Wagengruppen **in einem Netzwerk** im Binnen-, Import- und Exportverkehr mit mindestens einer Rangierbewegung» [...].
- c.3. Freiverladeanlagen: öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, **einschliesslich der Kräne und anderer Umschlagsgeräte;**» [...]

Art. 2 Grundsätze und Ziele

- ¹ [...] a. eine nachhaltige, insbesondere auf die Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen **und auf eine sichere und effiziente Versorgung** ausgerichtete Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser. [...]

Art. 3 Konzept für den Gütertransport auf der Schiene

[...]

- ² d. der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein **und den Binnengewässern**

³ Er stimmt das Konzept mit **den gemeinsamen Leitlinien der Akteure des Gütertransports auf der Schiene**, der Entwicklung der Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastruktur sowie der Anlagen des unterirdischen Gütertransports, mit dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes und der kantonalen Richtplanung ab. [...]

⁵ Die Kantone berücksichtigen das Konzept **insbesondere** in ihrer Richt-, **Nutzungs- und Agglomerationsplanung auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden.**

Art. 3a Gemeinsame Leitlinien

¹ ~~Die~~ Das Bundesamt für Verkehr erarbeitet unter Mitwirkung der Akteure des Gütertransports auf der Schiene Leitlinien zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes **in Abstimmung mit den Entwicklungen im europäischen Umfeld.** Die Leitlinien ~~können insbesondere~~ **betreffen insbesondere:** [...]

- d. die Entwicklung des EWLV **und dessen laufende Beobachtung aufgrund definierter Indikatoren**

- e. [neu] die gemeinsame Nutzung und den Austausch der Daten im Rahmen der geplanten Umsetzung der Mobilitätsdateninfrastruktur des Bundes

~~² Das Bundesamt für Verkehr unterstützt in geeigneter Weise die Erarbeitung der Leitlinien.~~

Art. 5 Transport gefährlicher Güter

¹ [...]

[neu] ³ Die Kantone sorgen mit Massnahmen der Raumplanung für einen effizienten Transport gefährlicher Güter insbesondere in dicht besiedelten Gebieten.

Art. 8 Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen

¹ [...]

² Er kann Investitionsbeiträge an den Bau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland leisten, wenn die Investition mit grosser Wahrscheinlichkeit zur Verlagerung des ~~abzweigenden~~ Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene beiträgt.

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt zwischen 40 und 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Bei Projekten von nationaler ~~oder überregionaler~~ verkehrspolitischer Bedeutung kann er auf höchstens 80 Prozent erhöht werden.

⁵ Bei der Gewährung und der Bemessung der Beiträge sind das Konzept für den Gütertransport sowie die verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes, ~~die Sicherheit~~, wirtschaftliche Kriterien und die Vorteile Dritter angemessen zu berücksichtigen.

⁶ Der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), schliesst mit den Betreiberinnen von ~~KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen~~ Umschlags- und Verladeanlagen Vereinbarungen über vier Jahre ab; die Vereinbarungen legen die Investitionen der Betreiberinnen und die Höchstbeträge der Bundesbeiträge fest.

Art. 9 Abgeltung des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene

¹ [...]

⁴ [neu] Die Bundesversammlung beschliesst für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit.

Art. 9a Förderung des EWLK

¹ [...]

⁴ Sie ~~können~~ **schliessen** über die Entwicklung des EWLK und die dafür notwendigen Investitionen und Abgeltungen eine befristete Rahmenvereinbarung für mehrere Vierjahresperioden ab**schliessen**.

⁵ [...]

- b. Verbesserungen bei der Planung, der Leistungserbringung und der Koordination des Angebots zwischen den Anbieterinnen, ~~den Kunden, Betreiberinnen von Umschlags- und Verladeanlagen, dritten Güterbahnen und weiteren Akteuren~~ zu ermöglichen. [...]

⁷ Querfinanzierungen aus dem subventionierten Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch Netzwerkanbieter sind nicht zulässig. Es sind organisatorische Massnahmen zu treffen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLK in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Der Bund trifft die dazu notwendigen Vorkehrungen und stellt die entsprechende Überwachung sicher.

~~⁷ Sie treffen die nötigen organisatorischen Vorkehrungen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLK in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die Leistungserbringung untereinander zu Marktkonditionen.~~

Art. 9b Umschlags- und Verladebeiträge

¹ Der Bund kann für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern pauschale Beiträge pro transportierten Bahnwagen an die ~~Absender und Empfänger Betreiber der Umschlags- und Verladeanlagen~~ ausrichten. [...]

³ Der Bundesrat regelt die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Pauschalen. ~~Er kann eine Unter- und Obergrenze der Anzahl geförderter Bahnwagen je Umschlags- und Verladeanlage setzen.~~

⁴ Die Modalitäten für die Gewährung und Entrichtung der Pauschalen ~~zugunsten der Absender und Empfänger~~ werden zwischen dem Bund, vertreten durch das BAV, und den Betreiberinnen der ~~benützten~~ Umschlags- und Verladeanlagen in ~~der~~ einer Vereinbarung ~~nach Artikel 8 Absatz 6~~ festgehalten.

Art. 10 Technische Neuerungen

¹ [...]

² Er fördert mit pauschalen A-Fonds-perdu-Beiträgen **und zinslosen, rückzahlbaren Darlehen** die **Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs, insbesondere die** Einführung der digitalen, automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge.

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt höchstens 60 Prozent, **die zinslosen, rückzahlbaren Darlehen betragen zusätzlich höchstens 20 Prozent** der anrechenbaren Kosten. ~~dabei wird das Eigeninteresse der Gesuchstellerin berücksichtigt.~~

⁴ Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Förderung, insbesondere die Voraussetzungen, Fristen, ~~und~~ Verfahren der Finanzierung sowie ~~die Bemessung der Beiträge~~ die finanzielle Berücksichtigung und den gegenseitigen Ausgleich der Eigeninteressen der Fahrzeughalter, Güterbahnen und Infrastrukturbetreiberinnen. [...]

Art. 12 Erschliessung

¹ [...]

² Die Kantone **und Gemeinden** legen diese Massnahmen in ihren Richt- **und Nutzungsplänen** fest.

Art. 13 Baubewilligung, Betriebsbewilligung

¹ Der Bau und die Änderung von Anschlussgleisen bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht. **Ein vorgängiger Eintrag im Nutzungsplan wird hierbei nicht vorausgesetzt.** [...]

Art. 17 Vertragliche Regelungen

[...]

² Dem Anschlussvertrag ist ein Situationsplan beizufügen, der über die von der Anlage berührten Grundstücke, den Anschlusspunkt und den Standort wichtiger Einrichtungen Auskunft gibt. Der Plan muss zudem die Eigentumsverhältnisse umschreiben ~~sowie die dinglichen und allfälligen obligatorischen Rechte im Zusammenhang mit dem Gleis aufführen.~~ [...]

Art. 19a

[...]

³ Der Bundesrat legt im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler **und überregionaler** verkehrspolitischer Bedeutung fest.

⁴ Die Kantone **und Gemeinden** legen diese Massnahmen in ihren Richt- **und Nutzungsplänen** fest.

Art. 22a Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen **und Investitionshilfen in technische Neuerungen**

¹ Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) entscheidet über Streitigkeiten über den Abschluss oder die Anwendung von Leistungsvereinbarungen nach den Artikeln 8a und 9a **sowie Investitionshilfen in technische Neuerungen nach Artikel 10.** [...]

Art. 27 Übergangsbestimmungen

¹ [neu] Die Kantone sorgen in kantonalen Ausführungserlassen für die Umsetzung dieses Gesetzes innerhalb von vier Jahren nach seiner Inkraftsetzung.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Förderung des Schienengüterverkehrs auf Schmalspurstrecken

- Wir begrüssen die in Variante 1 vorgeschlagene unbefristete Weiterführung der Unterstützung des Bundes für Güterverkehre auf Schmalspurstrecken.
- Die Finanzierung dieser Unterstützung ist jedoch unzureichend geregelt. Sie ist bisher Bestandteil des jährlichen Bundesbudgets und bietet somit keine ausreichende Planungssicherheit über einen mehrjährigen Zeithorizont. Ausserdem liegen die veranschlagten Beträge seit Bestehen dieser Förderung unverändert bei CHF 6 Millionen pro Jahr und tragen dem steigenden Investitions- und Finanzierungsbedarf nicht Rechnung, insbesondere wenn der Schienenanteil an den Transporten in den betroffenen Regionen erhöht werden soll.
- Wir beantragen – analog dem Verpflichtungskredit für den EWLK – auch für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 50 Millionen.
Diese Summe entspricht dem in einer Branchenumfrage unter den Schmalspurbahnen des VöV erhobenen Mittelbedarfs für die Jahre 2025 bis 2028.

b. Reporting des Bundes zur Förderung des SGV in der Fläche (analog Verlagerungspolitik)

Wir regen an, für die Entwicklung des SGV in der Fläche und insbesondere im EWLK ein Monitoring und Reporting zu führen analog der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr (s. auch Frage 11, Anträge für ergänzten Art. 3a GüTG). Das Monitoring sollte auf definierten Kennzahlen basieren und folgende Kategorien umfassen

- Entwicklung Kunden-/Branchenstruktur
- Mengenentwicklungen/inter- und intramodaler Wettbewerb
- Kapazitäts- und Qualitätsmonitoring
- Volkswirtschaftliche und umweltpolitische Entwicklung
- Entwicklung Fördermittel

Die Entwicklungen sollten jährlich erhoben, evaluiert und gegebenenfalls mit Massnahmen hinterlegt werden. Die Führung des Monitorings sollte dem BAV obliegen.



RailCom, Christoffelgasse 5, 3003 Bern

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Bern, 24. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit E-Mail vom 07.11.2022 haben Sie uns die Möglichkeit eingeräumt, zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung zu nehmen. Mit Schreiben vom 25.05.2022 und 08.08.2022 haben wir bereits zum damaligen Berichtsentwurf rsp. im Rahmen der Ämterkonsultation Stellung genommen. Gerne äussern wir uns zur Vernehmlassungsvorlage, die nun erstmals die Gesetzesanpassungen enthält, wie folgt:

1. Ausgangslage

Im Nachgang zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG; SR 742.41) wurde ein Bericht in Auftrag gegeben. Die dannzumal beschlossenen Massnahmen, welche die Bereitstellung der für den Schienengüterverkehr erforderliche Infrastruktur, die finanzielle Förderung von Anlagen, die Verteilung der verfügbaren Kapazitäten des Schienennetzes und die Beibehaltung der Rahmenbedingungen für den Gütertransport auf der Strasse beinhaltet hatten, konnten die Eigenwirtschaftlichkeit jedoch nicht gewährleisten. Insbesondere der Güterverkehr auf der Bahn innerhalb der Schweiz sowie für den Import und Export kann kaum eigenwirtschaftlich betrieben werden.

Die RailCom unterstützt die Stossrichtung des Bundesrates, den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) als Netzwerkangebot zu stärken und weiter zu entwickeln sowie die multimodalen Trans-

portketten zu fördern. Weiter soll der Bund aufgrund der bereits getätigten und auch künftig erforderlichen finanziellen Förderung der Hafeninfrastruktur der Rheinschifffahrt deren Entwicklung inskünftig mitsteuern und damit die Einbindung in die multimodalen Logistikangebote unterstützen.

2. Zielsetzung der Weiterentwicklung des EWLV als Netzwerkangebot

Die Weiterentwicklung des EWLV als Netzwerkangebot soll wettbewerbsneutral und innovationsfördernd ausgestaltet werden.

Die RailCom empfiehlt, die Fördermassnahme auf folgende Grundsätze auszurichten:

- Der diskriminierungsfreie und faire Zugang ist zu gewährleisten, und zwar zu den Güterverkehrsdienstleistungen auf der Schiene der Anbieterinnen des EWLV und zu den dazu erforderlichen Anlagen, insbesondere den vom Bund subventionierte KV-Umschlagsanlagen, Anschlussgleisen, Freiverladeanlagen, multimodalen Umschlagsplattformen und den zugehörigen Einrichtungen für den Güterumschlag sowie der Hafeninfrastruktur;
- die Marktorientierung und Effizienzsteigerung des EWLV sind zu fördern;
- Wettbewerbsverzerrungen, wie Quersubventionierung von eigenwirtschaftlichen und subventionierten Dienstleistungen sind zu verhindern; mit klaren Vorschriften ist die Wettbewerbsneutralität effektiv zu gewährleisten; insbesondere ist eine rechtliche und finanzielle Trennung von eigenwirtschaftlichen und subventionierten Leistungen vorzunehmen;
- dazu sind Vorgaben zur Governance, welche ein diskriminierungsfreies und wettbewerbsorientiertes Gesamtsystem gewährleistet, im GüTG zu integrieren.

3. Zu den einzelnen Massnahmen gemäss Variante 1

3.1. Weiterentwicklung und finanzielle Förderung eines Netzwerkangebots im Schienenverkehr

Die RailCom erachtet die rechtliche und finanzielle Trennung der subventionierten von den eigenwirtschaftlichen Bereichen der Leistungserbringung als unabdingbar, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Kosten können kaum ausschliesslich dem EWLV resp. dem eigenwirtschaftlichen Bereich zugordnet werden. Besonders kritisch sind Wettbewerbsverzerrungen bei vertikal integrierten Unternehmen, d.h. Unternehmen, welche eine mit öffentlichen Mitteln geförderte KV-Umschlagsanlage oder einen multimodale Umschlagsplattformen betreiben und gleichzeitig bestellte und eigenwirtschaftliche Güterverkehrsdienstleistungen erbringen (z.B. SBB Cargo). Eine rechtliche und finanzielle Trennung zwischen gefördertem und eigenwirtschaftlichem Bereich ist deshalb zwingend Voraussetzung für die Gewährleistung sowohl der Wettbewerbsneutralität wie auch der Marktorientierung und Innovation der Transportdienstleistungen.

3.2. Förderung multimodaler Transportketten und verstärkte Nutzung der Angebote im Schienen-güterverkehr

Die Ausweitung der Investitionsbeiträge an Anschlussgleisbetreiber auf Umschlagsflächen und Verladeeinrichtungen, die zum überwiegenden Teil dem Bahnverlad dienen, wie Laderampen, Verladekräne oder Abfüllvorrichtungen sollen als Investitionsbeiträge in Form von Darlehen oder à-fond-perdu-Beiträgen analog Art. 8 GüTG ausgerichtet werden. Mit der finanziellen Förderung zu verknüpfen ist zwingend die Verpflichtung des Betreibers von Anlagen (inkl. Umschlagsplattformen und Anschlussgleisen), den diskriminierungsfreien Zugang zur Anlage und die faire Preisgestaltung sicherzustellen. D.h. die vom Bund geförderten Anlagen müssen auch Dritten zu gleichen Bedingungen zugänglich gemacht werden. Um die von der Vorlage anvisierte Zielsetzung der Stärkung des Schienengüterverkehrs zu erzielen, ist es unabdingbar, dass die geförderten Umschlags- und Verladeanlagen diskriminierungsfrei auch Dritten zugänglich gemacht werden. Erst damit können die Investitionen die mit der Förderung gewünschten Wirkung erzielen.

Weiter gilt es für alle vom Bund mitfinanzierten Umschlags- und Verladeanlagen einen kohärenten Rechtsrahmen zu definieren:

- Nebst vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen sind auch Anschlussgleise, die eine KV-Umschlagsanlage oder ein nachgelagertes Areal gemäss Art. 19 GüTG erschliessen, weiterhin ausdrücklich die Verpflichtung zur Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs aufzuerlegen. Entgegen den Ausführungen aus Seite 58 des erläuternden Berichts müssen diese Anschlussgleise zwingend auch Dritten unter nichtdiskriminierenden Bedingungen geöffnet sein.
- Da erst per Mitte 2016 der diskriminierungsfreie Zugang bei Anschlussgleisen eingeführt wurde, ist ein erneuter Systemwechsel nur in zwingenden Fällen vorzunehmen und auf die reinen Anschlussgleise, ohne Nachanschliesser gemäss Art. 19 GüTG und Umschlags- und Verladeanlagen zu beschränken.
- Die vom Bund finanziell geförderte Entwicklung von Freiverladeanlagen zu multimodalen Umschlagsplattformen ist analog den KV-Umschlagsanlagen für die Grundleistung dem diskriminierungsfreien Zugang zu unterstellen. Leistungen, welche darüber hinausgehen, sollen als Serviceleistung unter wettbewerblichen Bedingungen angeboten werden können. Bei der Umsetzung auf Verordnungsstufe sowie der geplanten Differenzierung von Leistungen auf Freiverladeanlagen in Grund- und Serviceleistungen, ersuchen wir Sie, die RailCom zum gegebenen Zeitpunkt einzubeziehen.
- Schliesslich sind die auf den öffentlichen Freiverladeanlagen befindlichen Kräne und anderen Umschlagsgeräte konsequenterweise ebenfalls als Infrastruktur der ISB dem freien Netzzugang zu unterstellen.

Der Anlageeigner hat beim Kapazitätsmanagement weiter sicherzustellen, dass der EWLTV tatsächlich die benötigten Kapazitäten bestellen kann.

Ferner ist eine umfassende Finanzierung von Investitionen für einen automatisierten Betrieb von Anschlussgleisen vorgesehen. Hinzu kommen Rangier- bzw. Verschieb Fahrzeuge und -einrichtungen. Wir empfehlen zu prüfen, Unternehmen, welche vom Bund finanziell gefördert werden, die Verpflichtung zu überbinden, ihr Angebot analog Art. 6a GüTV, d.h. diskriminierungsfrei zu erbringen.

3.3. Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten

Wir erachten es als zielführend, den Zugang zur Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein dem Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit zu unterstellen. Für die Überwachung der Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs zu diesen Hafenanlagen ist die RailCom vorgesehen. Wir ersuchen Sie, uns bei der Konkretisierung der rechtlichen Vorgaben an die Rheinhäfen frühzeitig einzubeziehen.

4. Zu den einzelnen Gesetzesanpassungen

4.1. Gütertransportgesetz (GüTG)

4.1.1. Art. 1a

Wir regen an, nebst des EWLK und des KV auch Ganz- und Linienzug zu definieren.

In Bst. c sind die multimodalen Umschlagsplattformen zu ergänzen resp. im GüTG zu definieren. Allenfalls ist die Definition der Freiverladeanlagen entsprechend zu präzisieren. Damit ist ein kohärenter Rechtsrahmen für alle vom Bund geförderten Umschlags- und Verladeanlagen und eine möglichst breite Nutzung der Anlagen ebenfalls durch dritte Transporteure und Speditionen zu fördern.

4.1.2. Art. 2 Abs. 1 Bst. e und Art. 8 Abs. 1 und 7 (Kräne und andere Umschlagsgeräte auf Freiverladen bzw. Umschlagsanlagen)

Nebst den KV-Umschlagsanlagen und der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein sollen inskünftig auch weitere Umschlags- und Verladeanlagen vom Bund finanziell gefördert werden (Art. 8 Abs. 1 GüTG). Es ist weder sachlich angezeigt noch zielführend, lediglich bei den KV-Umschlagsanlagen und Rheinhäfen den diskriminierungsfreien Zugang vorzusehen. Die RailCom hält dafür, dass die Betreiber sämtlicher Anlagen, welche gemäss Art 8 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Bst. c GüTG finanziell unterstützt werden, Dritten den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren haben. Nur damit kann eine möglichst weitgehende Förderung des Schienengüterverkehrs gewährleistet werden. Art. 8 Abs. 7 GüTG ist somit entsprechend zu ergänzen.

Der diskriminierungsfreie Zugang zu den multimodalen Umschlagsplattformen ist – abhängig von der noch ausstehenden Klärung des rechtlichen Status und der Finanzierung (siehe Seite 56 des begleitenden Berichts) – sicherzustellen, indem die Geräte und Anlagen dem freien Netzzugang gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG zugeordnet werden.

Diese Anlagen und Geräte auf den Freiverladeanlagen der ISB sind somit dem freien Netzzugang nach Art. 62 Abs. 1 EBG zu unterstellen und Art. 62 Abs. 2 Bst. g und h EBG anzupassen rsp. zu streichen. Gestützt auf Art. 40a^{ter} Abs. 1 Bst. a EBG entscheidet dann die RailCom über Streitigkeiten betreffend den Netzzugang. Damit werden Umschlags- und Verladeanlagen kohärent und rechtsgleich geregelt.

4.1.3. Art. 8

Gemäss Art. 8 Abs. 2 GüTG kann der Bund den Bau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland fördern. Diese vom Bund mitfinanzierten Anlagen haben den diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten. Eine entsprechende Auflage sowie die Bezeichnung der zuständigen Aufsichtsbehörde zur Überprüfung der Einhaltung der Nichtdiskriminierung ist mit dem Staat, in welchem sich die Anlage befindet, staatsvertraglich zu regeln, soweit dies aufgrund des Unionsrechts nicht bereits gewährleistet ist.

Wie unter Ziffer 3.2 dieser Stellungnahme moniert, sind im Art. 8 Abs. 7 GüTG nebst den KV-Umschlagsanlagen ausdrücklich auch die Anschlussgleise mit Nachanschliessern und/oder nachgelagerten KV-Umschlagsanlagen aufzuführen.

Art. 8 Abs. 7 GüTG ist wie folgt anzupassen:

«Die Beiträge für KV-Umschlagsanlagen sowie Anschlussgleise gemäss Art. 19 GüTG und Anschlussgleise, welche KV-Umschlagsanlagen erschliessen, werden nur gewährt, wenn der diskriminierungsfreie Zugang zu diesen Anlagen sichergestellt ist.»

4.1.4. Art. 8a

Die wesentlichen Elemente, welche als Hafeninfrastruktur gelten, sind analog wie bei der Bahninfrastruktur in Art. 62 EBG, ausdrücklich im GüTG festzulegen.

4.1.5. Art. 9a

In Art. 9a Abs. 6 GüTG ist die Pflicht der Netzerkannbieterinnen im EWLIV festgehalten, den diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Transportleistungen zu gewähren.

Wir empfehlen, mit einer analogen Regelung wie in Art. 5 Abs. 3 Entwurf UGüTG ausdrücklich zu statuieren, dass die RailCom für die Aufsicht über die Einhaltung der Diskriminierungsfreiheit dieser Transportleistungen zuständig ist.

Art. 9a Abs. 6a GüTG:

«Die Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom) entscheidet über Streitigkeiten betreffend die Gewährung des Zugangs zu den Dienstleistungen der Anbieterinnen des EWLV und führt Untersuchungen von Amtes wegen durch.

Das Verfahren richtet sich nach den Artikeln 40a^{ter} – 40a^{octies} des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG).»

Weiter ist Art. 40a^{ter} Abs. 1 EBG entsprechend zu ergänzen.

4.1.6. Art. 9a Abs. 7

Es ist Aufgabe des Gesetzgebers, die Grundsätze der rechtlichen und finanziellen Trennung der subventionierten von den eigenwirtschaftlich erbrachten Leistungen ausdrücklich im GüTG zu statuieren. Dies schafft Rechtssicherheit und fördert ein verlässliches und faires Netzwerkangebot. Darüber hinaus ist eine staatlich administrierte Preisfestsetzung basierend auf einem komplexen Warenkorb nicht zielführend. Es gilt vielmehr sicherzustellen, dass die Anbieterin die Preise transparent und rechtsgleich festlegt und verrechnet.

In Art. 9a Abs. 7 GüTG, sind die Anbieterinnen des EWLV zu verpflichten, die nötigen Vorkehrungen zur rechtlichen und finanziellen Trennung zu treffen, um Quersubventionierung und Wettbewerbsverzerrungen effektiv zu verhindern.

Art. 9a Abs. 7 neu:

«Die Anbieterinnen des EWLV sind verpflichtet, die geförderten Transportleistungen rechtlich und finanziell von den übrigen Unternehmensbereichen zu trennen und zu verselbstständigen, um eine Quersubventionierung aus dem EWLV in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und weitere Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Die interne Leistungserbringung hat zu denselben Regeln zu erfolgen, die auch für Dritte gelten.»

4.2. Eisenbahngesetz (EBG)

4.2.1. Art. 40a^{ter} Abs. 1

Art. 40a^{ter} Abs. 1 ist wie folgt anzupassen:

«¹ Die RailCom entscheidet über Streitigkeiten betreffend:

- d. den Zugang zu Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs, die vom Bund mitfinanziert wurden, und zu Anschlussgleisen gemäss Art. 19 GüTG und Anschlussgleisen, die Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs erschliessen sowie zur Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein;*

- g. den Zugang zu den Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene gemäss Art. 6a GüTV;
- h. den Zugang zu den Dienstleistungen des Einzelwagenladungsverkehrs gemäss Art. 9a GüTG.»

4.2.2. Art. 62 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2 Bst. g

Vgl. Ausführungen zu den Bestimmungen des GüTG.

Art. 62 Abs. 1 Bst. f lautet neu:

«die öffentlichen Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätze, einschliesslich der Kräne und anderer Umschlagsgeräte.»

Art. 62 Abs. 2 Bst. g streichen.

5. Personelle Auswirkungen

Der RailCom werden zusätzliche Aufsichtskompetenzen im Bereich des Zugangs zu den zugehörigen Einrichtungen für den Güterumschlag, zur Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein (Art. 40a^{ter} Abs. 1 Bst. d EBG) sowie für das Netzwerkangebot (Art. 9a Abs. 6 GüTG) übertragen. Die RailCom beantragt zur Aufgabenerfüllung 0,5 FTE.

Gerne stehen wir für Rückfragen und Erläuterungen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Patrizia Danioth Halter
Präsidentin RailCom



Christof Böhler
Leiter Fachsekretariat RailCom

Rhätische Bahn AGDirektion
Unternehmensentwicklung
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 ChurTelefon +41 81 288 61 00
Internet www.rhb.chKontaktperson Andreas Willich
Direktwahl +41 81 288 64 33
E-Mail andreas.willich@rhb.chBundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
Mühlestrasse 6
CH-3063 Ittigen

Chur, 23. Februar 2023

**Stellungnahme der Rhätischen Bahn
Vernehmlassungsvorlage zum Bericht zur Weiterentwicklung der
Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport**

Allegra, sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nimmt die Rhätische Bahn (RhB) Stellung zum Bericht zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport. Der Güterverkehr der RhB wird durch den Kanton Graubünden bestellt. An der Bestellung beteiligt sich der Bund finanziell. Aus diesem Grund spricht sich die RhB klar für die Variante 1 aus. Es ist notwendig, dass sich der Bund auch nach 2027 an den Bestellungen der Kantone beteiligen kann.

Ohne gesicherte Finanzierung könnte der Güterverkehr der RhB nicht weiterbetrieben werden, was zu einer Verlagerung auf die Strasse mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Umwelt führen würde.

Angesichts der Erhöhung des Abgeltungsbedarfs des RhB-Güterverkehrs in der Zeitperiode 2023-2027, sieht die RhB die Plafonierung der Abgeltung vom Bund als sehr kritisch an. Aus diesem Grund unterstützt die RhB auch den Antrag des VöV bezüglich eines Verpflichtungskredits für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken.

Unsere Position zu den verschiedenen Elementen können Sie den Antworten zu den gestellten Fragen entnehmen.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Rhätische BahnDr. Renato Fasciati
DirektorMarkus Barth
Leiter Produktion

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
 - a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder

Die RhB unterstützt klar die Variante 1. Zur Fortführung des Betriebs des Güterverkehrs ist es notwendig, dass sich der Bund auch nach 2027 in Form von Abgeltungen an den Gütertransporten auf der Schiene beteiligen kann.

- b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Die RhB lehnt die Variante 2 ab. Sie hätte zur Folge, dass die Finanzierung des RhB-Güterverkehrs nicht mehr sichergestellt wäre, da sich der Bund nicht mehr an den bestellten Angeboten des Gütertransportes auf der Schiene beteiligen könnte.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Grundsätzlich ja, für die RhB als Hochgebirgsbahn steht eine Umrüstung auf automatische Kupplungen im Güterverkehr aktuell aber nicht im Vordergrund.

4. Sind Sie einverstanden,
 - a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, ohne finanziellen Anreiz können EVU und Wagenhalter kaum motiviert werden, sich am Projekt zu beteiligen.

- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Siehe Antwort unter 4a

- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Siehe Antwort unter 4a

- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Siehe Antwort unter 4a

- 5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Keine Äusserung, da RhB nicht betroffen

- a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Keine Äusserung, da RhB nicht betroffen

- 6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Keine Äusserung, da RhB nicht betroffen

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

- 7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:
 - a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, überall soll das Transportmittel eingesetzt werden, welches aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht am geeignetsten ist.

- b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja, ist wahrscheinlich einer der Grundpfeiler für den EWL V.

- c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Nein, so werden kleine EVU und Unternehmen benachteiligt, zum Beispiel die Meterspurbahnen.

- i. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Wir befürworten einen Verladebonus und könnten uns auch eine Verdoppelung auf 80 Franken pro Wagen im Sinne einer befristeten Anschubfinanzierung vorstellen, damit rasch und administrativ einfach eine Verlagerung erreicht werden kann. Eine Wagenmindestmenge von 720 als Voraussetzung für diese Förderbeiträge lehnen wir jedoch ab.

- ii. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Ja, die LSVA-Rückerstattung soll weitergeführt werden. Sie ist ein sehr wichtiges Anreizsystem im kombinierten Verkehr zu fahren.

- d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja, wir begrüßen dies.

- 8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Bund, Kantone und Kunden fordern klimaneutrale Transporte, aus diesem Grund ist es wichtig Anreize zu schaffen, welche zum Beispiel Dieselaggregate bei Kühl-WB oder Diesel-Loks ersetzen.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja.

- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja.

- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Jede EVU sollte die Möglichkeit haben, für EWLTV Dienstleistungen (ähnlich wie Konzessionen RPV) anbieten zu können und diese dem Bund zu offerieren.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Im Kanton Graubünden wird dies in der Raumplanung, in Zusammenarbeit mit dem AEV, schon berücksichtigt.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Für die RhB ist die in Variante 1 vorgeschlagene unbefristete Weiterführung der Unterstützung des Bundes für Güterverkehre auf Schmalspurstrecken von entscheidender Bedeutung. Ohne finanzielle Unterstützung kann die RhB keinen Güterverkehr betreiben.

Bisher ist diese Unterstützung Bestandteil des jährlichen Bundesbudgets und bietet deshalb zu wenig Planungssicherheit über einen Zeithorizont von mehreren Jahren. Zudem sieht die RhB die Plafonierung der Abgeltung vom Bund als sehr kritisch an, da der Abgeltungsbedarf des RhB-Güterverkehrs in der Zeitperiode 2023-2027 steigt. Wenn der Schienenanteil im Güterverkehr erhöht werden soll, steigt auch der Investitions- und Finanzierungsbedarf.

Die RhB unterstützt deshalb den Antrag des VöV, dass der Artikel 9 des Gütertransportgesetzes mit folgendem Absatz ergänzt werden soll: Die Bundesversammlung beschliesst für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit.

Der Antrag des VöV betreffend eines Bundesbeschlusses über einen Verpflichtungskredit für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportes auf Schmalspurstrecken wird durch die RhB ebenfalls unterstützt. Für Abgeltungen von Angeboten und Leistungen des Gütertransports auf Schmalspurstrecken soll es einen Verpflichtungskredit von 50 Millionen Franken für jeweils vier Jahre geben.

Sekretariat c/o Departement Technische Betriebe
Turbinenstrasse 16
8403 Winterthur
Telefon 052 267 52 12
rwu@win.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK

per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Winterthur, 27. Januar 2023

**Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport
Stellungnahme RWU**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der RWU-Vorstand hat sich mit Ihrer Vorlage zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport befasst. Aus der Sicht der RWU hat Ihre Vorlage auch eine Auswirkung auf die raumplanerische Sicherung von Standorten für den Güterverkehr auf regionaler Stufe.

1. Vorlage

In der «Langfristigen Klimastrategie der Schweiz» hält der Bundesrat für den Sektor Verkehr fest, dass eine Verlagerung auf die Bahn gekoppelt mit einer Umstellung auf mit erneuerbaren Treibstoffen betriebene Schwerverkehrsfahrzeuge einen wichtigen Beitrag zum Klimaziel bis 2050 leisten kann. Für die Umsetzung sind aus Ihrer Sicht folglich zwei unterschiedliche Stossrichtungen denkbar.

- **Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt**
 - 1) Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr
 - 2) Weiterentwicklung und finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr
 - 3) Förderung multimodaler Transportketten und verstärkte Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr
 - 4) Stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung des Bundes und der Kantone
 - 5) Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten
 - 6) Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe bei Fahrzeugen des Schienengüterverkehrs und der Güterschifffahrt
- **Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr**

Diese Variante umfasst dieselben Aspekte, jedoch ohne die Punkte 2) und 4).

2. Haltung RWU

Wir begrüssen die Variante 1, da der Erhalt und der Ausbau des Einzelwagenladungsverkehrs wichtig sind, weil dieser einen namhaften Anteil des Schienengüterverkehrs ausmacht und die Angebote die Kundenbedürfnisse gut abdecken können. Mit der automatischen Kupplung lassen sich mittel- und langfristige Kosten reduzieren und Transportzeiten verkürzen. Die Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs-Betriebs ist geeignet, die Wettbewerbsfähigkeit des Systems kurzfristig zu verbessern. Zurzeit besteht die Tendenz, Anschlussgleise aufzuheben. Die Förderung muss bewirken, dass dies nicht erfolgt, respektive erst dann, wenn sich zeigt, dass die Effizienzsteigerung nicht greift.

Auch begrüssen wir die aktivere Rolle beim kombinierten Verkehr. Raumplanerisch von Bedeutung ist dabei die Sicherung der Umschlagsorte (u.a. Stichwort "City-Logistik"). Daher ist es wünschbar, die Kantone und Regionen stärker in die Pflicht zu nehmen.

Wir erachten eine stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes als richtig. Unsere regionalen Erfahrungen zeigen, dass die Erschliessung von Industrie- und Gewerbezone mit Anschlussgleisen trotz gesetzlicher Vorgabe in Art. 12 GüTG äusserst anspruchsvoll ist. Nur schon den Erhalt bestehender Gleise zu erreichen ist schwierig, geschweige denn einen Ausbau. Wir sind überzeugt, dass insbesondere bahnbetriebliche Hindernisse im Wege stehen, weshalb eine gezielte Förderung wichtig ist.

Die Rheinschifffahrt ist ein Verkehrsträger, der einen Teil des Export- und Importverkehrs bewältigt und wird richtigerweise als integraler Bestandteil des schweizerischen Güterverkehrssystems aufgefasst. Wir begrüssen daher, dass mit dem Art. 10a des Gütertransportgesetzes (Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge) politisch Druck auf eine schnelle Umstellung auf alternative Antriebstechnologien entsteht.

Antrag 1

Wir bitten Sie, die Variante 1 weiterzuverfolgen.

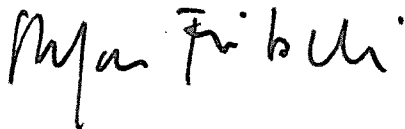
3. Schlussbemerkung

Wir sind hoffnungsvoll, dass mit der Förderung gemäss der Variante 1 für den Güterverkehr ein ressourcenschonender, emissionsarmer und energieeffizienter Gütertransport in der Schweiz gestärkt wird. Die Vorteile des Schienengüterverkehrs in Bezug auf die Treibhausgasemissionen (insbesondere CO₂) und die flächensparende Erschliessung sollten so besser genutzt werden.

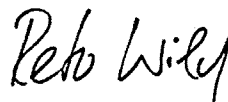
Freundliche Grüsse

Für den Vorstand der RWU

Stefan Fritschi, Präsident



Reto Wild, Regionalplaner



z.K.:

- Regionsgemeinden
- Amt für Mobilität, Markus Traber

SBB AG · Hilfigerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

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

Bern, 24. Februar 2023

Stellungnahme SBB und SBB Cargo zur «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» im Rahmen der Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zu diesem Geschäft Stellung nehmen zu können. Die nachfolgenden Ausführungen widerspiegeln die Sicht der SBB AG und der SBB Cargo AG. Sie richten sich sowohl an das federführende Bundesamt für Verkehr wie auch an den Eigner der SBB AG.

Die Wachstumsaussichten für den Binnenschienengüterverkehr sehen wir wie der Bundesrat und die Branche positiv. Viele Unternehmen haben die Ambition und konkrete Projekte, um Verkehre auf die Schiene zu verlagern – zum Beispiel im Bereich City-Logistik, Kundenlösungen mit Ganzzügen oder Ver- und Entsorgung im Baugewerbe und Recycling. Gleichzeitig steigt die Nachfrage nach versorgungssicheren Transportketten, nachweisbar CO₂-reduzierter Logistik oder leistungsfähigen Umschlagsanlagen für den multimodalen Gütertransport.

Vor diesem Hintergrund bekräftigen wir erneut unsere Ambition und Bereitschaft, für den Schienengüterverkehr in der Schweiz auch in Zukunft ein leistungsfähiges und attraktives Angebot zu erbringen, das auf die Bedürfnisse der Kunden der verladenden Wirtschaft in der Schweiz ausgerichtet ist. Das bestehende Schienennetz soll optimal für den Gütertransport genutzt werden. Dafür haben wir bereits das Zielbild «Suisse Cargo Logistics» entwickelt, das wir schrittweise bis 2050 umsetzen. In diesem Rahmen arbeiten wir an einem spezifizierten Zielbild für den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV), damit die Transformation zur politisch beschlossenen Variante rasch starten kann.

Wie in der Vernehmlassungsvorlage ausgeführt, ist der von SBB Cargo betriebene EWLV heute das Rückgrat des Schweizer Gütertransports, insbesondere für die Kunden des Detailhandels, Stückgut, Ver- und Entsorgung oder auch für die Armee. SBB Cargo ist damit erfolgskritischer Teil ihrer integrierten Logistik, nicht zuletzt zum Transport von Waren in der Nacht. Tatsache ist gleichzeitig, dass der EWLV unter den derzeitigen Rahmenbedingungen aufgrund der hohen Systemkosten und des hohen Auslastungsrisikos sowie der am Markt zu erzielenden Preise (von der Strasse vorgegeben) nicht kostendeckend betrieben werden kann. Die SBB hat in diesem Geschäft über Jahre hohe Verluste übernommen, ist jedoch weder Willens noch in der Lage, diese weiter in Kauf zu nehmen.

Aus diesem Grund begrüßen wir es, dass nun die politischen Weichen für die «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» gestellt werden sollen. Die dafür in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Ziele bezüglich Versorgungssicherheit der Schweiz, Leistungsfähigkeit und Robustheit der dafür notwendigen Infrastrukturen, Klimaschutz, Energieeffizienz und Raumplanung unterstützen wir.

Wir bitten Sie, die nachfolgenden Anliegen bei der Finalisierung der Vorlage angemessen zu berücksichtigen:

1. **Es bedarf im Binnengütertransport eines deutlichen Modernisierungsschubs, um Effizienz, Produktivität, Marktfähigkeit und Sicherheit für Mitarbeitende zu verbessern.** Wie im Bericht zur Vernehmlassung ausgeführt, besteht diesbezüglich zurzeit insbesondere beim Schienengüterverkehr sowie beim Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger (Ko-Modalität) Nachhol- und politischer Entscheidungsbedarf. Die Bahnbranche will und muss Fortschritte erzielen bspw. bezüglich Automatisierung, Kundenorientierung, Umsetzung neuer Produktionsmodelle oder der digitalen Integration der Logistikketten.
2. **Die SBB bevorzugt den Massnahmenmix im Sinne von Variante 1:**
 - Modernisierung, Automatisierung und Umrüstungsfinanzierung für technische Neuerungen
 - Weiterentwicklung und Förderung des EWLV auf der Normal- und Schmalspur
 - Anreize für Förderung multimodaler Transportketten
 - Verstärkte Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung
 - Stärkung und bessere Einbindung der Rheinschifffahrt in multimodale Logistikketten
 - Anreize für klimaneutrale Antriebe

Ganzzugsverkehr und kombinierter Verkehr sollen unverändert im Wettbewerb erbracht werden. Bei den geförderten Verkehren und Leistungen sichern wir Diskriminierungsfreiheit zu, damit der Wettbewerb nicht verzerrt wird. Wir begrüßen, dass der Wirkungshorizont der Instrumente vorerst auf 12 Jahre ausgelegt wird und die Fortschritte periodisch transparent dargelegt werden sollen. Wir empfehlen, ebenso die finanzielle Ausstattung entsprechend zu dimensionieren.

3. **Der Modernisierungsschub verlangt technische Neuerungen; und zwar unabhängig der gewählten Variante.** Dazu gehören u.a. (a) die digitale automatische Kupplung (DAK) und (b) die automatische Bremsprobe. Die Automation bildet die Basis für den Aufbau von (c) digitalen Daten- und Buchungsplattformen, die allen Akteuren diskriminierungsfrei zugänglich sein sollen.

Ad (a): Der Förderplan der Migration ist unseres Erachtens zeitlich zu begrenzen und soll national vom BAV gemäss der Abstimmung mit der EU vorgegeben und mit der Branche koordiniert werden. Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen-EWLV in der Schweiz durchgeführt werden, gegebenenfalls vorerst nur als automatische Kupplung. In einem zweiten Schritt sollen die Ganzzugverkehre folgen, da in dieser Sparte aus heutiger Sicht die Produktivitätsgewinne untergeordnet sein werden.

Ad (c): Via digitale Plattformen sollen alle Akteure in der Lage sein, sich zeitverzugslos über freie Kapazitäten (Trassen, Loks, Wagen etc.) oder Synergien mit bereits bestehenden Güterverbindungen ein Bild zu machen, um Effizienzen zu heben und diese mittels direkter Buchung umsetzen zu können. Dafür sollen im Gesetz zur Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) die Grundlagen geschaffen werden.

4. **Der finanzielle Aufwand für die technischen Neuerungen ist bedeutsam, gleichzeitig aber noch mit einigen offenen Fragen und Unsicherheiten behaftet.** Wegen der Verzögerung zwischen Investition und Inwertsetzung, des technisch notwendigen Doppelbetriebs in der Migrationsphase und der Notwendigkeit, diese Neuerungen mit anderen Teilen des Bahnsystems zu systematisieren (ETCS, Rangieren etc.), erachten wir eine Teilfinanzierung durch die öffentliche Hand als gerechtfertigt. Wir regen an, die Justierung der Fördermittel für die Automatisierung in Kenntnis der Resultate auf EU-Ebene 2023 nochmals mit der Branche zu plausibilisieren.
5. **Das Angebot für den EWLV ist unter Berücksichtigung der Marktentwicklung, der Kundenbedürfnisse und der realistischerweise vorhandenen Trassenkapazitäten anzupassen. Die Stossrichtungen für das zukünftige Angebot, das Netz sowie die dazugehörige finanzielle Unterstützung sind politisch zu definieren.** Wir unterstützen, dass dafür auf Basis des Güterverkehrskonzepts und der Leitlinien, die unter Federführung des BAV und unter Einbezug der relevanten Akteure zu erarbeiten sind, mit der Netzwerkanbieterin eine Rahmen- bzw. jeweils eine vierjährige Leistungsvereinbarung (LV) abgeschlossen werden soll. Darin sind die Grundsätze des EWLV-Angebots, die Grundsätze des Pricings, die notwendigen Investitionen für die Modernisierung sowie die Abgrenzung zu den anderen Verkehrsarten des Schienengüterverkehrs (SGV) zu regeln. Es ist sicherzustellen, dass die LV während der Laufzeit flexibel angepasst werden kann und der Druck Richtung Eigenwirtschaftlichkeit bei gleichzeitiger unternehmerischer Freiheit und der Möglichkeit zur Gewinnverwendung hoch bleiben. Wir begrüssen, dass die Netzwerkanbieterin mit entsprechender breiter politischer Rückendeckung auf diesen unternehmerischen Transformationspfad

verpflichtet wird. Das Ganze ist so zu dimensionieren, dass ein unternehmerisch nachhaltiger Betrieb möglich wird.

Die SBB teilt die Ansicht des Bundesrats, dass im Rahmen der Weiterentwicklung des EWLTV das heutige Angebot des System-Wagenladungsverkehrs von SBB Cargo als Basis zu nehmen ist. Der Fokus soll dabei nicht auf der Eröffnung neuer Bedienpunkte liegen, sondern auf der Realisierung von neuen Angeboten und der Schaffung von Mehrverkehr in einem konsolidierten und gut ausgelasteten Netzwerk.

Der vom Bundesrat für die LV vorgeschlagene Verpflichtungskredit für die Jahre 2025–2028 in Höhe von 300 Millionen CHF ist jedoch nach unserem aktuellen Wissensstand finanziell nicht ausreichend. Wir erarbeiten derzeit die entsprechenden Grundlagen und sind bemüht, durch weitere Optimierungen bspw. beim Produktionskonzept oder den Produktdefinitionen zusätzliche Potenziale oder Einsparungen zu erzielen. Mit zunehmendem Fortschritt der Modernisierung können die benötigten Mittel mutmasslich reduziert, aber nicht vollständig eliminiert werden – unter der Voraussetzung, dass die erwarteten Effizienz- und Produktivitätspotenziale resultierend aus der Automation, Digitalisierung und den im Ausbauschnitt 2035 vorgesehenen Kapazitätsmassnahmen ausgeschöpft werden können. Treten diese nicht ein oder müssen diese im Markt und an die Kunden abgegeben werden, werden für die Modernisierung des SGV insgesamt mehr Mittel einzusetzen sein. Die Finanzierungshöhe wird entscheidend auch davon abhängen, wie die künftigen Rahmenbedingungen beim EWLTV bezüglich Netzdimensionierung, Leistungsumfang etc. politisch festgelegt werden.

6. **Wir verstehen, dass seitens der Branche Erwartungen bezüglich organisatorischer Ausgestaltung und Trennung des zukünftigen Netzbetreibers SBB Cargo bestehen.** Selbstredend verpflichten wir uns zu einer diskriminierungsfreien Leistungserbringung, Transparenz und zur Vermeidung der befürchteten Wettbewerbsverzerrungen bei gleichzeitiger Überwachung durch das BAV. Unseres Erachtens sind die dafür vom Bundesrat in Art. 9a Abs. 7 Gütertransportgesetz (GüTG) vorgesehenen Massnahmen ausreichend. Dazu kommt, dass wir von bedeutenden zusätzlichen Kosten zwischen 20-30 Mio. CHF pro Jahr ausgehen, wenn eine vollständige rechtliche Trennung umgesetzt werden sollte. Ebenfalls zu vermeiden sind Zusatzaufwände zulasten des Bahninfrastrukturfonds (BIF) ohne entsprechende vollständige Gegenfinanzierung.
7. **Aus Sicht SBB ist die Umsetzung der Variante 2 nicht zu empfehlen, da sie mit weitreichenden, rasch eintretenden und nicht reversiblen Auswirkungen verbunden wäre.** Gemäss dieser Variante wäre der EWLTV, wie bisher an sich bereits gesetzlich geregelt, eigenwirtschaftlich zu erbringen. Bei einem politischen Beschluss für Variante 2 würde der EWLTV zur Vermeidung weiterer Verluste – unter Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen – schrittweise und irreversibel eingestellt. Insbesondere Wirtschaftsräume ausserhalb der Ost-Westachse und landwirtschaftliche Regionen wären von der Einstellung des EWLTV-Angebots stark betroffen. Dies hätte eine umfangreiche Restrukturierung mit Personalabbau, Stilllegungs- und Transformationskosten für die Redimensionierung von für den

Schienengüterverkehr dedizierten Anlagen wie Rangierbahnhöfe zur Folge. Die personellen Auswirkungen würden im Rahmen von Sozialplänen und in Zusammenarbeit mit Dritten reduziert und gemäss bestehendem Gesamtarbeitsvertrag umgesetzt.

Ein Grossteil der heute im EWLTV geführten Verkehre würde auf die Strasse verlagert. Das ganze Branchenspektrum – von Detailhandel, Recycling, über Stückgut und die Armee bis hin zu Stahl-, Agrar- und Chemietransporten – wären von der Einstellung betroffen. Ein beträchtlicher Anteil der Kunden von SBB Cargo müsste ihre Logistikprozesse anpassen und auf die Strasse verlagern (gemäss Vernehmlassungsvorlage müssten 400'000 Wagenladungen pro Jahr neu organisiert werden, was ca. 650'000 Lastwagenfahrten entspricht). In kurzer Zeit müsste eine grosse Anzahl Chauffeusen und Chauffeure rekrutiert werden. Kunden, die in ihre Anschlussgleisinfrasturktur investiert haben, würden nicht mehr durch die Schiene bedient. Die SBB geht ausserdem davon aus, dass wichtige Grundsätze der Schweizer Verkehrspolitik stark unter Druck kämen, insbesondere das Nachtfahrverbot und die Gewichtslimiten für Lastwagen. Könnte die Schweizer Strassenlogistik die Bedürfnisse der Wirtschaft nicht befriedigen, stünde bei einer Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit der EU mutmasslich auch das Kabotageverbot zur Diskussion.

Die SBB hat sich bei der Erstellung ihrer Stellungnahme ebenfalls mit der Branche ausgetauscht (wir verweisen auf die [Stellungnahme](#) der Branchenverbände LITRA, ASTAG, IG Kombierter Verkehr, VAP, Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und Kommission Güterverkehr VöV vom 8. Februar 2023). Mit Ausnahme der Aspekte «Mindest- und Maximalmengen für den Verladeanreiz», «Zeitraum für die EWLTV-Finanzierung», «Gesamtfinanzierungsrahmen» und «juristische Trennung des neu zu fördernden EWLTV-Teils von SBB Cargo» konnte in den grundlegenden Stossrichtungen eine weitestgehende Einigung mit der Branche erzielt werden.

Bitte beachten Sie in der Anlage unsere Antworten auf den Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage sowie unsere konkreten Anträge zum Gütertransportgesetz (GüTG). Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Gerne sind wir bereit, unsere Position im Rahmen weiterer Gespräche zu vertiefen. Für Rückfragen stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie insbesondere die Herren Nicolas Germanier und Bernhard Meier (nicolas.germanier@sbb.ch; meier.bernhard@sbb.ch) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Monika Ribar
Verwaltungsratspräsidentin SBB AG



Vincent Ducrot
CEO SBB AG

Anlage:

- Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage mit integrierten Antworten und Rechtsanpassungsanträgen

Kopien:

- Herr Yves Bichsel, Generalsekretär UVEK
- Frau Sabine D'Amelio-Favez, Direktorin EFV
- Herr Peter Füglistaler, Direktor BAV

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja.

 - **Die SBB sowie die Branchenakteure des öffentlichen Verkehrs und der verladenden Wirtschaft in der Schweiz wollen einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche.** Ihr Ziel ist, Bestandsverkehre zu halten und Neuverkehre stärker mit der Bahn zu transportieren. Hierzu gilt es, die optimalen Rahmenbedingungen für den SGV zu definieren.
 - Der SGV hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Er leistet einen massgeblichen Beitrag zur Versorgungssicherheit, zu einer funktionierenden Wirtschaft und Gesellschaft, zur Erreichung der Klima- und Energieziele sowie zur Umsetzung der Raumpolitik des Bundes. Gleichzeitig stagniert der Anteil des SGV in der Fläche am Gesamtgüterverkehr. Der SGV kann mit dem bestehenden Regulativ die derzeitigen Erwartungen von Gesellschaft, Politik, Kantone und Kunden nicht erfüllen. Es herrscht daher **dringender Handlungsbedarf zugunsten günstiger Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Schweizer Gütertransport.**
 - Der Gütertransport in der Schweiz ist liberalisiert und es herrscht ein intensiver Wettbewerb zwischen den Marktakteuren in einem Geschäft mit tiefen Margen. Damit zwischen Schiene und Strasse auch zukünftig der Wettbewerb um innovative und marktgerechte Logistikangebote stattfinden kann, **benötigen die Güterbahnen einen grossen Modernisierungsschub für ihre Produktionsmittel und -anlagen** mit Automation und weiteren digitalen Komponenten.
 - Der Netzwerkverkehr auf der Schiene, der sogenannte Einzelwagenladungsverkehr (EWLV), erbringt heute rund 70 Prozent aller Transporte im SGV in der Fläche und bildet somit das Rückgrat des Bahngütertransports. Der EWLV kann aufgrund der hohen Systemkosten und des hohen Auslastungsrisikos im Vergleich zum tiefen Preis, der von der Strasse vorgegeben ist, nicht kostendeckend betrieben werden. **Zur Aufrechterhaltung und Stärkung eines leistungsfähigen Netzwerkangebots ist eine nachhaltige Finanzierung in Form ausgeprägter Abgeltungs- und Anreizmechanismen erforderlich.**
 - Die zukünftigen Rahmenbedingungen im Bahngütertransport müssen sicherstellen, dass zwischen den geförderten und nicht-geförderten Marktsegmenten **Wettbewerbsverzerrungen ausgeschlossen werden können und Diskriminierungsfreiheit gewährleistet ist.**
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

- a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder
- **Die SBB setzt sich für eine Stärkung des SGV ein.** Ein starker SGV benötigt zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung.
 - Nur die **Umsetzung der Variante 1** erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLTV und sorgt dafür, dass **der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLTV eine grössere Rolle in der Binnenlogistik spielen kann.** Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.
 - Die SBB bekennt sich weiterhin zu unternehmerischem Handeln im Güterverkehr, um die Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie die Flexibilisierung von Kosten und Angeboten zu erreichen. Die SBB begrüsst, dass im Güterverkehr am Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit festgehalten werden soll.
 - Die SBB begrüsst, zusammen mit den Branchenakteuren des öffentlichen Verkehrs und der verladenden Wirtschaft, die konsequente Ausrichtung der Variante 1 auf multimodale Logistikketten. Der SGV hat aufgrund des künftigen Gütermixes nur im effizienten Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern reelle Marktchancen.
- b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.
- **Die SBB rät von einer Umsetzung der Variante 2 ab.** Bei strikter Umsetzung von Variante 2 würde der EWLTV weiter der Eigenwirtschaftlichkeitsvorgabe unterliegen und keine direkten Fördermittel erhalten. Zur **Vermeidung ihrer Verluste würde der EWLTV** – unter Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen – **schrittweise eingestellt.** Der Entscheid zur Einstellung des EWLTV würde unmittelbar erfolgen. Er wäre endgültig und irreversibel.
 - Die Umsetzung von Variante 2 hätte eine umfangreiche **Restrukturierung mit Personalabbau und Stilllegungs- und Transformationskosten für die Redimensionierung von für den SGV dedizierten Anlagen wie Rangierbahnhöfe** zur Folge. Die Auswirkungen würden im Rahmen von Sozialplänen und in Zusammenarbeit mit Dritten reduziert und gemäss bestehendem Gesamtarbeitsvertrag umgesetzt. SBB Cargo wäre nicht an eine allfällige Leistungsvereinbarung oder an eine Rahmenvereinbarung, wie sie in der Variante 1 angedacht sind, gebunden. Nicht rentable Verkehre und Bedienpunkte würden nicht mehr aufrechterhalten und entsprechende Verträge angepasst oder nach Vertragsende nicht weitergeführt. Es würde ein von der SBB separater, in der Logistik branchenüblicher, Gesamtarbeitsvertrag angestrebt, um gegenüber der Strasse und anderen Bahnunternehmen konkurrenzfähig zu sein. Auf die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) kämen Mehrkosten zu, da die Leistungen für die Baustellenverkehre nicht mehr über ein bestehendes EWLTV-Netzwerk abgewickelt werden könnten, sondern selbst und aufwändig erbracht werden müssten.
 - Ein Grossteil der heute im EWLTV geführten Verkehre würde auf die Strasse verlagert. Die SBB erwartet **beträchtliche volkswirtschaftliche und klima-, energie-**

und verkehrspolitische Konsequenzen durch die Einstellung des EWL, die jedoch je nach Branche und Region unterschiedlich ausfallen würden. Insbesondere Wirtschaftsräume ausserhalb der Ost-Westachse und landwirtschaftliche Regionen wären von der Einstellung des EWL-Angebots stark betroffen. Ein beträchtlicher Anteil der Kunden von SBB Cargo müsste ihre Logistikprozesse anpassen und auf die Strasse verlagern. Das ganze Branchenspektrum – von Detailhandel, Recycling, über Stückgut und die Armee bis hin zu Stahl-, Agrar- und Chemietransporten – wären von der Einstellung betroffen. In kurzer Zeit müsste eine grosse Anzahl Chauffeuren und Chauffeure rekrutiert werden – dies in einer Branche, wo heute schon Personalmangel herrscht. Kunden, die in ihre Anschlussgleisinfrastruktur investiert haben, würden nicht mehr bedient.

- Die SBB geht ausserdem davon aus, dass **wichtige Grundsätze der Schweizer Verkehrspolitik stark unter Druck kämen**, insbesondere das Nachfahrverbot und die Gewichtslimiten für Lastwagen. Könnte die Schweizer Strassenlogistik die Bedürfnisse der Wirtschaft nicht befriedigen, stünde bei einer Neuverhandlung des Landverkehrsabkommen mit der EU auch das Kabotageverbot zur Diskussion. Das Kabotageverbot schützt Schweizer Unternehmen vor europäischer Konkurrenz und ermöglicht die im Vergleich zur EU besseren Arbeitsbedingungen für in der Schweiz angestellte Chauffeuren und Chauffeure. Bei einer Anpassung grundlegender Rahmenbedingungen ist auch die Umsetzung des Alpenschutzartikels und der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr gefährdet.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja.

- **Aus Sicht SBB ist die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im SGV eine *Conditio sine qua non*.** Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Innovationen, wie unter anderem der digitalen automatischen Kupplung (DAK), ist der SGV zukunftsfähig. Die DAK schafft die Voraussetzung für die umfassende Digitalisierung des Güterverkehrs und den Aufbau von digitalen Plattformen. Für letztere sind im Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) entsprechende Vorkehrungen zu treffen. **Es ist unerlässlich die technologische Schere zwischen Schiene und Strasse zu schliessen, um die Wettbewerbsfähigkeit des SGV nachhaltig zu sichern.**
- Mit Hilfe der Digitalisierung und Automation kann der SGV die Kundenanforderungen an Leistung, Abwicklungsgeschwindigkeit, Sicherheit und Datenverfügbarkeit erfüllen. Die **Geschwindigkeits- und Effizienzgewinne machen die Schiene für kürzere Strecken und kleinere Transportmengen attraktiver.**
- Im System Bahn schafft die DAK Kongruenz zur ERTMS Strategie des BAV, indem sie zum Beispiel die sichere Erfassung der Zugintegrität während der Fahrt gewährleistet und den Betrieb auf den ETCS-Strecken auch in Zukunft ermöglicht.
- Die **Sicherheit der Mitarbeitenden** wird mit der Automation erhöht. Das Berufsbild des Rangierens wird modernisiert und damit attraktiver für jüngere Generationen. In Zeiten

wachsenden Fachkräftemangels ist das essenziell für die langfristige Sicherstellung von Betriebspersonal.

- **Die SBB ist gewillt, ihren Teil dazu beizutragen.** SBB Cargo treibt schon heute zusammen mit dem BAV die Automation als Innovationsthema voran. Die Pionierarbeit hat auch auf europäischer Ebene grossen Einfluss und das Momentum für die Einführung der DAK in Europa ist so gross wie nie. SBB Cargo setzt sich in den europäischen Gremien für die DAK ein. Die SBB Cargo hat die Vereinbarung betreffend die «Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur DAK» zwischen dem BAV, dem Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) sowie dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) mitunterzeichnet und die entsprechende Zusammenarbeit zugesichert.
- **Die SBB begrüsst den Vorschlag, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, den Beginn und das Ende der Umrüstung auf die DAK zu bestimmen.** Die SBB begrüsst zudem den Migrationszeitraum von fünf Jahren, hält jedoch einen Migrationsstart 2025 zurzeit nicht für realistisch. Gleichwohl ist es sinnvoll, den Verpflichtungskredit per 2025 zu beschliessen, um andere dringende Aufgaben im Bereich der Automation und Digitalisierung zügig voranzutreiben. Der Entscheid muss in Absprache mit der Branche gefällt werden. Faktoren wie zum Beispiel die technische Reife der Anwendungen, die notwendige Übernahme von europäischen Spezifikationen, die komplexe europäische Migrationsstrategie und die noch unklare Finanzierung in der EU müssen berücksichtigt werden. Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen.
- Bezüglich DAK-Readiness und dem vorgeschlagenen Stichtag für die Registrierung von Wagen im Schweizer Fahrzeugregister müssen aus Sicht SBB pragmatischere Regelungen gefunden werden als jene, die im erläuternden Bericht zur Vernehmlassung vorgeschlagen werden.
- Aus Sicht **SBB sind die Terminologie und der Umfang des Begriffes DAK sowie der Automation und Digitalisierung zu klären:** Nach Verständnis der SBB beinhaltet eine Migration zur DAK die zusätzlich zu entwickelnden digitalen Applikationen wie beispielsweise die automatische Bremsprobe (ABP), automatische Wagenreihung und Zugsintegrität. Dazu ist anzumerken, dass auch auf europäischer Ebene noch Unsicherheit besteht, welche Applikationen umgesetzt werden und wie hoch die zu veranschlagenden Umrüstungskosten sind (siehe Antwort auf Frage 4c).
- **Aus Sicht der Schieneninfrastruktur sieht die SBB die Vorteile der DAK.** Zu diesem Zweck hat SBB Infrastruktur in einer ersten Studie die Auswirkungen der DAK auf ihre Infrastruktur überprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass einerseits ihre Infrastruktur, beispielsweise Prellböcke, und andererseits ihr Rollmaterial angepasst werden müssten. Wichtig ist, dass ausreichend Vorlaufzeit zur Umrüstung von ausgewählten Anlagenteilen und Rollmaterial eingeplant wird. Beispielsweise müssen zum Start der Migration die Rangierloks in den relevanten Rangierbahnhof auf eine Hybridkupplung umgerüstet sein und Prellböcke in bedeutsamen Güterverkehrsanlagen ausgetauscht werden.

4. Sind Sie einverstanden,

- a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja.

- **Aus Sicht SBB ist eine Mitfinanzierung des Bundes bei der Migration zur DAK zwingend.** Die Migration zur DAK und den damit neu möglichen digitalen Fähigkeiten sind ein **Quantensprung für den SGV.**

Mit Bezug auf die Mitfinanzierung hat die SBB folgende Anmerkungen:

- Der Umfang der geplanten Beteiligung des Bundes ist zu eng gefasst:
 - **Kapitalkosten, zusätzliche Betriebskosten und Abschreibungen im Migrationszeitraum:** Während der Migration werden die Effizienzsteigerungen nur in geringem Masse erzielt. Kapitalkosten und Abschreibungen fallen umso höher aus, je niedriger der Förderbeitrag des Bundes ist. Der Bund soll die Möglichkeit haben, neben à-fonds-perdu-Beiträgen zinslose **Darlehen an die Fahrzeughalter** zur Finanzierung der Umrüstkosten zu sprechen.
 - **Ausweitung auf weitere Anwendungen:** Sowohl der erläuternde Bericht wie auch der vorgeschlagene Artikel 10 des GÜTG konzentrieren sich auf die Förderung der DAK. Damit die vom Bundesrat formulierten Ziele der Modernisierung und Automatisierung erreicht werden, sollten der Inhalt in der Botschaft und der neu formulierte Artikel die Finanzierung weiterer Elemente, wie zum Beispiel die digitale Wagenkontrolle und Rangierassistenzen, ermöglichen, wenn der Nutzen für die Branche nachgewiesen werden kann. **Folglich sind die Fördertatbestände in der Botschaft zu schärfen.**
 - Für die Förderung technischer Innovationen ist im Rahmen der vorgesehenen Anpassung des SVAG eine Fondslösung (Dekarbonisierungsfonds) zu prüfen, um die Dekarbonisierung und Modernisierung für den gesamten schweizerischen Gütertransport auf der Strasse und auf der Schiene zu implementieren.
 - **Berücksichtigte Kosten:** Im erläuternden Bericht sind neben den Ausrüstungskosten der Fahrzeuge lediglich die Kosten aufgeführt und beziffert, die im EWLTV im Zusammenhang mit dem Doppelbetrieb während der Migration entstehen. Ebenfalls relevant sind weitere **betriebliche Kosten wie zum Beispiel das Zu- und Wegführen von Wagen zum Umbau, die Abstellung von umgebauten Wagen sowie die Ausbildung Betriebsmitarbeitender.** Diese Kosten belaufen sich für SBB Cargo auf insgesamt ca. 25-40 Millionen CHF kumuliert über die fünfjährige Migrationsphase. Beide Kostenblöcke müssen in der zukünftigen Leistungsvereinbarung EWLTV geregelt werden (siehe Antwort auf Frage 9b).
 - **Zeitliche Flexibilität:** Der zukünftige technische Anpassungsbedarf und die Kosten zur Umrüstung zum Beispiel auf die DAK Stufe 5 oder die Nachrüstung weiterer Applikationen, die erst nach der Migration umgesetzt werden, sollte nicht vom Fördertatbestand ausgeschlossen sein. **Eine Förderung soll über einen längeren Zeitraum möglich sein und ein Fahrzeug soll in mehreren Schritten umgerüstet werden können.** Gleichzeitig sollte die Förderung bestimmter Tatbestände zeitlich begrenzt sein (zum Beispiel auf einen Migrationszeitraum).
- Neben der finanziellen Beteiligung muss der Bund auch die Rahmenbedingungen der Migration aktiv mitgestalten, um das Gelingen sicherzustellen:

- **Betriebsvorschriften und Zulassung:** Die DAK und digitalisierte Applikationen ermöglichen eine Anpassung der Bahnproduktion. Damit die Automation und Digitalisierung ihre volle Wirkung erzielen können, müssen jedoch die **Betriebs- und Zulassungsvorschriften angepasst und europäisch harmonisiert** werden. Hier ist eine aktive Mitarbeit der Fachstellen des BAV und ihrer europäischen Pendanten unerlässlich.
 - **Verpflichtender Umrüstungszeitplan für die Branche:** Der finanzielle Anreiz allein ist für die Branche nicht genügend verpflichtend. Die Migration kann nur dann gelingen, wenn die Wagen von den Wagenhaltern entsprechend dem betrieblichen Migrationsplan umgerüstet werden. Anders als bei der Lärmsanierung, erfolgt der Umbau der Fahrzeuge der betrieblichen Migration koordiniert in Wellen. Als Ergänzung braucht es **einen verpflichtenden Umrüstungszeitplan für alle Branchenakteure** sowie eine zentrale Koordinationsinstanz mit den entsprechenden Kompetenzen.
 - **Unabhängige Umsetzung von Automatisierungs- und Digitalisierungsschritten in der Schweiz:** Angesichts der offenen Fragen in der europäischen Umsetzung muss eine von Europa unabhängige Umsetzung von Automatisierungs- und Digitalisierungsschritten in einem sinnvollen Rahmen möglich sein. Zum Beispiel die Migration in autonomen Binnen-Teilnetzen mit der DAK, die Umsetzung der digitalen Wagenkontrolle oder die Ausrüstung von Wagen mit ausgewählten Automatisierungskomponenten, wie sie bereits im kombinierten Verkehr von SBB Cargo im Einsatz sind. Bei der Migration von Teilnetzen oder von spezifischen Komponenten kann der Kundennutzen unmittelbar realisiert werden, während der finanzielle Nutzen bei der vollständigen Migration des Netzes erst gegen Ende auftritt. Zu beachten ist, dass bei der Teilmigration teilweise die Vorleistungen seitens Infrastruktur miteinberechnet werden müssen.
 - **Die Finanzierung der Infrastrukturkosten über die Leistungsvereinbarung Infrastruktur wird begrüsst.** Zum einen muss das Rollmaterial der ISB angepasst werden. Andererseits muss die Infrastruktur selbst angepasst werden, beispielsweise die Ablaufsteuerung in den Rangierbahnhöfen sowie sämtliche Prellböcke. Insgesamt geht SBB Infrastruktur von Investitionskosten von über 100 Millionen CHF aus, diese können nicht in der LV SBB-I/BAV zum Beispiel durch die Repriorisierung von Substanzerhalt kompensiert werden, sondern erfordern zusätzliche finanzielle Mittel.
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja.

- **Die SBB unterstützt eine Teilfinanzierung durch den Bund aufgrund des langfristigen Nutzens der Automatisierung für den SGV**, ist aber der Überzeugung, dass der volkswirtschaftliche Nutzen stärker wiegt als der betriebswirtschaftliche.
- Aus folgenden Gründen ist eine Teilfinanzierung unabdingbar:
 - Die **hohe Interoperabilität und der aktuell niedrige technische Standard** sind eine unüberwindbare Hürde für die umfassende technische Modernisierung auf Basis von Marktmechanismen.

- Während der Migration besteht eine **grosse zeitliche Differenz zwischen der Investition und dem sich daraus ergebenden Nutzen**, die von den Branchenakteuren nicht überbrückt werden kann.
- **Ohne Förderung oder bei einem zu tiefen Fördersatz verbleiben die Umstellungskosten bei den Fahrzeughaltern oder den EVU, die durch die später realisierbaren Effizienzgewinne nicht gedeckt werden.** Es drohen Defizite und Dyssynergien im SGV, was den SGV unattraktiver macht.
- Die Aufteilung des finanziellen Nutzens ist noch offen. **Bei einer Nutzenverteilung und einem Kostentransfer über Marktmechanismen könnten die EVU, Fahrzeughalter oder Kunden ungleich belastet werden.** Wenn der Nutzen vor allem den Kunden zugutekommt, kann sich dies positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit des SGV und die Verlagerung auswirken. Die Amortisation bei den EVU ist damit jedoch gefährdet und die Defizite im EWLK bleiben bestehen. Wird der finanzielle Nutzen bei den EVU einbehalten, können diese die Investitionen amortisieren und ihr Defizit senken. Gleichzeitig wird die Wettbewerbsfähigkeit nicht verbessert.
- **Aktuell kann die SBB den im Bericht dargestellten Nutzen für die ISB** in Form von zusätzlichen Kapazitäten im Netz und weniger Verschleiss an den Schienen **nicht bestätigen**. Der Nutzen der DAK auf die Infrastruktur ist im Rahmen des weiteren Projektverlaufs zur Umsetzung der DAK vertieft zu prüfen.
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Nein.

- **Die SBB ist der Ansicht, dass der Förderanteil von 30 Prozent dem volkswirtschaftlichen Nutzen nicht gerecht wird.** Einerseits sind die Annahmen bezüglich der für die Umrüstung der Fahrzeuge anfallenden Kosten zu tief angesetzt und andererseits ist der vom Bund avisierte maximale Förderanteil zu niedrig. Akzentuiert wird dies noch durch die Staffelung der Förderbeiträge nach Alter der Flotte (siehe Antwort auf Frage 4d).
- **Der Förderanteil pro Fahrzeug sollte den überwiegenden Teil der Kosten decken und zusätzlich eine Vorfinanzierung mittels zinsloser Darlehen vorsehen.** Ebenfalls könnte sich die SBB eine im Migrationsverlauf sinkende Förderung vorstellen, um die Differenz zwischen Kosten und erst später eintretendem Nutzen auszugleichen. Eine zu tief angesetzte Förderung hätte ausserdem eine lange Migrationsdauer mit langem Parallelbetrieb zur Folge.
- **Die aufgeführten Investitionskosten pro Wagen** von 13'000 CHF (Neuwagen, entspricht den Equipment-Kosten) bis 31'000 CHF (schwierig umzurüstende Wagen) **sind aus Sicht SBB zu tief angesetzt.** Nach internen Berechnungen von SBB Cargo betragen die durchschnittlichen Umrüstkosten je Wagen (DAK und ABP) rund 40'000 CHF. Je nach Umfang weiterer digitaler Applikationen, bei einem allfälligen technischen Anpassungsbedarf sowie bei einer Umrüstung auf die DAK Stufe 5 zu einem späteren Zeitpunkt kann dieser Wert auch noch höher ausfallen. Aufgrund des unzureichenden Reifegrads der Entwicklungen auf EU-Ebene ist dieser Wert mit einem hohen Risiko behaftet. Die Kostenentwicklung sollte daher mit der Branche aufgrund der Ergebnisse auf EU-

Ebene vor und während der Migration im Rahmen eines geordneten Monitorings verfolgt werden.

- Für die ISB ist eine Vollfinanzierung ihrer Kosten zur Umrüstung ihrer Infrastruktur und ihres Rollmaterials durch den Bund über deren Leistungsvereinbarung notwendig.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Nein.

- **Der Ansatz der Wagenparkoptimierung ist zwar grundsätzlich sinnvoll, die SBB spricht sich jedoch gegen die vorgeschlagene Staffelung aus.** Die Umrüstungskosten sind bei älteren Wagen mindestens gleich hoch. Auch reduziert eine geringere Restlebenszeit älterer Wagen die Abschreibungsdauer der Automationskomponenten. Damit ist der Umbau für Halter von Fahrzeugen im mittleren Lebenszyklus wirtschaftlich schwieriger. Zudem ist ein vorzeitiger Ersatz älterer Wagen, die noch nicht das Ende ihrer Lebenszeit erreicht haben, aufgrund der fehlenden Produktionskapazitäten für Güterwagen nicht möglich und eine frühzeitige Aussortierung von Wagen betriebswirtschaftlich und aus Nachhaltigkeitsgründen nicht sinnvoll. Ein beträchtlicher Teil des Wagenparks in der Schweiz ist in der Kategorie der Inbetriebsetzung von 1995–2009.
- Die Optimierung des Wagenparks muss differenziert angegangen und die Restlebensdauer sowie der kommerzielle Bedarf der einzelnen Wagentypen müssen geprüft werden. Die SBB schlägt eine mit dem BAV vereinbarte **Positivliste auf Basis des Fahrzeugregisters unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse und Marktaussichten sowie der Industriekapazitäten für die Fertigung neuer Wagen vor.** In diesem Rahmen könnte auch eine Altersgrenze für die Umrüstung von Wagen angewendet werden, falls diese inklusive Ausnahmekriterien umgesetzt wird. Neuwagen, die in der Schweiz immatrikulierte Wagen ersetzen, sollten in jedem Fall gefördert werden.
- **Die SBB schlägt deshalb vor, alle zu einem spezifischen Zeitpunkt umgerüsteten Fahrzeuge mit demselben Fördersatz zu fördern.** Sie könnte sich eine jährlich **degressive Staffelung der Fördersätze gemäss Umrüstzeitpunkt auf die DAK vorstellen**, da, wie oben beschrieben, ein signifikanter zeitlicher Verzug zwischen Investitionen und Wirkungseintritt besteht.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja.

- Die SBB begrüsst die vorgeschlagenen Massnahmen zur Stärkung der Rheinschifffahrt. Sie sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen sowie an das gesamte europäische Wasserstrassennetz. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule für den Import und Export dar und sichern für viele Güter auch im erheblichen Umfang die Landesversorgung. **Zusammen mit der Bahn bildet die Rheinschifffahrt ein redundantes System von zwei energieeffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsträgern.** Zentral ist hierbei die Einbindung der SRH in den schweizerischen EWLK und den kombinierten Verkehr.

- a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja.

- Die SBB begrüsst den vorgeschlagenen GÜTG Artikel 8a in der Variante 1. Die vorgeschlagene Form einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und einer noch zu schaffenden Betriebsgesellschaft für die Infrastrukturen des Hafens – einer Hafeninfrastruktur Schweiz AG analog zur Hafenbahn Schweiz AG – sieht die SBB als wirkungsvolles und zielführendes Instrument an.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja.

- Die SBB unterstützt die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe. Der Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Schifffahrt, spezifisch in der Rheinschifffahrt, schafft ein redundantes CO₂-freies Transportsystem und ermöglicht klimaneutrale intermodale Transportketten zwischen Wasser und Schiene.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

Ja.

- **Die SBB unterstützt die Förderung multimodaler Transportketten.** Aufgrund der Entwicklung des Gütermixes kann der SGV nur als Teil multimodaler Logistikketten wachsen und Verlagerungswirkung erzielen. Jeder Verkehrsträger sollte gemäss seinen Stärken eingesetzt werden. Die Strasse in der Feinverteilung in der Fläche, Schiene und Rheinschifffahrt im Hauptlauf und für grosse Mengen. Multimodale Transportalternativen sind wichtig für die Kunden und für die Versorgungssicherheit.
- Der SGV hat als Teil multimodaler Transporte insbesondere auch im Import- und Exportverkehr erhebliches Wachstumspotenzial. Freiverlade-, KV- und Anschlussgleisanlagen sind betrieblich mit internationalen Umschlags- und Verladeanlagen zu verknüpfen und entsprechend raumplanerisch zu gestalten.
- Anbindungen des kombinierten Verkehrs (KV) an den unterirdischen Güterverkehr sind entsprechend den Grundsätzen des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) weder direkt noch indirekt durch Investitionen der ISB zu fördern, da sie auf privater Initiative beruhen und eigenwirtschaftlich erbracht werden sollen.

- a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

- Das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen soll gefördert und weiterentwickelt werden. Die **SBB begrüsst die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen**,

wenn diese zu einer Beschleunigung der Verfahren führt und zusätzliche Anreize für den Ausbau solcher Plattformen bietet.

- Die SBB befürwortet die **Zusammenfassung von Anschlussgleisen, KV-Umschlagsanlagen und Freiverladeanlagen** unter dem **Begriff Umschlags- und Verladeanlagen** und begrüsst, dass für diese **Investitionsbeiträge des Bundes** beantragt werden können.
- **Die bestehende Definition von Freiverladeanlagen, bestehend aus Verladegleis und Verladeplatz gemäss Eisenbahngesetz, soll beibehalten werden.** Alle darüber hinaus gehenden Anlagen sollen nicht Bestandteil des öffentlichen Netzzugangs sein. Die Einführung des Begriffs der Umschlags- und Verladeanlagen darf nicht mit einer Ausweitung der Aufgaben für die ISB verbunden sein. Die **Zusatz- und Serviceleistungen von multimodalen Umschlagsplattformen müssen im Grundsatz durch Dritte übernommen werden.** Hinsichtlich bedienter Freiverladeanlagen ist zu klären, wie zwischen dem BAV, dem Betreiber und der RailCom der diskriminierungsfreie Zugang geregelt wird.
- Bei der Umsetzung von multimodalen Umschlagsplattformen hat der Bund sich an die Regulierung von KV-Anlagen oder Anschlussgleisen zu orientieren: die ISB ist für die Anschlussvorrichtung zuständig und der Betreiber der Anlage für die Gleisanlagen nach der Anschlussweiche sowie die übrigen Anlagen, für welche gemäss GÜTG Beiträge beantragt werden können.
- Die **SBB spricht sich für eine Ausweitung des Fördertatbestands auf weitere Anlagen** aus, dies darf aber **den Zugang zu Freiverladen nicht erschweren.** Die Beiträge sind aus dem Rahmenkredit für die Förderung von Güterverkehrsanlagen zu finanzieren und dürfen nicht den BIF belasten. **Die SBB begrüsst ebenfalls die Ausweitung der Förderung auf weitere Anlagenelemente.** Vor allem im Bereich der mobilen Umschlagsgeräte, wie Stapler oder Mobilkräne, ist jedoch klar zu definieren, dass diese bahnspezifisch sein müssen, um einen Anspruch auf eine Förderung zu haben.
- Die Standorte und das Netzwerk multimodaler Umschlagsplattformen zur Vernetzung und Bündelung, wie sie im Sachplan Verkehr und im Bericht zur Vernehmlassung beschrieben werden, sollen von der Branche zusammen mit dem Bund und den Kantonen definiert werden. Die heutigen Anlagenbesitzer sind in diesen Prozess einzubeziehen.
- Die bestehenden Anlagen, wie sie im Konzept Gütertransport auf der Schiene festgehalten sind, sind gemäss den Bedürfnissen der Branche weiterzuentwickeln. Im **Zentrum der Weiterentwicklung steht eine Konsolidierung der Güterverkehrsanlagen** (Freiverlade, Annahme- und Formationsbahnhöfe), wie sie bereits im Zielbild Güterverkehrsanlagen (2021) von SBB Infrastruktur, zusammen mit der Branche und im Auftrag des BAV, erarbeitet wurde. Bei der Weiterentwicklung und Förderung von Güterverkehrsanlagen und dem Verladebonus, inklusive der Freiverlade, schlägt die SBB vor, sich als Richtwert an die Zahl von 720 Wagenladungen gemäss Artikel 5 Absatz 1 der Gütertransportverordnung (GüTV) zu halten. Wichtiger Faktor bei der Förderung ist die Erreichbarkeit von Güterverkehrsanlagen.
- Für die SBB steht die **rasche Realisierung von Umschlagsanlagen im Vordergrund** – die Ausweitung eines Fördertatbestands darf in keinem Fall zu einer Verzögerung von

City-Logistik-Projekten führen. Privat finanzierte Lösungen sollen gegenüber geförderten Lösungen nicht benachteiligt werden.

- b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?
- Die SBB begrüsst eine Vereinfachung der finanziellen Förderung durch pauschale Ansätze. **Die SBB erwartet dadurch einen geringeren administrativen Aufwand und eine schnellere Durchlaufzeit von Förderverfahren.** Hingegen muss die Möglichkeit bestehen bleiben, auf spezielle Situationen Rücksicht zu nehmen und – in begründeten Ausnahmefällen – von standardisierten Fördersätzen abzuweichen. Möglichst günstige Baukosten garantieren keinen erfolgreichen Betrieb.
 - Die SBB unterstützt den Verzicht auf Mindestmengen bei Anlagen mit einem Investitionsvolumen von weniger als fünf Millionen CHF nur für Anlagen auf dem Schmalspurnetz.
 - Der Fördersatz von 80 Prozent soll für jene Projekte mit einem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen CHF möglich sein, welche die entsprechenden Kriterien des Sachplans erfüllen. **Das Kriterium der nationalen verkehrspolitischen Bedeutung sollte um eine überregionale Bedeutung ergänzt werden.**
 - Die SBB unterstützt die Fördersätze bei Erneuerungen von 40 Prozent und für Neubauten und Erweiterungen von 40-80 Prozent.
- c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?
- I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?
- **Die SBB unterstützt den Verladebeitrag pro Güterwagen bei Verlad und Entlad mittels Pauschalen.** Dieser sollte aber für alle gleichermassen gelten und nicht nach Neu- und Bestandsverkehr unterscheiden.
 - Empfänger des Verladebeitrags müssen die Verloader sein, damit diese direkten Anreize für zusätzliche Verlagerungen auf die Schiene erhalten.
 - Generell sollte der Verladebeitrag nur für Wagen ausgerichtet werden, welche an Bedienpunkten be- bzw. entladen werden, an **denen im entsprechenden Jahr mindestens 720 Wagen verarbeitet werden.** Diese Grenze soll auch für Freiverlade und für neu eröffnete Bedienpunkte gelten. Die SBB spricht sich für eine Obergrenze für die Entrichtung des Verladebeitrags auf Anlagen mit über 1'500 Wagen aus.
 - Die SBB befürwortet die Möglichkeit, einen **Bonus für Mehrmengen** auszurichten.
 - Die SBB erkennt vor allem bei Grosskunden und grossen Verladepunkten ein Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene. Darum soll beim Bonus für

Mehrmengen die Obergrenze von 1'500 beladenen Wagen nicht gelten. Auf die Förderung von Neuverkehren gemäss dem heute geltenden Artikel 9 Absatz 2 GüTG kann in Zukunft verzichtet werden.

- Die Höhe des Beitrags hat sich an der Kostendifferenz zwischen Schiene und Strasse sowie an die Höhe der heutigen LSVA-Rückerstattung im KV zu richten. Für den Verladebeitrag sollen wie vorgeschlagen maximal 25 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung stehen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

- Der vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des SVAG gelten.
- Aus Sicht der SBB sollte eine allfällige Anpassung des Anreizmechanismus im KV jedoch keinesfalls zu einer Reduktion der Beiträge führen. Die LSVA-Rückerstattung hat sich als wichtiges und bewährtes Instrument zur Unterstützung der Verlagerung Strasse-Schiene im Binnengüterverkehr erwiesen, welches zwar umstrukturiert, nicht aber zurückgebaut werden kann.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

- Ja, die SBB begrüsst dies. Für Eigner und Betreiberinnen von privaten Güterverkehrsanlagen ist die Einhaltung von eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und der Aufbau von entsprechenden Kompetenzen eine grosse Herausforderung, welche eine Hürde für eine stärkere Nutzung des SGV darstellt.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr?

Ja.

- **Die SBB unterstützt die Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im SGV.**
- **Die SBB unterstützt den Vorschlag, sowohl Umrüstung von Bestandsfahrzeugen als auch Neubeschaffungen zu finanzieren.** Die SBB begrüsst die Finanzierung der Umrüstung der Lokomotiven von SBB Infrastruktur über die Leistungsvereinbarung Infrastruktur. Wir teilen die Einschätzung, dass die Förderhöhe pro Lokomotive von 1 Million CHF adäquat ist, um die Mehrkosten für klimaneutrale Antriebe zu decken.
- Die SBB hat keine Präferenz bezüglich der vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzierungsoptionen. Bei einer Finanzierung über den «Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen» ist dieser zwingend, um den für die Umrüstung benötigten Betrag zu erweitern, sodass keine Mittelknappheit für die Finanzierung von Anlagen entsteht.
- **Eine Förderung für Schienenfahrzeuge sollte nur im Falle einer massgeblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bei der Leistungserbringung möglich sein, also**

insbesondere bei Rangierlokomotiven, die in der Nahzustellung und teilweise auf der Strecke eingesetzt werden.

- Streckenloks mit einem Last-Mile-Modul können teilweise Rangierlokomotiven ersetzen. Die Ausrüstung einer Streckenlokomotive mit Last-Mile Modul ist voraussichtlich kostengünstiger als die Umrüstung oder der Neukauf eines Batterie-elektrischen Hybridfahrzeugs. Daher soll die **Ausrüstung von Streckenlokomotiven mit einem Last-Mile Modul ebenfalls als Fördertatbestand aufgenommen werden**.
- Eine Förderung sollte neben dem Kauf auch auf Fahrzeugleasing und Fahrzeugmiete angewendet werden können und auch die Förderung von Leasings und Mieten bei ausländischen Leasinggebern einschliessen. Diese Möglichkeit ist insbesondere für Netzanbieter, welche zur Senkung der Fixkosten keine Ressourcen anschaffen, vital.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzanbieter im Schienengüterverkehr?

Ja.

- Die SBB teilt die Einschätzung, dass der EWLTV ein **grosses Potenzial zur Weiterentwicklung** birgt. Der EWLTV ist bereits heute das Rückgrat der Schweizer Logistik. Die wirtschaftliche Entwicklung mit schnelleren Lieferzeiten wird die Losgrößen und Mengen weiter verkleinern, womit vermehrt nur noch der EWLTV als Bahnoption in Frage kommt. Der EWLTV ist damit nicht nur heute zentral, sondern wird dies auch in Zukunft bleiben.
- Die SBB vertritt die Ansicht, dass **das vorgeschlagene Instrumentarium** inklusive einer genügenden finanziellen Förderung im Rahmen von Abgeltungen und Investitionsbeiträgen im Grundsatz **geeignet ist**, um den EWLTV grundlegend zu modernisieren. Die finanzielle Förderung des EWLTV bezweckt die Weiterentwicklung des EWLTV-Systems und hat nicht die Verbilligung des EWLTV-Angebots gegenüber den anderen Produktionsformen im SGV zum Ziel. Der Nutzen für die Verlager liegt somit in einem effizienteren und schnelleren EWLTV und nicht in reduzierten EWLTV-Preisen.
- Bei zufriedenstellender Ausgestaltung der Rahmenbedingungen **bekräftigt die SBB ihren Willen, weiterhin ein EWLTV-Angebot zu betreiben und den SGV gemäss den Zielen der Vorlage noch kundenfreundlicher, flexibler, innovativer und produktiver zu machen**.
- Die SBB teilt die Ansicht des Bundesrats, dass im Rahmen der Weiterentwicklung des EWLTV **das heutige Angebot des System-Wagenladungsverkehrs von SBB Cargo als Basis** zu nehmen ist. Der Fokus soll dabei nicht auf der Eröffnung neuer Bedienpunkte liegen, sondern auf der Realisierung von neuen Angeboten und der **Schaffung von Mehrverkehr in einem konsolidierten und gut ausgelasteten Netzwerk**.
- Die **SBB teilt insbesondere die Einschätzungen des Bundesrats zum Investitionsbedarf in digitale Plattformen**. Eine durchgängig digital unterstützte Angebots- und Produktionsplanung im Zusammenspiel mit ISB, Anschlussgleisbesitzern, Wagenhaltern und weiteren Partnern in der Transportkette sowie Echtzeitdaten zur operativen Steuerung des Verkehrs

können die Effizienz in der Leistungserstellung verbessern. Die Digitalisierung kann ausserdem helfen, dass verkehrsträgerübergreifende Angebote respektive Transportketten für Kunden einfacher und transparenter aufzubauen und zu nutzen sind. Die SBB würde den Aufbau einer solchen Plattform unterstützen und Daten zum eigenen Angebot über die Plattform bereitstellen.

- **Der Aufbau einer durchgehenden digitalen multimodalen Plattform ist aber mit grossen Investitionen verbunden.** Ein Aufbau einer durchgehenden Plattform durch die EWLV-Netzwerkanbieterin ist nur mit einer Beauftragung und Finanzierung des Bundes realistisch.
- Bei der geplanten Regulierung von digitalen Plattformen über die **Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) des Bundes** ist die hohe Komplexität des Angebotes (zum Beispiel die Anforderungen aus dem Transport von Gefahrgut, spezifische Anforderungen an Rollmaterial aus dem Transportgut oder Kundenanforderungen an den Datenschutz ihrer Logistikströme) gegenüber dem Personenverkehr (einfacheres Angebot und einfachere Produkte) zu beachten. Zudem ist der Anteil internationaler Verkehre im Güterverkehr bedeutend höher. Insofern ist auch die Unterstützung europäischer Plattformen zwingend notwendig. **Im Rahmen des bereits fortgeschrittenen Prozesses zur Erarbeitung MODIG müssten die Anliegen des Güterverkehrs aufgenommen und eng mit den europäischen Projekten abgestimmt werden.** Sollte sich die Umsetzung des MODIG zeitlich nicht mit dem Inkrafttreten des revidierten GÜTG vereinbaren lassen, müsste für die Schaffung und Finanzierung der Plattform eine Alternative geschaffen werden.
 - a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLV dafür geeignet?

Ja.
- Das Instrument der **Leistungsvereinbarung** (LV EWLV) zwischen dem BAV und der Anbieterin des EWLV im Normalspurnetz mit einer Laufzeit von vier Jahren **ist geeignet**, den Erhalt, die Modernisierung und Weiterentwicklung des EWLV in einer Übergangsphase zu ermöglichen. Das Netzwerkangebot soll aus einer Hand bezogen werden können. Aus diesem Grund soll das BAV auch **nur eine LV EWLV für das gesamte Netzwerk** im Normalspurnetz abschliessen.
- Die SBB unterstützt die für die LV EWLV aufgeführten **Elemente**:
 - **Definition von Angebot, Netzwerk und Investitionen:** Die LV EWLV definiert das vorgesehene Angebot und das in Konsultation mit der Branche festgelegte Netzwerk. Dieses **Netzwerk** soll im Rahmen der Laufzeit der LV EWLV **flexibel** angepasst werden können. **Die Grösse des Angebots und des Netzwerks steht in direktem Zusammenhang mit der Höhe der benötigten jährlichen Abgeltungen.** Ebenso sollen die benötigten Investitionen zur Weiterentwicklung des Netzwerks festgelegt werden.
 - **Preisentwicklung und Bildung von Reserven:** Die SBB unterstützt den Vorschlag der flexiblen Preisgestaltung entlang in der LV EWLV definierter Vorgaben. Die Anbieterin des EWLV-Netzwerks muss die Möglichkeit haben, Gewinne zu erzielen, Reserven zu bilden und das Kapital in die Weiterentwicklung des

EWLV zu investieren oder – im Falle ausbleibender Mengen – darauf zurückgreifen zu können.

- **Klare subventions- und wettbewerbsrechtliche Vorgaben:** Unabhängig von ihrer rechtlichen Organisation, hat die Netzanbieterin subventions- und wettbewerbsrechtliche Vorgaben zu respektieren. In der Nahzustellung behalten die Regeln von Artikel 6a GüTV bezüglich des diskriminierungsfreien Zugangs ihre Gültigkeit.
 - Das Angebot, das Netzwerk und die Investitionen müssen nach Massgabe der Grundlagendokumente des Güterverkehrs festgelegt werden: Die **Grundsätze des EWLVAngebots**, die notwendigen Investitionen für die Modernisierung sowie die Abgrenzung zu den anderen Verkehrsarten des SGV soll **in der Rahmenvereinbarung** zwischen Bund und Anbieterin des EWLTV festgehalten werden. Die Akteure der Branche werden dazu angehört. Die SBB begrüsst das Instrument der **gemeinsamen Leitlinien**. Die Erarbeitung der Leitlinien muss unter der Verantwortung des BAV erfolgen.
 - Die **Rahmenvereinbarung**, auf welche sich die LV EWLTV stützt, sollte einen Zeitraum von **mindestens 12 Jahren** sichern und Kriterien enthalten, die **gegebenenfalls eine Verlängerung** ermöglichen. Da für die Unterstützung des Netzwerkverkehrs eine «kann»-Formulierung gewählt wurde, ist **von der Befristung des Gesetzesartikels** abzusehen.
- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

- **Die SBB begrüsst Abgeltungen und Investitionsbeiträge im Verbund mit den anderen Massnahmen der Vernehmlassungsvorlage.**
- **Finanziell ist aus Sicht der SBB der vom Bundesrat für die LV vorgeschlagene Verpflichtungskredit für die Jahre 2025–2028 von 300 Millionen CHF gemäss aktuellem Wissenstand jedoch nicht ausreichend.** Die SBB erarbeitet derzeit die entsprechenden Grundlagen und ist bemüht, durch weitere Optimierungen bspw. beim Produktionskonzept oder den Produktdefinitionen zusätzliche Potenziale oder Einsparungen zu erzielen. Mit zunehmendem Fortschritt der Modernisierung können die benötigten Mittel mutmasslich reduziert, aber nicht vollständig eliminiert werden – unter der Voraussetzung, dass die erwarteten Effizienz- und Produktivitätspotenziale resultierend aus der Automation, Digitalisierung und den im Ausbauschnitt 2035 vorgesehenen Kapazitätsmassnahmen ausgeschöpft werden können. Treten diese nicht ein oder müssen diese im Markt und an die Kunden abgegeben werden, werden für die Modernisierung des SGV insgesamt bedeutend mehr Mittel einzusetzen sein.
- Zusätzlich zu den im Bericht berücksichtigten Kosten sind über die LV EWLTV Mehrkosten zu übernehmen, die während der Migrationsphase zur DAK durch Dyssynergien in der Bahnproduktion im EWLTV und betriebliche Kosten zum Beispiel das Zu- und Wegführen von Wagen zum Umbau, die Abstellung von umgebauten Wagen sowie die Ausbildung Betriebsmitarbeitender anfallen.

- c. Sehen Sie andere Massnahmen (zum Beispiel Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Nein.

- Sollte jedoch eine Ausschreibung des Angebots im EWLTV beschlossen und umgesetzt werden, dann müsste sie **für das gesamte Netzwerkangebot** auf dem Normal-spurnetz erfolgen. Ausserdem muss das Netzwerkangebot über die gesamte Dauer der Rahmenvereinbarung durch eine Anbieterin wahrgenommen werden.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja.

- **Die SBB begrüsst die vorgeschlagenen Massnahmen** zur stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes.
- Für Infrastrukturanlagen des SGV sollen die Kriterien der Richtlinie für die Sachplanrelevanz von Eisenbahnanlagen zur Anwendung kommen. Güterverkehrsanlagen, welche die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen, sind in den Sachplan Schiene des Bundes aufzunehmen. Das nur im SGV verwendete Kriterium der «nationalen verkehrspolitischen Bedeutung» ist auf Gesetzes- und Verordnungsstufe so zu erweitern, dass auch **Anlagen von überregionaler Bedeutung aufgenommen und entsprechend gefördert werden können**.
- Die SBB teilt die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle stärker wahrnehmen sollen. Die Festlegung von Logistikflächen auf kantonalen sowie kommunaler Ebene ist daher zu begrüßen. Sie unterstützt zudem die Aussage des Bundesrats, dass das **Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ein wichtiges Instrument zur Bestandsicherung von Güterverkehrsanlagen ist, das weiterentwickelt werden sollte**.
- **Die SBB unterstützt die Verpflichtung der Kantone die im Konzept an sie adressierten Festlegungen in ihrer Richtplanung zu berücksichtigen.** Entscheidend ist aber die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen auch grundeigentümergebunden in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden. Ausserdem muss der Bund den Kantonen Fristen setzen, bis zu welchem Zeitpunkt Anlagen des SGV inklusive KV-Terminals in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden müssen. Sowohl das Konzept für den Gütertransport wie auch die kantonale Umsetzung (auf Ebene der kantonalen Güterverkehrsstrategien wie auch auf Ebene Richtplan) sollen regelmässig überprüft werden, da sich die Markt- und Kundenbedürfnisse über die Zeit verändern.
- Die SBB unterstützt ausserdem, dass der **Fokus des Konzepts auf den gesamten Güterverkehr, insbesondere auf die Schnittstelle zwischen Schiene und Strasse, ausgeweitet wird** und weitere Akteure in der Erarbeitung einbezogen werden. Der Anschluss der Schienenanlagen zur Strasseninfrastruktur muss gewährleistet sein.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja, zum grössten Teil. Die SBB beantragt folgende Änderungen (in rot):

- Artikel 1a: «a. Einzelwagenladungsverkehr (EWLV): der Transport von Gütern auf der Schiene **nach dem Prinzip der Bündelung von** Einzelwagen oder Wagengruppen **mehrerer Verloader in einem Netzwerk** im Binnen-, Import- und Exportverkehr mit mindestens einer Rangierbewegung»
 - Begründung: Die vorgeschlagene Definition des EWLV ist aus Sicht der SBB ungenügend. Die Definition muss eine klare Abgrenzung zu Ganzzügen (die auch rangiert werden), Linienzügen mit mehreren Halten oder auch Kundenlösungen (welche nicht im Netzwerk verkehren) beinhalten.
- Artikel 1a: «c. 3. Freiverladeanlagen: öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, ~~einschliesslich der Kräne und anderer Umschlagsgeräte~~;»
 - Begründung: Kräne und andere Umschlagsgeräte sollen nicht Bestandteil des öffentlichen Netzzugangs sein.
- Artikel 2, Absatz 1, «a. eine nachhaltige, insbesondere auf eine Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen **sowie auf Energieeffizienz und eine effiziente Raumnutzung** ausgerichtete Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser;»
 - Begründung: Neben der Reduktion von Treibhausgasen werden in Zukunft die Energie- und die Raumeffizienz aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht im Vordergrund stehen.
- Artikel 3, Absatz 3: «Er stimmt das Konzept mit **den gemeinsamen Leitlinien der Akteure des Gütertransports auf der Schiene**, der Entwicklung der Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastruktur sowie der Anlagen des unterirdischen Gütertransports, mit dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes und der kantonalen Richtplanung ab.»
- Artikel 3, Absatz 5: «Die Kantone berücksichtigen das Konzept **insbesondere** in ihrer Richt-, Nutzungs- und Agglomerationsplanung **auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden**.»
 - Begründung: Die Festlegung von Logistikflächen sowohl auf kantonaler wie kommunaler Ebene sollte im Gesetz festgeschrieben werden.
- Artikel 3a, Absatz 1: «**Das BAV erarbeitet unter Mitwirkung der** Akteure des Gütertransports auf der Schiene ~~erarbeiten~~ **gemeinsame** Leitlinien zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes **in Abstimmung mit den Entwicklungen im europäischen Umfeld**. Die Leitlinien ~~können~~ betreffen **insbesondere**: [...]»
 - Begründung: Federführung für die Erarbeitung des Konzepts muss beim BAV liegen, die Leitlinien sollen aber im Grundsatz die Position der «Akteure des Gütertransports auf der Schiene» wiedergeben.
- Artikel 5, Absatz 3: «**Die Kantone sorgen mit Massnahmen der Raumplanung für einen effizienten Transport gefährlicher Güter insbesondere in dicht besiedelten Gebieten.**»

- Artikel 8, Absatz 3: Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt zwischen 40 und 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Bei Projekten von nationaler **oder überregionaler** verkehrspolitischer Bedeutung kann er auf höchstens 80 Prozent erhöht werden.
 - Begründung: Neben Projekten von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung sollen auch Projekte mit überregionaler Bedeutung nach dem höheren Satz gefördert werden können.
- Artikel 8, Absatz 6: «Der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), schliesst mit den Betreiberinnen von **Umschlags- und Verladeanlagen** Vereinbarungen über vier Jahre ab; die Vereinbarungen legen die Investitionen der Betreiberinnen und die Höchstbeträge der Bundesbeiträge fest.»
 - Begründung: Vereinbarungen sollen auch möglich sein, falls ein privater Betreiber Investitionsbeiträge in Anlagenelemente einer multimodalen Plattform (Freiverlad) beantragt.
- Artikel 9a, Absatz 2: «Der Bund, vertreten durch das BAV, und die Anbieterinnen des EWLTV auf dem Normal- oder Schmalspurnetz schliessen für jeweils vier Jahre Leistungsvereinbarungen ab. Die Leistungen **im Normalspurnetz umfassen die Angebote und die Produktion des EWLTV-Netzes gemäss Artikel 1a GüTG.**»
 - Begründung: Die vorgeschlagene Umschreibung «Die Leistungen umfassen die Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen» ist irreführend und liesse den Rückschluss zu, dass nur die letzte Meile im EWLTV gefördert wird. Es sollte auf die Definition in Artikel 1 a verwiesen werden.
- Artikel 9a, Absatz 4: «Sie **schliessen** über die Entwicklung des EWLTV und die dafür notwendigen Investitionen und Abgeltungen eine Rahmenvereinbarung für mehrere Vierjahresperioden **ab.**»
 - Begründung: Die Rahmenvereinbarung ist ein zentraler Bestandteil der vertraglichen Beziehungen zwischen der Anbieterin des EWLTV und dem BAV. Sie ist die Voraussetzung, dass sowohl die Anbieterin des EWLTV und die Kunden Investitionssicherheit haben und in die Schienenlogistik investieren. Falls von einer zeitlichen Begrenzung von Artikel 9a abgesehen wird (Artikel 28, Absatz 3) kann die «kann»-Formulierung beibehalten werden.
- Artikel 9a, Absatz 5: «b. Verbesserungen bei der Planung, der Leistungserbringung und der Koordination des Angebots **zwischen den Anbieterinnen** zu ermöglichen»
- Artikel 9a, Absatz 7: «Sie treffen die nötigen organisatorischen Vorkehrungen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLTV in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie **verrechnen** die Leistungserbringung **untereinander** zu Marktkonditionen.
- Artikel 9b, Absatz 1: «Der Bund kann für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern pauschale Beiträge pro transportierten Bahnwagen an die **Absender und Empfänger** ausrichten.»

- Begründung: Der Bonus soll nicht an die Betreiber von Anschlussgleisen, sondern direkt an die Verlader entrichtet werden, wodurch auf die Weitergabe des Bonus über die marktlichen Beziehungen verzichtet werden kann.
- Artikel 10, Absatz 2: «Er fördert mit pauschalen A-Fonds-perdu-Beiträgen **und zinslosen, rückzahlbaren Darlehen** die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung **und weiteren Automations- und Digitalisierungskomponenten** für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge.»
 - Begründung: Damit die vom Bundesrat formulierten Ziele der Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr erreicht werden, muss der Bundesrat über die isolierte Förderung der DAK hinausgehen können.
- Artikel 10, Absatz 3: «Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt **durchschnittlich 60 Prozent, die zinslosen, rückzahlbaren Darlehen betragen zusätzlich höchstens 20 Prozent** der anrechenbaren Kosten; **dabei wird das Eigeninteresse der Gesuchstellerin berücksichtigt.**»
 - Begründung: Das Eigeninteresse der Gesuchstellerin sollte keinen Einfluss auf die Höhe des Investitionsbeitrags haben. Der pauschale Beitrag sollte in gewissen Fällen – zum Beispiel im Falle einer frühen Umrüstung – auch mehr als 60 Prozent der anrechenbaren Kosten betragen.
- Artikel 12, Absatz 2: «Die Kantone **und** Gemeinden legen diese Massnahmen in ihren Richt- **und Nutzungsplänen** fest.»
- Artikel 19a, Absatz 3: «Der Bundesrat legt im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler **und überregionaler** verkehrspolitischer Bedeutung fest.»
- Artikel 19a, Absatz 4: «Die Kantone **und Gemeinden** legen diese Massnahmen in ihren Richt- **und Nutzungsplänen** fest.
- Artikel 28, Absatz 3: ~~«3 Artikel 9a gilt bis zum 31. Dezember 20xx.»~~
 - Begründung: Wenn im Absatz 1 von Artikel 9a eine «kann»-Formulierung angewendet wird, ist eine Begrenzung der Geltungsdauer nicht notwendig.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

a) Reporting des Bundes zur Förderung des SGV in der Fläche (analog Verlagerungspolitik)

Wir regen an, für die Entwicklung des SGV in der Fläche und insbesondere im EWLK ein Monitoring und Reporting zu führen analog der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr. Das Monitoring sollte auf definierten Kennzahlen basieren und folgende Kategorien umfassen:

- Entwicklung Kunden-/Branchenstruktur

- Mengenentwicklungen/inter- und intramodaler Wettbewerb
- Kapazitäts- und Qualitätsmonitoring
- Volkswirtschaftliche und umweltpolitische Entwicklung
- Entwicklung Fördermittel

Die Entwicklungen sollten jährlich erhoben, evaluiert und gegebenenfalls mit Massnahmen hinterlegt werden. Die Führung des Monitorings sollte dem BAV obliegen.

Schweizerische Energie-Stiftung
Sihlquai 67
8005 Zürich

UVEK
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Stellungnahme der Schweizerischen Energie-Stiftung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung zu nehmen. Für den Schienengüterverkehr und damit auch den Güterverkehr in der Schweiz ist die Vorlage von eminent wichtiger Bedeutung. Nach vielen Jahren des langsamen Abbaus und Rückschritten bei der Verlagerung der Güterverkehr auf die Schiene im Binnen-, Import- und Exportverkehr, kommt endlich eine Vorlage, welche diesen Trend stoppen könnte. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr noch ca. 15%, 2010 waren es hingegen noch über 17%, 2000 sogar 19.4%. Diese Zahlen stimmen nachdenklich. Gerade wenn man diese Zahlen mit dem alpenquerenden Güterverkehr vergleicht, in dem – zugegeben auch bei einem grösseren Potenzial für die Schiene - über 75% auf der Schiene transportiert wird und dieser Anteil kontinuierlich gesteigert werden konnte, während der gesamte Güterverkehr gewachsen ist. Die Gründe, welche für die Verlagerung der alpenquerenden Güterverkehre sprechen, gelten grösstenteils auch für die anderen Güterverkehre in der Fläche. Mit einer ambitionierten Verlagerungspolitik im Güterverkehr in der Fläche, könnten volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile realisiert, die Energieeffizienz und -unabhängigkeit gesteigert und die Umwelt und das Klima geschützt werden. Die Vorlage bietet die Chance diese Vorteile des Schienengüterverkehrs zu nutzen. Zudem kann die Vorlage zum Erreichen des Verlagerungsziels der Alpeninitiative beitragen, die alpenquerenden Lastwagen sind schon zu über 50% Verkehr der Schweizer Wirtschaft und kein Transit.

Unsere Einschätzung der Vorlage in Kürze

Mit den richtigen Rahmenbedingungen wären viel höhere Anteile des Schienengüterverkehrs, auch auf vglw. kurzen Distanzen, möglich. Viele Beispiele (wie City Cargo in Genf) zeigen eindrucklich, dass es betrieblich und logistisch gehen würde. Leider deckt der Strassengüterverkehr aktuell nur ca. einen Drittel seiner externen Kosten für die Umwelt und Gesellschaft über die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Lieferwagen unter 3,5 kg bezahlen gar keine Internalisierungsabgabe. So lange, der Strassengüterverkehr seine externen Kosten in Milliardenhöhe jedes Jahr nicht vollumfänglich deckt, ist es aufgrund des verzerrten Wettbewerbes zwischen Strasse und Schiene nur sinnvoll und gerechtfertigt, dass es finanzielle Anreize für die Verlagerung auf die Schiene gibt. Das ist im Interesse von Klimaschutz, Energieeffizienz und -unabhängigkeit, Versorgungssicherheit, Raumplanung, Flächenverbrauch und der Gesundheitsprävention für die Gesellschaft und Umwelt (weniger Schadstoffbelastung und Unfälle).

Die Vorlage enthält zwei Varianten. Die Variante 2 ist völlig ungenügend und wäre verheerend für den Klimaschutz und es käme mit dem Einstellen des Einzelwagenladungsverkehrs zu einer massiven Verlagerung von der Schiene auf die Strasse. Variante 2 führt zu deutlich mehr Treibhausgasemissionen des Güterverkehrs als Variante 1 (wenn auch die Quantifizierung aufgrund unterschiedlicher Annahmen zur Marktdurchdringung erneuerbarer Antriebe schwierig sind). Variante 2 ist auch für die Energieversorgungssicherheit ungeeignet, basiert sie doch auf stromintensivem Wasserstoff. Neben der fehlenden Unterstützung des

Einzelwagenladungsverkehrs (Art 9a von Variante 1) fällt bei Variante 2 auch ins Gewicht, dass in Variante 2 auch sämtliche Arten von Betriebsbeiträgen aus dem Gesetz gestrichen werden (Art 9.), was aus ökologischer Sicht ein klarer Rückschritt darstellt. Diese Variante 2 lehnt unsere Organisation da ungenügend ab. Auch die Variante 1, welche Fördermittel für den Einzelwagenladungsverkehr vorsieht, ist nicht der erhoffte Fortschritt für die Güterverkehrspolitik in der Schweiz, sondern das absolut notwendige, dass dieser in der heutigen Form und im Umfang in etwa erhalten bleibt. Leider wird damit die Chance verpasst ein visionäres politisches Projekt, welches zu deutlich mehr Verlagerung auf die Schiene in der Fläche führt, vorzuschlagen. Die erfolgreiche und beliebte Verlagerungspolitik vom alpenquerenden Güterverkehr soll auf den Güterverkehr in der Fläche ausgeweitet werden. Im Vergleich zu den nicht-internalisierten Milliarden pro Jahr, welche der Strassengüterverkehr verursacht, wirken die eingesetzten Förderbeträge für den Schienengüterverkehr sehr überschaubar. In unsere Stellungnahme versuchen wir einige Massnahmen und Instrumente so auszubauen, dass der Modalsplit zu Gunsten des Schienengüterverkehrs (SGV) wachsen kann. Zur Erreichung eines visionären Zielbilds des SGV in der Schweiz (mit deutlich mehr Gütern auf der Bahn) bräuchte es aber noch deutlich mehr Instrumente und Mittel, und zudem ein verbindliches Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche.

Die neue Vorlage enthält aber einige wertvolle Verbesserungen. So unterstützen wir insbesondere, dass in Art 9b neu ein finanzieller Anreiz eingeführt wird um Verlade- und Umschlagevorgänge auf die Bahn zu fördern. Bereits anlässlich der letzten Revision des Gütertransportgesetzes haben wir einen ähnlichen Vorschlag der Mehrheit der Verkehrskommission des Nationalrates aktiv unterstützt. Auch die explizite Ausrichtung der Beitragshöhe auf die energie-, umwelt- und verkehrspolitischen Ziele in Absatz 2 unterstützen wir sehr. Eine Verbesserung stellt auch Art 10 zur Förderung von technischen Neuerungen dar. Anstelle der bisher sehr allgemeinen Formulierung wird im Gesetz und mit einem Kredit explizit auf die automatische Kupplung als Schlüsseltechnologie Bezug genommen.

Sehr ablehnend stehen wir dem Wechsel der Finanzierung weg von der verursachergerechten Finanzierung durch die Spezialfinanzierung Strassenverkehr hin zu Geldern aus der Bundeskasse gegenüber (Art. 18 MinVG). Artikel 18 MinVG dient gemäss Absatz 1 unter anderem der Deckung von Investitions- und Betriebsbeiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs. Weshalb in Absatz 2 von Art 18 MinVG das neue Instrument zu diesem Zweck (Art 9b GüTG) ausgeschlossen werden soll, erschliesst sich uns nicht. Es entsteht der Eindruck, die neuen Verladebeiträge sollen als Massnahmen 2. Klasse von finanzpolitischen Überlegungen abhängig sein, während die anderen Massnahmen durch stark zweckgebundene Mittel aus der Verkehrsfinanzierung finanziert bleiben und somit von Budgetberatungen aus-geschlossen sind. Dies ist insofern stossend, als mit der Reform bzgl. Anschlussgeleise Minderausgaben für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr anfallen und die neu durch Art 18 finanzierten Massnahmen zumindest was den Ersatz von Diesellokomotiven durch erneuerbar angetriebene Lokomotiven betrifft kaum die gleich grosse Klimawirkung aufweisen, wie die Umschlagemassnahme von Art 9b. Zudem fordern wir auch Art 28 Abs 3 nicht aus der Aufzählung von Art. 18 Abs 2 MinVG zu streichen. Damit werden alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik wie bereits heute einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert. Wir möchten daran erinnern, dass anlässlich der letzten Reform des Gütertransportgesetzes der Nationalrat einstimmig dem Einzelantrag Candinas zugestimmt hat, damit alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden (statt den angeblich weniger wichtigen Teil via Bundeskasse zu finanzieren).

Deutlich kritisieren wir, dass in Artikel 8 Absatz 4 die Möglichkeit von rückzahlbaren Darlehen ersatzlos abgeschafft werden soll. Rückzahlbare Darlehen für Verladeanlagen im Ausland sind eine auch finanz-politisch attraktive Ergänzung zu Investitionsbeiträge für Verladeanlagen im Ausland.

Leider mussten wir feststellen, dass die bisherige Politik beim Thema der (privaten) Anschlussgeleise verlassen werden soll. In dieser Frage hat das Parlament bereits bei der letzten Revision korrigierend eingreifen müssen. Allermindestens in den Artikel 1, 2, 3 und 4 sollen die Anschlussgeleise gegenüber anderen Infrastrukturen des Schienengüterverkehrs nicht benachteiligt werden. Auch bei den Investitionsbeiträgen in Art 8 und entsprechend beim Kredit sehen wir einen Abbau der Anschlussgeleisefinanzierung sehr kritisch. Das neue Instrument zur

Förderung der Verladevorgänge (Art 9b), das wir klar priorisieren gegenüber der Anschlussgleisefinanzierung, sollte nicht auf Kosten bestehender Massnahmen eingeführt werden, sondern stellt aus unserer Sicht eine Ergänzung für jene Verkehre dar, die mangels Anschlussgleise auf der Strasse feinverteilt werden.

Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Zielsetzungen

1. *Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja, ganz klar. Es besteht sogar dringender Handlungsbedarf, denn der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr nimmt seit Jahren ab. Falls der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) nicht gefördert wird, wird dieser grösstenteils eingestellt und es wird zu einer deutlichen Rückverlagerung auf die Strasse kommen. Das würde zu etwa 650'000 zusätzlichen Lastwagenfahrten führen. Das wären sehr negativ für die Energieeffizienz, das Klima, die Umwelt, die Bevölkerung und alle anderen Verkehrsteilnehmer. Zudem hat die Schiene über alle Produktionsformen (Ganzzüge, WLV, Kombierter Verkehr, etc.) in den letzten Jahren beim Güterverkehr in der Fläche kontinuierlich an Anteilen verloren. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr ca. 15%, 2010 waren es hingegen noch über 17%, 2000 sogar 19.4%. Nur im alpenquerenden Güterverkehr konnte die Schiene ihre Anteile steigern. Diesem langfristigen Trend gilt es mit wirksamen Massnahmen entgegenzutreten. Aus umwelt-, klima-, energiepolitischen, raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Gründen ist der Transport von Gütern mit der Bahn und dem Binnenschiff besser als auf der Strasse. Mit dem finanziellen Anreiz für Umschlag und Verlad (Art 9b von Variante 1) wird anerkannt, dass für einen Teil des Güterverkehrs die Bahn für die längeren Streckenabschnitt, die Strasse für die Feinverteilung das am besten geeignete Transportmittel ist.

2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*

b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*

Klar, die Variante 1. Die Variante 2 würde eine massive und nicht-reversible Rückverlagerung auf die Strasse bedeuten. Wird der EWLV einmal eingestellt, ist es unmöglich diesen wieder aufzubauen. Die Variante 2 wird der bestehenden Problemlage schlicht nicht gerecht. Unter den aktuellen Umständen im Güterverkehrsmarkt, in dem der schwere Strassengüterverkehr zwei Drittel seiner externen Kosten nicht selbst trägt, ist es klar angezeigt, dass der volkswirtschaftlich und ökologisch vorteilhafte Schienengüterverkehr erheblich unterstützt wird. Allerdings geht auch die Variante 1 mit ihren vorgesehen Fördermitteln und -instrumenten deutlich zu wenig weit.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja. Es ist im Interesse der Schweizer Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) möglichst rasch vollumfänglich umgesetzt wird. Zudem erhöht es die Arbeitssicherheit das Personal massiv und macht die Arbeit in gewissen Berufsprofilen deutlich attraktiver. Denn erst wenn die ganze Migration geschafft ist, fallen zusätzliche Aufwände weg (effektive Umrüstkosten und betriebliche Zusatzkosten der Aufrechterhaltung eines doppelten Systems mit und ohne DAK) und der Grossteil des Nutzens an.

4. *Sind Sie einverstanden,*

a. *dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*

Ja, unbedingt. Als Pendant zu den Steuererleichterungen im Strassengüterverkehr zur Förderung innovativer Technologien durch LSVA-Befreiung für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sind im Schienengüterverkehr Investitionsbeiträge in neue Technologien ebenfalls gerechtfertigt.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja, das macht Sinn. Auch die Wagenhalter sollen einen Teil der Kosten tragen. Der potenziell höhere Nutzen im Betrieb wird wohl auch zu höheren Einnahmen pro Wagen führen. Allerdings sind die sehr tiefen Anteile der Kostenbeteiligung des Bundes fragwürdig. Mindestens 75% sollte vom Bund übernommen werden, nicht nur 30% wie in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Migration zur DAK nicht oder nicht schnell genug gelingen wird. Eine Kostenbeteiligung der öffentlichen Hand von lediglich 30% für technologische Innovationen im Sinne des Klimaschutzes ist viel tiefer als das in anderen klimarelevanten Bereichen im Gesetz vorgesehen ist (indirekter Gegenvorschlag Gletscherinitiative, Mangelerslass EnG/StromVG). Zudem sollte der Bund für die Phase der Zusatzkosten für die Aufrechterhaltung der beiden Systeme (DAK und klassische Kupplung), sowie weiter betriebliche Aufwände für Umrüstung substanziell fördern (bspw. über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren). Nur so kann sichergestellt werden, dass die Umrüstung auch wirklich und in wenigen Jahren umgesetzt wird.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der nach der Migration zur DAK in den kommenden Jahren jährlich in die vorhersehbare Zukunft hinein anfallen wird, rechtfertigt diese Mitfinanzierung des Bundes. Unserer Einschätzung nach, würde der volkswirtschaftliche Nutzen sogar deutlich höhere Mitfinanzierungen rechtfertigen. Wenn die Schweiz bei der DAK nicht mitmachen würde, käme es bspw. zu grösseren Problemen mit den grenzüberschreitenden Güterverkehren (in der EU wird die DAK zum Standard). Zudem können mit dem gleichen Personal mehr Züge abgefertigt werden und mit der künftig vergleichsweise weniger gefährlicher und körperlich harten Arbeit, dank der DAK, werden die Berufsprofile auch wieder populärer. Ohne DAK könnte der SGV in der Schweiz in den nächsten Jahren auch in einen Personalengpass laufen. Wenn wegen Personalmangel weniger Güterverkehre auf der Schiene angeboten werden, schadet das der Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft deutlich. Vor diesem Hintergrund fordern wir deutlich höhere Beteiligung des Bundes an den direkten Umrüstungskosten und eine substanzielle Beteiligung an sonstigen anfallenden betrieblichen Mehraufwänden für die Umrüstung, bspw. über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja, eine Staffelung der Fördersätzen macht Sinn, um die Fördermittel effizient und zielgerichtet einzusetzen. Die Maximalanteil der Förderbeträge ist jedoch höher als 30% zu wählen (siehe b)) Und diese Staffelung muss mit dem bestehenden Fahrzeugpark der Schweiz zusammenpassen. Da sind mit den gewählten Zeitrahmen gewisse Zweifel angebracht. Zudem sollte nicht ausschliesslich das Alter eines Wagens ausschlaggebend sein, sondern auch wie lange dieser Wagen wohl noch eingesetzt werden kann (das hiesse auch das Potenzial des Wagens zu berücksichtigen).

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja, die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz wichtig. Es werden heute rund 6 Mio. Tonnen Schiffsumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Des Weiteren bildet die Rheinschifffahrt eine gute Alternative zur – leider – stark ausgelasteten deutschen Rheintalbahn, welche nicht mehr viel Kapazitäten für weitere Güterzüge hat. Vor diesem Hintergrund ist die Rheinschifffahrt auch sehr wichtig für den gesamten Rhein-Alpen-Korridor durch die Schweiz. Die Versorgung auf dem Wasserweg bleibt auch für eine dekarbonisierte Wirtschaft zentral. Wir sprechen uns jedoch dagegen aus Kapazitäten aufzubauen, die in einer fossilfreien Energiepolitik

nicht mehr benötigt werden. Die Massnahmen dürfen die Lieferung von fossiler Energie auf dem Rhein nicht durch Fehlinvestitionen in die 2040er-Jahre hinein verlängern. Vielmehr sind die vom Bundmitfinanzierten Infrastrukturen der Rheinschifffahrt strikt so auszugestalten, dass sie der Dekarbonisierung dienen also z.B. den erneuerbaren Wasserstoff transportieren, den wir für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs ab der Schweiz gemäss Klimastrategie des Bundes benötigen werden. Nicht nur die Investitionsbeiträge nach Art 8a Abs 6 sondern auch die übrigen finanziellen Leistungen nach Art 8a Abs 5 sind auf «Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutz» zu beschränken. Der Verkehrsträger Binnenschiff ist bei gleichem Frachtgut (mit unter Umständen hohem CO₂-Fussabdruck) momentan umweltfreundlicher als der Strassengüterverkehr. Damit dieser ökologische Vorteil erhalten bleibt, sind aber Investitionen erneuerbare Antriebe nötig.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja, das Instrument ist zielführend, es muss aber analog Abs 6 an Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutz geknüpft werden. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene auf der Bund und Kantone die Hafeninfrastrukturen unter den gemeinsamen festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Das Instrument der Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen ist hierfür zweckmässig und kann mit den vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen rasch umgesetzt werden. Sie ermöglicht es dem Bund erstmalig, dass die für die Schweiz wichtige Hafeninfrastrukturen in der Infrastrukturrechnung unterstützt und die Investitionen in Erneuerung und Modernisierung gefördert werden können. In der Leistungsvereinbarung mit der Rheinschifffahrt sollte der Bund eine Zielsetzung für den Modalsplit-Anteil für den Verlad auf der Schiene definieren. Damit könnte sichergestellt werden, dass ein möglichst hoher Anteil auf der Schiene weiterverkehrt.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, es ist sehr wichtig, dass die Rheinschifffahrt künftig klimaneutral abgewickelt werden kann, und auch bei – künftig wegen dem Klimawandel wohl noch häufigerem – Niedrigwasser verkehren kann. Mit dem Umstieg auf klimaneutrale Antriebe kann die energie- und flächeneffiziente Binnenschifffahrt ihren grossen ökologischen Vorteil gegenüber dem Strassengüterverkehr künftig gar noch ausbauen. Klimaneutral angetriebener Schiffsverkehr ist bezüglich Energie- und Flächeneffizienz ökologischer als klimaneutral angetriebener Strassengüterverkehr, für den im Gegensatz zum Schiffsgüterverkehr mit der LSVA-Befreiung für alternative Antriebe bereits ein starker Anreiz zur Dekarbonisierung besteht. Der Verzicht auf Massnahmen beim Schiffsverkehr würde zu Fehlanreizen führen, die nicht im Sinne der Energiesicherheit sind. Der Bund hat als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bereits mit den anderen Rheinanliegerstaaten festgelegt die Binnenschifffahrt bis spätestens 2050 klimaneutral auszugestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, den Schweizer Beitrag zu leisten, um dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, diese multimodalen Umschlagplattformen sind eine wichtige Voraussetzung für mehr Anteile auf der Schiene und sollten darum gefördert werden.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja. Die Möglichkeit, Darlehen für Verladestationen im Ausland zu gewähren, sollte allerdings erhalten bleiben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja, es ist unbedingt notwendig die Verlagerung auf die Schiene auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr zu fördern. Nur so kann die Schiene gegenüber der Strasse, welche seinen externen Kosten nur zu einem Drittel über die LSVA selbst trägt, konkurrenzfähiger werden. Es ist im fundamentalen Interesse der Schweizer Volkswirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass der Anteil der Schiene erhöht werden kann. Auch das gesetzliche Verlagerungsziel kann nur mit mehr Verlagerung im Binnen-, Import- und Exportverkehr erreicht werden, denn aktuell sind über die Hälfte der alpenquerenden Lastwagenfahrten diesen Verkehren und nicht dem Transitverkehr zuzuordnen. Fördermittel für die Verlagerung in der Fläche tragen auch bedeutend dazu, dass das Verlagerungsziel der Alpeninitiative endlich erreicht werden kann.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja, das Instrument ist sehr geeignet. Allerdings wäre es wünschenswert und es würde die Wirkung massiv erhöhen, wenn der Verladebonus von ca. 40 CHF pro Wagen, deutlich erhöht würde. Wir fordern mindestens eine Verdopplung auf 80 CHF pro Wagen. Das würde zwar zu mehr Kosten führen, statt 25 Mio. CHF pro Jahr wohl etwas über 50 Mio. CHF kosten. Jedoch wäre es volkswirtschaftlich eine lohende Massnahme, da damit die gesamten externen Kosten des Güterverkehrs gesenkt werden können. Zudem käme es auch der Umwelt, dem Klima und der Bevölkerung (weniger Stau, weniger Unfälle im Strassenverkehr, weniger Lärmemissionen und Luftschadstoffe) zugute. Als Kontext für die Höhe der Fördermittel für die Verlagerung: Im alpenquerenden Güterverkehr wird für die auf die Schiene verlagerten Container oder Sattelaufleger etwa 120 CHF bezahlt. Vor diesem Hintergrund wäre eine Verladebonus in der Fläche, von 80 CHF pro Wagen sehr gut zu rechtfertigen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Ja, die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr soll unbedingt weitergeführt werden. Diese Rückerstattung ist ein wichtiger Bestandteil der Attraktivität des Kombinierten Verkehrs, auch in der EU Standard und sollte unter keinen Umständen abgeschafft werden. Aus Sicht unserer Organisation sollte der «Verladebonus» ein zusätzliches Instrument sein, und nicht die LSVA-Rückerstattung ersetzen. Nur als zusätzliches Instrument, kann das Instrument Verladebonus seine volle Wirkung entfalten. Langfristig wäre es wünschenswert, wenn alle Produktionsformen des Schienengüterverkehrs (Kombinierter Verkehr, Ganzzüge, EWLK, etc.) mit gleicher Intensität gefördert werden. So, kommt es nicht zu allfälligen unerwünschten Verzerrungen im Markt zwischen den verschiedenen Produktionsformen und mit den Mittel wird die maximale Verlagerungswirkung erzielt.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Unbedingt. Um bald einen gänzlich klimaneutralen Güterverkehr in der Schweiz zu erreichen, braucht es auch bei den – zugegebenermassen – wenigen fossilen Rangierlokomotiven im Schienengüterverkehr der Schweiz ein Wandel des Antriebs, weg von den fossilen Energien. Damit dieser Wandel möglichst rasch geschehen kann, und den entsprechenden Unternehmen keine zusätzlichen Kosten entstehen, sollte der Bund hier finanzielle Anreize leisten.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja. Der EWLTV muss unbedingt erhalten bleiben. Fördermittel sind ein zielführendes Instrument, um das zu erreichen. Aus Sicht unserer Organisation soll der EWLTV künftig sogar erheblich wachsen. Mit effektiven Anreizen für mehr Verkehr auf der Schiene und künftig wohl einem absoluten Wachstum des Güterverkehrs sollte, sollte das möglich sein. Die Kapazitäten dafür wären in den entsprechenden Anlagen auch vorhanden. Mit der vorgeschlagenen Förderung des EWLTV von ca. 40-50 Mio. CHF pro Jahr als Netzwerkangebot wird ebd. zumindest im heutigen Ausmass weiterexistieren. Wir fordern vor diesem Hintergrund eine finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot in einem deutlich höheren Umfang, welcher ein deutliches Wachstum des EWLTV und des Schienengüterverkehrs im Allgemeinen ermöglicht. Dies wäre aus gesellschafts-, verkehrs-, umwelt- und klimapolitische Gründen und aus volkswirtschaftlicher Perspektive wünschenswert.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Aus unserer Sicht ist das ein zielführendes Instrument.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Nein.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja, für einen effizienten und umweltfreundlichen Güterverkehr braucht es entsprechende Flächen. Der Bund und die Kantone müssen ebendiese Flächen freihalten, sichern und einplanen. Leider geschieht dies aktuell noch deutlich zu wenig.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es fehlt ein verbindliches, konkretes, ambitioniertes Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche. Die Argumente gegen ein Verlagerungsziel in der Fläche, welche im erläuternden Bericht aufgeführt werden, überzeugen nicht. Die Gründe, die für die Verlagerungspolitik im Transit- bzw. alpenquerenden Verkehr sprechen, sprechen fast alle auch für mehr Verlagerung in der gesamten Schweiz (im Binnen-, Import- und Exportverkehr). Für eine ökologische und klimafreundliche Güterverkehrspolitik ist es unerlässlich, dass neben der Erhöhung der Effizienz und Verkehrsvermeidung im Strassengüterverkehr und der Elektrifizierung der Fahrzeuge, auch die Verlagerung weg von der Strasse in der ganzen Schweiz deutlich intensiviert wird. Leider fehlt es der Vorlage an Mut und Vision dem Schienengüterverkehr künftig eine deutlich grössere Rolle zuzumuten.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Freundliche Grüsse

Simon Banholzer
Leiter Politik



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

Philipp Hadorn
Direkt +41 31 357 57 31
Mobil +41 79 600 96 70
philipp.hadorn@sev-online.ch

per E-Mail

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

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 13. Februar 2023
MAH/PH/chj

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport – Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Stellungnahme in oben erwähnter Vernehmlassung danken wir. Der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, setzt sich seit Jahrzehnten mit dieser Thematik auseinander und nutzt gerne diese Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der SEV erachtet es als wichtig, dass nach der Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG), die das Parlament 2014 – 2015 behandelte und die 2016 in Kraft trat, erneut eine politische Standortbestimmung zur zukünftigen Ausrichtung des Schweizer Güterverkehrs vorgenommen wird. Die vielen Jahre des kontinuierlichen Abbaus führten zu Rückschritten bei der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die zu diskutierende Vorlage ist eine reale Chance, aus Fehlern der Vergangenheit Lehren zu ziehen und diesmal die Weichen in Richtung eines nachhaltigen und zukunftsgerichteten Güterverkehrs auf der Schiene zu stellen. Ein ambitioniertes Verlagerungsziel und die Möglichkeit, bedarfsabhängig Subventionen zu sprechen, sind zwingende Grundlagen, um zukunftsgerichtete gesellschaftliche, volkswirtschaftliche und ökologische Entwicklungen auszulösen.

Güterverkehr als Teil des Service public

Kurz gesagt umfasst Service public die Grundversorgung mit Infrastrukturgütern und -dienstleistungen, die für alle Bevölkerungsschichten und Regionen des Landes zu gleichen Bedingungen in passender Qualität und zu angemessenen Preisen direkt oder indirekt zur Verfügung stehen sollen. Es ist kaum zu bestreiten, dass der Güterverkehr einen wichtigen Teil dieser Grundversorgung darstellt.

Der Service public, gestaltet von der «öffentlichen Hand», hat die Möglichkeit, Wegweisendes zum Klimaschutz beizutragen und soziale Standards sicherzustellen.

In Kenntnis dieser Tatsachen anerkennt der SEV, wie im erläuternden Bericht zur Vernehmlassung überzeugend dargelegt, dass es die Aufgabe des Staates ist, durch gezielte und steuernde Massnahmen sicherzustellen, dass Gütertransportangebote bereitgestellt werden,

die auch unter dem Aspekt der Klima- und Energiepolitik sowie aus weiteren umwelt- und versorgungspolitischen Gründen erwünscht sind. Nur so kann der Staat die Erreichung seines Klimaziels 2050 – Netto-Null-Emissionen – mitbeeinflussen und zusätzlich sozialpolitischen und gesellschaftlichen Zielen Genüge tun.

Redundanz, Robustheit und Resilienz der Logistikketten

Der «Erläuternde Bericht» weist auf die Lehre aus den globalen Krisen hin. So werden erhöhte Anforderungen an die Robustheit und Resilienz der Logistikketten und in der Folge auch an die Angebote im Gütertransport gestellt. Die Krisen führten deutlich vor Augen, dass Logistikketten bei Bedarf auch volatil angepasst werden müssen. Eine sichere Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft verlangt, dass Güter auch auf alternativen Routen, mit anderen Verkehrsträgern oder unter erhöhten Anforderungen transportiert werden können. Als Konsequenz wird erwartet, dass Redundanzen bei den Angeboten und den Transportinfrastrukturen bzw. Verkehrsträgern bestehen und die Systemrelevanz eines leistungsfähigen Gütertransports sich auch in der Ausgestaltung der Rahmenbedingungen widerspiegelt. Der SEV teilt diese Analyse vollumfänglich und erachtet es als zwingend, dass Optionen entwickelt werden, damit der Güterverkehr dem Prädikat «systemrelevant» in Zukunft gerecht werden kann.

Die Hamsterkäufe in den ersten Tagen des Lockdowns 2020 haben aufgezeigt, wie wichtig es ist, dass auch die Bevölkerung der Schweiz einem funktionierenden Gütertransport voll vertrauen kann. Nur wer sieht, dass die Güter des täglichen Bedarfs in genügender Menge vorhanden sind und dass auch der Transport in die Läden oder nach Hause funktioniert, wird in vernünftigen Mengen einkaufen. Der Schienengüterverkehr nimmt dabei eine zentrale Rolle ein, indem er zum Beispiel die Produktionsstätten für Lebensmittel mit den verschiedenen Verteilzentren der Grossverteiler verbindet und damit zur erforderlichen Versorgung entscheidend beiträgt.

Es braucht ein ambitioniertes Verlagerungsziel

Der SEV schlägt vor, folgendes Ziel im Gütertransportgesetz aufzunehmen:

Im Export-, Import- und Binnengüterverkehr verdoppelt sich der Anteil der Schiene bis 2050.

Heute beträgt der Schienenanteil an der Transportleistung (Tonnenkilometer) des Binnen-, Import- und Exportgüterverkehrs (ohne Rheinschifffahrt, Pipelines und Luftverkehr) rund ein Fünftel und der Strassenanteil rund vier Fünftel (siehe Seite 18 des «Erläuternden Berichts»). Eine **Verdoppelung** bis ins Jahr 2050 würde demnach bedeuten, dass der **Schienenanteil im Jahr 2050 40%** beträgt und der Strassenanteil 60%.

Die Vorteile des Güterverkehrs auf der Schiene gegenüber dem demjenigen auf der Strasse sind offensichtlich. Bei den Umwelt- und energiepolitischen Argumenten möchte der SEV hervorheben: Die Tatsache, dass für einen zusätzlich auf der Schiene transportierten Tonnenkilometer sechsmal weniger Energie eingesetzt werden muss, als wenn dieser auf der Strasse transportiert wird, ist belegt. Die Auflage, Massnahmen zum Verringern der Treibhausgasemissionen grösstenteils in den kommenden drei Jahrzehnten umzusetzen, macht eine Verlagerung zwingend erforderlich. Weitere Vorteile des Schienengüterverkehrs sind aber auch der geringere spezifische Flächenbedarf, die Bündelung der Mengen und die höhere Sicherheit. Ein wichtiger Nebeneffekt ist die Reduktion der Stauhäufigkeit und -dauer auf der Strasse, die auch im Interesse sämtlicher Teilnehmenden des Strassenverkehrs liegt.

Für die sachgerecht dargelegte umwelt- und klimapolitische Bedeutung eines effizienten Schienengüterverkehrs verweisen wir gerne auf die Aussagen auf Seite 25 des «Erläuternden Berichtes». Dass sich dies auch volkswirtschaftlich auszahlt, belegt der Bericht «Langfristige Klimastrategie der Schweiz»: Der Nutzen einer Reduktion der Treibhausgasemissionen auf Netto-Null im Jahr 2050 betrage 2,5 Prozent des BIP. Dies entspricht grob geschätzt etwa 20 bis 30 Mia. Franken.

Ganz grundsätzlich hat ein messbares Ziel den Vorteil, dass Wirkung und Erfolg von Massnahmen überhaupt überprüft werden können. Sollte sich abzeichnen, dass die Erreichung gesetzter Ziele gefährdet ist, können und müssen rechtzeitig ergänzende Massnahmen geprüft und in Kraft gesetzt werden. Dass die «Alpeninitiative» auch im Jahr 2022, bald 30 Jahre nach ihrer Annahme durch das Stimmvolk, noch nicht dem Volkswillen entsprechend umgesetzt ist, lässt aufhorchen, ist per se kein Ruhmesblatt für den Vollzug und es gilt daraus Schlüsse zu ziehen. Dass ihre Forderungen aber überhaupt noch gehört werden und weiterhin auch Massnahmen beschlossen werden, muss dem konkret messbaren Ziel zugeschrieben werden.

Einstellung des EWLK-Angebotes ist irreversibel

In den letzten rund 20 Jahren hat SBB Cargo diverse Sanierungen und Anpassungen der Angebots- und Produktionskonzepte durchgeführt. Das Resultat ist erschütternd mit nur einer Richtung: Abbau und Redimensionierung. Wie der «Erläuternde Bericht» richtigerweise aufzeigt, geht mit dem erodierenden Angebot der positive Netzwerkeffekt des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) als Systemangebot verloren. Durch die Verkleinerung des Bediennetzes sinkt der Nutzen des EWLK für die Kundschaft gegenüber Transportlösungen im Ganzzugsbereich bzw. im Strassengüterverkehr mehr und mehr, während die Kosten des EWLK für SBB Cargo nicht im gleichen Ausmass gesenkt werden können. Verlagert die Kundschaft ihre Transporte auf die Strasse und werden Anlagen zurückgebaut, wird eine (Rück-)Verlagerung auf die Schiene sehr unwahrscheinlich.

Neben SBB Cargo bieten in anderen Ländern Europas nur noch wenige ehemalige Staatsbahnen (z.B. in Deutschland, Österreich, Belgien) EWLK in Form eines Netzwerkverkehrs an. Die in früheren Jahren vorgenommenen Reduktionen der Anlagen und Strecken, gerade in Deutschland, werden in der verkehrspolitischen Diskussion, aber auch in den Unternehmensstrategien heute bereut. Teilweise wird versucht, den EWLK mit enormem Aufwand wieder aufzubauen.

Es braucht keine Holding

Wir gehen mit dem Bericht einig, dass die organisatorische Ausgestaltung des Netzwerkankbieters wettbewerbs- und subventionsrechtlichen Anforderungen genügen muss. Wir sind aber der Überzeugung, dass dies in der bisherigen Organisationsform möglich ist.

Es gab bereits mehrfach Abklärungen zur Frage, ob SBB Cargo zur Sicherung der Diskriminierungsfreiheit und für mehr Wettbewerb in eine Holding umgewandelt werden müsste. Die Frage wurde nach Abwägung der Vor- und Nachteile bisher immer verneint.

Der SEV kann sich der Haltung des Bundesrates in einem wesentlichen Teil anschliessen: Eine Unternehmensstruktur mit klaren Schnittstellen ist erstrebenswert. Die verschiedenen Elemente der Leistungsvereinbarung können so klar verortet und systemintegrierend erbracht werden.

Aus Sicht des SEV braucht es hierzu aber in keiner Art und Weise ein rechtlich unabhängiges Konstrukt, schon gar nicht die Initiierung aufwändiger Holdingstrukturen.

Vielmehr gilt es, mit Vorgaben zu einer passenden Rechnungsführung und einem strikten Controlling die erwünschte Transparenz sicherzustellen.

Eine Holdingstruktur widerspricht u.E. diametral der Idee der integrierten Bahn, die einer der Grundpfeiler unseres äusserst erfolgreichen Bahnsystems in der Schweiz ist.

Eine Holdingstruktur gefährdet auch die volks- und sozialpolitisch erwünschte Einhaltung einheitlicher sozialer Standards. Das Risiko, dass sich Organisationen innerhalb der gleichen Holding im Arbeitsmarkt mit unterschiedlichen Arbeitsbedingungen konkurrenzieren oder gar kannibalisieren, gilt es zu verhindern. Ungleiche Arbeitsbedingungen bei «gleichem Arbeitgeber» werden von Mitarbeitenden nachvollziehbarerweise als ungerecht empfunden und gefährden den sozialen Frieden, gerade auch bei staatsnahen Betrieben. Dem marktwirtschaftlich agierenden, wie auch dem als Service public finanzierten Teil der Unternehmung muss es gelingen, faire Anstellungsbedingen zu garantieren.

Finanzierung: Die Befristung flexibler gestalten

Der Bericht wirft berechtigterweise die Frage auf, ob die angestrebte Modernisierung ein andauernder Prozess ist, der daher auch unbefristet durch den Bund finanziell zu unterstützen ist, oder ob nach einer gewissen Zeit eine Überführung in ein selbsttragendes, wirtschaftlich ohne Beiträge des Bundes auskommendes Angebot möglich ist.

Obwohl die Frage aus heutiger Sicht nicht endgültig beantwortet werden kann, sieht der Bundesrat eine Befristung des Instruments der finanziellen Förderung und Steuerung des Netzwerkangebots vor. Die entsprechende Rechtsgrundlage soll für zwölf Jahre, also drei Leistungsvereinbarungsperioden, in Kraft sein. Der Bundesrat geht davon aus, dass mit attraktiven Angeboten und Mehrnachfrage anschliessend keine finanzielle Förderung des Betriebs mehr erforderlich sein wird und so schrittweise aus den Marktaktivitäten heraus finanziert werden kann. Es ist schwer zu beurteilen, ob diese Annahme zutreffen kann. Aus diesem Grund sollte aus unserer Sicht die Vorlage so gestaltet werden, dass bei Bedarf an weiterer Finanzierungsunterstützung nach 12 Jahren diese ohne neue Rechtsgrundlage beschlossen werden kann. Konkret heisst dies, dass auf eine Befristung zu verzichten ist, hingegen eine Evaluation nach 10 Jahren durchwegs ins Gesetz aufgenommen werden könnte.

Keine Kapitalverzinsung und Gewinnerzielung im Service public

Die bei der Abgeltung der Leistungen der Infrastrukturbetreiberinnen und der Transportunternehmen im regionalen Personenverkehr gelebte Praxis des Gewinnverbotes ist sinnvoll. Es ist nicht einzusehen, weshalb diese beim Güterverkehr nicht zum Zuge kommen sollte. Insbesondere, da sich ja genau aus der vorgeschlagenen Möglichkeit der adäquaten Kapitalverzinsung und Gewinnerzielung die Vereinbarung besonderer subventionsrechtlicher bzw. organisatorischer Anforderungen ergibt, um den wettbewerbspolitischen Ansprüchen zu genügen. Gleichzeitig gilt es allerdings Beiträge zu gewähren, damit Investitionen und Innovationen zur Weiterentwicklung der Unternehmung gesichert bleiben.

Das Personal ist reorganisationsmüde

Die vergangenen Jahrzehnte (!) prägten die Kultur bei SBB Cargo wie folgt: Reorganisationen und Abbauvorhaben lösten einander ab, weitgehend bevor die vorgängigen Massnahmen überhaupt abgeschlossen waren. Der Abbau von Bedienpunkten und laufende Veränderungen der Produkte und in der Produktion irritierten nicht nur die Kundschaft, sondern

ermüdeten auch die Mitarbeitenden. Dem Image zum Trotz haben sich die Mitarbeitenden in den vergangenen Jahren bei SBB Cargo anhaltenden und tiefgreifenden Veränderungsprozessen unterziehen müssen. Die in Aussicht gestellten und erhofften Erfolge blieben dabei aber weitgehend aus. Inzwischen wird breit anerkannt, dass Unmögliches auch im Güterverkehr nicht erreicht werden kann.

Die Neupositionierung des Binnen-Schienengüterverkehrs ist DIE Chance sichtbar zu machen, dass Kundschaft, Mitarbeitende und Öffentlichkeit Teil eines systemrelevanten und erfolgsversprechenden öffentlich gewollten, geförderten und zukunftsorientierten Transportwesens sind. Dies ist bei der aktuellen demographischen Entwicklung auch für den Rekrutierungserfolg auf dem ausgetrockneten Arbeitsmarkt zwingend notwendig.

Die mit der Variante 2 zu erwartende mittelfristige Einstellung des EWLTV hingegen würde bei SBB Cargo zu einem Abbau des Personalbestands von heute rund 2350 Vollzeitstellen auf 820 führen (gemäss dem «Erläuternden Bericht», Seite 91). Der Abbau von so vielen Arbeitsplätzen in wenigen Jahren wäre nicht nur für die Mitarbeitenden, die sich neu orientieren müssten, eine Belastung und Herausforderung, sondern auch für SBB Cargo.

Der SEV unterstützt die Variante 1 «Plus»

Oben ausgeführte Darlegungen machen es deutlich: Der SEV bevorzugt die Variante 1 als Grundlage für eine erfolgreiche Verlagerung. Sicherung und Sicherheit der Arbeitsplätze, Ausbau der erforderlichen Infrastruktur, Förderung von Innovation, zweckmässige Formen der zwingend erforderlichen Abgeltung und Finanzierung und der Erhalt unserer Lebensgrundlagen (Klimaschutz) sind für uns entscheidend. Allerdings braucht es als «Plus» klare Zielvorgaben: Im Export-, Import- und Binnengüterverkehr soll sich der **Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2050 verdoppeln**.

Die Variante 2, die mittelfristig zur kompletten Einstellung des EWLTV führen würde, wie der «Erläuternde Bericht» klarmacht, wäre faktisch eine Kapitulation jeglicher Verlagerungsbestrebungen und würde in keiner Art und Weise den Bestrebungen bisheriger Verkehrspolitik auch nur ansatzweise Genüge tun.

Eine Schweiz ohne Einzelwagenladungsverkehr mit ambitionierten Vorgaben widerspräche all unseren Zielen und wäre ein Armutszeugnis für unser Land.

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja, es besteht dringender Handlungsbedarf. Die rückläufige Entwicklung des Anteils des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr ist äusserst besorgniserregend und die bisherigen Anstrengungen auf gesetzlicher und betrieblicher Ebene haben offensichtlich nie zum angestrebten Erfolg geführt.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Der SEV bevorzugt die Variante 1 – mit einem «Plus». Die Variante 2 würde eine Kapitulation der ganzen bisherigen Verlagerungspolitik darstellen. Auch wenn diese aus SEV-Sicht mit den bisherigen Rahmenbedingungen als gescheitert zu beurteilen ist, gilt es jetzt einen Ausbau konkret anzugehen. Faktisch haben wir gar keine andere Wahl. Nur so können wir ressourcenschonend die Versorgung unserer wachsenden Bevölkerung sicherstellen unter Berücksichtigung begrenzter Nutzflächen, zunehmenden Transportaufkommens an Menschen und Waren sowie ökologischer und natürlicher Begrenzungen.

Die Variante 1 ist allerdings mit einem «Plus» zu ergänzen, nämlich mit einem klaren Ziel: Im Export-, Import- und Binnengüterverkehr soll sich der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2050 verdoppeln. Dafür sind die erforderlichen Mittel vorzusehen.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja, grundsätzlich. Die beschwerliche und teilweise für Mitarbeitende gefährliche Arbeit kann dadurch erleichtert werden. Gleichzeitig gilt es zu berücksichtigen, dass eine solche Transformation ein langwieriger Prozess ist. Bis zur vollständigen Einführung mit den technisch erforderlichen Ausstattungen werden noch Jahre vergehen und es braucht zwingend jeweils genügend passend qualifizierte Mitarbeitende vor Ort. Die Aufrechterhaltung eines doppelten Systems mit und ohne digitale automatische Kupplung (DAK) wie auch später die Sicherung bedarfsabhängiger menschlicher Interventionsmöglichkeiten bedürfen einer zusätzlichen Finanzierungssicherheit.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, diese Innovation muss zwingend separat und zusätzlich finanziert werden. Finanzielle Unterstützung technologisch-ökologischer Entwicklungen wird auch in anderen Verkehrsbereichen gewährt, z.T. durch Reduktion von Steuern oder Abgaben im Luft- bzw. Strassenverkehr.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Prinzipiell ja. Nutzniessende (insb. Wagenhaltende) sollten einen Anteil für Kostenreduktion und Effizienzsteigerung bezahlen. Gleichzeitig gilt es allerdings sorgfältig zu prüfen, ab welcher Höhe der auf sie zu überwälzende Anteil den erwünschten Effekt gefährdet. Ein Bundesanteil von lediglich 30% scheint definitiv zu gering. Die Doppelspurigkeit der befristeten Aufrechterhaltung zweier Systeme sollte ebenfalls separat abgegolten werden.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Nein, er scheint deutlich zu gering. Volkswirtschaftlicher, gesellschaftlicher und klimapolitischer Nutzen rechtfertigen einen deutlich höheren Beitrag.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja, dies scheint zielführend unter der Voraussetzung, dass die Fördersätze deutlich erhöht werden.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja. Die Transportvolumina sind bei der Schifffahrt klar vorteilhaft gegenüber anderen Transportmitteln. Insb. solange die Rheintalbahn nicht andere Schienenkapazitäten für den Güterverkehr anbieten kann, ist die Schifffahrt eine passende und vorteilhafte Alternative zum

Strassenverkehr. Gleichzeitig gilt es den Pfad zur Dekarbonisierung der Schifffahrt gezielt voranzutreiben.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja. So kann die Entwicklung durch die öffentliche Hand gesteuert werden, was eine zwingende und berechnete Forderung ist, ganz besonders dort, wo öffentliche Mittel eingesetzt werden.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, Einsatz öffentlicher Mittel darf und soll Steuerung beinhalten.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, zwingende Voraussetzung, damit ein erhöhter Anteil des Schienengüterverkehrs verlangt und umgesetzt werden kann.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja, ein konzeptioneller Bestandteil der vorgeschlagenen Verlagerungspolitik, bedarfsabhängig bei Zweckmässigkeit sollte dies auch weiterhin im Ausland möglich bleiben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja, zwingend zur Erreichung ambitionierter Ziele.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Prinzipiell ja, ob die Höhe der vorgeschlagenen Beiträge allerdings die gewünschte Wirkung erzielen lässt, bezweifeln wir.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Diese als «Verladebonus» verstandene Rückerstattung ist effizient und wirkungsvoll.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Keine Antwort

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr?

Ja, Eckpfeiler für einen zukunftsächtigen Schienengüterverkehr.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLK als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja, wie oben ausführlich dargelegt ist dies zwingend, um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene endlich voranzutreiben. Dies ist im Interesse von Volkswirtschaft, Wirtschaft, Bevölkerung, Umwelt- und Landschaftsschutz – ein ganzheitliches, zielführendes Programm. Die finanziellen Mittel müssen aber zwingend erweitert werden, da ansonsten auch dieses Massnahmenpaket – wie frühere Vorhaben – zu scheitern droht.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLV dafür geeignet?

Ja.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLV) als geeigneter an?

Nein. Insb. was die Ausschreibungen betrifft, haben wir bei den Fernverkehrskonzessionen erlebt, wie kontraproduktiv diese sind. Scheinwettbewerb bei (teilweise) öffentlich finanzierten Leistungen ist nicht zielführend, passende Vorgaben und Kontrollen scheinen uns da viel geeigneter.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja, es braucht zwingend Platz für die erforderlichen Infrastrukturen, ebenfalls auch Auflagen, mit welchen Rahmenbedingungen Industrie- und Handelsbetriebe ihre Standorte zu betreiben haben.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Als verbindliches, konkretes Ziel gilt es eine Verdoppelung des Anteils des Güterverkehrs auf der Schiene zu definieren und anzustreben. Die Vorbehalte dagegen im «Erläuternden Bericht» vermögen uns nicht zu überzeugen. Vielmehr zeigen die Erfahrungen und die Anstrengungen der vergangenen Jahrzehnte, dass es ohne klare Vorgaben kaum Erfolge gibt.

Unsere Bevölkerung, Gesellschaft und Wirtschaft, die Natur und auch die Beschäftigten haben es verdient, dass endlich mutige und zukunftsweisende Entscheidungen getroffen werden.

Für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Würdigung unserer Anliegen danken wir.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Matthias Hartwich
Präsident SEV



Philipp Hadorn
Gewerkschaftssekretär und
alt Nationalrat



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

Kopie

SEV Secrétariat central
Steinerstrasse 35
Case postale 1008
3000 Berne 6

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

Philipp Hadorn
Direct +41 31 357 57 31
Mobile +41 79 600 96 70
philipp.hadorn@sev-online.ch

per E-Mail

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

finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 13 février 2023
MAH/PH

Perfectionnement des conditions-cadres du fret ferroviaire en Suisse – Prise de position dans le cadre de la consultation

Monsieur le Conseiller fédéral
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de votre invitation à prendre position dans le cadre de la consultation susmentionnée. Le Syndicat du personnel des transports (SEV) réfléchit à cette thématique depuis des décennies et saisit volontiers cette occasion de faire connaître son point de vue.

Le SEV estime important de dresser un état des lieux politique de la future orientation du fret en Suisse à l'issue de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises (LTM), traitée par le Parlement en 2014-2015 et entrée en vigueur en 2016. Les nombreuses années de démantèlement continu ont mis à mal le transfert du trafic marchandises de la route vers le rail. Le projet à débattre représente une réelle opportunité de tirer les leçons des erreurs du passé et de poser cette fois-ci les jalons d'un fret ferroviaire durable et tourné vers l'avenir. Il est impératif de définir un objectif de transfert ambitieux et assorti de subventions adaptées aux besoins pour donner lieu à des évolutions sociales, économiques et écologiques axées sur l'avenir.

Le transport de marchandises, partie intégrante du service public

Le service public se compose en substance d'une offre de services de base d'un niveau de qualité appropriée comprenant des biens et des prestations d'infrastructure directement ou indirectement accessibles à toutes les catégories de la population et offerts dans toutes les régions du pays à des prix abordables et à des conditions identiques. Il va sans dire que le transport de marchandises constitue un volet important de cette offre de services de base.

Le service public, organisé par les «pouvoirs publics», a la possibilité de contribuer de manière significative à la protection climatique et à la garantie de normes sociales.

En toute connaissance de cause, le SEV affirme – et rejoint en cela la position exposée de manière convaincante dans le rapport explicatif sur le projet mis en consultation – qu'il est du devoir de l'État de garantir, par des mesures de pilotage ciblées, la mise à disposition d'offres de fret recommandées du point de vue de la politique climatique et énergétique ainsi qu'en

matière d'environnement et d'approvisionnement. Il n'existe pas d'autre moyen pour l'État d'atteindre son objectif climatique 2050, à savoir zéro émission nette, tout en servant en plus d'autres objectifs sociaux et sociopolitiques.

Des chaînes logistiques redondantes, robustes et résilientes

Le rapport explicatif met en évidence les enseignements tirés des crises mondiales. Ainsi, des exigences accrues s'appliquent désormais en termes de robustesse et de résilience des chaînes logistiques et, par conséquent, d'offres de fret. Les crises ont clairement montré que les chaînes logistiques doivent pouvoir être adaptées de manière volatile en cas de besoin. La sécurité de l'approvisionnement de la population et de l'économie nécessite que le transport de marchandises puisse également emprunter des itinéraires alternatifs, se faire par d'autres modes de transport ou encore répondre à des exigences plus strictes. En conséquence, il faut s'attendre à ce que des redondances apparaissent au niveau des offres, des infrastructures ou des modes de transport et à ce que l'importance systémique d'un fret performant se reflète également dans l'aménagement des conditions-cadres. Le SEV adhère pleinement à cette analyse et considère qu'il est impératif de réfléchir à des options pour que le transport de marchandises puisse à l'avenir effectivement revêtir une «importance systémique».

Les achats massifs effectués durant les premiers jours du confinement en 2020 ont prouvé à quel point il est important que la population puisse avoir toute confiance dans le bon fonctionnement du transport de marchandises. Pour adopter un comportement d'achat raisonnable, il est indispensable de se rendre compte que les biens de consommation courante sont disponibles en quantité suffisante et que l'acheminement vers les magasins ou chez soi ne pose aucun problème. Le fret ferroviaire joue un rôle central à cet égard, en reliant par exemple les sites de production de denrées alimentaires aux différents centres de distribution des grands distributeurs et en contribuant ainsi de manière décisive à l'approvisionnement nécessaire.

Un objectif de transfert ambitieux s'impose.

Le SEV propose d'inscrire l'objectif suivant dans la loi sur le transport de marchandises:

doubler la part du rail dans le trafic marchandises intérieur, d'exportation et d'importation d'ici à 2050.

Aujourd'hui, le rail représente à peu près un cinquième des prestations de transport (tonnes-kilomètres) dans le trafic intérieur, d'exportation et d'importation (hors navigation sur le Rhin, pipelines et trafic aérien), contre quatre cinquièmes pour la route (cf. page 18 du rapport explicatif). Viser un **doublément** d'ici à 2050 reviendrait donc à **porter la part modale du rail à 40%** et celle de la route à 60% **en 2050**.

Les avantages du transport de marchandises par le rail en comparaison de la route sont évidents. Du point de vue environnemental et énergétique, le SEV souhaite mettre en avant certains points: il est prouvé que le transport d'une tonne-kilomètre supplémentaire par le rail nécessite six fois moins d'énergie que sur la route. L'obligation de mettre en œuvre la plupart des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre au cours des trois prochaines décennies rend le transfert modal absolument incontournable. Mais ce ne sont pas là les seuls arguments en faveur du fret ferroviaire: il est moins gourmand en surfaces (besoin spécifique de terrain moindre), offre la possibilité de regrouper des volumes et est beaucoup plus sûr. Autre effet secondaire non négligeable: la réduction de la fréquence et de la durée des embouteillages sur la route, là encore dans l'intérêt de tous les usagers et toutes les usagères.

Pour ce qui est de démontrer l'importance au niveau de la politique environnementale et climatique d'un fret ferroviaire efficient, nous renvoyons à la page 25 du rapport explicatif. Par ailleurs, le rapport «Stratégie climatique à long terme de la Suisse» prouve que ce choix est aussi payant d'un point de vue économique: le bénéfice pour la Suisse d'une réduction à zéro des émissions nettes de gaz à effet de serre d'ici à 2050 se monterait ainsi à environ 2,5 pour cent du PIB, ce qui correspondrait, à titre estimatif, à une fourchette de 20 à 30 milliards de francs.

Fondamentalement, un objectif mesurable présente l'avantage de permettre de vérifier l'efficacité et le succès de mesures. S'il apparaît que la réalisation des objectifs fixés est compromise, des mesures complémentaires peuvent et doivent être examinées et introduites en temps voulu. Le fait que, en 2022 – soit près de 30 ans après son acceptation par l'opinion publique –, l'«initiative des Alpes» ne soit toujours pas mise en œuvre conformément à la volonté du peuple ne peut qu'interpeller: l'exécutif se trouve clairement mis en défaut et il convient d'en tirer des conclusions. Mais le fait que les revendications à ce sujet soient encore entendues et que des mesures continuent à être décidées doit être mis au crédit de l'objectif concrètement mesurable.

La suppression de l'offre TWCI est irréversible.

Au cours des 20 dernières années, CFF Cargo a procédé à divers assainissements et ajustements des concepts d'offre et de production. Le résultat est accablant et pointe dans une seule et unique direction: démantèlement et redimensionnement. Comme le montre à juste titre le rapport explicatif, cette érosion de l'offre nuit à l'effet de réseau positif du transport par wagons complets isolés (TWCI) en tant qu'offre systémique. En effet, le redimensionnement du réseau de desserte ne cesse d'amoindrir l'utilité du TWCI pour la clientèle par rapport aux solutions de transport dans le domaine des trains complets ou du fret routier, sans que les coûts du TWCI qui incombent à CFF Cargo puissent être allégés dans la même mesure. Si la clientèle transfère ses transports sur la route et que des installations sont démantelées, la probabilité d'opérer ensuite (de nouveau) un transfert vers le rail s'amenuise.

En Europe, seuls quelques anciens chemins de fer étatiques (en Allemagne, en Autriche et en Belgique, p. ex.) ont, à l'instar de CFF Cargo, maintenu une offre de TWCI sous la forme d'un transport-réseau. Les réductions d'installations et de lignes effectuées par le passé, notamment en Allemagne, sont aujourd'hui déplorées dans le cadre des discussions sur la politique des transports, mais aussi des stratégies d'entreprise. On tente parfois même de rétablir le TWCI à grands frais.

Nul besoin de holding

Nous partageons l'avis des auteurs du rapport quant au fait que la structure organisationnelle du prestataire-réseau doit être conforme aux exigences du droit de la concurrence et des subventions. Nous sommes toutefois convaincus que la forme d'organisation actuelle permet de valider ce critère.

La question de savoir s'il faut transformer CFF Cargo en holding pour garantir la non-discrimination et accroître la concurrence a déjà été examinée à plusieurs reprises. Après analyse des pour et des contre, il a jusqu'à présent toujours été répondu par la négative à cette question.

Le SEV rejoint le Conseil fédéral sur un point majeur: il est souhaitable de disposer d'une structure entrepreneuriale dotée d'interfaces claires. Les différents éléments de la convention sur les prestations pourront ainsi être clairement localisés et intégrés au système.

Du point de vue du SEV, il n'est toutefois en aucun cas nécessaire de créer une construction juridiquement indépendante, et encore moins de mettre en place des structures de holding coûteuses.

Il s'agit plutôt de garantir la transparence visée par le biais de directives imposant une comptabilité adaptée et un controlling strict.

À notre avis, une structure de holding va totalement à l'encontre de l'idée d'un chemin de fer intégré qui sous-tend notre système ferroviaire suisse très performant.

Une structure de holding menace également le respect de normes sociales uniformes, pourtant souhaitable au regard de la politique sociale. Il faut désamorcer le risque que des organisations au sein d'une même holding se fassent concurrence, voire se cannibalisent, sur le marché de l'emploi avec des conditions de travail différentes. Il est compréhensible que des disparités de traitement chez un «même employeur» soient ressenties comme injustes par le personnel et mettent en péril la paix sociale, en particulier dans des entreprises proches de l'État. La partie de l'entreprise qui opère dans des conditions d'économie de marché et la partie financée au titre du service public doivent réussir à garantir des conditions d'embauche équitables.

Financement: assouplir la limitation dans le temps

Le rapport soulève à juste titre la question de savoir si la modernisation visée sera un processus permanent, qui devra donc être soutenu financièrement par la Confédération pour une durée indéterminée, ou si, après un certain temps, il sera possible de passer à une offre autosuffisante et économiquement viable sans contributions fédérales.

Bien qu'aucune réponse définitive ne puisse être apportée à cette question à l'heure actuelle, le Conseil fédéral prévoit de limiter dans le temps l'instrument d'encouragement financier et de pilotage de l'offre-réseau. La base juridique correspondante doit être en vigueur pour douze ans, soit trois périodes de convention sur les prestations. Le Conseil fédéral part du principe que, grâce à l'attractivité des offres et à l'accroissement de la demande, l'exploitation n'aura plus besoin d'encouragement financier et pourra être progressivement financée par les activités du marché. La véracité de cette hypothèse étant difficile à vérifier, nous estimons que le projet devrait être conçu de sorte que, si un soutien financier supplémentaire apparaissait nécessaire au bout de douze ans, celui-ci puisse être voté sans nouvelle base juridique. Concrètement, cela signifie qu'il faut renoncer à prévoir une limitation dans le temps; il serait en revanche tout à fait envisageable d'inscrire dans la loi l'obligation de faire le point au terme des dix premières années.

Pas de rémunération du capital et de bénéfices dans le service public

La pratique consistant à interdire aux gestionnaires d'infrastructure et aux entreprises de transport de réaliser des bénéfices dans le secteur subventionné du trafic régional voyageurs est judicieuse. Il n'y a aucune raison qu'elle ne s'applique pas également au trafic marchandises. D'autant que la possibilité d'une rémunération adéquate du capital et l'autorisation de réaliser des bénéfices supposent en même temps de convenir du respect de conditions particulières en matière de droit des subventions ou d'organisation, afin de satisfaire aux exigences de la politique de concurrence. En parallèle, il convient toutefois d'accorder des subventions afin de garantir les investissements et les innovations nécessaires au développement de l'entreprise.

Le personnel est las des réorganisations.

Chez CFF Cargo, les dernières décennies (!) ont vu les réorganisations et les projets de démantèlement se succéder, souvent avant même que les mesures précédentes ne soient achevées. La suppression de points de desserte et les modifications constantes des produits et de la production ont suscité l'agacement de la clientèle, mais aussi une profonde lassitude chez le personnel. Les collaborateurs et collaboratrices de CFF Cargo ont ainsi dû se soumettre à des processus de changement durables et radicaux au cours des dernières années, ce qui a d'ailleurs pu nuire à l'image de la marque. Les résultats escomptés et espérés n'ont toutefois pas été au rendez-vous. Entre-temps, il a fallu se rendre à l'évidence: à l'impossible nul n'est tenu, y compris dans le trafic marchandises.

Le repositionnement du fret ferroviaire intérieur constitue une opportunité unique de montrer clairement que la clientèle, les collaborateurs et collaboratrices ainsi que le public sont parties intégrantes d'un système de transport d'importance systémique et prometteur, voulu par les pouvoirs publics, subventionné et tourné vers l'avenir. Dans le contexte démographique actuel, cette stratégie s'avère en outre absolument indispensable pour réussir à recruter sur un marché du travail aride.

L'arrêt à moyen terme du TWCI prévu par la seconde variante entraînerait en revanche une réduction du personnel de CFF Cargo, qui verrait ses effectifs passer de 2350 à 820 équivalents temps plein (cf. page 91 du rapport explicatif). La suppression d'autant de postes de travail en l'espace de quelques années représenterait une lourde charge et un défi majeur non seulement pour les collaborateurs et collaboratrices, qui devraient se réorienter, mais aussi pour CFF Cargo.

Le SEV défend la variante 1 «+».

Ainsi qu'il ressort de cet argumentaire, le SEV privilégie la variante 1 comme point de départ d'un transfert réussi. La garantie et la sécurité des emplois, le développement de l'infrastructure nécessaire, la promotion de l'innovation, des formes appropriées d'indemnisation et de financement – deux mécanismes incontournables – ainsi que la préservation de nos bases vitales (protection du climat) sont pour nous autant de facteurs décisifs. Le SEV préconise en plus de se fixer un objectif clair: **le doublement, d'ici à 2050, de la part modale du rail dans le trafic marchandises** intérieur, d'exportation et d'importation.

La variante 2, qui conduirait à moyen terme à l'abandon complet du TWCI, comme l'indique clairement le rapport explicatif, équivaldrait à capituler en renonçant à tout effort de transfert et ne satisferait en aucun cas aux aspirations de la politique des transports actuelle.

Une Suisse privée d'un trafic marchandises par wagons complets isolés aux visées ambitieuses serait contraire à tous nos objectifs et constituerait un aveu d'impuissance pour notre pays.

Catalogue de questions sur le projet de perfectionnement des conditions-cadres du fret ferroviaire suisse mis en consultation**Objectifs**

1. *Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité d'agir pour perfectionner les conditions-cadres du fret ferroviaire suisse?*

Oui, il est urgent d'agir. Le recul de la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises est extrêmement préoccupant et les efforts déployés jusqu'à présent au niveau de la législation et de l'exploitation n'ont manifestement jamais eu l'efficacité escomptée.

2. *Si oui, laquelle des variantes proposées vous semble la plus indiquée pour atteindre les objectifs formulés?*

a. Variante 1: renforcement du transport de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin,
ou

b. Variante 2: optimisation ponctuelle du cadre légal en vigueur pour le transport de marchandises.
Le SEV privilégie la variante 1, en y apportant toutefois un complément. La variante 2 n'est rien de moins qu'une capitulation, elle revient à sacrifier tous les efforts consentis jusqu'à présent dans le domaine du transfert. Le SEV a beau considérer cette politique comme un échec au regard des conditions-cadres actuelles, il s'agit maintenant de réfléchir concrètement aux moyens d'aller de l'avant. En pratique, nous n'avons guère d'autre choix. C'est la seule manière d'assurer l'approvisionnement de la population suisse qui ne cesse d'augmenter tout en ménageant les ressources et en tenant compte des surfaces utiles limitées, de la hausse croissante des volumes de personnes et de marchandises transportées ainsi que des restrictions écologiques et naturelles.

Nous préconisons toutefois d'étoffer la variante 1 en l'assortissant d'un objectif clair: le doublement, d'ici à 2050, de la part modale du rail dans le trafic marchandises intérieur, d'exportation et d'importation. Les moyens nécessaires doivent être débloqués à cet effet.

À propos des mesures applicables à toutes les variantes:

3. Êtes-vous globalement favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique?

Sur le principe, oui, car elle permettra d'atténuer la pénibilité et la dangerosité du travail pour les collaborateurs et collaboratrices. Il faut cependant tenir compte du fait qu'une telle transformation représente un processus de longue haleine. Des années s'écouleront avant que tous les équipements techniques nécessaires n'aient été introduits, et l'implémentation requerra impérativement du personnel qualifié en nombre suffisant sur place. Conserver un système dual avec et sans attelage automatique numérique (Digital Automatic Coupling, DAC) et, par la suite, garantir des possibilités d'intervention humaine en fonction des besoins demandera une sécurité de financement supplémentaire.

4. Approuvez-vous le fait

a. que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique?

Tout à fait. Cette innovation doit absolument faire l'objet d'un financement séparé et supplémentaire. D'autres domaines des transports bénéficient eux aussi d'un soutien financier relatif aux évolutions technologiques et écologiques, souvent par le biais de réductions d'impôts ou de taxes dans les trafics aérien et routier.

b. que l'utilité micro- et macroéconomique soit prise en compte de façon équilibrée et que la Confédération n'assure qu'un financement partiel?

Sur le principe, oui. Les utilisateurs et utilisatrices (en particulier les détenteurs et détentrices de wagons) doivent contribuer financièrement à la réduction des coûts et aux gains d'efficacité. Il conviendra cependant de déterminer avec soin le seuil à partir duquel la part à leur répercuter risquerait de compromettre l'effet souhaité. Fixer la part fédérale à 30% seulement nous semble vraiment trop faible. Par ailleurs, le maintien temporaire d'un système dual devrait également faire l'objet d'une indemnisation séparée.

c. que la part assumée par la Confédération soit proportionnelle à l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation?

Non, elle semble nettement trop faible. Le bénéfice sur les plans macroéconomique, social et climatique justifie une contribution bien plus élevée.

d. *que la Confédération échelonne ses taux de contribution selon les critères mentionnés?*
Oui, cela semble judicieux, à condition que les contributions soient fortement revues à la hausse.

5. *Êtes-vous favorable au renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre des chaînes de transport multimodales?*

Oui, car les volumes de transport parlent clairement en faveur de la navigation par rapport aux autres moyens de transport. Tant que la ligne ferroviaire de la vallée du Rhin n'offrira pas d'autres capacités de fret, notamment, la navigation constituera l'alternative avantageuse et idéale au transport routier. Parallèlement, il convient d'avancer de manière ciblée sur la voie de la décarbonisation des transports fluviaux.

a. *L'instrument de la convention sur les prestations passée avec le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, combiné à la possibilité de bénéficier d'un encouragement financier, est-il adapté?*

Oui, cela permet aux pouvoirs publics de piloter le développement, une exigence nécessaire et légitime dès lors que des fonds publics sont en jeu.

6. *Approuvez-vous les incitations financières destinées à l'utilisation de propulsions écocompatibles ou de bateaux adaptés aux basses eaux?*

Oui, le recours à des fonds publics peut et doit inclure un pilotage.

À propos des mesures différenciées selon la variante:

7. *Êtes-vous favorable à l'encouragement de chaînes de transport multimodales en vue d'une utilisation accrue des offres de fret ferroviaire:*

a. *par la promotion de plates-formes de transbordement multimodales?*

Oui, c'est une condition sine qua non pour revendiquer et mettre en œuvre une augmentation de la part modale du fret ferroviaire.

b. *par un financement simple et cohérent des investissements dans des installations de transbordement et de chargement?*

Oui, c'est un élément conceptuel de la politique de transfert proposée; en fonction des besoins et sous réserve d'adéquation, cela devrait aussi demeurer possible à l'étranger.

c. *par des incitations financières visant à maximiser les volumes de transport par le rail ou dans le cadre d'offres multimodales?*

Oui, c'est impératif pour atteindre des objectifs ambitieux.

I. *Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée soit appropriée à cet effet?*

Sur le principe, oui, mais nous doutons que le niveau des contributions proposées permette d'obtenir l'effet recherché.

II. *Faut-il maintenir le remboursement de la RPLP dans le transport combiné ou l'intégrer à la contribution de transbordement et de chargement?*

Ce remboursement, baptisé «bonus de chargement», est efficient et efficace.

d. *par une transparence et une flexibilité accrues dans le traitement des dispositions de droit ferroviaire pour les installations privées de transport de marchandises?*

Aucune idée à ce sujet.

8. *Approuvez-vous les incitations financières destinées à l'utilisation de propulsions écocompatibles dans le fret ferroviaire?*

Oui, car c'est la pierre angulaire d'un fret ferroviaire prometteur.

À propos des mesures de la variante 1 visant le renforcement du transport de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse:

9. Êtes-vous favorable au perfectionnement et au soutien financier du TWCI en tant qu'offre-réseau en fret ferroviaire?

Oui, car comme détaillé précédemment, il s'agit d'un préalable indispensable pour enfin avancer dans le transfert du transport de marchandises de la route vers le rail grâce à un programme global et ciblé dans l'intérêt à la fois de l'économie, de la population, de la protection de l'environnement et du paysage. Mais les moyens financiers doivent impérativement être revus à la hausse, faute de quoi ce paquet de mesures risque d'échouer, comme les projets précédents.

a. L'instrument proposé, à savoir la convention sur les prestations conclue avec les prestataires de TWCI, est-il approprié?

Oui.

b. Considérez-vous que les contributions d'exploitation et d'investissements destinées à encourager d'importantes modernisations sont des outils adéquats pour le perfectionnement?

Oui.

c. Estimez-vous que d'autres mesures (p. ex. un appel d'offres pour le TWCI) seraient plus indiquées?

Non. En ce qui concerne les appels d'offres, l'expérience des concessions de trafic grandes lignes nous a montré à quel point ils peuvent être contreproductifs. Instaurer une concurrence fictive pour des prestations (en partie) financées par les pouvoirs publics ne mène à rien; des directives et des contrôles appropriés nous semblent beaucoup plus intéressants.

10. Estimez-vous nécessaire de tenir davantage compte du transport de marchandises dans l'aménagement du territoire au niveau cantonal comme fédéral?

Oui, il faut impérativement réserver des terrains pour les infrastructures nécessaires et instaurer des conditions-cadres pour l'exploitation des sites industriels et commerciaux.

Adaptations juridiques

11. Êtes-vous favorable aux adaptations législatives proposées?

Oui.

Autres remarques

12. Avez-vous d'autres remarques concernant le projet mis en consultation?

Il faut définir et viser un objectif concret et contraignant, à savoir le doublement de la part modale du rail dans le transport de marchandises. Les réserves émises à ce sujet dans le rapport explicatif ne nous convainquent pas. Au contraire, l'expérience et les efforts des dernières décennies montrent que, sans objectifs clairs, les résultats ne sont pas au rendez-vous.

Notre population, la société et l'économie, la nature ainsi que les travailleurs et travailleuses méritent que des décisions courageuses et tournées vers l'avenir soient enfin prises.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre avis et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

SEV – Syndicat
du personnel des transports



Matthias Hartwich
Président SEV



Philipp Hadorn
Secrétaire syndical et
ancien Conseiller national



Stiftung Landschaftsschutz Schweiz
Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage
Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio
Fundaziun svizra per la protecziun da la cuntrada

Bundesamt für Verkehr BAV
Postfach
3007 Bern

Bern, 9. Januar 2023
Zuständig für Dossier: Josef Rohrer (031 377 00 77)
jr/sl A8

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport; Stellungnahme der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können. Wir beantworten Ihren Fragenkatalog wie folgt:

1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*
Ja
2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter?*
Variante 1
3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*
Ja
4. *Sind Sie einverstanden?*
Ja, wir sind mit allen 4 genannten Massnahmen einverstanden
5. *Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?*
Ja
a. : Ja, das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin erachten wir als geeignet.
6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*
Ja
7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr?*
Ja, wir sind mit allen genannten Vorschlägen einverstanden; bei Bst. c sind wir für eine Weiterführung der LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr



8. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr?*

Ja

9. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*

Generell Ja; ebenfalls befürworten wir Bst. a und b; bei Bst. c sehen wir keine anderen Massnahmen als geeigneter an

10. *Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung?*

Ja

11. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Ja

Wir bitten Sie, unsere Stellungnahme zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

STIFTUNG LANDSCHAFTSSCHUTZ SCHWEIZ (SL-FP)



Dr. Raimund Rodewald
Geschäftsführer



Dr. Josef Rohrer
Projektleiter

Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

**Schweizerische
Rheinhäfen**
Hochbergerstrasse 160
Postfach
CH-4019 Basel

T +41 61 639 95 95
www.portof.ch
info@portof.ch

Basel, 16. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellungnahme der Schweizerischen Rheinhäfen

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Einladung vom 2. November 2022 zur Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport. Gerne äussern wir uns wie folgt.

Generell

Der Gütertransport auf der Schiene ist in den Region Basel und insbesondere auch für die Hafen- und Logistikbranche in den Schweizerischen Rheinhäfen von grosser Bedeutung. Nebst dem alpenquerenden Güterverkehr, der die Kantone auf den NEAT-Zulaufstrecken quert, nimmt der Schienengüterverkehr in der Fläche trotz seiner heute vorhandenen Mängel eine wichtige Rolle für die Versorgung der Wirtschaft ein. Er ist ein wichtiger Zu- und Wegbringer für die schweizerischen Rheinhäfen und trägt als Grundpfeiler im Gesamtverkehr wesentlich zur Bewältigung des gesamten Güterverkehrsaufkommens in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft bei. Ohne massive Ausbauten des National- und Kantonsstrassennetzes wäre der Strassengüterverkehr nicht in der Lage, den Gütertransport als alleiniger Verkehrsträger zu bewältigen.

Zur Sicherstellung eines funktionierenden Wirtschaftssystems gilt es, den Gütertransport gesamthaft zu stärken und wo dies sinnvoll ist, auch aus klima- und energiepolitischen Gesichtspunkten, die verschiedenen Verkehrsträger unter Nutzung ihrer Stärken zu kombinieren. Dies gilt insbesondere auch für die vernetzte Anbindung der Rheinschifffahrt, die eine tragende Rolle für die Landesversorgung einnimmt. Voraussetzung dafür sind jedoch effiziente Produktionsbedingungen und gute Rahmenbedingungen für die Verkehrsträger.

Während sich die Rahmenbedingungen für den Strassengütertransport grundsätzlich bewährt haben, zeigt sich vor allem beim Schienengüterverkehr und bei der Rheinschifffahrt Handlungs- und Nachholbedarf.

Die Schweizerischen Rheinhäfen begrüßen die vorgeschlagenen Massnahmen der Variante 1, da mit dieser dem Handlungsbedarf und den formulierten Zielsetzungen in adäquater Weise begegnet werden kann. Die Variante 2, die letztlich wohl zur Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs führen würde, ist aus Sicht der Rheinhäfen nicht zielführend und hätte zurzeit nicht abschätzbare negative Folgen für die Hafenwirtschaft und das Strassenverkehrssystem in der Region Basel.

Entwicklung der Rheinhäfen

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind mit den Eignerkantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft im Speziellen von der Weiterentwicklung des Gütertransportsystems in der Schweiz betroffen. Die Hafenareale in den beiden Kantonen stellen heute in Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz eine Fläche von rund 1,5 Mio. m² Land für den Umschlag von 5 bis 6 Mio. Tonnen Güter von der Rheinschifffahrt auf die Landverkehrsträger zur Verfügung. Dies bietet rund 80 Logistikunternehmen Raum, um die nationale Anbindung an die Handelsketten über den Rhein und die Nordseehäfen Antwerpen und Rotterdam sicherzustellen. Die Rheinhäfen sind damit eine wichtige Verkehrsdrehscheibe für die Landesversorgung und von nationaler Bedeutung. Um dies sicherzustellen, sind umfangreiche Hafeninfrastrukturen, wie z.B. Hafenbecken, Quaianlagen, Schiffs Liegeplätze, Leitzentrale, usw. notwendig. Hinzu kommt die entsprechende Organisation für Betrieb und Unterhalt der Anlagen. Bis anhin ist der Bund nur indirekt in die Entwicklung der Rheinhäfen eingebunden.

Geplant ist mit den vorgesehenen Veränderungen, die Rheinhäfen noch besser in die Entwicklung der schweizerischen Verkehrsinfrastrukturen einzubeziehen. Die Einbindung der Rheinschifffahrt in die nationalen und internationalen Warenströme wird gefördert und die Rheinhäfen als Logistikstandort und Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern weiter gestärkt.

Die Schweizerischen Rheinhäfen halten ein Engagement des Bundes zur Stärkung der Häfen und damit der schweizerischen Landesversorgung über den leistungsfähigen Verkehrsträger der Rheinschifffahrt für sehr wichtig. Der Bund anerkennt damit erstmals öffentlich die Rheinhäfen als nationale Aufgabe. Für die gemeinsame und nach der Absichtserklärung vom 25. September 2017 konsequent weitergeführte Zusammenarbeit, die zu den vorliegenden Gesetzesvorschlägen geführt hat, bedanken sich die Schweizerischen Rheinhäfen und unterstützen die künftige Mitwirkung des Bundes an den Hafeninfrastrukturen voll und ganz.

Zur Vernehmlassungsvorlage nehmen wir nachfolgend detailliert entsprechend dem Aufbau des Fragebogens Stellung.

Zielsetzungen

Frage 1: Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja. Die Schweizerischen Rheinhäfen stehen hinter einem starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche. Mit der Hafenwirtschaft ist unser Ziel, Bestandsverkehre zu halten und Neuverkehre stärker mit der Bahn zu transportieren. Hierzu gilt es, die optimalen Rahmenbedingungen für alle Verkehrsarten des SGV neu zu definieren

Die Schweizerischen Rheinhäfen begrüßen angesichts der Herausforderungen in der Klima- und Energiepolitik sowie der Landesversorgung, die Massnahmen für die Förderung des Gütertransports auf Schiene und Rhein. Die Potenziale für eine optimale, abgestimmte Nutzung zwischen Strasse und Schiene sind noch nicht ausgeschöpft: Der Anteil der transportierten Güter

auf der Schiene stagniert und ohne die vorgelegten Massnahmen droht eine Abnahme und eine Rückverlagerung von über 1'000'000 Fahrten auf die Strasse. Dies ist keine Alternative mit Blick auf die Herausforderungen in der Klima-, Energie-, Verkehrs- und Raumpolitik.

Insbesondere als Region, die viele Lasten im Gütertransport auf der Strasse für die Schweiz übernimmt, ist es von zentraler Bedeutung, dass sich möglichst viele Verkehre für die Verteilung in die ganze Schweiz auf der Schiene bündeln lassen. Eine weitere proportionale Steigerung des Strassengüterverkehrs stellt vor dem Hintergrund des hochausgelasteten Strassennetzes in der Region Basel – auch mit den laufenden Projekten der Engpassbeseitigungen – keine opportune Lösung dar.

Es ist daher richtig und wichtig, Förderinstrumente und Anreize für ein attraktives Güter-Transportangebot zu schaffen, welche multimodale Transportketten im Binnen- ebenso wie im Import/Exportverkehr ermöglichen und ausbauen, sowie den Güterverkehr auf der Schiene halten. Der SGV kann mit dem bestehenden Regulativ die derzeitigen Erwartungen von Gesellschaft, Politik, Kantone und Kunden nicht erfüllen. Es herrscht daher dringender Handlungsbedarf zugunsten günstiger Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Schweizer Gütertransport.

Als Schweizerischen Rheinhäfen begrüssen wir es zudem ausdrücklich, dass die nationale verkehrspolitische Bedeutung der Hafeninfrastrukturen für den Gütertransport Eingang in der Vorlage gefunden hat. Der Vorschlag einer Leistungsvereinbarung mit dem Bund für die Mitwirkung an den Rheinhäfen und die Mitfinanzierung der Hafeninfrastrukturen wurde in Konsens mit dem BAV erarbeitet. Mit diesem Instrument kann die zwischen Bund und den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt abgestimmte Anbindung der Schweiz an die Rheinschifffahrt langfristig sichergestellt werden.

Frage 2: Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

- a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*
- b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*

Wir unterstützen die Variante 1 «Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung der Schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt». Die Steuerung des Netzwerkangebots im Einzelwagenladungsverkehr wird begrüsst, damit das Transportangebot auf der Schiene auch im Binnen- und Import/Exportverkehr gestärkt werden kann. Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLK und ermöglicht damit, dass der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLK eine grössere Rolle in der Binnenlogistik spielen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.

Wir lehnen Variante 2 ab. Die Variante 2, die letztlich wohl zur Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs führen würde, ist aus Sicht der Schweizerischen Rheinhäfen nicht zielführend und hätte zurzeit nicht abschätzbare negative Folgen für die Wirtschaft, das Strassenverkehrssystem und würde irreversibel grosse Anlagenvermögen in der Bahninfrastruktur vernichten.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

Frage 3: Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja. Die Schweizerischen Rheinhäfen unterstützen die Sicht der Bahnbranche, dass die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im SGV eine «Conditio sine qua non» ist. Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Neuerungen wie unter anderem der digitalen automatischen Kupplung (DAK) ist der SGV zukunftsfähig. Die DAK schafft die Voraussetzung für die umfassende Digitalisierung des Güterverkehrs und den Aufbau von digitalen Plattformen.

Wir unterstützen als Infrastrukturbetreiberin bereits heute aktiv das laufende Projekt zur Einführung der DAK in der Schweiz und sind davon überzeugt, dass gerade in den Rheinhäfen die Abwicklungsgeschwindigkeit und Sicherheit durch die DAK erhöht werden kann. Wir unterstützen bezüglich der DAK die Haltung der Branche wie sie in der gemeinsamen Stellungnahme von VöV, VAP, LITRA und ASTAG übermittelt wurde. Dazu gehört die Modernisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs zur Effizienzsteigerung mit einer positiven Kosten-Nutzen-Betrachtung, ohne vertieft auf die Fragen unter Frage 4 einzugehen.

Frage 4: Sind Sie einverstanden

- a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?*

Grundsätzlich erachten es die Schweizerischen Rheinhäfen als zwingend, die Migration zur DAK durch den Bund mitzufinanzieren. Als Infrastrukturbetreiberin der Hafenbahnhöfe sehen wir die allenfalls notwendigen infrastrukturseitigen Anpassungen als gedeckt an. Wie oben bereits erwähnt, stützen wir die Haltung der Branche mit Blick auf die Finanzierungsaspekte.

Frage 5: Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Gemeinsam mit den Trägerkantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft unterstützen wir als Rheinhäfen die vorgeschlagene Stärkung ausdrücklich. Die Rheinschifffahrt sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen (ARA-Häfen) sowie an das gesamte, an den Rhein angeschlossene europäische Wasserstrassennetz (u.a. Frankreich, Belgien, Deutschland mit Ruhrgebiet, Mosel, Neckar, Donau-Staaten). Als trimodale Umschlagsplattform Rhein-Schiene-Strasse sind die Schweizerischen Rheinhäfen ein Paradebeispiel für die Bündelung grosser Gütermengen und deren Vernetzung zu multimodalen Logistikketten. Die Rheinhäfen stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule für den Import und Export dar. Sie sichern für viele Güter auch im erheblichen Umfang die Landesversorgung. Dabei sind moderne und effiziente Hafeninfrastrukturen für eine Verzahnung der Verkehrsträger mit Fokus auf Schiff und Schiene von grosser Bedeutung. Diese stellen sicher, dass die Schweiz die Rheinschifffahrt für ihre multimodalen Transportketten nutzen kann.

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind heute die grössten Förderer der Rheinschifffahrt, indem sie die notwendigen Hafeninfrastrukturen und das Land für die Umschlagsbetriebe vorhalten, um die hier entstehenden multimodalen Logistikketten (Container- und Massengut) mit der Schweiz zu vernetzen. Zentral dafür sind der in Planung befindliche Aufbau des Gateway Basel Nord mit dem neuen Hafenbecken 3. Aufgrund der nationalen Tragweite, ist für die Kantone die Stärkung der Hafeninfrastrukturen durch den Bund, von grosser Wichtigkeit.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja. Die vorgesehene Leistungsvereinbarung begrüssen die Schweizerischen Rheinhäfen ausdrücklich. Durch die Einbindung des Bundes erhalten die Hafeninfrastrukturen die gewünschte nationale Bedeutung. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage (GüTG Artikel 8a) schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und Kantone die Hafeninfrastrukturen unter den gemeinsamen festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können.

Das Instrument der Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen ist hierfür wirkungsvoll und kann mit den vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen rasch umgesetzt werden. Sie ermöglicht es, dass die Hafeninfrastrukturen von nationaler Bedeutung durch den Bund gefördert und unterstützt sowie die Investitionen in Erneuerung und Modernisierung nach festgelegten Zielen aus Bundesmitteln mitfinanziert werden können. Es kann so eine langfristige Sicherung der notwendigen Infrastrukturkapazitäten und Rahmenbedingungen für die Rheinschifffahrt und Logistikwirtschaft sichergestellt werden.

Frage 6: Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja. Mit dem Schaffen einer gesetzlichen Grundlage zur finanziellen Unterstützung klimaneutraler Antriebe und für Niedrigwasser geeignete Schiffe wird ermöglicht, dass der energieeffiziente Verkehrsträger Binnenschifffahrt auf dem Weg zur Klimaneutralität unterstützt wird. Als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat der Bund bereits mit den anderen Rheinanliegerstaaten festgelegt, die Binnenschifffahrt bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, um gemeinsam mit den anderen ZKR-Staaten dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

Frage 7: Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr

Ja. Als Rheinhäfen und Teil des Logistikclusters in der dichtbesiedelten Agglomeration Basel, sind wir darauf angewiesen, dass die Verkehrsträger bestmöglich zusammenspielen und ihre Stärken dort einsetzen, wo sie den grössten Nutzen stiften. Es ist daher unabdingbar, den Schienengüterverkehr so zu fördern, dass er maximal und in idealer Kombination mit den anderen Verkehrsträgern, genutzt wird und zuverlässig die heutigen und zukünftigen Gütermengen aufnehmen kann.

Aufgrund der Entwicklung des «Gütermixes» kann der SGV nur als Teil multimodaler Logistikketten wachsen und Verlagerungswirkung erzielen. Dabei ist nicht entscheidend, ob Behälter oder Güter zwischen den Verkehrsträgern umgeschlagen werden. Dies soll alleine der

Markt und nicht staatliche Anreize beeinflussen. Wir unterstützen die Förderung multimodaler Transportketten Schiff/Schiene/Strasse.

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Die Logistikregion Basel ist bereits heute Standort von zahlreichen multimodalen Umschlagsplattformen in unterschiedlichster Grösse und Ausprägung. Die Kantone und die gesamte Schweiz profitiert davon, wenn sich diese Umschlagsplattformen multimodal vernetzen. Das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen soll weiter gefördert und weiterentwickelt werden. Mit einem breiten Angebot an multimodalen Transportketten können die Verkehrsinfrastrukturen optimal ausgelastet, die Robustheit im Verkehrssystem gesteigert und letztlich auch der wertvolle Raum schonend genutzt werden.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Moderne und effiziente Umschlagsanlagen sind entscheidend an der Schnittstelle der multimodalen Transportketten. Ohne diese kann kein entsprechendes Angebot für den Schienengüterverkehr generiert werden. Die Ausweitung der Förderung von Umschlagsanlagen im Kombinierten Verkehr auf Umschlags- und Verladeanlagen in Anschlussgleisen, Hafenanlagen oder auch multimodale Umschlagsplattformen in den Agglomerationen (u.a. für City-Logistik-, Baustoffrecycling-Konzepte) ist daher folgerichtig und findet unsere Unterstützung.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ein effizientes Bahnangebot lebt von der Bündelung von Verkehren. Das Setzen von Anreizen für einen multimodalen Transport ist sinnvoll.

1. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag als geeignet?

Der vorgeschlagene Umschlags- und Verladebeitrag setzt an der zentralen Schnittstelle der Transportketten an: Hier wird der Entscheid für die Multimodalität und für den Weg der Sendungen getroffen. Wichtig ist dabei ein Aufkommen über einem Schwellenwert, damit sich die Schaffung eines Angebotes lohnt. Es ist aus unserer Sicht zweckmässig, gezielt an dieser Stelle Anreize zu setzen, um Mengen auf multimodale Transportketten zu lenken.

Der positive Effekt beim Setzen einer Mindestmenge kann jedoch nicht nachvollzogen werden. Mit der Regelung der Mindestmengen sind verzerrte Wettbewerbsbedingungen vorprogrammiert, zumal bereits im Erläuterungsbericht Ausnahmen aufgeführt werden. Sind die Anlagen zum Verlad erstmal gebaut und vorhanden – bei der Investitionsförderung erscheinen die Mindestmengen sinnvoll – sollte deren Beitrag an der Verlagerung von Mengen auch ab dem ersten Wagen belohnt werden. Ein Bonus für Mehrmengen kann somit auch begrüsst werden.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Durch die geografische Lage Basels liegt in unserer Region häufig der Anfang oder das Ende des nationalen Teils der internationalen Import- oder Export-Logistikketten im Nord-Süd-Verkehr. Für die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt ist es daher von Interesse, dass langlaufende Verkehre gebündelt auf der Bahn in die Region zum Umschlag und Weitertransport kommen. Heute sehen wir Fehlanreize, wenn KV-Sendungen über grosse Distanzen auf der Strasse durch die Schweiz zu den Umschlagsanlagen nach Basel transportiert werden. Unabhängig vom Verhältnis der transportierten Distanz auf Strasse und Schiene sind diese Transporte voll LSVA-rückerstattungsberechtigt, obwohl insgesamt nur wenige Kilometer auf der Schiene zurückgelegt werden. Hier könnte ein Pauschalbetrag entgegenwirken, damit kurze Transportwege auf Schweizer Strassen belohnt werden.

Es ist ausserdem davon auszugehen, dass von der LSVA befreite Fahrzeugtypen (z.B. Motorwagen mit elektrischem Antrieb oder Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von unter 3.5 Tonnen) zukünftig vermehrt in direkter Konkurrenz zum Schienengüterverkehr stehen. Es gilt daher zusätzlich sicherzustellen, dass für Strassenfahrzeuge, welche heute keine LSVA entrichten, ebenfalls Bedingungen bestehen, damit in geeigneter Weise Sendungen von der Strasse auf die Schiene verlagert werden.

Die Kantone unterstützen in diesem Sinne die Diskussion über einen abgestimmten Mechanismus zwischen LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr und neuem Umschlags- und Verladebeitrag. Mittelfristig ist eine Lösung anzustreben, die keine Produktionsform gegenüber der anderen benachteiligt.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen

Eine Vereinfachung der Bestimmungen für die private Wirtschaft, die Anschlussgleisanlagen in ihren Betrieben integrieren und den Schienengüterverkehr gezielt nutzen, begrüssen wir.

Frage 8: Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr?

Ja. Wir unterstützen die Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im SGV. In Bezug auf den SGV unterstützen wir spezifisch den Vorschlag, sowohl Umrüstung von Bestandsfahrzeugen als auch Neubeschaffungen zu finanzieren. Wir weisen dabei ebenfalls auf die Werklokomotiven der privaten Anschlussgleisbesitzer hin, welche u.a. in den Rheinhäfen für Rangiermanöver eingesetzt werden.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des Schweizerischen Güterverkehrs:

Frage 9: Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja. Die Rheinhäfen sind mit der Hafenwirtschaft eng mit dem EWLTV-Netzwerk verzahnt. Allein die Hafenanlagen und das Industrieareal Schweizerhalle sind jährlich Quelle und Ziel von Gütern im Umfang von rund 2 Mio. Tonnen, welche im EWLTV-System abgewickelt werden. Neben den

bestehenden Verkehren im EWLV entstehen weitere Potenziale durch Umschlagsplattformen mit City-Logistik-Konzepten oder für Baustoff-Kreisläufe.

Wir unterstützen dabei die Ausführungen der Bahnbranche zu dieser Frage mit ihren Unterpunkten.

Frage 10: Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes

Ja. Wir begrüßen die Bemühungen des Bundes, Logistikflächen und deren Anschluss an die Schienennetze in der Raumplanungspolitik zu verankern. Die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft berücksichtigen bereits heute in ihren raumplanerischen Instrumenten den Erhalt und die Weiterentwicklung von Arealen für multimodale und logistische Nutzungen.

Wir erachten es als folgerichtig, wenn sich kantonale räumliche Konzepte und Strategien für den Güterverkehr mit entsprechenden Festlegungen des bundesrätlichen Gütertransportkonzepts verzahnen und mit diesem wiederum kantonsübergreifend abgestimmt werden. Das Instrument der Sachpläne des Bundes ist hierfür das geeignete. Es gilt zu berücksichtigen, dass die Bemühungen insbesondere bei der Anschlussgleiserschliessung auf Gemeindeebene bei den Nutzungsplanungen an Grenzen stossen. Insbesondere sind grundeigentümerverbindliche Vorschriften nur umsetzbar, wenn umfangreiche technische Abklärungen vorliegen und seitens der Gemeinde der Wille besteht, entsprechende Vorschriften umzusetzen.

Rechtsanpassungen

Frage 11: Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen

Ja. Die im Gütertransportgesetz (Variante 1) vorgeschlagenen Anpassungen, insbesondere für die Hafeninfrastrukturen, werden von den Schweizerischen Rheinhäfen unterstützt.

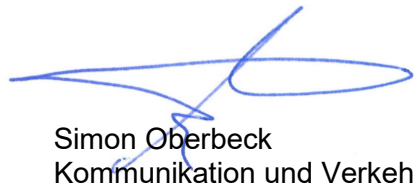
Im Weiteren unterstützen wir die in der gemeinsamen Bahn-Branchenstellungnahme beantragten Änderungen

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Hinweise und Anträge.

Freundliche Grüsse
Schweizerische Rheinhäfen



Florian Röthlingshöfer
Direktor



Simon Oberbeck
Kommunikation und Verkehrspolitik

SwissRailvolution
3000 Bern / Berne / Berna
info@swissrailvolution.ch
079 584 60 89



SwissRailvolution – 3000 Bern / Berne / Berna

MEDIENMITTEILUNG

Ja zum Schienengüterverkehr in der Fläche, aber unter der Bedingung, dass ein Gesamtkonzept vorliegt.

Schweiz / Suisse / Svizzera, 24. Februar 2023. **In seiner Stellungnahme unterstützt SwissRailvolution eine starke Binnengüterverkehrslogistik. Es fehlt aber ein griffiges Fahrplankonzept 2050 sowie ein echter multimodaler Plan zwischen den Verkehrsträgern aufgrund eines Mobilität-Masterplanes.**

Raumplanerische Sicherheit schaffen

SwissRailvolution unterstützt die Weiterentwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV). Die Milliarden, die in die NEAT investiert wurden, haben eine Million LKW-Fahrten pro Jahr von unseren Strassen auf die Schiene verlagert. Ein Wegfall des EWLK würde zu einer Rückverlagerung von 650'000 LKW-Fahrten führen. Dies würde 30 Jahre an Bemühungen und Investitionen in die NEAT zunichtemachen.

Damit die Kantone und der Bund die zwingende Entwicklung des Schienennetzes besser in ihre Richtpläne integrieren können, ist es dringend notwendig, dass der Bund die Korridore der grossen internationalen und nationalen Achsen für Güter- und Personenverkehr festlegt. D.h. die Planung des von SwissRailvolution geforderten Verkehrskreuzes Schweiz mit Neubaustrecken auf den Nord-Süd- und Ost-West-Achsen muss Teil eines Gesamtkonzeptes sein.

1. Mit der Unterstützung des Binnengüterverkehrs muss der Bund festlegen, wie viele Trassen benötigt werden, insbesondere auf der Ost-West-Achse, entsprechend den Bedürfnissen der Güterkunden.

2. Es braucht ebenfalls ein griffiges Fahrplankonzept mindestens für 2050, wie es auch die SBB¹, der VöV² oder SwissRailvolution³ im Rahmen der Vernehmlassung zur Perspektive Bahn 2050 gefordert haben.
3. Schliesslich müssen die notwendigen Neubaustrecken und die intermodalen Hubs, die dem Güterverkehr vorbehalten sind, in die Raumplanung einbezogen werden. Das grenznahe Ausland muss auch Teil der raumplanerischen Überlegung sein.

Der Bund muss seine Führungsrolle beim Bahnausbau wahrnehmen und darf die Kantone bzgl. der europäischen Achsen Nord-Süd sowie Ost-West nicht im Unklaren lassen. Auf der Nord-Süd-Achse sind für die kantonalen Richtpläne (Raumplanung) zwar bereits mehrere Neubaustrecken für den Güterverkehr im Sachplan Infrastruktur detailliert aufzufinden. Insbesondere sollte die Strecke Lugano-Chiasso in Angriff genommen werden. Aber auf der Ost-West-Achse ist der Sachplan lückenhaft, auch wenn dort der Güterverkehr tiefer ausfallen wird als auf der Nord-Süd-Achse, muss nichtsdestotrotz wegen der starken Entwicklung des Personenverkehrs ein Zusammenspiel mit dem Güterverkehr festgelegt werden.

Ein konkretes Beispiel ist die Strecke Lausanne-Genf, wo es derzeit nur zwei Trassen für den Güterverkehr gibt. Wie von SwissRailvolution gefordert, sollte zwischen Genf und Lausanne eine Neubaustrecke gebaut werden. Der Ausbau der bestehenden Strecke ist teurer, wird keine Fahrzeitverkürzungen für den Personenverkehr bringen, stört mit Baustellen den laufenden Betrieb, ermöglicht keine Harmonisierung der Fahrgeschwindigkeiten und schafft weniger Kapazitäten für Güter- und Personenverkehr trotz höherer Kosten. Schlussendlich bremst dies die Verkehrsverlagerung, wie das unpopulär gewordene Projekt Léman 2030 gezeigt hat. Dabei ist nicht nur die Strecke Lausanne-Genf, sondern die ganze Ost-West-Achse betroffen.

Es geht nicht nur darum, den Gütertransport in der Raumplanung «stärker» zu berücksichtigen, sondern genau zu definieren, wo sich der Gütertransport raumplanerisch entwickeln kann. Dabei ist eine klare Strategie einer progressiven Trennung der Kapazitäten und der Geschwindigkeiten zwischen Güter-, langsamem und schnellem Personenverkehr anzustreben. Die drei Etappen von Bahn 2000 können hier eine Anwendung finden:

1. Wo sind die Bedürfnisse der Güterkundinnen und -kunden in Tonnenkilometer?
2. Welcher Fahrplan wird dafür benötigt?
3. Wo müssen dann der Bund und die Kantone Infrastrukturmassnahmen treffen?

Nur so kann eine gleichzeitig weitsichtige und griffige Raumplanung stattfinden, wo Bund und Kantone die nötigen Flächen freihalten, sichern und einplanen. Leider geschieht dies aktuell noch deutlich zu

1 SBB:
<https://company.sbb.ch/content/dam/internet/corporate/de/ueber-die-sbb/die-sbb-bewegt-die-schweiz/wirtschaft-politik/Stand-Ausbauprogramme-Bahninfrastruktur-Perspektive-BAHN-2050.pdf.sbbdownload.pdf> SEITE 3

2 VöV:
<https://www.voev.ch/de/index.php?section=Downloads&download=18530> SEITE 4

3 SRV:
https://swissrailvolution.ch/wp-content/uploads/2022/12/2022_11_08_Stellungnahme_Bahn2050_SwissRailvolution_Kurzversion_1_2.pdf SEITE 11

wenig. Zusätzlich muss auch das grenznahe Ausland in die raumplanerischen Überlegungen für kritische Güterverkehrsinfrastrukturen mit einbezogen werden.

SwissRailvolution bedauert immer noch den fehlenden Mobilitäts-Masterplan. Die vorgeschlagenen gesetzlichen Bestimmungen spielen nämlich ausschliesslich für die Schiene, die Seilbahnen und die Schifffahrt. Hingegen sind die Strasse, der Luftverkehr oder andere ausgeschlossen, und scheinen unkoordiniert geregelt zu sein. Eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern dank eines Mobilität-Masterplanes wäre hier besonders notwendig.

Digitale Automatische Kupplung (DAK)

Die Modernisierung und Automatisierung dank der Digitalen automatischen Kupplung (DAK) sollte eine Senkung der Betriebskosten für Güterverkehrsleistungen auf der Schiene ermöglichen. Dies könnte revolutionär sein, muss aber noch durch konkrete Anwendungen bewiesen werden. Die DAK erweckt auch bei SwissRailvolution viele Hoffnungen, sie darf aber nicht gleichzeitig zu einer Hürde im Güterverkehr werden, weil sie z.B. für den Rübentransport zu teuer wäre. SwissRailvolution begrüsst zwar den Willen des Bundes, den europäischen Plan einer weitgehenden Umrüstung auf DAK bis 2030 zu folgen. Es ist aber gleichzeitig Vorsicht geboten, dass die DAK nicht zu einem Hindernis in der Verlagerungspolitik und der Wirtschaftlichkeit der Bahn wird.

Letzte Meile ausgliedern

Allgemein findet SwissRailvolution, dass die finanzielle Unterstützung durch den Bund keine Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des Schienenverkehrs verursachen sollte. SwissRailvolution unterstützt insbesondere den Vorschlag von VAP (Verband der verladenden Wirtschaft) die letzte Meile auszugliedern und diskriminierungsfrei zu gestalten:

<https://cargorail.ch/letzte-meile-ausgliedern-und-diskriminierungsfrei-gestalten/>

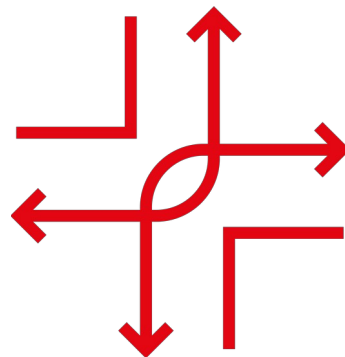
Zusätzliche Informationen :

TEL (DE, FR) 079 584 60 89

Tobias Imobersteg, Generalsekretär SwissRailvolution

SwissRailvolution – Verein für die Konzeption und Schaffung der schweizerischen Eisenbahn von morgen (gemeinnütziger Verein nach Artikel 60 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches)

Nur eine langfristige Vision – unter Einbeziehung aller bereits beschlossenen Investitionen – wird eine Erneuerung des Schweizer Schienennetzes ermöglichen, die eine starke Verankerung in Europa einschliesst. Das Gerüst dieses neuen Netzes basiert auf dem Verkehrskreuz Schweiz, das zwei Hauptachsen in West-Ost- und Nord-Süd-Richtung, von Grenze zu Grenze, postuliert.



SwissRailvolution
3000 Bern / Berne / Berna
info@swissrailvolution.ch
079 584 60 89



SwissRailvolution – 3000 Bern / Berne / Berna
PER EMAIL AN:
Bundesamt für Verkehr
konsultationen@bav.admin.ch

Schweiz, Suisse, Svizzera, 24. Februar 2023

Rahmenbedingungen Güterverkehr: Stellungnahme von SwissRailvolution

Vernehmlassungsvorlage «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

SwissRailvolution unterstützt die Variante 1 «Schienengüterverkehr in der Fläche», aber unter der Bedingung, dass ein Gesamtkonzept vorliegt. Es fehlt ein griffiges Fahrplankonzept 2050 sowie ein echter multimodaler Plan zwischen den Verkehrsträgern aufgrund eines Mobilität-Masterplanes.

Fragenkatalog

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja. Der Anteil der Schiene am nationalen Güterverkehr sinkt regelmässig seit mehreren Jahren. Ein Grund dafür ist die Deindustrialisierung der Schweiz. Es kann aber zusätzliche Gründe geben. Es ist notwendig Lösungen zu finden, um eine Dienstleistung aufrechtzuerhalten, die schon immer CO2-frei war.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

SwissRailvolution unterstützt die Variante 1 unter der Bedingung, dass ein Gesamtkonzept vorliegt. Es muss sich im Minimum um ein Fahrplankonzept 2050 handeln, oder noch besser um einen Mobilitäts-Masterplan, der alle Verkehrsträger im Güter- und Personenverkehr aufeinander abstimmt. Es sind jedoch noch viele offene Fragen, wie eine Umsetzung durchgeführt werden soll. Es muss z.B. festgelegt werden, welche Trassen es im Jahr 2050 für den Güterverkehr auf der Ost-West-Achse brauchen wird.

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Die Modernisierung und Automatisierung dank der Digitalen automatischen Kupplung (DAK) sollte eine Senkung der Betriebskosten für Güterverkehrsleistungen auf der Schiene ermöglichen. Dies könnte revolutionär sein, muss aber noch durch konkrete Anwendungen bewiesen werden. Die DAK erweckt auch bei SwissRailvolution viele Hoffnungen, sie darf aber nicht gleichzeitig zu einer Hürde im Güterverkehr werden, weil sie z.B. für den Rübentransport zu teuer wäre. SwissRailvolution begrüsst zwar den Willen des Bundes, den europäischen Plan einer weitgehenden Umrüstung auf DAK bis 2030 zu folgen. Es ist aber gleichzeitig Vorsicht geboten, dass die DAK nicht zu einem Hindernis in der Verlagerungspolitik und der Wirtschaftlichkeit der Bahn wird.

Um die Sicherheit für das Personal deutlich zu verbessern – ob mit oder ohne DAK – muss auf das Vorbild der japanischen Bahnen geschaut werden. Insbesondere könnte die Einführung hierzulande vom «Yubisashi kakunin», also «mit dem Finger zeigen und überprüfen», überprüft werden.

4. Sind Sie einverstanden,

(a) dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Wenn es gute Hoffnungen gibt, eine Senkung der Betriebskosten zu ermöglichen, dann ja.

(b) dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Absolut. Ja. Die Wirtschaft muss ebenfalls mitfinanzieren. Die Investitionen müssen aber für diese attraktiv sein.

(c) dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja.

(d) dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Vor allem nach dem Kriterium der Senkung der Betriebskosten, damit die Schiene attraktiver wird, ja.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

SwissRailvolution unterstützt sinnvolle multimodale Transportketten grundsätzlich. Wir werfen deshalb die Frage auf, warum die Rheinschifffahrt in der Vernehmlassung enthalten ist, aber der Gütertransport auf der Strasse nicht. Eine solche Vorlage muss eine Gesamtsicht über den ganzen Logistikmarkt präsentieren, über alle Verkehrsträger und relevanten Leistungserbringer hinweg, was hier aber nicht der Fall ist.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja. Es geht darum, für die Landesversorgung wichtige multimodale Transportketten zu sichern und klimaneutral zu gestalten.

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

(a) durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja. Bei Infrastrukturinvestitionen kann der Bund mithelfen. Ein Mobilitäts-Masterplan sowie ein geschärftes Fahrplankonzept 2050 sollten folgende Fragen beantworten:

- Was zeichnet eine «multimodale Umschlagplattform» aus? Woraus besteht sie? Und welche logistischen und politischen Funktionen und Ziele soll sie erfüllen? Wie werden die Ziele gemessen?
- Wie viele multimodale Umschlagplattformen sind notwendig, um die gesetzten Ziele zu erreichen, und wo sollten sie errichtet werden?

Die Vorgänge sollten transparent ausgestaltet sein, sowie Marktverzerrungen verhindert werden.

(b) durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Gleiche Antwort wie bei den «multimodalen Umschlagsplattformen» in (a).

(c) durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja. SwissRailvolution begrüsst zwar, dass der Bundesrat eine Untergrenze sowie eine Obergrenze an Fördermittel festlegen kann, doch diese sollten nicht nur nach geförderten Bahnwagen festgelegt werden, sondern auch nach Tonnenkilometern, damit die Anreize umweltgerechter werden. Anreize durch Steuerbegünstigungen könnten alternativ auch in Betracht gezogen werden. Es muss beachtet werden, dass es innerhalb des Schienengüterverkehrs keine Wettbewerbsverzerrungen gibt.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

SwissRailvolution will sich zur Höhe der Beiträge nicht äussern und kann diese nicht beurteilen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Ja, die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr soll unbedingt weitergeführt werden. Diese Rückerstattung ist ein wichtiger Bestandteil der Attraktivität des kombinierten Verkehrs.

(d) durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja. SwissRailvolution unterstützt ebenfalls den Vorschlag von VAP (Verband der verladenden Wirtschaft) die letzte Meile auszugliedern und diskriminierungsfrei zu gestalten:

<https://cargorail.ch/letzte-meile-ausgliedern-und-diskriminierungsfrei-gestalten/>

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Dank Elektrifizierung und Wasserkraft ist die Bahn in der Schweiz bereits seit langem CO2-neutral, und hinzu auch noch extrem energieeffizient. Der Spielraum für weitere Emissionsreduktionen ist also gering. SwissRailvolution steht zwar diesen finanziellen Anreizen positiv gegenüber, einen bedeutenden Beitrag zur Klimaneutralität muss aber hier nicht erwartet werden.

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja. Die Milliarden, die in die NEAT investiert wurden, haben eine Million LKW-Fahrten pro Jahr von unseren Strassen auf die Schiene verlagert. Ein Wegfall des EWLV würde zu einer Rückverlagerung von 650'000 LKW-Fahrten führen. Dies würde 30 Jahre an Bemühungen und Investitionen in die NEAT zunichtemachen. Gleichzeitig muss auch untersucht werden, wie Züge gebündelt werden können, damit die Bahn vom ressourcenintensiven EWLV nicht so stark abhängig bleibt, und wirtschaftlicher wird.

SwissRailvolution unterstützt die Verlagerungsziele, die von der Alpeninitiative in die Verfassung geschrieben wurden.

Für die Weiterentwicklung des EWLK sollte im Rahmen einer wirkungsvollen Umwelt-, Energie- und Wirtschaftspolitik auch in Tonnen-Kilometer gemessen werden (TKm), und nicht nur wie bisher in Anzahl LKW-Fahrten. Für die Erreichung der festgelegten Ziele ist dies unumgänglich, denn die TKm sind ein viel präziseres Messinstrument um energie- und klimapolitische Ziele zu erreichen.

(a) Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLK dafür geeignet?

Bahninfrastrukturen werden mindestens für mehrere Jahrzehnte angelegt, und müssen gleichzeitig täglich verwaltet und für diese lange Lebensdauer täglich unterhalten werden. Hier gilt es den Leistungserbringern diese Verantwortung zu übertragen, und ihnen gleichzeitig eine Wirtschaftsfreiheit zu sichern. Leistungsvereinbarungen dürfen also nicht zu kurzlebig sein, aber auch keine Wettbewerbsverzerrungen verursachen.

(b) Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja. Steuerliche Anreize für Kundinnen und Kunden des Güterverkehrs könnten als Mittel ebenfalls in Betracht gezogen werden.

(c) Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLK) als geeigneter an?

Die Leistungen müssen vor allem diskriminierungsfrei angeboten werden. Deshalb unterstützt SwissRailvolution den Vorschlag von VAP die letzte Meile auszugliedern. Diese soll von einer unabhängigen Instanz diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Damit die Kantone und der Bund die zwingende Entwicklung des Schienennetzes besser in ihre Richtpläne integrieren können, ist es dringend notwendig, dass der

Bund die Korridore der grossen internationalen Achsen, d.h. die Gestaltung des von SwissRailvolution geforderten Verkehrskreuzes Schweiz als Teil des Gesamtkonzeptes, festlegt:

- Mit der Unterstützung des Binnengüterverkehrs muss der Bund ebenfalls festlegen, wie viele Trassen benötigt werden, insbesondere auf der Ost-West-Achse, entsprechend den Bedürfnissen der Güterkunden.
- Danach muss ein Fahrplan 2050 festgelegt werden.
- Schliesslich müssen die notwendigen Neubaustrecken und die intermodalen Hubs, die dem Güterverkehr vorbehalten sind, in die Raumplanung einbezogen werden.

Der Bund muss seine Führungsrolle beim Bahnausbau wahrnehmen und darf die Kantone bzgl. der europäischen Achsen Nord-Süd sowie Ost-West nicht im Unklaren lassen. Auf der Nord-Süd-Achse sind für die kantonalen Richtpläne (Raumplanung) zwar bereits mehrere Neubaustrecken für den Güterverkehr im Sachplan Infrastruktur detailliert aufzufinden. Insbesondere sollte die Strecke Lugano-Chiasso in Angriff genommen werden. Aber auf der Ost-West-Achse ist der Sachplan lückenhaft, auch wenn dort der Güterverkehr viel tiefer ausfallen wird als auf der Nord-Süd-Achse, muss nichtsdestotrotz wegen der starken Entwicklung des Personenverkehrs ein Zusammenspiel festgelegt werden.

Ein konkretes Beispiel ist die Strecke Lausanne-Genf, wo es derzeit nur zwei Trassen für den Güterverkehr gibt. Wie von SwissRailvolution gefordert, sollte zwischen Genf und Lausanne eine Neubaustrecke gebaut werden. Der Ausbau der bestehenden Strecke ist teurer, wird keine Fahrzeitverkürzungen für den Personenverkehr bringen, stört mit Baustellen den laufenden Betrieb, ermöglicht keine Harmonisierung der Fahrgeschwindigkeiten und schafft weniger Kapazitäten für Güter- und Personenverkehr trotz höherer Kosten. Schlussendlich bremst dies die Verkehrsverlagerung, wie das unpopulär gewordene Projekt Léman 2030 gezeigt hat. Dabei ist nicht nur die Strecke Lausanne-Genf, sondern die ganze Ost-West-Achse betroffen.

Es braucht ebenfalls ein griffiges Fahrplankonzept mindestens für 2050, wie es die SBB¹, der VöV² oder SwissRailvolution³ im Rahmen der Vernehmlassung zur

1 SBB:<https://company.sbb.ch/content/dam/internet/corporate/de/ueber-die-sbb/die-sbb-bewegt-die-schweiz/wirtschaft-politik/Stand-Ausbauprogramme-Bahninfrastruktur-Perspektive-BAHN-2050.pdf.sbbdownload.pdf> SEITE 3

2 VöV:<https://www.voev.ch/de/index.php?section=Downloads&download=18530> SEITE 4

3 SRV:https://swissrailvolution.ch/wp-content/uploads/2022/12/2022_11_08_Stellungnahme_Bahn2050_SwissRailvolution_Kurzversion_1_2.pdf SEITE 11

Perspektive Bahn 2050 gefordert haben. Es geht also nicht nur darum, den Gütertransport in der Raumplanung «stärker» zu berücksichtigen, sondern genau zu definieren, wo sich der Gütertransport raumplanerisch entwickeln kann. Dabei ist eine klare Strategie einer progressiven Trennung der Kapazitäten und der Geschwindigkeiten zwischen Güter-, langsamer und schneller Personenverkehr anzustreben. Die drei Etappen von Bahn 2000 können hier eine Anwendung finden:

1. Wo sind die Bedürfnisse der Güterkundinnen und -kunden in Tonnenkilometer?
2. Welcher Fahrplan wird dafür benötigt?
3. Wo müssen dann der Bund und die Kantone Infrastrukturmassnahmen treffen?

Nur so kann eine gleichzeitig weitsichtige und griffige Raumplanung stattfinden, wo Bund und Kantone die nötigen Flächen freihalten, sichern und einplanen. Leider geschieht dies aktuell noch deutlich zu wenig.

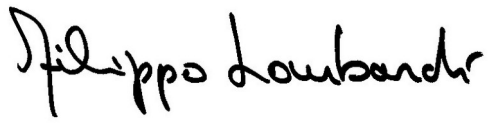
Die Raumplanung und die strategische Infrastruktur im Ausland ebenfalls berücksichtigen

Anlagen im grenznahen Ausland müssen berücksichtigt werden, wenn sie den erhofften Beitrag an die schweizerische Güterverkehrsinfrastruktur erbringen können und die Finanzierungskriterien erfüllen. Grenznahe Anlagen mitzuberücksichtigen ist umso mehr geboten, als die Flächen für Anlagen in der Schweiz begrenzt und teuer sind. In einem Mobilitäts-Masterplan kann das sowohl Umschlag-Plattformen, Neubaustrecken für den Güterverkehr als auch Schnellfahrstrecken oder S-Bahnstrecken für den Personenverkehr betreffen. Es gilt, für die Schweiz (oder auch nur für wichtige Grenzregionen der Schweiz) notwendige strategische Anlagen im grenznahen Ausland zu identifizieren und mitzufinanzieren, wenn das Ausland sonst kein offensichtliches Interesse daran zeigt.

Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Grundsätzlich ja. SwissRailvolution bedauert aber immer noch das fehlende Mobilitäts-Masterplan. Die vorgeschlagenen gesetzlichen Bestimmungen spielen nämlich ausschliesslich für die Schiene, die Seilbahnen und die Schifffahrt. Hingegen sind die Strasse, der Luftverkehr oder Andere ausgeschlossen, und scheinen unkoordiniert geregelt zu sein. Eine Gesetzesgrundlage für eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern dank z.B. eines Mobilitäts-Masterplanes wäre hier besonders notwendig.

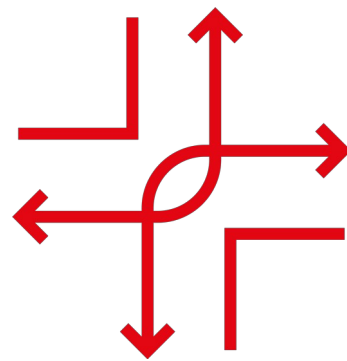
Für den Vorstand und die Technische Kommission von SwissRailvolution,



Filippo Lombardi
Präsident



Tobias Imobersteg
Generalsekretär





Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Frenkendorf, 21. Februar 2023

Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Möglichkeit zur Stellungnahme im obengenannten Vernehmlassungsverfahren wahr. Swissterminal ist im Schweizer Güterverkehr Marktführerin beim Umschlag von Containern im maritimen Bereich. Das Unternehmen betreibt in der Schweiz und im grenznahen Elsass insgesamt acht Umschlagterminals/Leerdepts und verbindet diese auf dem Schienen- und Wasserweg mit den Nord- und Südhäfen Europas.

Begleitend zu unseren Antworten in Ihrem Fragekatalog, die sich auf den Seiten 3 bis 8 dieses Schreibens finden, möchten wir Ihnen nachstehend unsere allgemeine Position zur Vernehmlassungsvorlage erläutern. **Die Vorlage ist in beiden Varianten aus grundsätzlichen und aus branchenspezifischen Überlegungen abzulehnen.**

Die Vorlage bietet keine nachhaltige Lösung für die Zukunft.

Die von Ihnen zur Diskussion gestellten Absichten und Ideen sind nicht zielführend, um den sich abzeichnenden Herausforderungen der Güterlogistik der Schweiz im nationalen und internationalen Verkehr erfolgreich zu begegnen. Die Vorlage trägt den bestehenden Marktstrukturen, die sich organisch entlang den Marktbedürfnissen entwickelt und bewährt haben, viel zu wenig Rechnung. Damit wird die Chance verpasst, das bestehende grosse Potenzial in die Zukunft zu überführen und erfolgreich zu nutzen. Es braucht eine umfassende und unvoreingenommene Gesamtsicht der laufenden und künftigen Entwicklungen.

Die Vorlage ist teuer und schafft weitere ungleich lange Spiesse.

Stossend erscheint die Idee, mit zusätzlichen hohen Subventionsleistungen neue Eingriffe in den Markt und den Wettbewerb vorzunehmen. Damit schaffen Sie weitere ungleich lange Spiesse und behindern die freien Unternehmen in ihrer erfolgreichen Tätigkeit. Dieses Vorhaben ist abzulehnen.

Die Vorlage ist wettbewerbsfeindlich.

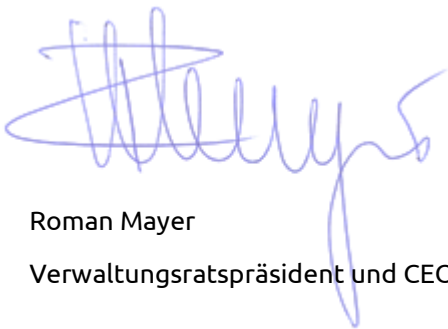
Ihre zur Diskussion gestellten Ideen sehen zusätzliche, unnötige und wettbewerbsrechtlich nicht zu rechtfertigende Eingriffe in die Organisationsfreiheit der privaten Unternehmen vor. So haben etwa Betreiberinnen von KV-Umschlagsanlagen und Hafeninfrastruktur Leistungsvereinbarungen mit einer Laufzeit von vier Jahren abzuschliessen. Dieser Zyklus ist angesichts der in unserer Branche

üblichen Investitionszyklen von 30, 40, 50 Jahren völlig unangemessen. Eine solche Regelung würde die Wirtschaftsfreiheit der betroffenen Betriebe in erheblicher und grundsatzwidriger Weise beeinträchtigen. Auch dies ist abzulehnen.

Swissterminal ersucht den Bundesrat, das Geschäft unter Einbezug der wesentlichen Akteure grundlegend zu überarbeiten und stellt sich gerne bereit, ihre Erfahrungen und Einschätzungen aktiv in diese Arbeit einzubringen.

Besten Dank für die Aufmerksamkeit, die Sie unserer Stellungnahme entgegenbringen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Roman Mayer

Verwaltungsratspräsident und CEO

Stellungnahme zu

Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3

Geschäftsfall

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. *Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*
- Grundsätzlich muss sich die Güterlogistik kontinuierlich an die technischen, ökologischen und politischen Entwicklungen anpassen, um auch künftig ihre systemrelevanten Leistungen effizient und nah bei den Kundenbedürfnissen zu erbringen.
- Diese Entwicklung soll im Wesentlichen im freien Markt und transparenten Wettbewerb gelingen, wobei dem Staat die Aufgabe zukommt, die Rahmenbedingungen gemäss den technischen, ökologischen und politischen Entwicklungen festzulegen und innerhalb dieser Rahmenbedingungen den fairen Wettbewerb zwischen den relevanten Akteuren am Markt zu garantieren und für gleich lange Spiesse zu sorgen.
- In dem Sinne geht die zur Vernehmlassung gestellte Vorlage in die falsche Richtung, als sie primär mit Instrumenten der staatlichen Interventions- und Subventionierungspolitik Markteingriffe vorsieht, die den Wettbewerb und die freie Entwicklung behindern. Damit schaffen Sie weitere ungleich lange Spiesse und behindern die freien Unternehmen in ihrer erfolgreichen Tätigkeit. Das können wir nicht unterstützen.
- Wir sind der Meinung, dass die von Ihnen zur Diskussion gestellten Absichten und Ideen nicht zielführend sind, um den sich abzeichnenden Herausforderungen der Güterlogistik der Schweiz im nationalen und internationalen Verkehr erfolgreich zu begegnen. Zu sehr bewegen sich Ihre Ideen und Absichten in der Vergangenheit und tragen aktuellen und kommenden Entwicklungen in allen Bereichen der Logistik viel zu wenig Rechnung. Es fehlt unserer Ansicht nach eine umfassende und unvoreingenommene Gesamtsicht der laufenden und künftigen Entwicklungen.
- Gleichzeitig sehen Ihre zur Diskussion gestellten Ideen zusätzliche, unnötige und wettbewerbsrechtlich nicht zu rechtfertigende Eingriffe in die Organisationsfreiheit der privaten Unternehmen vor. So sind etwa Leistungsvereinbarungen mit einer Laufzeit von lediglich vier Jahren, wie Sie sie vorsehen, angesichts der in unserer Branche üblichen Investitionszyklen von 30, 40, 50 Jahren völlig unangemessen. Eine solche Regelung würde die Wirtschaftsfreiheit der betroffenen Betriebe in erheblicher und grundsatzwidriger Weise beeinträchtigen. Auch dies ist abzulehnen.
- Schliesslich trägt die Vorlage den bestehenden Marktstrukturen, die sich organisch entlang den Marktbedürfnissen entwickelt und bewährt haben, viel zu wenig Rechnung. Damit wird die Chance verpasst, das bestehende grosse Potenzial in die Zukunft zu überführen und erfolgreich zu nutzen.
- Zudem lässt die Vorlage ganz wesentliche Fragen unbeantwortet, womit eine sinnvolle Beurteilung des Vorhabens nicht möglich ist. Ein nicht abschliessender Fragekatalog:

- Wie soll das Ganze finanziert werden?!
 - Wie verträgt sich eine Förderung und ein Ausbau des EWLTV mit den bereits heute vorhandenen Trassenkonflikten zwischen den einzelnen Schienenverkehren?
 - Wie lässt sich eine Finanzierung von technischen Lösungen am Rollmaterial von einzelnen Leistungserbringern mit den Auflagen der Marktfreiheit und des Wettbewerbs rechtfertigen?
 - Wie soll mit noch mehr staatlichen Eingriffen und Subventionierung der Wettbewerb gestärkt und Marktverzerrungen verhindert werden?
- Aus Sicht von Swissterminal ist die Vorlage in beiden Varianten abzulehnen. Wir ersuchen den Bundesrat, das Geschäft unter Einbezug der wesentlichen Akteure grundlegend zu überarbeiten und sind gerne bereit, unsere Erfahrungen und Einschätzungen aktiv in diese Arbeit einzubringen.
2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*
- a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*
 - b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*
- Die Fragestellung schliesst andere Lösungen ausserhalb der von Ihnen in den beiden Varianten skizzierten Massnahmen aus und ist daher einseitig und falsch gestellt.
 - Wir schlagen wie unter Punkt 1 erwähnt vor, das ganze Paket nochmals aufzuschnüren und unter Einbezug der wesentlichen Akteure grundlegend zu überarbeiten. Wir sind gerne bereit, unsere Erfahrungen und Einschätzungen aktiv in diese Arbeit einzubringen.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*
- Grundsätzlich begrüssen wir die Modernisierung und Automatisierung der Produktion. Wir sind allerdings entschieden der Meinung, dass dies keine Staatsaufgabe ist, sondern dem Markt und seinen Akteuren überlassen werden sollte.
4. *Sind Sie einverstanden,*
- a. *dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*
 - Nein, die Finanzierung von Rollmaterial und von technischen Details dieses Rollmaterials ist keine Staatsaufgabe und unter staatspolitischen und wettbewerbsrechtlichen Aspekten nicht zu rechtfertigen.
 - b. *dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*
 - Der Staat soll diesbezüglich überhaupt keine Finanzierung leisten (siehe oben).
 - c. *dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*

- Der Staat soll diesbezüglich überhaupt keine Finanzierung leisten (siehe oben).
- d. *dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?*
- Der Staat soll diesbezüglich überhaupt keine Finanzierung leisten (siehe oben).
- 5. *Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?*
- Der Miteinbezug der Rheinschifffahrt in die zur Vernehmlassung gestellte Vorlage ist nicht logisch und systemfremd. Entweder leistet eine solche Vorlage eine Gesamtsicht über den ganzen Logistikmarkt, über alle Verkehrsträger und relevanten Leistungserbringer, was hier nicht der Fall ist. Oder sie fokussiert auf einen Verkehrsträger – hier: den Schienengüterverkehr und insbesondere den EWLK. Die Rheinschifffahrt hat in der Vorlage nichts verloren.
 - a. *Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?*
 - Allfällige staatliche Leistungen für die Rheinschifffahrt sind in einer eigenen Vorlage zu regeln (siehe oben).
- 6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*
- Finanzielle Anreize können in Phasen von relevanten Entwicklungen als vorübergehende Massnahme zweckdienlich sein. Wichtig dabei ist allerdings, dass diese Anreize diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden und nicht zu weiteren Wettbewerbsverzerrungen führen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

- 7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*
- Hier fehlen klare Begriffsdefinitionen. Die ganze Vorlage ist diesbezüglich sehr ungenau, was eine Beurteilung der Vorschläge verunmöglicht.
 - a. *durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?*
 - Was genau sind multimodale Umschlagplattformen?
 - b. *durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?*
 - Wo eine staatliche Finanzierung erfolgt, soll diese einfach, kohärent und transparent ausgestaltet sein und Marktverzerrungen durch ungleich lange Spiesse verhindern.
 - c. *durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?*
 - Nein, das ist Sache der Kunden und des Marktes. Den Staat braucht es hier nicht.
 - i. *Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?*
 - Siehe oben

- ii. *Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?*
 - k. A.
- d. *durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?*
 - Ja, wir begrüßen grundsätzlich mehr Transparenz und Flexibilität im Zusammenhang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen.
- 8. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienen-güterverkehr?*
 - Finanzielle Anreize können in Phasen von relevanten Entwicklungen als vorübergehende Massnahme zweckdienlich sein. Wichtig dabei ist allerdings, dass diese Anreize diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden und nicht zu weiteren Wettbewerbsverzerrungen führen.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

- 9. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*
 - Nein, der EWLTV braucht keine staatlichen Subventionsgelder.
 - a. *Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?*
 - Siehe oben.
 - b. *Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?*
 - Siehe oben.
 - c. *Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?*
 - Ausschreibung des Angebots könnte eine Möglichkeit sein, die konsequente Öffnung des Marktes auch in diesem Bereich wäre die von uns bevorzugte Variante.
- 10. *Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?*
 - Das ist eine rhetorische Frage. Selbstverständlich braucht es den Güterverkehr. Dieser Tatsache ist auf allen Ebenen der Raumplanung entsprechend Rechnung zu tragen.

Rechtsanpassungen

- 11. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Neben den grundsätzlichen Bedenken gegen das Gesetz stechen die folgenden geplanten Gesetzesänderungen beim Gütertransportgesetz negativ ins Auge:

- Art. 8 Abs. 2 sieht neu eine Begrenzung von Investitionsbeiträgen im Ausland vor, und zwar auf jene des alpenqueren Güterschwerverkehrs. Es gibt aber keinen schlüssigen Grund,

nicht auch jene Anlagen im (grenznahen) Ausland zu berücksichtigen, welche die Finanzierungskriterien erfüllen und insbesondere einen Beitrag an die schweizerische Güterverkehrsinfrastruktur leisten. Grenznahe Anlagen mitzuberücksichtigen ist umso mehr geboten, als die Flächen für Anlagen in der Schweiz begrenzt und teuer sind.

- Nach Art. 8 Abs. 3 können Anlagen bis zu 80 % vom Bund finanziert werden. Diese Beiträge sollten auf max. 60 % der anrechenbaren Kosten begrenzt werden. Einzelne Anlagen mit dem Etikett von «nationaler verkehrspolitischer Bedeutung» zu versehen und folglich mit bis zu 80 % zu finanzieren, kann den Wettbewerb verzerren. Zudem liegen bei 80 % keine Finanzhilfen mehr vor, sondern das BAV macht die Anlagen de facto zu Staatsaufgaben – allerdings ohne ausreichende gesetzliche Grundlage.
- Nach Art. 8 Abs. 6 schliesst das BAV Vereinbarungen über vier Jahre ab, wenn es Anlagen finanziert. Angesichts dessen, dass diese Anlagen über einen Anlagehorizont von 30 und mehr Jahren verfügen, von privaten Unternehmen geführt werden und im Wettbewerb stehen, ist das gewählte Mittel von vierjährigen Vereinbarung weder zielführend noch angemessen. Die Regelung beeinträchtigt die Wirtschaftsfreiheit der betroffenen Betriebe in erheblicher und grundsatzwidriger Weise. Das Gleiche gilt für die vierjährigen Leistungsvereinbarung mit der Betreiberin von Hafeninfrastruktur nach Art. 8a Abs. 3.
- Mit Art. 22a wird de facto der Rechtsmittelweg für Dritte, die sie sich gegen Finanzierungen von Hafeninfrastruktur wehren wollen, massiv erschwert. Einerseits wird den Rechtsmitteln die aufschiebende Wirkung (ohne jeden guten Grund) versagt und andererseits müssen sich Dritte zunächst ans UVEK wenden, das kaum je eine andere Meinung als sein Amt vertreten wird.

Auch deshalb lehnen wir die Vorlage ab.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Abschliessend fassen wir unsere Beurteilung der zur Vernehmlassung gestellten Vorlage nochmals in fünf Punkten zusammen:

- **Die Vorlage ist wettbewerbsfeindlich.** Sie weitet das System der Subventionierungen im Verkehrsbereich markant aus (Erstmals Subventionen für den Güterverkehr! Erstmals Subventionen für technische Detaillösungen an Rollmaterial (Wagenkupplungen)! Erstmals Subventionen für den Rheinhafen!). Mit jeder Ausweitung von Subventionen wird das Prinzip gleichlanger Spiesse verletzt und der Wettbewerb schrittweise beseitigt.
- **Die Vorlage verletzt die Organisationsfreiheit der privaten Unternehmen.** Sie sieht vor, dass der Staat künftig noch tiefer in die Unternehmensführung von privaten Unternehmen eingreifen kann (Leistungsvereinbarungen über Laufzeit von lediglich 4 Jahren bei Investitionszyklen von 50 Jahren und mehr!).
- **Die Vorlage ist ideologisiert und einseitig.** Schienenverkehr gut, Strassenverkehr schlecht – dieses Schwarz-Weiss-Denken prägt die ganze Vorlage. Potenziale und Möglichkeiten eigendynamischer Weiterentwicklungen auf Schiene und Strasse werden weitgehend ignoriert.
- **Die Vorlage ist unpräzise und in zentralen Punkten nicht nachvollziehbar.** In zentralen Bereichen fehlen klare Begriffsdefinitionen. Vieles bewegt sich im Unpräzisen. Die fehlende Präzision

wird stattdessen übertüncht mit Ideologie. Dies gilt insbesondere auch im Bereich Umschlags- und Verladeanlagen.

- **Die Vorlage ist teuer und die Finanzierung nicht geklärt.** Die Gesamtkosten der in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehenen Massnahmen bleiben undefiniert und können nicht beurteilt werden. Wie im Erläuternde Bericht explizit festgestellt wird, ist zudem völlig unklar, wie die in den Varianten 1 und 2 vorgesehenen Massnahmenpakete finanziert werden sollen.

E-Mail

STR

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

Luzern, 3. Februar 2023

**Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK**

- Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer
Gütertransport
- Stellungnahme

Stadtratsbeschluss 54 vom 1. Februar 2023

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) führt das Vernehmlassungsverfahren zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport durch. Die Stadt Luzern beteiligt sich mit ihrer Stellungnahme daran und hat ihre Stellungnahme auch dem Schweizerischen Städteverband zugestellt.

Aus Sicht der Stadt Luzern ist die Erreichbarkeit mittels Schienengüterverkehr auch im Einzelwagenladungsverkehr auch zukünftig zu gewährleisten, weshalb sich der Stadtrat klar für die zur Auswahl gestellte Variante 1 ausspricht. Die Stadt und die Agglomeration Luzern sollen weiter vom Strassengüterverkehr entlastet werden. Hierfür gilt es die verschiedenen Verkehrsmittel intelligent zu verknüpfen und abzustimmen und im Sinne von City-Logistik-Hubs zu organisieren. Dabei kommt dem Schienengüterverkehr eine tragende Rolle zu.

In der Beilage sind die Antworten zum Fragenkatalog der Vernehmlassung enthalten.

Der Stadtrat bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Beat Züsli
Stadtpräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Beilage

– Fragebogen zur Vernehmlassung

Kopie an

- Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern, Bahnhofstrasse 15, 6002 Luzern
- Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, 6002 Luzern

Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?
[Ja. Angesichts des seit Jahren abnehmenden Schienenverkehrs am gesamten Güterverkehr in der Schweiz besteht u. E. sogar dringender Handlungsbedarf, um den umweltverträglichen Schienengüterverkehr wieder zu stärken. Ansonsten ist von einer starken Verlagerung der Güterverkehre auf die Strasse auszugehen, was es aus raum- und stadtplanerischer Sicht zu verhindern gilt.](#)
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
 - a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder
 - b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.
[Die Variante 1. Es gilt die Einstellung des heutigen EWLK-Angebots und eine vermehrte Verlagerung auf den Strassengüterverkehr zu verhindern. Eine Einstellung des EWLK-Angebots hätte neben volkswirtschaftlichen und ökologischen Schäden auch negative Auswirkungen auf die Siedlungsqualität in der Stadt Luzern sowie weiteren Gemeinden im Kanton Luzern, indem der raum- und emissionsintensivere Strassenverkehr zunehmen würde. Ergänzend oder alternativ zum Formationsbahnhof Luzern regt der Stadtrat die Prüfung an, ob und in welcher Form der Bahnhof Luzern als \(City-Logistik-\)Hub bzw. multimodale Umschlagsplattform für die urbane Logistik und somit für die Ver- und Entsorgung der Stadt und Agglomeration Luzern genutzt werden kann.](#)

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?
[Ja, der Stadtrat Luzern unterstützt die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch eine möglichst zeitnahe und vollumfängliche Migration zur digitalen, automatischen Kupplung. Er geht davon aus, dass die Vorteile der digitalen, automatischen Kupplung für einen effizienteren Betrieb sowie eine erhöhte Sicherheit des Personals insbesondere dann zum Tragen kommt, wenn der gesamte Schienengüterverkehr auf die neue Technologie umgerüstet wurde \(Synergieeffekte, keine Doppelspurigkeiten\).](#)
4. Sind Sie einverstanden,
 - a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?
[Ja.](#)
 - b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
[Ja, es erscheint sinnvoll, wenn neben dem Bund auch die Logistikbetreiber einen Teil der Finanzierung übernehmen, da diese einen direkten Nutzen davon haben sollten. Der Stadtrat empfiehlt aber, eine Erhöhung des Bundesbeitrages zu prüfen, damit die Migrationsdauer beschleunigt und die Amortisationsdauer verkürzt werden können. Damit können positive Anreize für den Schienengüterverkehr geschaffen werden.](#)

- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Der Stadtrat begrüsst die Förderung des Schienengüterverkehrs im Grundsatz, verzichtet aber auf eine Stellungnahme zum Automatisierungsprojekt.

- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja. Die Rheinschifffahrt hat neben ihrer Entlastungswirkung für den Güterverkehr in der Schweiz auch eine übernationale Bedeutung, indem damit der für den Güterverkehr wichtige Rhein-Alpen-Korridor gestärkt werden kann.

- a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Keine Stellungnahme, da wir nicht beurteilen können, ob das Instrument der Leistungsvereinbarung dafür geeignet ist.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

- a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja. Der Stadtrat unterstützt das Vorhaben, durch höhere Förderbeiträge des Bundes den Anreiz zu schaffen, Zugang für dritte Transporteure und Speditionen sowie gemeinsame Nutzungen zu fördern. Dadurch könnten die Umschlagsplattformen von verschiedenen Akteuren genutzt werden, und eine Bündelung (schienen- und strassenseitig) wird ermöglicht.

- b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja.

- c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

- I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja, allerdings soll die Mindestmenge an Wagen zur Förderung eines Anschlussgleises überprüft werden. Im Bau- und Zonenreglement der Stadt Luzern (BZO 2022, Stand öffentliche Auflage) ist festgehalten, dass bei güterverkehrsintensiven Bauten und Anlagen die Errichtung eines Anschlussgleises zu prüfen ist. Bauten und Anlagen gelten ab 200 Fahrten von Motorwagen pro Tag als güterverkehrsintensiv. Eine Reduktion der Mindestmenge an Wagen würden wir begrüßen. Zudem soll eine Erhöhung des Verladebonus geprüft werden.

- II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Keine Stellungnahme.

- d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Ja.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja. Wichtig ist, dass das Angebot des EWLTV gehalten bzw. sogar ausgebaut werden kann. Unabhängig davon, wer die zukünftige Anbieterin ist und wie die Organisation und Steuerung erfolgt. Daher verzichten wir auf eine Stellungnahme zu den nachfolgenden Punkten.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Keine Stellungnahme.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Keine Stellungnahme.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Keine Stellungnahme.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja, ebenso wie auf kommunaler Ebene.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine weiteren Bemerkungen.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

finanzierung@bav.admin.ch

St. Gallen, 24. Februar 2023

Vernehmlassung «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»:

Stellungnahme der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Einladung und für die Möglichkeit zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung nehmen zu können.

Die SVI ist die Vereinigung der in der Schweiz tätigen Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten. Unsere Mitglieder befassen sich mit der Planung, dem Entwurf, der Bemessung und dem Betrieb von Verkehrssystemen oder betätigen sich im Bereich der Interaktion zwischen Verkehr, Raum, Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft und verfügen über eine entsprechende Ausbildung.

Der Gütertransport auf der Schiene nimmt eine wichtige wirtschaftliche und verkehrliche Rolle für die Versorgung der Schweiz ein. Güterverkehr auf der Strasse prägt unseren Lebensraum, besonders in den Agglomerationen. Ohne massive Ausbauten des National- und Kantonsstrassennetzes wäre die Strasse nicht in der Lage, den Gütertransport als alleiniger Verkehrsträger zu bewältigen. Schienengüterverkehr ist deshalb ein wichtiger Grundpfeiler zur verträglichen Bewältigung des gesamten Güterverkehrsaufkommens. Um ein funktionierendes Wirtschaftssystem sicherzustellen gilt es deshalb, den Gütertransport wo möglich, gerade aus klima- und energiepolitischen Gesichtspunkten, auf die Schiene zu verlagern und die verschiedenen Verkehrsträger unter Nutzung ihrer Stärken zu kombinieren. Dies gilt gleichermassen für die Vernetzung der Rheinschifffahrt, die eine tragende Rolle für die Landesversorgung einnimmt. Während sich die Rahmenbedingungen für den Strassengütertransport grundsätzlich bewährt haben, zeigt sich vor allem beim Schienengüterverkehr und bei der Rheinschifffahrt Handlungs- und Nachholbedarf.

Bei den zwei grundlegenden Varianten für die Weiterentwicklung des Güterverkehrs bevorzugen wir die Variante 1, um dem Handlungsbedarf und den formulierten Zielsetzungen in adäquater Weise zu begegnen. Für Variante 2 befürchten wir nicht abschätzbare negative Folgen für die Wirtschaft und das Strassenverkehrssystem.

Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkataloges aus den Vernehmlassungsunterlagen dar.

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
 - a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder
 - b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Die SVI stimmt überein, dass Handlungsbedarf besteht.

Wir erachten Variante 1 als zielführender. Die Herausforderungen in der Klima- und Energiepolitik sowie in der Landesversorgung verlangen nach Massnahmen für die Förderung des Gütertransports auf Schiene und Rhein.

Mit Blick auf das prognostizierte Wachstum beim Schienengüterverkehr wie auch beim Schienenpersonenverkehr sind aber bei der Gesamtkonzeption der Vorlage die Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan für eine bessere Auslastung der Gütertrassen innovativer auszugestalten.

Die Verlagerung auf die Schiene im Schweizer Alpentransit ist ein Erfolgsmodell. Im Gegensatz zu den Nachbarländern wird der alpenquerende Güterverkehr in der Schweiz mehrheitlich über die Schiene abgewickelt. Nichtsdestotrotz ist die Anzahl Lastwagen-Fahrten durch die Alpen noch deutlich zu hoch. Auch sind die Potenziale für eine optimale, abgestimmte Nutzung zwischen Strasse und Schiene noch nicht ausgeschöpft: Der Anteil der transportierten Güter auf der Schiene stagniert und ohne die vorgelegten Massnahmen droht eine Abnahme und eine Rückverlagerung von über 1'000'000 Fahrten auf die Strasse. Dies ist keine Alternative mit Blick auf die Herausforderungen in der Klima-, Energie-, Verkehrs- und Raumpolitik. Eine weitere proportionale Steigerung des Strassengüterverkehrs stellt vor dem Hintergrund des hochausgelasteten Strassennetzes – auch mit den laufenden Projekten der Engpassbeseitigungen – keine opportune Lösung dar. Es ist daher richtig und wichtig, Förderungen und Anreize für ein attraktives Güter-Transportangebot zu schaffen, die multimodale Transportketten im Binnen- ebenso wie im Import-/Exportverkehr ermöglichen und ausbauen und den Güterverkehr auf der Schiene halten.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Die SVI kann diese Massnahme nachvollziehen, allerdings technisch und betrieblich nicht abschliessend beurteilen. Wir unterstützen die Modernisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs zur Effizienzsteigerung mit einer positiven Kosten-Nutzen-Betrachtung.

4. Sind Sie einverstanden,
 - a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Die SVI enthält sich mangels detaillierter Kenntnisse einer Antwort auf die einzelnen Unterfragen, begrüsst aber grundsätzlich die Unterstützung durch den Bund, wenn es um Effizienzerhöhung des Güterverkehrssystems geht.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?
- a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Dies SVI unterstützt grundsätzlich multimodale Transportketten unter Einbezug des Rheins mit Fokus auf die Vernetzung von Scheine und Wasser. Die Rheinschifffahrt sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen (ARA-Häfen) sowie an das gesamte an den Rhein angeschlossene europäische Wasserstrassennetz (u.a. Frankreich, Belgien, Deutschland mit Ruhrgebiet, Main, Mosel, Neckar, Donau-Staaten).

Zur Eignung des Instruments Leistungsvereinbarung enthalten wir uns einer Stellungnahme.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe

Die SVI unterstützt Massnahmen für klimaneutrale Transporte. Eine gesetzliche Grundlage zur finanziellen Unterstützung genannter Massnahmen ermöglicht, dass der energieeffiziente Verkehrsträger Binnenschifffahrt auf dem Weg zur Klimaneutralität gestärkt wird.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:
- a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?
 - b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?
 - c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?
 - I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?
 - II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?
 - d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Die SVI unterstützt die Förderung multimodaler Transportketten, basierend auf in einer notwendigen Gesamtkonzeption. Gerade für die dicht bebauten Agglomerationsgebiete sollen zu deren Schutz die Verkehrsträger optimal zusammenspielen und ihre Stärken dort einsetzen, wo sie den grössten Nutzen stiften. Es ist für eine verträgliche Güterverkehrsabwicklung notwendig, den Schienengüterverkehr so zu fördern, dass er maximal und in idealer Kombination mit den anderen Verkehrsträgern genutzt wird und zuverlässig die heutigen und zukünftigen Gütermengen abwickeln kann. Dabei ist auf eine effiziente Abwicklung und gut ausgelastete Trassen zu achten. Aber auch moderne und effiziente Umschlagsplattformen sind entscheidend an der Schnittstelle der multimodalen Transportketten.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr

Die SVI unterstützt Massnahmen für klimaneutrale Transporte. Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe sehen wir als fördernd.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?
- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?
 - b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?
 - c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Die SVI verzichtet auf eine Stellungnahme zu dieser Frage.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes

Die SVI erachtet es als sinnvoll und notwendig, den Gütertransport raumplanerisch besser zu berücksichtigen. Kantonale räumliche Konzepte und Strategien für den Güterverkehr stellen eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sicher. Sie sind mit entsprechenden Festlegungen des bundesrätlichen Gütertransportkonzepts abzugleichen und mit diesem wiederum kantonsübergreifend abzustimmen. Dazu eignet sich das Instrument der Sachpläne des Bundes.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Die SVI unterstützt die vorgeschlagenen Anpassungen gemäss Variante 1. Die Nennung im Gesetz, dass das Konzept für den Gütertransport in der Richtplanung zu berücksichtigen sei, ist für die künftige Raum- und Verkehrsentwicklung wichtig.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die SVI hat keine weiteren Bemerkungen. Sie dankt für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage Stellung nehmen zu können. Wir betonen die Wichtigkeit einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

Freundliche Grüsse

SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten



Pascal Bürki, Geschäftsführer

Per Mail (Word und PDF)
Bundesamt für Verkehr
3030 Bern
finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 13. Februar 2023

Vernehmlassung Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Ihre Einladung an, uns im oben erwähnten Verfahren vernehmen zu lassen.

Als Vereinigung, welche die Interessen der Wirtschaft in den Schweizer Rheinhäfen und diejenigen der Schweizer Schifffahrtstreibenden im internationalen Güter- und Personenverkehr auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen vertritt, äussern wir uns in der Hauptsache zu den Punkten, welche die Rheinschifffahrt betreffen. Da die Bahn ein wichtiger Partner der Güterverkehre von und nach den Häfen Basel-Kleinhüningen, Muttenz- Au und Birsfelden ist und die kombinierten Verkehre Schiff-Schiene von grosser Bedeutung für die Landesversorgung sind, möchten wir dazu auch einige allgemeine Bemerkungen zur Vorlage anfügen.

I. Generelle Beurteilung

Wir begrüssen es, dass mit einer Gesamtvorlage die verschiedenen vorliegenden Motionen, im speziellen die Motionen Dittli vom 4. Mai 2020 (20.3221 «Durch Automation Güter auf der Schiene effizienter transportieren» und 20.3222 «Bahngüterverkehr und Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses») sowie die Motion Herzog vom 5. Mai 2020 (20.3286 «Förderung des Gütertransports auf dem Rhein») gemeinsam erfüllt werden sollen.

Damit wird auch die bedeutende Rolle der Rheinschifffahrt für die Güterversorgung der Schweiz und die ebenso bedeutende Rolle der Schiene im Vor- und Nachlauf zu diesem Verkehrsträger betont. So ist es denn auch ein wichtiges Argument der Güterschifffahrt, dass – vor allem in den Bereichen Mineralölprodukte, Getreide, Recyclingprodukte sowie Stahl und Aluminium der überwiegende Teil der in den Schweizer Häfen ankommenden Güter per Bahn im Inland verteilt werden und damit gesamthaft eine ökologisch sinnvolle Transportkette gewährleistet ist. Auch im Exportverkehr wird ein grosser Teil der Ladungen auf der Schiene in die Schweizer Häfen gebracht und dort auf Schiffe verladen.

Dieses Zusammenspiel zweier Verkehrsträger kann sich in Zukunft noch verstärken. Dies zum einen, da die Verlagerung schon wegen der immer stärkeren Überlastung des inländischen Strassennetzes zum verstärkten Gebrauch des Schienenweges motiviert sein werden. Zum anderen werden gerade mit dem vorliegenden Konzept zur Weiterentwicklung des Güterverkehrs neue kombinierte Infrastrukturen gefördert, welche – zum Beispiel Förderung multimodaler Umschlagsanlagen – die Abwicklung im Verkehr Schiff-Schiene rationeller gestalten.

Und ganz generell ist es sinnvoll, in der Landesversorgung nicht zu stark auf einen Verkehrsträger zu setzen, sondern mit mehreren „Schienen“ für Redundanz zu sorgen. Neben den noch geplanten können hier auch die bestehenden Hafenanlagen – sowohl im konventionellen wie auch kombinierten Verkehr – ihre Rolle spielen.

Gegenteils würde eine Schwächung oder Ausdünnung des Bahnangebots im Inland die Rolle der Häfen schwächen und – wie in den Abschnitten II und III unserer Vernehmlassungsantwort aufgezeigt wird – die Ökologisierung des Gütertransports insgesamt verlangsamen oder gar konterkarieren.

II. Zur Variante 1

Die Variante 1 geht davon aus, dass der Güterverkehr mittel- bis langfristig nur mit umfassenden Transportangeboten auf der Schiene die Versorgungssicherheit garantieren und gleichzeitig einen massgeblichen Beitrag an die klima- und energiepolitischen Ziele des Bundes leisten kann. Diese Annahme erachten wir als richtig. Wir unterstützen ausdrücklich Variante 1, da wir uns für einen starken SGV einsetzen – unabhängig der Produktionsformen. Ein starker SGV benötigt zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung.

Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLK und ermöglicht damit, dass der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLK eine grössere Rolle in der Binnenlogistik spielen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.

Zu den einzelnen vorgeschlagenen Massnahmen

- Punkt 1 (Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr) erachten wir als unabdingbar, auch unabhängig von dieser Vorlage.
- Punkt 2 (Weiterentwicklung und finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr) ist das eigentliche Kernstück. Ohne diese Massnahmen dürfte der EWLK sehr bald stark redimensioniert oder gar ganz aufgegeben werden. Dies hätte auch beträchtliche Auswirkung auf die Güterverkehre von und nach den Rheinhäfen, da diese mehrheitlich auf der Schiene - und hier zu einem beträchtlichen Teil im EWLK -ausgeführt werden. Es ist dahingehend eine klare Trennung von EWLK und „wettbewerblichen Produkten“ bei einem derartigen Engagement des Bundes sicherzustellen. Konkret soll es keine Quersubventionierungsmöglichkeiten in angrenzende Logistikleistungen sowohl horizontal (Ganzzugverkehre) wie vertikal (LKW, Terminal) geben.
- Ebenfalls von grosser Bedeutung aus Sicht von Schifffahrt und Häfen ist Punkt 3 (Förderung multimodaler Transportketten). Es erschien uns schon bisher unverständlich, warum als Kombierter Verkehr quasi nur derjenige mit Containern betrachtet wurde und deshalb Anschlussgleise und Umschlagsanlagen anderer Verkehre (z. B. Agrarprodukte, Baustoffe, Stoffe der Kreislaufwirtschaft) von der

Bundesförderung ausgenommen waren. Dass dies geändert werden soll, ist ein wichtiger Schritt zur Attraktivierung von ökologisch sinnvollen Transportketten. Dabei ist zu vermeiden, dass bestehende private Strukturen konkurrenziert werden.

Weiter sollte bei dieser Gelegenheit auch die Förderung des Containerumschlags Schiff-Strasse analog der heute bereits existierenden Förderung des Umschlags Schiene-Strasse ausgestaltet werden. Hier besteht noch eine gewichtige Lücke bei der Förderung des multimodalen Containerverkehrs, die bei der Förderung von multimodalen Anlagen geschlossen werden sollte.

- Bei Punkt 4 (Stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung des Bundes und der Kantone) teilen wir die Auffassung, dass in diesem Bereich schon mit kleineren Massnahmen Wichtiges erreicht werden kann. Heute hat der Logistikbereich gegenüber der Konkurrenz anderer Bedürfnisse (Stadtplanung, neue Wohn- oder Erholungsflächen) oft die schlechteren Karten. Dem könnte man begegnen, indem der Bund Empfehlungen oder allenfalls sogar Vorgaben aufstellt zur Berücksichtigung der Anliegen des Güterverkehrs in den kantonalen Richtplänen, welche ohnehin gemäss revidiertem RPG vom Bundesrat genehmigt werden müssen. Ebenfalls wäre denkbar, dass der Bund in seinen Sachplänen entsprechende Vorgaben aufstellt.
- Auf die Punkte 5 (Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten) und 6 (Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe bei Fahrzeugen des Schienengüterverkehrs und der Güterschifffahrt) gehen wir weiter unten separat ein.

III. Zur Variante 2

Diese Variante geht davon aus, dass die Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs bereits kurzfristig umsetzbar ist und deshalb auf eine Anpassung der Zielsetzung des GÜTG verzichtet werden kann. Darüber hinaus geht die Variante davon aus, dass sich die Versorgungssicherheit auch mit reduziertem Angebot im Schienengüterverkehr aufrechterhalten lässt. Das hier vorgestellte Massnahmenpaket beschränkt sich deshalb auf die Punkte 1, 3, 5 und (nur für die Güterschifffahrt) 6.

Vor allem die zweite Annahme ist unseres Erachtens nicht schlüssig. Wie der begleitende Bericht richtig ausführt, würde eine Redimensionierung oder gar Aufgabe des EWLK zu einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse führen. Dies ist unseres Erachtens unbedingt zu vermeiden, selbst wenn die Fahrzeuge schon bald ökologisch höhere Vorgaben erfüllen. Dann wären zwar nicht mehr die Emissionen der Lkw das Problem, aber die zusätzliche Belastung des Schweizer Strassennetzes, welches schon heute gerade in den städtischen Agglomerationen am Anschlag ist.

Weiter ist es oft so, dass der EWLK quasi als „Türöffner“ für die Verlagerung grösserer Volumina auf die Schiene wirkt. Ein Wegbrechen dieses „Einstiegsprodukts“ würde solche Entwicklungen im Keim ersticken und damit der Schweizer Verlagerungspolitik auch in dieser Hinsicht schaden.

Wir lehnen Variante 2 daher klar ab.

IV. Beurteilung der beiden Varianten

Auch wenn die speziell für Schifffahrt und Häfen gedachten Massnahmen in beiden Varianten identisch sind, ist für uns Variante 1 die einzig richtige. Bei Variante 2 würden grosse Teile des heutigen Schienenverkehrs nicht mehr angeboten werden. Im Begleitbericht wird den auch völlig zutreffend geschrieben, „dass das aktuelle Angebot im Einzelwagenladungsverkehr kurzfristig erodieren wird. Marktanteile der Schiene im Schweizer Güterverkehrsmarkt gehen dadurch verloren.“

Nicht nachvollziehbar sind für uns die Voraussagen, dass sich bei Variante 2 keine substanziellen Mehrkosten oder eine verminderte Angebotsqualität ergeben würde. Schon allein die durch die starke Überlastung des Strassennetzes entstehenden „Staukosten“ würde schnell eine andere Sprache sprechen. Zu bezweifeln ist auch die Aussage, dass sich die Versorgungssicherheit auch mit reduziertem Angebot im Schienengüterverkehr aufrechterhalten lässt.

Weiter erachten wir es als grundlegend nicht zielführend, die Zielsetzung des GÜTG nicht um den Punkt „Ökologisierung“ zu ergänzen.

V. Rahmenbedingungen zur Ausgestaltung des EWL

Wir sehen die Variante 1 ergänzt durch klare Rahmenbedingungen. Dazu gehört neben der Digitalisierung des Schienengüterverkehrs und den Fördermassnahmen für mehr Multimodalität auch die Neuorganisation des EWL umfassen. Dazu gehören die Neutralisierung und finanzielle Unterstützung der Nahzustellung (letzte Meile), die Schaffung einer neutralen digitalen Buchungs- und Datenaustauschplattform und die Möglichkeit der Integration privater Wagenladungsverkehrsangebote. Dieser Beizug weiterer Marktakteure wäre geeignet, ein Angebot mit weniger Fixkosten und entsprechend höherer Flexibilität zu gestalten. Der Bundesrat fällt diesbezüglich hinter seinen Bericht vom 30. März 2022¹ zurück. Während er dort in seinem Schaubild ein neues Zusammenspiel der verschiedenen Akteure im EWL aufzeigte (S. 50/75), schlägt er im Botschaftsentwurf lediglich eine Fortführung des derzeit wenig erfolgreichen Modells «alle Leistungen aus einer Hand» von SBB Cargo vor.

Auch zeitlich sehen wir einen Rahmen. Die Förderung soll nicht auf alle Ewigkeit fixiert werden; die im Vorschlag angegebenen 12 Jahre sehen wir als passenden Zeitraum. Es sollte klar angestrebt werden, dass der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad nach diesem Zeitraum deutlich verbessert ist und damit die Förderbeiträge erkennbar gesenkt werden können.

VI. Speziell zu den Massnahmen hinsichtlich der Schifffahrt

Grundsätzlich begrüssen wir, dass diese Massnahmen unabhängig vom Varianten-Entscheid eingeführt werden sollen. Dies ist auch berechtigt. Nicht nur sind die Schweizerischen Rheinhäfen mit 1,1 Mia. CHF Wertschöpfung und über 3000 Arbeitsplätzen ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die ganze Schweizer Schifffahrt und Häfen tragen auch einen wichtigen Teil zur Landesversorgung bei: Jeder dritte Liter Heizöl und jeder vierte Container kommt via die Rheinhäfen in die Schweiz. Auch bei der Förderung der Kreislaufwirtschaft spielen die Schweizerischen Rheinhäfen eine immer wichtigere Rolle.

Bislang wird dieser Verkehrssektor von den Standort-Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft und den Hafenfirmen gesichert. Die Kantone stellen das für die Häfen und Umschlagsanlagen notwendige Land zur Verfügung, erhalten dafür zwar Baurechtszinsen,

¹ <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-87802.html>

verzichten aber auf eine Alternativnutzung der Areale, die höhere Einnahmen erbringen würde. Die Unternehmen halten nebst der für ihre Geschäftstätigkeit notwendigen Infrastruktur im Auftrag der Landesversorgung zusätzliche Strukturen für Notfall-Situationen vor (Pflichtlager), werden dafür aber nur unzureichend entschädigt.

a) Abschluss von Leistungsvereinbarungen

Wir begrüssen den vorgeschlagenen GÜTG Artikel 8a in der Variante 1.

Die in Punkt 5 des Massnahmenpakets vorgeschlagene Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten mittels Abschluss einer Leistungsvereinbarung mit der Betreiberin der Rheinhafeninfrastruktur erachten wir als eine zweckmässige und zukunftssträchtige Massnahme, den Bund in die Verantwortung für diesen essentiellen Teil der Schweizer Landesversorgung zu nehmen. Die Absicht, mittels Abgeltungen ein bestimmtes Infrastrukturangebot sicherzustellen oder mittels Investitionsbeiträgen bestimmte Anlagenanpassungen zu ermöglichen, wird von uns stark begrüsst.

Beunruhigt ist aus unserer Sicht die im Begleitbericht unmittelbar folgende Einschränkung: „Die Finanzierung der vorgesehenen Massnahmen wird angesichts der angespannten Finanzlage des Bundes bei der Erarbeitung der Botschaft vertieft zu prüfen sein.“ Es versteht sich eigentlich von selbst, dass praktisch alle vorgeschlagenen Massnahmen auch den entsprechenden Mitteleinsatz bedingen. Wenn man sich dazu nicht bekennt, ist die Sinnhaftigkeit des gesamten Pakets in Frage gestellt.

b) Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe

Als äusserst wichtig erachten wir, dass mit Beiträgen des Bundes auch in der Güterschifffahrt die Umrüstung auf klimaneutrale Antriebe beschleunigt werden soll. Dieser Punkt könnte entscheidend dafür sein, ob es in einigen Jahren noch Güterschiffe unter Schweizer Flagge auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen geben wird. Die EU hat sich nämlich mit ihrem «Green Deal» und weiteren Programmen dazu bekannt, die Verkehrsträger – also auch die Güterschifffahrt – emissionsneutral zu machen. Dazu sollen auch beträchtliche Fördermittel bereitgestellt werden. Dass hierfür nun auch eine nationale Rechtsgrundlage geschaffen werden soll, ist dringlich und deshalb zu begrüssen.

Wir unterstützen, dass sich die Förderung an den Mehrkosten bei der Anschaffung von Schiffen mit alternativen Antrieben gegenüber herkömmlichen Antrieben bemessen soll ebenso wie die Förderung der Umrüstung von Aggregaten bestehender Schiffe mit ausreichenden Anreizen. Die Förderinstrumente sollen mit jenen im revidierten CO₂-Gesetz abgestimmt und im Sinne der Effizienz koordiniert werden.

Dazu kommt ein zweites dringliches Anliegen: Auch wenn von dieser Vorlage nur der Güterverkehr umfasst wird, sei doch erwähnt, dass die Schweiz mit einer Binnenflotte im Güterbereich von ca. 50 Schiffen eher zu den kleineren Playern gehört, im Bereich Passagier- oder Kabinenschiffen aber mit über 200 Einheiten unter Schweizer Flagge aber die führende Nation ist. Hier wird sich dasselbe Problem stellen: Die europäischen Konkurrenten können für Schiffsumrüstungen und Neubauten bald mit EU-Zuschüsse rechnen, während in der Schweiz die Rechtsgrundlage für solche Unterstützungen fehlt. Den betroffenen Unternehmen wird dann nichts anderes übrigbleiben, als ihre Schiffe und Unternehmensstandorte ins Ausland zu verlagern, womit der Schweiz der Wegfall von rund 11'000 Arbeitsplätzen und einer jährlichen Wertschöpfung im höheren zweistelligen Millionenbereich droht.

VI. Zusätzlich wünschbare Massnahmen hinsichtlich der Schifffahrt

a) *Unterstützung von Erhaltungs- und Ausbaumassnahmen der Schiffswege*

Nicht zuletzt wegen des Klimawandels ist zu befürchten, dass Phasen mit niedrigem Wasserstand in den nächsten Jahren häufiger werden. Darauf kann man Massnahmen schiffsseitig (Schiffsdesign von Rumpf & Antrieb, Einsatz von Leichtbau, für Schiffe mit weniger Tiefgang) reagieren oder infrastrukturseitig mit Optimierung der Schifffahrtsrinne durch Beseitigung von Unterwasser-Hindernissen (Felsen, Geschiebe).

Während die Schweiz ihre „Hausaufgaben“ in dieser Hinsicht bereits gemacht und die Schifffahrtsrinne des Rheins zwischen Landesgrenze und Birsfelden auf Niedrigwasserereignisse angepasst wurde, sind im benachbarten Ausland – vor allem in Deutschland die Projekte der Optimierung der Fahrrinne am Mittelrhein – zwar seit Jahren angekündigt und bereits programmiert; es fehlt aber an der beschleunigten Umsetzung auf einen mittelfristigen Zeithorizont bis 2030. Dies liegt zum einen an fehlenden Haushaltsmitteln, zum anderen am Mangel an Fachkräften zur Konkretisierung der Planung.

Wie dies die Schweiz mehrfach bei Bahnterminals etwa in Belgien oder Italien gemacht hat, könnte sie auch bei Projekten zu Gunsten der europäischen Wasserwege Hilfe in Form von Unterstützung bei der Planung oder bei der Finanzierung anbieten.

→ Wir ersuchen deshalb, im Rahmen der folgenden Botschaft auch die rechtlichen Grundlagen für eine solche Förderung zu schaffen.

b) Risikofonds

Wie oben erwähnt, könnten sich Phasen ungünstiger Wasserstände – Niedrigwasser, aber auch Hochwasser – in den nächsten Jahren häufen. Die Folgen tragen heute die Unternehmen der Schifffahrt und der Hafenwirtschaft allein. Die Bahn dürfte ein ähnliches Problem haben wenn – wie etwa 2017 beim Gleis-Unterbruch in Rastatt – längere Zeit ohne eigenes Verschulden kein Transport auf der Nord-Süd-Achse möglich ist.

Schifffahrt und Bahn halten im Interesse der Landesversorgung beträchtliche Infrastrukturen bereit und bieten Dienstleistungen für die Allgemeinheit an. Es scheint deshalb durchaus überlegenswert, für unverschuldete Notsituationen einen aus dem Staatshaushalt geöffnerten Risikofonds zu schaffen.

→ Wir ersuchen deshalb, im Rahmen der folgenden Botschaft auch die rechtlichen Grundlagen für einen Risikofonds für die Güterschifffahrt und die Güterbahn zu schaffen.

c) Wasser-Management

Wir sind uns bewusst, dass die folgenden Überlegungen den Rahmen dieser Vernehmlassung sprengt, möchten es aber nicht unterlassen, auf einen Problemkreis hinzuweisen, der mit den Herausforderungen des Güterverkehrs auf dem Rhein eng verknüpft ist: Das Wasser-Management.

Mit abgestimmten Wasser-Ablassungen oder -Rückhaltungen bei den Schweizer Seen und/oder den Zuflüssen des Rheins könnten die Folgen von Niedrigwasser für die Güterschifffahrt auf dem Rhein beträchtlich gemildert werden.

Helfen würde der Güterschifffahrt (und der Flusstouristik) nur schon, wenn transparent und frühzeitig über Wasser-Ablassungen oder -Rückhaltungen informiert würde. In Deutschland ist ein solches Kommunikationskonzept Teil des „Masterplans Binnenschifffahrt“.

→ Wir regen die Schaffung eines Kommunikationskonzepts „Wasser-Management“ an.

VI. Antworten auf den Fragebogen

Nachfolgend kurz und zusammenfassend unsere Antworten gemäss dem Fragen-Schema der Vernehmlassung

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?
Ja
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
 1. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder
 2. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Variante 1 mit Ergänzungen, vgl. «V. Rahmenbedingungen zur Ausgestaltung des EWL» in der Stellungnahme
3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?
Ja
4. Sind Sie einverstanden,
 1. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?
Ja
 2. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
Ja
 3. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
Ja
 4. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?
Ja mit Einschränkungen, vgl. «V. Rahmenbedingungen zur Ausgestaltung des EWL» in der Stellungnahme
5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?
Ja
 - a. st das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?
Ja
6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?
Ja
7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

1. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja

2. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja

3. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

keine Angabe

4. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Ja

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja bei entsprechenden Rahmenbedingungen, auch in zeitlicher Hinsicht; vgl. «V. Rahmenbedingungen zur Ausgestaltung des EWLTV» in der Stellungnahme

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja

- 12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Wir verweisen auf unsere ausführliche Stellungnahme oben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Anliegens und stehen für weitere Informationen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

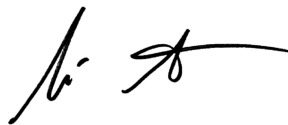
**Schweizerische Vereinigung für
Schifffahrt und Hafenwirtschaft**

Der Präsident:



Christoph Brutschin

Der Geschäftsführer:



André Auderset

swisscleantech | Reitergasse 11, CH-8004 Zürich

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

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

Zürich, 24. Februar 2023

Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung zu nehmen. Für den Schienengüterverkehr und damit auch den Güterverkehr in der Schweiz ist die Vorlage von grosser Bedeutung. Mit einer ambitionierten Verlagerungspolitik im Güterverkehr in der Fläche könnten volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile realisiert, die Energieeffizienz und -unabhängigkeit gesteigert und die Umwelt und das Klima geschützt werden. Die Vorlage bietet die Chance, diese Vorteile des Schienengüterverkehrs zu nutzen. Wir unterstützen die in Variante 1 vorgeschlagenen Massnahmen (vor allem bezüglich EWL, DAK und Rheinschifffahrt) klar.

Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja, ganz klar.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

Variante 1. Variante 2 würde zu einer deutlichen Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse führen. Bis der Strassengüterverkehr grösstenteils dekarbonisiert ist, wird es noch Jahrzehnte dauern. Eine Rückverlagerung würde daher die Emissionen des Güterverkehrs

deutlich erhöhen, was klima- und energiepolitisch höchst problematisch wäre. Deshalb muss der EWLTV daher erhalten und weiterentwickelt werden.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja. Es ist im Interesse der Schweizer Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) möglichst rasch vollumfänglich umgesetzt wird. Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Neuerungen wie unter anderem der DAK ist der Schienengüterverkehr zukunftsfähig.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, unbedingt. Aus Sicht der Branche ist eine Mitfinanzierung des Bundes bei der Migration zur DAK zwingend. Die Migration zur DAK und den damit neu möglichen digitalen Fähigkeiten sind ein Quantensprung für den Schienengüterverkehr. Als Pendant zu den Steuererleichterungen im Strassengüterverkehr zur Förderung innovativer Technologien durch LSVA-Befreiung für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sind im Schienengüterverkehr Investitionsbeiträge in neue Technologien ebenfalls gerechtfertigt.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja, das macht Sinn, wobei insbesondere auch die Geschwindigkeit der Umsetzung berücksichtigt werden sollte. Der Nutzen automatischer Kupplungen kann erst voll ausgespielt werden, wenn die Umstellung weitgehend erfolgt ist.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der nach der Migration zur DAK in den kommenden Jahren jährlich in die vorhersehbare Zukunft hinein anfallen wird, rechtfertigt diese Mitfinanzierung des Bundes. Unserer Einschätzung nach, würde der volkswirtschaftliche Nutzen sogar deutlich höhere Mitfinanzierungen rechtfertigen.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja, die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz wichtig. Es werden heute rund 6 Mio. Tonnen Schiffsumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Des Weiteren bildet die Rheinschifffahrt eine gute Alternative zur – leider – stark ausgelasteten deutschen Rheintalbahn, welche nicht mehr viel Kapazitäten für weitere Güterzüge hat. Vor diesem Hintergrund ist die Rheinschifffahrt auch sehr wichtig für

den gesamten Rhein-Alpen-Korridor durch die Schweiz. Die Versorgung auf dem Wasserweg bleibt auch für eine dekarbonisierte Wirtschaft zentral.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, es ist sehr wichtig, dass die Rheinschifffahrt künftig klimaneutral abgewickelt werden kann, und auch bei – künftig wegen dem Klimawandel wohl noch häufigerem – Niedrigwasser verkehren kann. Mit dem Umstieg auf klimaneutrale Antriebe kann die energie- und flächeneffiziente Binnenschifffahrt ihren grossen ökologischen Vorteil gegenüber dem Strassengüterverkehr künftig gar noch ausbauen.

Wir danken Ihnen für eine gebührende Berücksichtigung der Anliegen im Sinne eines starken Schienengüterverkehrs.



Dr. Christian Zeyer
Co-Geschäftsführer swisscleantech



Gregory Germann
Mobilität

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

SZU: Ja, vollumfänglich

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

SZU: Variante 1

- a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder
- b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

SZU:

Wir unterstützen grundsätzlich eine Digitalisierung, Automatisierung sowie Modernisierung im gesamten Schienengüterverkehr. Die automatische Kuppelung würde unsere Umläufe effizienter machen. Viel wird davon abhängig sein, wie schnell und kosteneffizient die Güterwagons für den Rübenverkehr von den Wagenhaltern «umgerüstet» werden können, um von der Digitalisierung zeitnah profitieren zu können.

4. Sind Sie einverstanden,

- a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

SZU: Ja. Der angestrebte Förderungsbeitrag von 30% ist möglicherweise für viele Wagenhalter zu tief angesetzt. Auch sollte der Förderungsbeitrag für «ältere» Wagons tendenziell höher angesiedelt sein, um die Modernisierung bei älterem Rollmaterial voranzutreiben

- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

SZU:

Der Nutzen sollte sicherlich ausgewogen sein, hingegen wird eine angestrebte «nur» Teilfinanzierung des Bundes nicht ausreichen.

Auch steuerliche Vorteile und Anreize müssen angedacht werden. Kleinere bzw. mittlere Unternehmungen könnten wohl bei einer angestrebten «nur» Teilfinanzierung des Bundes die enormen Zusatzkosten nicht «stemmen» und würden somit indirekt ausgeschlossen werden.

- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

SZU: Siehe Bemerkung «4b»

- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

SZU: Nein, diese Fördersätze bzw. Kriterien werden nicht ausreichen, um attraktiv zu sein

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

SZU: keine Meinung

- a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

SZU: keine Meinung

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

- a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

SZU: Ja, vollumfänglich. Attraktive und effiziente Infrastrukturen sind zentral für wettbewerbsfähige Kostenstrukturen von multimodalen Transportketten. Entscheidend ist, dass nicht nur Plattformen in Agglomerationen gefördert werden, sondern auch die Ansprüche der Land- und Forstwirtschaft berücksichtigt werden.

- b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

SZU:

Die aktuelle Förderung beschränkt sich auf den Kombinierten Verkehr, was diskriminierend ist. Das Beispiel Rübentransport zeigt, dass auch ohne Umschlag eines «Transportbehälters» ein wichtiger Beitrag zur Verkehrs Verlagerung von der Strasse auf die Schiene geleistet wird. Die zusätzlichen Kosten für den Warenumschlag führen jedoch dazu, dass aus wirtschaftlichen Gründen zunehmend auf den multimodalen Verkehr verzichtet werden muss. Durch eine Förderung von Umschlagsanlagen kann ein wesentlicher Beitrag zu Kostenreduktion und somit zur Attraktivität multi-modaler Transportketten geleistet werden.

- c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

- I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

SZU: Ja. Bei der Bemessung des Beitrages ist die Transportdistanz zu berücksichtigen. Damit sich ein Wareumschlag bei kürzeren Distanzen rechnet muss der Verladebeitrag entsprechend höher sein.

- II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

SZU: Die LSVA-Rückerstattung beschränkt sich auf den kombinierten Verkehr, was diskriminierend ist. Diese ist daher zwingend den Umschlags- und Verladebeitrag zu integrieren, ohne dass eine Unterscheidung zwischen kombiniertem und übrigen multi-modalen Verkehren gemacht wird.

- d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

SZU: keine Meinung

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

SZU: Ja, ohne grössere finanzielle Anreize und der Mitfinanzierung «à Fond perdu» «klimaneutraler» Antriebstechnologien bei der Umrüstung der Rangierloks und Beschaffung von batterie-elektrischer Hybrid-Technologie kann diese vorgeschlagene Massnahme wohl nicht umgesetzt werden.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

SZU: Ja, unbedingt. Ohne optimale Förderung des zukünftigen Einzelwagenverkehrs wird dieser wohl eingestellt - da im Gegensatz zur Strasse zu kostspielig, langsam und unattraktiv

- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

SZU: noch keine Meinung gebildet

- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

SZU: noch keine Meinung gebildet

- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

SZU: noch keine Meinung gebildet

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

SZU: noch keine Meinung gebildet

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

SZU: Im Grundsatz ja, aber zusätzliche finanzielle Anreize (Steuervorteile, etc.) müssen unbedingt miteinbezogen werden

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

SZU: Wir haben zum jetzigen Zeitpunkt keine weiteren Bemerkungen, möchten Sie aber gerne höflich bitten uns über das weitere Vorgehen dieser uns wichtigen Vernehmlassungsvorlage periodisch auf dem Laufenden zu halten. Besten Dank.

UVEK
Herr Bundesrat
Albert Rösti
Bundeshaus
Bern

Bern, 15. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport - Stellungnahme transfair

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Gerne nehmen wir die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport wahr.

Der Personalverband transfair und sein Dachverband Travail.Suisse unterstützen die Weiterentwicklung und Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Güterverkehr, um sowohl den Klimazielen, der Versorgungssicherheit als auch dem Güterverkehrspersonal der Schweiz mit einem ganzheitlichen Ansatz gerecht zu werden.

Um bis 2050 Netto-Null-Treibhausgasemissionen zu erreichen, ist es gemäss dem Ziel des Bundesrates unerlässlich, die Rahmenbedingungen des Güterverkehrs anzupassen. Da der Entwurf keine Verschärfung der Rahmenbedingungen für den Strassengüterverkehr vorsieht (keine regulatorischen Massnahmen oder Anreize, die den Strassengüterverkehr verteuern oder erschweren), geht es darum, neue Anreize zu schaffen, um den Anteil des Schienengüterverkehrs zu erhalten und zu erhöhen. Um eine Dekarbonisierung des Güterverkehrs zu erlangen, sehen wir keine alternativen Möglichkeiten.

In Anbetracht der gegebenen Umstände, hat transfair die beiden vom UVEK vorgeschlagenen Varianten zur Weiterentwicklung des Güterverkehrs sorgfältig geprüft. transfair unterstützt klar die Variante 1 (Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des Schweizer Schienengüterverkehrs und der

Rheinschifffahrt) und lehnt Variante 2 (Ad-hoc-Optimierung der rechtlichen Rahmenbedingungen des Güterverkehrs) ab.

Dank technischen Fortschritten kann der Strassengüterverkehr zwar auch zu den Klimazielen beitragen, doch wirkt sich seine Zunahme negativ auf die Strasseninfrastruktur und die Überlastung der Strassen (Staus) aus, was zu makroökonomischen Nachteilen führt. Darüber hinaus beeinträchtigt die Zunahme des Strassengüterverkehrs die nachhaltige Nutzung von Land und Umwelt, auch wenn er seine Ökobilanz verbessert. Auch aus Sicherheitsgründen ist es besser, den Anteil des Schienenverkehrs zu erhöhen. Ein moderates Verlagerungsziel im Gesetz erscheint uns angebracht.

Was die Arbeitsbedingungen und Arbeitsplätze betrifft, hätte Variante 2 mit der Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) katastrophale Folgen. Laut Erläuterndem Bericht (S. 93) würde der Personalbestand bei SBB Cargo AG von heute rund 2350 auf 820 Vollzeitstellen sinken, was einem Rückgang von 65 Prozent entspricht. Auch Variante 1 hat erhebliche Auswirkungen auf das Personal, die im Bericht leider nicht angesprochen und diskutiert werden. So werden durch die digitale automatische Kupplung (DAK), deren Zweck wir nicht in Frage stellen, wenn die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gesteigert werden soll, heute wichtige manuelle Arbeitsprozesse wegfallen. Wir fordern daher, dass im Erläuternden Bericht auch eine Einschätzung der Auswirkungen der DAK aber auch weiterer Digitalisierungsprozesse auf das Personal aufgenommen wird, und wie diese Transformationsphase ohne negative Auswirkungen auf das Personal umgesetzt werden soll. Zudem soll der Bildungsbedarf für die neuen Anforderungen der Digitalisierung und der Automatisierungsprozesse abgeschätzt werden (weitere Inputs zum Thema unter Punkt 12 «Weitere Bemerkungen»).

Im Folgenden finden Sie unsere Antworten zu den im Fragenkatalog aufgeführten Fragen.

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja. Es braucht eine Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport, um die Treibhausgasemissionen zu verringern, die Versorgungssicherheit der Schweiz zu gewährleisten und die Zusammenarbeit der Verkehrsarten (Bahn, Strasse und Schiff) zu stärken. Aus Sicht von transfair muss jedoch vor allem das bestehende System Bahn als Basis gefördert und besser genutzt werden.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder

transfair unterstützt klar die Variante 1. Der Güterverkehr kann mittel- und langfristig nur dann einen entscheidenden Beitrag zu den Zielen der Klima- und Energiepolitik sowie zur Versorgungssicherheit der Schweiz leisten, wenn umfassende Transportangebote auf der Schiene gewährleistet sind. Der weiterentwickelte Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) soll es den Verladern ermöglichen, Güter zwischen vielen Orten in der Schweiz auf der Schiene oder in einer Kombination der Verkehrsträger Schiene und Strasse zu transportieren.

transfair erscheint es in diesem Zusammenhang als relevant, das Verlagerungsziel (Modal-Split-Ziel), das sich bisher auf den alpenquerenden Güterverkehr beschränkt, auf den Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr im Gütertransportgesetz zu erweitern. transfair befürwortet die Stärkung und das damit einhergehende Wachstum des Schweizer Güterverkehrs mit dem Ziel, dass der Schienengüterverkehr mindestens proportional mitwächst und nicht vernachlässigt wird. Variante 1 hat das Potential, ein starkes Netzwerk-Angebot aufzubauen zum Nutzen aller Akteure im Schweizer Gütertransport.

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

transfair glaubt nicht, dass die Versorgungssicherheit ausreichend gewährleistet werden kann, wenn das Angebot an Schienengüterverkehr drastisch reduziert werden muss. Es reicht nicht aus, wenn sich das staatliche Handeln auf eine Optimierung des bestehenden gesetzlichen Rahmens beschränkt. Den Fokus nur auf eine einmalige Investition in die DAK zu richten ist kein umfassender Ansatz. Die ambitionierten Ziele können nicht erreicht werden und die Konsequenzen sind insgesamt negativ. Wir sind auch nicht der Ansicht, dass die technischen Lösungen, die für die einseitige Einrichtung umweltverträglicher Transportketten im Strassengüterverkehr erforderlich sind, ausreichen. Die Perspektive eines gestärkten Netzwerk-Angebots wird dem Güterverkehr genommen. Variante 2 dient nicht einer gesamtheitlichen Weiterentwicklung des Schweizer Gütertransports.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kuppelung?

Ja. transfair unterstützt die DAK, um den Anteil der Schiene am Güterverkehr zu halten und zu steigern. Da die Umrüstung von Güterwagen und Lokomotiven auf die DAK bis 2030 europaweit erfolgen soll, muss die Schweiz das Vorgehen mit den Nachbarländern koordinieren. Aus Sicht von transfair reichen die im Erläuternden Bericht (S. 88) genannten 6 Jahre dafür nicht aus. Es muss hier mehr Zeit für die Migration eingeplant werden. transfair bedauert ausserdem, dass der Erläuternde Bericht die Auswirkungen der DAK auf die Beschäftigung und den Ausbildungsbedarf der Mitarbeitenden nicht abbildet. Die Einführung so umfassender digitaler Prozesse verlangt eine intensive Schulung und einen ressourcenstarken Kompetenzaufbau bei den Arbeitnehmenden. Auch dafür muss ausreichend Zeit eingeplant werden. Die technische Migration und der entsprechende Kompetenzaufbau müssen verzahnt laufen. Nebst der DAK beinhaltet die Transformation auch weitere Elemente, wie die automatische Bremsprobe und Sensorik.

4. Sind Sie einverstanden,
a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja. Die Automatisierung und Digitalisierung setzen sich auf dem Markt für Schienengüterverkehr nicht von selbst durch. Eine Finanzierung durch den Bund ist unerlässlich, da die anfänglich zu tätigen Investitionen durch die Unternehmen nicht zu stemmen sind. Die finanzielle Unterstützung des Bundes zielt darauf ab, die Amortisationszeit der Investition zu verkürzen und so die Akzeptanz der Akteure für die Notwendigkeit der Migration zur DAK zu erhöhen.

Insgesamt betrachtet transfair die vorgeschlagene Investition in die Modernisierung und Digitalisierung jedoch als unzureichend. Nebst den finanziellen Mitteln für die DAK braucht es weitere Investitionen in den umfassenderen Ansatz mit Bremsprobe und Sensorikausstattung an Wagen und Lokomotiven.

- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja. Diese Teilfinanzierung ist jedoch optional erweiterbar festzulegen.

- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Grundsätzlich Ja. Dank der einmaligen Finanzierung durch den Bund profitieren schlussendlich die Akteure der ganzen Branche von verbesserten Produktionsbedingungen und können daher ihren Anteil auch zur Amortisation der DAK verwenden.

transfair erachtet die Investitionsbeiträge des Bundes insgesamt als zu tief, um den nötigen Innovationsschub beim Schienengüterverkehr im Gesamtrahmen zu gewährleisten. Es stellt sich insbesondere auch die Frage, was nach den getätigten Investitionen geschieht. Festgeschriebene Optionen auf Erweiterung oder Verlängerung der Investitionen müssen bereits zu Beginn vorgesehen sein. Dies wird im Erläuternden Bericht nicht thematisiert. Wir schlagen vor, die à-Fonds-perdu-Beiträge als Option auf CHF 360 Mio. zu verdoppeln, ebenso die Laufzeit auf 12 Jahre.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja. transfair befürwortet die Stärkung der Rheinschifffahrt und erachtet insbesondere die Zusammenarbeit mit der Schiene und die Nutzung deren Synergien als Mehrwert.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja. Jedoch mit der Option der möglichen Erweiterung, mindestens solange die Transformationsphase der Automatisierung und Netzwerkstärkung beim Schienengüterverkehr Mittel benötigt.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Die LSVA-Rückerstattung soll beibehalten werden und der Umschlags- und Verladebeitrag separat behandelt werden.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Eher ja.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Ja.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja. Jedoch soll die Förderung optional auf CHF 900 Mio. erhöht und die Dauer auf 12 Jahre erstreckt werden können.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLK dafür geeignet?

Ja.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja. Jedoch sollen die Investitionen in die DAK und weitere Modernisierungen auf CHF 360 Mio. verdoppelt und die Laufdauer auf 12 Jahre erstreckt werden können.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLK) als geeigneter an?

Nein.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja, ergibt Sinn (Bau von Verladeanlagen, Hubs).

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Grundsätzlich ja. Aus Sicht von transfair gibt es jedoch wesentliche Anpassungen zu berücksichtigen:

1. Die Eigenwirtschaftlichkeit des EWLK soll im Gütertransportgesetz separat behandelt werden. Im EWLK ist die Erreichung der Eigenwirtschaftlichkeit auch nach dieser Investitions- und Transformationsphase fraglich und sollte daher auch nicht mehr per Gesetz vorausgesetzt werden. transfair spricht sich für eine vorläufig unbefristete Abgeltung des EWLK durch den Bund aus.

2. Insgesamt betrachtet transfair die Laufzeiten der Massnahmen und Investitionen als zu kurz und zu tief. Die gesetzliche Ausgangslage sollte bereits Optionen auf Erhöhung der Mittel und der Laufdauer beinhalten (siehe auch Punkt 7 c, I; 9 und 9 b). Wir gehen von einer längerdauernden Transformationsphase aus und die vorgeschlagenen Mittel für die Variante 1 sind kaum ausreichend!

3. *transfair* verlangt die gesetzliche Aufnahme eines moderaten Verlagerungsziels zu Gunsten des Schienengüterverkehrs in der Schweiz, wie folgt: Der Binnen-, Import- und Exportgüterverkehr auf der Schiene wächst mindestens proportional zum Gesamtverkehr.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

*Es sollte vertieft untersucht werden, welche Auswirkungen dieses Vorhaben auf die Beschäftigung, die Arbeitsbedingungen und die Notwendigkeit der Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden besonders im Schienengüterverkehr hat, um vorausschauend auf den Strukturwandel zu reagieren, insbesondere auf die Digitalisierung des Schienengüterverkehrs und die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK und andere). Letzteres wird viele manuelle Arbeitsprozesse bezüglich der Vorbereitung, des Rangierens und des Führens von Güterzügen stark verändern. Die Berufe der Cargo-Produktion beinhalten heute viele manuelle Arbeiten: Die Zustellung und Abholung der Wagen beim Kunden in Anschlussgleisen oder auch die Trennung und erneute Zusammenstellung der Züge in den Rangierbahnhöfen. Vor allem das An- und Abkuppeln der Wagen erzeugt einen hohen manuellen Arbeitsaufwand. Bisher wird dies von Rangiermitarbeitenden mit Hilfe von Schraubenkupplungen durchgeführt. Die Mitarbeitenden der Eisenbahnverkehrsunternehmen führen darüber hinaus weitere Prozessschritte durch, wie z. B. die Erfassung der Daten der Güterwagen mit mobilen Erfassungsgeräten, die Bestimmung des Wagenplatzes, die Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Bremsen, die technische Untersuchung der Wagen etc. Die Arbeiten erfordern Zeit und Kompetenzen für den sicheren Betrieb der Güterzüge. Mit diesen Ausführungen weist *transfair* darauf hin, dass die Weiterentwicklung insbesondere von den Mitarbeitenden im Schienengüterverkehr abhängt. Die Vorlage muss deshalb nebst technischen Modernisierungen auch der Personalentwicklung Rechnung tragen.*

*Organisatorisch ist es wichtig, dass die Leistungsvereinbarungen auch mit SBB Cargo in ihrer heutigen Aufstellung umgesetzt werden können. Diese müssen subventionsrechtlich korrekt abgerechnet werden. Die Leistungen des EWLK sollen integral bei SBB Cargo angesiedelt bleiben, so dass der Personaleinsatz, die Organisation und die Prozesse dort verortet bleiben. Eine separate Führung des EWLK ist aus Sicht *transfair* nicht notwendig, da nur weitere Kosten generiert und Synergien verloren gehen würden.*

*Abschliessend weist *transfair* erfreut darauf hin, dass die SBB stark am Schienengüterverkehr interessiert sind und diesen weiterhin als Kerngeschäft betrachten. Die grossen Bestrebungen und Investitionen seitens der SBB sollten vom Bund durch attraktive und verlässliche Rahmenbedingungen unterstützt und gefördert werden. Die*

Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr müssen demnach so gesetzt werden, dass die SBB und die weiteren Akteure diese Modernisierungen mit Erfolg umsetzen können.

Wir danken für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und stehen Ihnen bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

transfair – Der Personalverband



Bruno Zeller
Branchenleiter Öffentlicher Verkehr



Olivia Stuber
Wissenschaftliche Mitarbeiterin

Herrn Bundesrat
Albert Rösti
Vorsteher UVEK

3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Uitikon, 10. Februar 2023

Vernehmlassungsantwort zur «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme. Gerne äussern wir uns – ergänzend zu unserer gemeinsam mit LITRA, VÖV, IG KV und ASTAG verfassten Stellungnahme – zu Detailfragen und beleuchten unsere anderslautende Einschätzung betreffend die Notwendigkeit einer rechtlichen Verselbständigung des Systemverkehrs.

Der VAP vertritt rund 300 Unternehmen der verladenden Wirtschaft und Logistik aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland. Diese betreiben 850 Anschlussgleise und Terminals, Umschlagseinrichtungen, Traktionsmittel und 45'000 private Güterwagen. Wir äussern uns nachfolgend aus Sicht der Kunden der Güterbahnen und insbesondere auch von SBB Cargo.

Grundlegender Anpassungsbedarf bei Variante 1. Der Bundesrat möchte mit der Variante 1 den Schienengüterverkehr durch die Einführung der automatischen digitalen Kupplung DAK automatisieren und digitalisieren. Er beabsichtigt damit, den Schienengüterverkehr als Teil der multimodalen Logistik aller Verkehrsträger zu positionieren. Flankierend sollen raumplanerische Massnahmen, Investitionshilfen und Umschlags- und Verladeanreize die Zusatzkosten des Systembruchs zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern abfedern. Bis die Automatisierung umgesetzt ist, will der Bundesrat die ungedeckten Kosten des Systemverkehrs abgelten. Wir begrüssen die Stossrichtung der Variante 1 des Bundesrats im Kern – haben aber einige grundsätzliche Vorbehalte und stellen grundlegenden Anpassungsbedarf fest.

Komplettierende Vorlage für den Strassengüterverkehr nötig.

Die Vorlage lässt den wichtigsten Verkehrsträger, den Strassengüterverkehr, ausser Acht. Dies widerspricht einerseits ihrem Titel, andererseits den Realitäten im Alltag. Wir erachten Variante 1 als eine erste Etappe, da sie trotz des klaren Fokus auf Multimodalität keine Massnahmen für die Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben vorsieht. Daher soll in einer zweiten Etappe aus Anlass der Revision des SVAG hierfür ein Fonds geschaffen werden.

Keine Abgeltung ohne Transparenz. Der VAP bedauert, dass sowohl der Bericht des Bundesamts für Verkehr vom 30. März 2022 als auch sein erläuternder Bericht vom 2. November 2022 keinerlei Transparenz betreffend den Grad der Eigenwirtschaftlichkeit von SBB Cargo als Systembetreiberin gibt. Vielmehr beschränken sie sich auf die unbelegte Feststellung, dass der Systemverkehr nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden könne. Dies ist keine genügende Basis für die Leistung von Abgeltungen. Wir begrüssen daher die in Art. 9a Abs. 2 GüTG vorgesehene Einschränkung, wonach abgeltungsberechtigte Leistungen die «Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen» umfassen sehr. Damit werden klar definier- und kalkulierbare Leistungen in der Bedienung der letzten Meile abgegolten. Der Verzicht auf die Abgeltung weiterer Leistungen ist für den VAP entscheidend.

Rechtliche Verselbständigung der letzten Meile. Im Rahmen einer vollkommenen Neukonzeption sämtlicher Prozesse, Anreizinstrumente, Marktmechanismen und Schnittstellen innerhalb der multimodalen Güterlogistik möchten wir den Systemverkehr zukunftsfähig gestalten. Ziel muss ein eigen- und marktwirtschaftliches System sein, das auf der Basis von intramodalem Wettbewerb alle Güterbahnen diskriminierungsfrei einbezieht und den Verladern zuverlässig zur Verfügung steht. Bis dieses Neukonzept umgesetzt ist, stimmen wir befristeten Finanzhilfen an den Netzwerkverkehr von SBB Cargo zu. Diese Finanzhilfen basieren auf erfolgsabhängigen, wettbewerbsneutralen und diskriminierungsfreien Anreizen und der rechtlichen Verselbständigung der subventionierten letzten Meile in einer eigenständigen Gesellschaft der SBB – im übergeordneten Interesse der Versorgungssicherheit und der Neupositionierung des Schienengüterverkehrs innerhalb der multimodalen Logistik.

Konsequentes Monitoring der Systembetreiberin

In der befristeten Phase öffentlicher Abgeltungen, aber auch danach, ist ein konsequentes Monitoring der Systembetreiberin im Bereich Leistungen, Qualität, Produktivität und Kosten zentral. Der rasche Abbaupfad der Abgeltungen beziehungsweise die Verhinderung eines allfälligen Rückfalls und insbesondere die Modernisierung und Neugestaltung des Geschäftsmodells von SBB Cargo sind laufend zu verfolgen. Damit sollen einerseits Wettbewerbsverzerrungen und Diskriminierung der Marktakteure im Ganzzugs- und Kombiverkehr verhindert sowie andererseits ein reibungsloser flächendeckender Service im Systemverkehr gesichert werden. Ein spezifisches Monitoring der Mengenentwicklung sowie der Kunden-/Branchenstruktur soll insbesondere Letzteres langfristig garantieren. Art. 9a GüTG ist entsprechend zu ergänzen.

Nein zur vorgeschlagenen Finanzierungslösung. Wir erachten die vorgesehene Finanzierung mittels eines Verpflichtungskredits als nicht sachgerecht. Ziel der Modernisierung des Schienengüterverkehrs ist es, seine Wettbewerbsfähigkeit im multimodalen Logistikmarkt zu verbessern und damit einen Beitrag an die Verkehrsverlagerung sowie die Umwelt- und Energieziele des Bundes zu leisten. Hierfür wird die LSVA erhoben, die zu zwei Dritteln in den BIF fliesst und zu einem Drittel an die Kantone geht. Die Finanzierung soll daher aus Mitteln der LSVA erfolgen.

Wir regen an, dass im Rahmen der Revision des SVAG eine integrale Fondslösung für die Dekarbonisierung und Modernisierung des gesamten schweizerischen Gütertransportes (Strasse, Schiene, Schiff) eingeplant wird. Sämtliche Investitionen und Förderungen zur klimaneutralen und effizienten Ausgestaltung der multimodalen Güterverkehrslogistik sollen über diesen Fonds gesteuert werden.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Überlegungen. Weitere Ausführungen können Sie dem beiliegenden Dokument sowie dem Fragebogen entnehmen.

Mit freundlichen Grüssen

VAP – Verband der verladenden Wirtschaft



Josef Dittli, Ständerat
Präsident



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär

Vernehmlassungsantwort zur «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»

Kundennutzen im Fokus

Die Verkehrs- und Infrastrukturpolitik der Schweiz soll den Kundennutzen des Verkehrsträgers Bahn für die verladende Wirtschaft im Fokus haben. Je mehr Nutzen das Schienengüterverkehrssystem Schweiz den Verladern bringt, desto reger wird es genutzt, sprich Verkehr verlagert. Wir lehnen hingegen eine explizite Verlagerungspolitik im Binnenverkehr ab.

Gesamtverkehrssystem im Auge behalten

Die verladende Wirtschaft nutzt alle Verkehrsträger, insbesondere Strasse, Bahn, Schifffahrt sowie unterirdische Transportsysteme. Dabei kombiniert sie die Verkehrsträger entsprechend der logistischen Bedürfnisse und der angebotenen Leistungen. Die Bahn ist Teil des gesamten Verkehrssystems und hat aufgrund des künftigen Gütermixes nur im effizienten Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern reelle Marktchancen.

Multimodalität technologieneutral fördern

Der gewählte Ansatz, vermehrt auf multimodale Umschlags- und Logistikplattformen sowie City-Logistik-Anlagen zu setzen, ist zielführend. Vernetzung und Aufgabenteilung mit anderen Verkehrsträgern, entsprechend ihrer jeweiligen Stärken, sollen vereinfacht werden. Dabei ist nicht entscheidend, ob Behälter oder Güter zwischen den Verkehrsträgern umgeschlagen werden. Dies soll alleine der Markt und nicht staatliche Anreize beeinflussen. Die neu vorgeschlagenen multimodalen Umschlagsplattformen und City-Logistikanlagen sowie der technologieneutral ausgestaltete Umschlags- und Verladebonus werden daher begrüsst.

Komplettierende Vorlage für den Strassengüterverkehr nötig.

Die Vorlage lässt den wichtigsten Verkehrsträger, den Strassengüterverkehr, ausser Acht. Dies widerspricht einerseits ihrem Titel, andererseits den Realitäten im Alltag. Wir erachten Variante 1 als eine erste Etappe, da sie trotz des klaren Fokus auf Multimodalität keine Massnahmen für die Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben vorsieht. Daher soll in einer zweiten Etappe aus Anlass der Revision des SVAG hierfür ein Fonds geschaffen werden. Dieser Fonds sollte gleichzeitig die Möglichkeit enthalten, die Modernisierung des SGV mit Mitteln der LSVA zu finanzieren, da die LSVA zur Förderung klimaneutraler Transporte erhoben wird.

Infrastrukturausbau und Schliessung der Lücke im Ost-West-Korridor

Für einen erfolgreichen Schienengüterverkehr sind ausreichende Netzkapazitäten in guter Qualität nötig. Mit dem Ausbauschnitt 2035 werden diesbezüglich in 12 Jahren erste grosse Hürden genommen. Es bleibt jedoch die Lücke in der Ost-West-Achse bei Zürich. Diese muss mittels des Güterumfahrungstunnels Zürich Nord überbrückt werden. Bis dahin werden die Beförderungszeiten, die zur Verbindung des Ostens mit Mittelland und Westen nötig sind, gegenüber der Strasse nicht wettbewerbsfähig bleiben.

Erreichbarkeit der Verlade- und Umschlagsanlagen

Bei der weiteren Infrastrukturplanung ist vermehrt auf die Erreichbarkeit der Umschlags- und Verladeanlagen zu achten. Häufig können in den Bahnhöfen ankommende Güterkompositionen infolge des hohen Verkehrsaufkommens im Personenverkehr nur mit erheblichen betrieblichen und zeitlichen Aufwendungen in die Umschlags- und Verladeanlagen einfahren. Diese Situation ist zu korrigieren.

Senkung des Trassenpreises

Die Senkung des Trassenpreises auf europäisches Niveau ist rasch umzusetzen. Diese Massnahme hat unmittelbar und wettbewerbsneutral entlastende Wirkung auf alle Schienengüterverkehre und trägt zur Verursachergerechtigkeit bei, da die bisherigen Trassenpreise im Verhältnis zu den gebotenen Leistungen unangemessen sind.

Kantonale Ausführungsgesetzgebung zum GüTG

Wir unterstützen die Absicht des Bundesrats, die Kantone im Güterverkehr verstärkt einzubeziehen. Die vorgeschlagenen Anpassungen in Art. 3 Abs. 5 und Art. 12 Abs. 2 GüTG reichen unseres Erachtens nicht. Entscheidend ist die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen grundeigentümerverbindlich in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden. Die Kantone sollen daher kantonale Ausführungsbestimmungen zum GüTG erlassen, die sowohl die Raumplanung auf allen Staatsebenen als auch die übrigen Rahmenbedingungen wie zum Beispiel die Möglichkeit von Bestellungen oder Investitionen in Form von PPP regeln. Hierfür muss der Bund den Kantonen in Übergangsbestimmungen Fristen setzen. Wir schlagen in Art. 27 GüTG eine Frist von vier Jahren vor.

Internationale Anbindung der Schweiz sicherstellen

Der SGV hat als Teil multimodaler Transporte insbesondere auch im Import- und Exportverkehr erhebliches Wachstumspotential. Freiverlade-, KV- und Anschlussgleisanlagen sind betrieblich mit internationalen Umschlags- und Verladeanlagen zu verknüpfen und entsprechend raumplanerisch zu gestalten.

Auch die rechtliche und technische Anbindung der Schweiz an Europa ist ein wichtiges Element für einen erfolgreichen Schienengüterverkehr. Die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets setzt enorme Innovationskräfte für die fundamentale Erneuerung des Bahnsektors frei. Die Schweiz als Teil des europäischen Bahnnetzes muss sich diese zur massiven Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gezielt zunutze machen, um so einen Beitrag an die Energiewende zu leisten. Dafür sind die Aktualisierung des Landverkehrsabkommens und folglich eine Deblockierung der Verhandlungen mit Europa nötig.

Effizienten Gefahrguttransport sicherstellen

Die beabsichtigte Verkehrsverlagerung auf den Schienengüterverkehr steht in einem Spannungsverhältnis zum Postulat der verdichteten Besiedlung. Als Folge der Verdichtung verändern sich die Risikoeinschätzungen im Gefahrguttransport, so dass risikosenkende Massnahmen zur Aufrechterhaltung bestehender Verkehre nötig werden können. Dabei ist das Verursacherprinzip zu respektieren, so dass der Schienengüterverkehr nicht nur aufrechterhalten, sondern wie angepeilt auch erhöht werden kann. Die Massnahmen sind verursachergerecht im Zuge der Mehrwertabschöpfungen aus der Verdichtung zu finanzieren. Mit der von uns vorgeschlagenen Ergänzung in Art. 5 Abs. 3 GüTG werden die Kantone mit den raumplanerischen Massnahmen für einen effizienten Transport von gefährlichen Gütern betraut.

Finanzielle Anreize zur Abfederung der Kosten für den Systembruch

Schienengüterverkehr setzt den Wechsel des Verkehrsträgers von Wasser, Strasse und unterirdischen Systemen voraus. Dieser Systembruch, die dazu nötige Infrastruktur sowie zusätzliche Administration verursachen Kosten. Ihre Abfederung durch finanzielle Anreize wie Investitionshilfen und Umschlagsbonus sind geeignet, die bestehenden Einstiegshürden bei der Verlagerung zu senken. Wir begrüssen daher die Beibehaltung, Pauschalierung und Ausdehnung der Investitionshilfen und die Einführung eines Umschlagbonus. Der Umschlagsbonus soll an die Verlader gehen und weder eine Unter- noch Obergrenze vorsehen. Der vorgeschlagene Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG gelten. Das SVAG soll zukünftig eine pauschale Rückerstattung der LSWA für alle multimodalen Verkehre (Schiene-Strasse-Wasser-unterirdische Infrastruktur) vorsehen.

Transparenz schaffen – Befristete Abgeltungen einzig für die Bedienung der letzten Meile

Der VAP bedauert, dass sowohl der Bericht des Bundesamts für Verkehr vom 30. März 2022 als auch sein erläuternder Bericht vom 2. November 2022 keinerlei Transparenz betreffend den Grad der Eigenwirtschaftlichkeit von SBB Cargo als Systembetreiberin gibt. Vielmehr beschränken sie sich auf die unbelegte Feststellung, dass der Systemverkehr nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden könne. Dies ist keine genügende Basis für die Leistung von Abgeltungen. Wir begrüssen daher die in

Art. 9a Abs. 2 GüTG vorgesehene Einschränkung, wonach abgeltungsberechtigte Leistungen die «Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen» umfassen sehr. Damit werden klar definier- und kalkulierbare Leistungen in der Bedienung der letzten Meile abgegolten. Der Verzicht auf die Abgeltung weiterer Leistungen ist für den VAP entscheidend.

Verselbständigung des Systemverkehrs zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen

Mit dem Entscheid, den Systemverkehr in die Verantwortung von SBB Cargo zu geben, werden rund 70% des Aufkommens offiziell monopolisiert. SBB Cargo ist gleichzeitig die wichtigste Anbieterin im Ganzzugs- und Kombiverkehr. Diese Konstellation kann – selbst unabhängig von Abgeltungen an den Systemverkehr - zu Wettbewerbsverzerrungen und Diskriminierung der weiteren Marktakteure im Ganzzugs- und Kombiverkehr führen. Der Systemverkehr, bestehend aus der flächendeckenden Bedienung der Umschlags- und Verladeanlagen, soll daher rechtlich verselbständigt werden. Eine Verknüpfung von Ganzzugs- und Systemverkehr wird damit ausgeschlossen. Da die entsprechenden Leistungen und Ressourcen bereits heute in einer eigenständigen Organisationseinheit zusammengefasst sind, ist der Transformationsaufwand gering. Ein Synergieverlust kann schliesslich gänzlich ausgeschlossen werden. Art. 9a Abs. Abs. 7 GüTG ist entsprechend zu präzisieren.

Fundamentale Neugestaltung des Systemverkehrs nötig

Der im Bericht vom 30. März 2022 S. 13/75 ausgewiesene Anteil Leerwagen von über 60% zeigt den Handlungsbedarf drastisch auf. Das Bundesamt für Verkehr schlägt im Bericht S. 60/75 die Aufgabe der hundertprozentigen Eigenleistungen entsprechend der abgrenzbaren Funktionalitäten im Systemverkehr vor. Diesen Schritt begrüsst der VAP sehr. Nötig ist entschiedenes Handeln, um die Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie die Flexibilisierung von Kosten und Angeboten zu erreichen. Der Systemverkehr muss in eine wettbewerbsorientierte Marktordnung umgestaltet werden. Unsere Vorschläge hierfür aus dem Jahre 2014 basierend auf unserer Studie «Von der integrierten zur marktorientierten Bahn» wären nach wie vor zielführend. Ziel muss die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit innert eines kurzen Zeithorizonts sein.

Konsequentes Monitoring der Systembetreiberin

In der befristeten Phase öffentlicher Abgeltungen, aber auch danach, ist ein konsequentes Monitoring der Systembetreiberin im Bereich Leistungen, Qualität, Produktivität und Kosten zentral. Der rasche Abbaupfad der Abgeltungen beziehungsweise die Verhinderung eines allfälligen Rückfalls und insbesondere die Modernisierung und Neugestaltung des Geschäftsmodells von SBB Cargo sind laufend zu verfolgen. Damit sollen einerseits Wettbewerbsverzerrungen und Diskriminierung der Marktakteure im Ganzzugs- und Kombiverkehr verhindert sowie andererseits ein reibungsloser flächendeckender Service im Systemverkehr gesichert werden. Ein spezifisches Monitoring der Mengenentwicklung sowie der Kunden-/Branchenstruktur soll insbesondere Letzteres langfristig garantieren. Art. 3a Abs. 1 lit. d GüTG betreffend die Entwicklung des EWLTV ist entsprechend zu ergänzen.

Automatisierung und Digitalisierung nötig

Die Integration des Schienengüterverkehrs in multimodale Logistikketten ist nur mit seiner Automatisierung und Digitalisierung möglich. Die digitale automatische Kupplung DAK ist die technische Voraussetzung am Wagen, um in Verbindung mit dem Aufbau von digitalen Plattformen die Vernetzung der Akteure sämtlicher Verkehrsträger zu erreichen. Für solche diskriminierungsfrei zugänglichen digitalen Plattformen sind im Bundesgesetz über die Mobilitätsinfrastruktur des Bundes, MODIG entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

Engste Abstimmung mit Europa nötig

Das Schweizer Projekt «Einführung digitale automatische Kupplung» muss mit dem europäischen Projekt European DAC Delivery Programme EDDP auf das Engste koordiniert werden. Die Mitglieder des VAP in der Schweiz und in Europa sind in den entsprechenden Gremien auf Stufe EU und im Projekt des Bundes eingebunden. Alleingänge der Schweiz sind aufgrund der betrieblichen und technischen Abhängigkeit ausgeschlossen.

DER ausschlaggebende Erfolgsfaktor bei der Umsetzung der DAK ist die koordinierte Innovation. Dabei gilt es im Einklang mit der EU nicht nur an einzelnen Stellschrauben zu drehen, sondern eine umfassende Erneuerung des Bahnsystems zu vollziehen. Nur mit einer koordinierten und

umfassenden Modernisierung des Bahnsektors gelingt der dringliche Quantensprung im Schienengüterverkehr.

Keine verlässlichen Angaben zu den Kosten der DAK

Die Erhebung der zu veranschlagenden Kosten erfolgt derzeit auf europäischer Ebene. Verlässliche Zahlen sind frühestens im dritten Quartal 2023 zu erwarten. Die Kostenentwicklung sollte daher mit der Branche aufgrund der Ergebnisse auf EU-Ebene vor und während der Migration im Rahmen eines geordneten Monitorings verfolgt werden.

Den Zahlungsrahmen für technische Neuerungen erachten wir aufgrund der aktuell ungenügenden Faktenlage als knapp bemessen.

Fondsfinanzierung statt Verpflichtungskredit

Wir erachten die vorgesehene Finanzierung mittels eines Verpflichtungskredits als nicht sachgerecht. Ziel der Modernisierung des Schienengüterverkehrs ist es, seine Wettbewerbsfähigkeit im Logistikmarkt zu verbessern und damit einen Beitrag an die Verkehrsverlagerung sowie die Umwelt- und Energieziele des Bundes zu leisten. Hierfür wird die LSVA erhoben, die zu zwei Dritteln in den BIF fließt und zu einem Drittel an die Kantone geht. Die Finanzierung soll daher aus Mitteln der LSVA erfolgen.

Wir regen an, dass im Rahmen der Revision des SVAG eine integrale Fondslösung für die Dekarbonisierung und Modernisierung des gesamten schweizerischen Gütertransportes (Strasse, Schiene, Schiff) eingeplant wird. Sämtliche Investitionen und Förderungen der Güterverkehrslogistik sollen über diesen Fonds gesteuert werden.

Nutzen der DAK

Auf europäischer Ebene erfolgt derzeit die vertiefte Abklärung des Nutzens der DAK für die Infrastrukturbetreiber, Wagenhalter und Güterbahnen. Resultate werden frühestens im dritten Quartal 2023 vorliegen.

Die DAK ermöglicht die sichere Erfassung der Zugintegrität während der Fahrt. Dies ist Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Infrastruktur auf ETCS-Level 3. Künftig werden dadurch ohne Netzausbau zusätzliche Kapazitäten möglich und eine deutlich flexiblere Trassenvergabe. Zudem wird die elektropneumatische Zugbremsung möglich, so dass der Verschleiss der Infrastruktur reduziert wird. Der diesbezügliche Nutzen für Infrastruktur und Volkswirtschaft ist erheblich.

Beim EWLTV schlägt die Produktivitätssteigerung infolge der DAK direkt durch. Zudem wird die Sicherheit der Mitarbeitenden mit der Automation erhöht. Das Berufsbild des Rangierens wird modernisiert und damit attraktiver für jüngere Generationen. Die finanziellen Vorteile der Güterbahnen und der Volkswirtschaft sind augenscheinlich.

Die Wagenhalter schliesslich sind verantwortlich für die Ausrüstung ihrer Fahrzeuge mit der DAK und profitieren von der Verfügbarkeit der Daten für die nutzungsabhängige Wartung ihrer Fahrzeuge; allerdings wird dieser Nutzen im Vergleich zu den Vorteilen für die Eisenbahnunternehmen eher gering sein.

Finanzierung der DAK als PPP

Der volkswirtschaftliche Nutzen der Modernisierung des Schienengüterverkehrs ist erheblich. Er erhält durch die Modernisierung die Chance, als Arbeitgeber und als logistische Lösung in der Wirtschaft eine bedeutendere Rolle zu spielen. Zudem trägt er aufgrund des geringen Raumbedarfs und der ausgezeichneten Energiebilanz massgeblich an die umwelt- und energiepolitischen Ziele des Bundes bei. Eine überwiegende Finanzierung der DAK inklusive digitale Datenplattform durch den Bund ist daher gerechtfertigt. Der vorgesehene Beitrag von 30% hingegen ist zu gering.

Wegen der Verzögerung zwischen Investition und Inwertsetzung und der Notwendigkeit, diese Neuerungen mit anderen Teilen des Bahnsystems zu systematisieren (ETCS, Rangieren, etc.) erachten wir zudem die Gewährung von zinslosen Darlehen als nötig.

Die Fahrzeughalter, EVU und Infrastrukturbetreiber werden sich entsprechend dem auf EU-Ebene erhobenen Nutzen an den Investitionen ebenfalls massgebend beteiligen. Bei Vorliegen der Resultate der diesbezüglichen Untersuchungen auf europäischer Ebene erlässt der Bundesrat entsprechende Richtlinien.

Auszurüstende Fahrzeuge

Wir lehnen die vorgeschlagene komplizierte Aufteilung des Wagenparks nach Altersgruppen ab. Angesichts des Wagenbedarfs bei zunehmenden Mengen im SGV, der beschränkten Herstellerkapazitäten für Neuwagen in Europa und der Unmöglichkeit eines Misch- oder Getrenntbetriebs beider Kupplungssysteme sind grundsätzlich alle Wagen und zwar altersunabhängig mit der DAK auszurüsten. Wie im Falle der Lärmsanierung sollen die umgerüsteten Wagen noch während mindestens zehn Jahren in Betrieb stehen. Im Falle verfrühter Ausserbetriebnahme von Wagen aufgrund wirtschaftlicher Erwägungen ist eine degressive Rückzahlung der Finanzhilfen vorzusehen.

Uitikon, 9. Februar 2023



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja.

- **Die Branchenakteure von Logistik und verladender Wirtschaft in der Schweiz wollen einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche.** Ihr Ziel ist, Bestandsverkehre zu halten und Neuverkehre stärker mit der Bahn zu transportieren. Hierzu gilt es, die optimalen Rahmenbedingungen für alle Verkehrsarten des SGV neu zu definieren.
 - Der SGV kann mit dem bestehenden Regulativ die derzeitigen Erwartungen von Gesellschaft, Politik, Kantone und Kunden nicht erfüllen. Es herrscht daher **dringender Handlungsbedarf zugunsten günstiger Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Schweizer Schienengüterverkehr.**
 - Der Gütertransport in der Schweiz ist liberalisiert und es herrscht intensive intermodale Konkurrenz. Damit zwischen Schiene und Strasse auch zukünftig der Wettbewerb um innovative und marktgerechte Logistikangebote stattfinden kann, **benötigen die Güterbahnen einen grossen Modernisierungsschub für ihre Produktionsmittel und -anlagen** mit Automationen und weiteren digitalen Komponenten.
 - Der Netzwerkverkehr auf der Schiene, der sogenannte Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) erbringt heute rund 70 Prozent aller Transporte im SGV in der Fläche und bildet somit das Rückgrat im Bahngütertransport. **Zur Aufrechterhaltung und Stärkung eines leistungsfähigen Netzwerkangebots scheint eine Anschubfinanzierung in Form ausgeprägter Abgeltungs- und Anreizmechanismen erforderlich.**
 - Der Netzwerkverkehr soll definitiv dem Markt entzogen und einzig bei SBB Cargo angesiedelt werden. Ein funktionierender Wettbewerb im Ganzzugs- und Kombiverkehr muss daher mit entsprechenden flankierenden Massnahmen abgesichert werden. So müssen die zukünftigen Rahmenbedingungen im Bahngütertransport sicherstellen, dass zwischen den geförderten und nicht geförderten Marktsegmenten **Wettbewerbsverzerrungen ausgeschlossen werden können und Diskriminierungsfreiheit gewährleistet ist.** Zusätzlich müssen Koppelungsgeschäfte von SBB Cargo zwischen EWLV und Ganzzugsverkehr verhindert werden, um einen fairen Wettbewerb im Ganzzugsverkehr sicherzustellen.
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
- a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt

Wir unterstützen Variante 1, da wir uns für eine Stärkung des SGV einsetzen. Ein starker SGV benötigt zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung sowie mehr intramodalen Wettbewerb.

Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLV und ermöglicht damit, dass der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLV eine grössere Rolle in der Binnenlogistik spielen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.

Die Netzanbieter sollen sich zu unternehmerischem Handeln bekennen, um die Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie die Flexibilisierung von Kosten und Angeboten zu erreichen. Ihr Ziel ist die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit innert eines kurzen Zeithorizonts.



Wir begrüssen die konsequente Ausrichtung der Variante 1 auf multimodale Logistikketten. Der SGV hat aufgrund des künftigen Gütermixes nur im effizienten Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern reelle Marktchancen.

Wir erachten Variante 1 als eine erste Etappe, da sie trotz des klaren Fokus auf Multimodalität keine Massnahmen für Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben vorsieht. Daher soll in einer zweiten Etappe mittels Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG hierfür ein Fonds geschaffen werden.

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Wir lehnen Variante 2 ab. Ihre Umsetzung würde, wie der Bundesrat zutreffend dargelegt hat, zur Einstellung des EWLK-Angebots in der Schweiz und im Import- und Exportverkehr führen. Dieser Schritt wäre endgültig und irreversibel.

Ein Grossteil der heute im EWLK transportierten Verkehre würde auf die Strasse verlagert, mit entsprechenden negativen Folgen für das Klima. Die Branchen und Regionen wären unterschiedlich betroffen, Wirtschaftsräume und -akteure abseits der Ost-Westachse sowie periphere Regionen wären von der Einstellung des EWLK-Angebots sehr stark betroffen. Zahlreiche Verlader müssten überdies ihre Logistikprozesse anpassen und ihre Anschlussgleisinfrasturktur, in die sie investiert haben, würden nicht mehr bedient.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im SGV eine *Conditio sine qua non*.** Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Neuerungen wie unter anderem der digitalen automatischen Kupplung (DAK) ist der SGV zukunftsfähig. Die DAK schafft die Voraussetzung für die umfassende Digitalisierung des Güterverkehrs und den Aufbau von digitalen Plattformen. Für letztere sind im MODIG entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Es ist unerlässlich **die technologische Schere zwischen Schiene und Strasse zu schliessen**, um die **Wettbewerbsfähigkeit des SGV** nachhaltig zu sichern.
- Mit Hilfe dieser Digitalisierungs- und Automationsschritte kann der SGV die Kundenanforderungen an Leistung, Abwicklungsgeschwindigkeit, Sicherheit und Datenverfügbarkeit erfüllen. Die dadurch erzielten **Geschwindigkeits- und Effizienzgewinne machen die Schiene für kürzere Strecken und kleinere Transportmengen attraktiver**.
- Im System Bahn schafft die DAK Kongruenz zur ERTMS-Strategie des BAV, indem sie zum Beispiel die sichere Erfassung der Zugintegrität während der Fahrt gewährleistet und weiterhin den Betrieb (WLV und Ganzzüge) auf den ETCS-Strecken auch in Zukunft ermöglicht.
- **Der Förderplan der Migration ist u.E. zeitlich zu begrenzen und soll national vom BAV gemäss der Abstimmung mit der EU vorgegeben und mit der Branche koordiniert werden.** Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen-EWLK in der Schweiz durchgeführt werden..

Die Branche begrüsst den Vorschlag, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, den Beginn und das Ende der Umrüstung zu bestimmen. Der Entscheid muss in Absprache mit

der Branche gefällt werden. Faktoren wie zum Beispiel die technische Reife der Anwendungen, die notwendige Übernahme von europäischen Spezifikationen, die Abstimmung mit der europäischen Migrationsstrategie und die noch unklare Finanzierung in der EU müssen berücksichtigt werden. Wir begrüßen den Migrationszeitraum von fünf Jahren, halten jedoch einen Migrationsstart 2025 zurzeit für fraglich.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist eine Mitfinanzierung des Bundes bei der Migration zur DAK zwingend.** Die Migration zur DAK und den damit neu möglichen digitalen Fähigkeiten sind ein **Quantensprung für den SGV.**

Mit Bezug auf die Mitfinanzierung haben wir folgende Anmerkungen:

- Der Umfang der geplanten Beteiligung des Bundes ist zu eng gefasst:
 - **Kapitalkosten, zusätzliche Betriebskosten und Abschreibungen im Migrationszeitraum:** Während der Migration werden die Effizienzsteigerungen nur in geringem Masse erzielt. Kapitalkosten und Abschreibungen fallen umso höher aus, je niedriger der Förderbeitrag des Bundes ist. Der Bund soll die Möglichkeit haben, neben à-fonds-perdu-Beiträgen **zinslose Darlehen an die Fahrzeughalter** zur Finanzierung der Umrüstkosten zu sprechen.
 - **Ausweitung auf weitere Anwendungen:** Sowohl der erläuternde Bericht wie auch der vorgeschlagene Artikel 10 des GüTG konzentrieren sich auf die Förderung der DAK. Damit die vom Bundesrat formulierten Ziele der Modernisierung und Automatisierung erreicht werden, sollten der Inhalt in der Botschaft und der neu formulierte Artikel die Finanzierung weiterer Elemente, wie sie in der *Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen dem Bund, dem VAP und dem VöV betr. die Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung* vereinbart worden sind, ermöglichen.
 - Für die Förderung technischer Innovationen ist **im Rahmen der mittelfristig vorgesehenen Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) ausserdem eine Fondslösung zu prüfen, um die Dekarbonisierung und Modernisierung für den gesamten schweizerischen Gütertransport auf der Strasse und auf der Schiene zu implementieren.** Innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll auch geklärt werden, wie Nutzniesser von Automatisierungen an die Äufnung des Fonds beitragen und Nutzentransfers zwischen unterschiedlichen Branchenakteuren erzeugt werden können.
 - Der Nutzentransfer zwischen investierendem Fahrzeughalter und den weiteren Akteuren (Güterbahnen und Infrastrukturbetreiber) innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll entsprechend deren Eigeninteressen erfolgen. Das BAV kann für die Anbieterin des EWLV die Entschädigungen an Dritte abgelden, soweit ihr ungedeckte Kosten entstehen.
- Die Finanzierung der Infrastrukturkosten über die Leistungsvereinbarungen des Bundes mit Infrastrukturbetreibern wird begrüsst.
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
- Die Branche unterstützt eine Teilfinanzierung durch den Bund aufgrund des langfristigen Nutzens der Automatisierung für den SGV, ist aber der Überzeugung, dass der volkswirtschaftliche Nutzen stärker wiegt als der betriebswirtschaftliche.
- Aus folgenden Gründen ist eine Teilfinanzierung unabdingbar:
 - Die hohe Interoperabilität und der aktuell niedrige technische Standard sind eine unüberwindbare Hürde für die umfassende technische Modernisierung auf Basis von Marktmechanismen.
 - Während der Migration besteht eine grosse zeitliche Differenz zwischen der Investition und dem sich daraus ergebenden Nutzen, die von den Branchenakteuren nicht überbrückt werden kann.
- Die Aufteilung des finanziellen Nutzens ist noch offen. Bei einer Nutzenverteilung und einem Kostentransfer über Marktmechanismen könnten die EVU, Fahrzeughalter oder Kunden

ungleich belastet werden. Diese Faktoren müssen bei der Gestaltung des Finanzierungsmodells durch den Bund beachtet werden.

- Ohne Förderung oder bei einem zu tiefen Fördersatz verbleiben die Umstellungskosten bei den Fahrzeughaltern oder den EVU, die durch die später realisierbaren Effizienzgewinne nicht gedeckt werden. Es drohen Defizite und Dyssynergien im SGV, was den SGV unattraktiver macht.
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
- **Die Branche ist der Ansicht, dass der Förderanteil von 30 Prozent dem volkswirtschaftlichen Nutzen nicht gerecht wird.** Einerseits sind die Annahmen bezüglich der für die Umrüstung der Fahrzeuge anfallenden Kosten zu tief angesetzt und andererseits ist der vom Bund avisierte maximale Förderanteil zu niedrig (siehe Antwort Frage 4b). Akzentuiert wird dies noch durch die Staffelung der Förderbeiträge nach Alter der Flotte (siehe Antwort auf Frage 4d).
 - **Der Förderanteil pro Fahrzeug sollte den überwiegenden Teil der Kosten decken und zusätzlich eine Vorfinanzierung mittels zinsloser Darlehen vorsehen.** Ebenfalls könnte sich die Branche eine im Migrationsverlauf sinkende Förderung vorstellen, um die Differenz zwischen Kosten und erst später eintretendem Nutzen auszugleichen. Ein Förderanteil von 30 Prozent hätte das Scheitern der Einführung der DAK zur Folge. Eine zu tief angesetzte Förderung könnte ausserdem eine lange Migrationsdauer mit langem Parallelbetrieb zur Folge haben.
 - **Die Erhebung der zu veranschlagenden Kosten und Nutzen erfolgt derzeit auf europäischer Ebene. Verlässliche Zahlen sind voraussichtlich frühestens im dritten Quartal 2023 zu erwarten. Insgesamt gehen wir von branchenweiten Gesamtkosten zwischen 700 und 800 Mio. CHF aus.** Die Kostenentwicklung sollte daher mit der Branche aufgrund der Ergebnisse auf EU-Ebene vor und während der Migration im Rahmen eines geordneten Monitorings verfolgt werden. Bei einer Förderquote von 60 Prozent würden die notwendigen Bundesmittel 420 bis 480 Mio. CHF betragen.
 - Für die Infrastrukturbetreiberinnen ist eine Vollfinanzierung ihrer Kosten zur Umrüstung ihrer Infrastruktur und ihres Rollmaterials durch den Bund über deren Leistungsvereinbarung notwendig.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Nein.

- **Angesichts des Wagenbedarfs bei zunehmenden Mengen im SGV und der beschränkten Herstellerkapazitäten für Neuwagen in Europa sind grundsätzlich alle Wagen auszurüsten.** Wie im Falle der Lärmsanierung soll für verfrühte Ausserbetriebnahme von Wagen eine degressive Rückzahlung der Finanzhilfen vorgesehen werden.
- Soll am Ansatz der Wagenparkoptimierung festgehalten werden, spricht sich die Branche jedoch gegen die vorgeschlagene Staffelung, dafür aber für eine Förderung gemäss einer Positivliste aus. Die Umrüstkosten sind bei älteren Wagen mindestens gleich hoch. Auch reduziert eine geringere Restlebenszeit älterer Wagen die Abschreibungsdauer der Automationskomponenten. Damit ist der Umbau für Halter von Fahrzeugen im mittleren Lebenszyklus wirtschaftlich schwieriger. Zudem ist ein vorzeitiger Ersatz älterer Wagen, die noch nicht das Ende ihrer Lebenszeit erreicht haben, auf Grund der fehlenden Produktionskapazitäten für Güterwagen nicht möglich und eine frühzeitige Aussortierung von Wagen betriebswirtschaftlich und aus Nachhaltigkeitsgründen nicht sinnvoll. Ein beträchtlicher Teil des Wagenparks in der Schweiz ist in der Kategorie der Inbetriebsetzung von 1995–2009. Die Branche schlägt deshalb vor, alle Fahrzeuge mit demselben Fördersatz zu fördern.
- Wir unterstützen eine Altersgrenze für die Umrüstung von Wagen, falls diese inklusive Ausnahmekriterien umgesetzt wird. Die Optimierung des Wagenparks muss differenziert angegangen, und die Restlebensdauer sowie der kommerzielle Bedarf der einzelnen Wagentypen muss geprüft werden. Wir schlagen eine mit dem BAV vereinbarte Positivliste auf Basis des Fahrzeugregisters unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse und Marktaussichten sowie der Industriekapazitäten für die Fertigung neuer Wagen vor. Neuwagen, die in der Schweiz immatrikulierte Wagen ersetzen, sollten in jedem Fall gefördert werden.
- Wir können uns eine jährlich degressive Staffelung der Fördersätze gemäss Umrüstzeitpunkt auf die DAK vorstellen, da, wie oben beschrieben ein signifikanter zeitlicher Verzug zwischen Investitionen und Wirkungseintritt besteht.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja.

Wir begrüßen die vorgeschlagenen Massnahmen zur Stärkung der Rheinschifffahrt. Sie sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen sowie an das gesamte europäische Wasserstrassennetz. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule für den Import und Export dar und sichern für viele Güter auch im erheblichen Umfang die Landesversorgung. Zusammen mit der Bahn bildet die Rheinschifffahrt ein redundantes System von zwei energieeffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Zentral ist hierbei die Einbindung der SRH in den schweizerischen EWLK und den kombinierten Verkehr. Eingebettet in die Gesamtstrategie zur Weiterentwicklung des Schweizer Gütertransports ist, aufgrund der nationalen Tragweite, die Stärkung der Hafeninfrastrukturen und damit der Rheinschifffahrt durch den Bund ein wichtiges Element.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja.

Wir begrüßen den vorgeschlagenen GüTG Artikel 8a in der Variante 1. Die vorgeschlagene Form einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und einer noch zu schaffenden Betriebsgesellschaft für die Infrastrukturen des Hafens erachten wir als wirkungsvolles und zielführendes Instrument. Durch die Einbindung des Bundes erhalten die Hafeninfrastrukturen die notwendige nationale Bedeutung, um abgeleitet aus dem Güterverkehrskonzept des Bundes, eine langfristige Sicherung der notwendigen Infrastrukturkapazitäten und Rahmenbedingungen für die Logistikwirtschaft sicherstellen zu können. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und die Kantone beider Basel die Hafeninfrastrukturen unter den festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Der Bund kann somit strategisch auf eine Schlüsselinfrastruktur und auf wirtschaftliche und ökologische Hafeninfrastrukturen hinwirken.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja.

Wir unterstützen die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe. Der Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Schifffahrt, spezifisch in der Rheinschifffahrt, schafft ein redundantes CO₂-freies Transportsystem und ermöglicht klimaneutrale intermodale Transportketten zwischen Wasser und Schiene. Als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat die Schweiz bereits mit den anderen ZKR-Staaten (Frankreich, Deutschland, Niederlande und Belgien) festgelegt, die Binnenschifffahrt bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, um gemeinsam mit den anderen ZKR-Staaten dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

Aufgrund der Entwicklung des Gütermixes kann der SGV nur als Teil multimodaler Logistikketten wachsen und Verlagerungswirkung erzielen. Dabei ist nicht entscheidend, ob Behälter oder Güter zwischen den Verkehrsträgern umgeschlagen werden. Dies soll alleine der Markt und nicht staatliche Anreize beeinflussen. Wir unterstützen die Förderung multimodaler Transportketten Strasse/Schiene, Schiff/Schiene. Jeder Verkehrsträger sollte gemäss seinen Stärken eingesetzt werden. Die Strasse in der Feinverteilung, Schiene und die Rheinschifffahrt im Hauptlauf für grosse Mengen und auf längeren Distanzen.

Der SGV hat als Teil multimodaler Transporte insbesondere auch im Import- und Exportverkehr erhebliches Wachstumspotential. Freiverlade-, KV- und Anschlussgleisanlagen sind betrieblich mit internationalen Umschlags- und Verladeanlagen zu verknüpfen und entsprechend raumplanerisch zu gestalten.

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen soll weiter gefördert und weiterentwickelt werden.

Die bestehenden Anlagen, wie sie im Konzept Gütertransport auf der Schiene festgehalten sind, sind gemäss den Bedürfnissen der Branche weiterzuentwickeln. Im Zentrum der Weiterentwicklung steht eine Konsolidierung der Güterverkehrsanlagen (Freiverlade, Annahme- und Formationsbahnhöfe), wie sie bereits im Zielbild Güterverkehrsanlagen (2021) von SBB Infrastruktur, zusammen mit der Branche und im Auftrag des BAV, erarbeitet wurde. In Räumen mit Unterkapazitäten (vgl. Konzept Gütertransport auf der Schiene) sollen neue leistungsfähige Anlagen insbesondere für den KV erstellt werden.

Die bestehende Definition von Freiverladeanlagen bestehend aus Verladegleis und Verladeplatz gemäss Eisenbahngesetz, soll beibehalten werden. Alle darüber hinaus gehenden Anlagen sollen nicht Bestandteil des öffentlichen Netzzugangs sein.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

- Wir begrüssen eine Vereinfachung der finanziellen Förderung durch pauschale Ansätze. Wir erwarten dadurch einen geringeren administrativen Aufwand und eine schnellere Durchlaufzeit von Förderverfahren. Hingegen muss die Möglichkeit bestehen bleiben, auf spezielle Situationen Rücksicht zu nehmen und – in begründeten Ausnahmefällen – von standardisierten Fördersätzen abzuweichen. Möglichst günstige Baukosten garantieren keinen erfolgreichen Betrieb.
- Wir begrüssen die Ausweitung der Fördertatbestände auf weitere Anlagenelemente. Vor allem im Bereich der mobilen Umschlagsgeräte, wie Stapler oder Mobilkräne, ist jedoch klar zu definieren, dass diese bahnspezifisch sein müssen, um Anspruch auf eine Förderung zu haben.
- Wir unterstützen den Verzicht auf Mindestmengen bei Anlagen mit einem Investitionsvolumen von weniger als fünf Millionen CHF nur für Anlagen auf dem Schmalspurnetz.
- Der Fördersatz von 80 Prozent soll für jene Projekte mit einem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen CHF möglich sein, welche von nationaler oder überregionaler Bedeutung sind und die Kriterien des Sachplans erfüllen.
- Wir unterstützen die Fördersätze bei Erneuerungen von 40% und für Neubauten und Erweiterungen von 40-80%.
- Wir unterstützen die Änderung in Art. 8, Abs. 7 GüTG, dass nur noch KV-Anlagen den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren haben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

- Wir unterstützen den Verladebeitrag mittels Pauschalen. Dieser sollte aber für alle gleichermassen gelten und sollte nicht nach Neu- und Bestandsverkehr unterscheiden.
- Empfänger des Verladebeitrags müssen die Verloader sein, damit diese direkte Anreize für zusätzliche Verlagerungen auf die Schiene erhalten.
- Wir lehnen eine Wagenmindestmenge als Voraussetzung für Förderbeiträge ab.
- Die Branche befürwortet die Möglichkeit, einen Bonus für Mehrmengen auszurichten.
- Wir erkennen vor allem bei Grosskunden und grossen Verladepunkten ein Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene. Darum soll beim Bonus für Mehrmengen die Obergrenze von 1'500 beladenen Wagen nicht gelten.
- Für den Verladebeitrag sollen wie vorgeschlagen 25 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung stehen.
- Der vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG gelten. Das SVAG soll zukünftig eine pauschale Rückerstattung der LSVA für alle multimodalen Verkehre (Schiene-Strasse-Wasser)vorsehen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Wir unterstützen die Weiterführung der LSVA-Rückerstattung im KV. Perspektivisch soll der Umschlags- und Verladebeitrag in eine generelle LSVA-Rückerstattung überführt werden (s. auch Antwort 7 c I oben).

- d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja, wir begrüßen dies. Für Eigner und Betreiberinnen von privaten Güterverkehrsanlagen ist die Einhaltung von eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und der Aufbau von entsprechenden Kompetenzen eine grosse Herausforderung, welche eine Hürde für eine stärkere Nutzung des SGV darstellt.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?
- Wir unterstützen die Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im SGV.
 - In Bezug auf den SGV unterstützen wir spezifisch den Vorschlag, sowohl Umrüstung von Bestandsfahrzeugen als auch Neubeschaffungen zu finanzieren und die Finanzierung der Umrüstung der Lokomotiven von Infrastrukturbetreiberinnen über deren Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Wir teilen die Einschätzung, dass die Förderhöhe pro Lokomotive von 1 Million CHF adäquat ist, um die Mehrkosten für klimaneutrale Antriebe zu decken.
 - Eine Förderung für Schienenfahrzeuge sollte nur im Falle einer massgeblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bei der Leistungserbringung möglich sein, also prioritär bei Rangierlokomotiven, die in der Nahzustellung und teilweise auf der Strecke eingesetzt werden.
 - Streckenloks mit einem Last-Mile-Modul können teilweise Rangierlokomotiven ersetzen. Die Ausrüstung einer Streckenlokomotive mit Last-Mile Modul ist voraussichtlich kostengünstiger als die Umrüstung oder der Neukauf eines batterieelektrischen Hybridfahrzeugs. Daher soll die Ausrüstung von Streckenlokomotiven mit einem Last-Mile Modul ebenfalls als Fördertatbestand aufgenommen werden.
 - Eine Förderung sollte neben dem Kauf auch auf Fahrzeugleasing und Fahrzeugmiete angewendet werden können und auch die Förderung von Leasings und Mieten bei ausländischen Leasinggebern einschliessen. Diese Möglichkeit ist insbesondere für Netzerkanbieter, welche zur Senkung der Fixkosten keine Ressourcen anschaffen, sehr vital.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWL als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja.

- Wir begrüßen, dass die Netzerkanbieter mit unternehmerischem Handeln, einer grundlegenden Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie der konsequenten Flexibilisierung von Kosten und Angeboten den EWL zum Erfolg führen wollen. Das Ziel soll eine enge Partnerschaft mit den Verladern als Kunden und die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit der Netzerkanbieter innert eines kurzen Zeithorizonts sein.
- Das **vorgeschlagene Instrumentarium** inklusive einer genügenden finanziellen Förderung im Rahmen von Abgeltungen und Investitionsbeiträgen ist im Grundsatz **geeignet**, um den EWL grundlegend zu modernisieren.
- Wir teilen die Ansicht des Bundesrats, dass im Rahmen der Weiterentwicklung des EWL **das heutige Angebot als Basis** zu nehmen ist. Der Fokus soll dabei nicht auf der Eröffnung neuer Bedienpunkte liegen, sondern auf der Realisierung von neuen Angeboten und der **Schaffung von Mehrverkehr in einem konsolidierten und gut ausgelasteten Netzwerk**.
- Wir teilen **die Einschätzungen des Bundesrats zum Investitionsbedarf in digitale Plattformen. Der Aufbau einer durchgehenden digitalen multimodalen Plattform ist aber mit grossen Investitionen verbunden**.

Bei der geplanten Regulierung von digitalen Plattformen über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) des Bundes ist die hohe Komplexität des Angebotes im Güterverkehr im Vergleich zum Personenverkehr zu beachten. Zudem ist der Anteil internationaler Verkehre bedeutend höher. Insofern ist auch die Unterstützung europäischer Plattformen notwendig. Im Rahmen des bereits fortgeschrittenen Prozesses zur Erarbeitung des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) müssen die Anliegen des Güterverkehrs auf der Schiene und auch auf den weiteren Verkehrsträgern, insbesondere auf der Strasse, dem Wasser und unterirdisch aufgenommen und eng mit den europäischen Projekten abgestimmt werden. Sollte sich die Umsetzung des MODIG zeitlich nicht mit dem Inkrafttreten des

revidierten GüTG vereinbaren lassen, müsste für die Schaffung und Finanzierung der Plattform eine Alternative geschaffen werden.

- Es darf **keine Wettbewerbsverzerrung** durch einen Netzerkanbieter geben. Dies gilt sowohl in der Phase der Anschubfinanzierung des EWLTV durch den Bund als auch danach. Daher muss die Aktivität des Netzerkanbieters im EWLTV rechtlich und finanziell vom Ganzzugverkehr getrennt werden, um Koppelungsgeschäfte und Querfinanzierungen zwischen EWLTV und Ganzzugs- sowie Kombiverkehr auszuschliessen. Die Vorgaben zur Transparenz und Vermeidung von Quersubventionen sollen gesetzlich verankert und in einem unbefristeten Monitoring überwacht werden.

Die finanzielle Förderung muss so ausgestaltet werden, dass **keine Marktverzerrung zwischen den verschiedenen Produktionsformen im Binnenschienengüterverkehr** bzw. keine Kannibalisierung von bestehenden Ganzzugverkehren durch den EWLTV erfolgt. Auch zukünftig müssen die Güter auf die jeweils effizienteste Produktionsform geleitet werden. Von tiefen regulierten Preisen im Angebot der ersten/letzten Meile profitieren alle Verkehrsarten des SGV.

- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja.

- Das Instrument der **Leistungsvereinbarung** (LV EWLTV) zwischen dem BAV und der Anbieterin des EWLTV mit einer Laufzeit von vier Jahren **ist geeignet**, den Erhalt, die Modernisierung und Weiterentwicklung des EWLTV in einer Übergangsphase zu ermöglichen.
- Wir unterstützen die für die LV EWLTV aufgeführten **Elemente, namentlich**:
 - Die Festlegung des Angebots, des Netzwerks und der Investitionen nach Massgabe der Grundlagendokumente des Güterverkehrs, insbesondere: das Konzept für den Gütertransport, die vom BAV unter Mitwirkung der betroffenen Akteure festgelegten Leitlinien und die Rahmenvereinbarung.
Die **Rahmenvereinbarung**, auf welche sich die LV EWLTV stützt, sollte einen genügenden Zeitraum für den Übergang sichern und bei Vorliegen unvorhergesehener, unabänderlicher Schwierigkeiten eine **Verlängerung** ermöglichen.
 - Die Preisentwicklung und flexible Preisgestaltung sowie die Bildung von Reserven in der LV EWLTV entlang definierter Vorgaben.
 - Klare subventions- und wettbewerbsrechtliche Vorgaben. Diese müssen aus unserer Sicht im Vergleich zum Vorschlag des Bundesrats in Art. 9a Abs. 7 GüTG klarer formuliert werden (s. Vorschlag unter Ziff. 11), um Koppelungen und Querfinanzierungen vom Netzerangebot sowie Marktverzerrungen durch den Netzerkanbieter auszuschliessen.

- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

- ☐ Wir begrüssen Abgeltungen und Investitionsbeiträge im Verbund mit den anderen Massnahmen der Vernehmlassungsvorlage. Sie erlauben, die Übergangsphase der Modernisierung des EWLTV mit wirtschaftlicher Sicherheit für dessen Kunden auszustatten.
- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Nein.

Sollte jedoch eine Ausschreibung des Angebots im EWLTV beschlossen und umgesetzt werden, dann müsste sie **für das gesamte Netzerangebot** auf dem Normalspurnetz erfolgen. Ausserdem muss das Netzerangebot über die gesamte Dauer der Rahmenvereinbarung durch eine Anbieterin wahrgenommen werden.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja.

- **Wir begrüßen grundsätzlich die vorgeschlagenen Massnahmen** zur stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes.
- Für Infrastrukturanlagen des SGV sollen die Kriterien der Richtlinie für die Sachplanrelevanz von Eisenbahnanlagen zur Anwendung kommen. Güterverkehrsanlagen, welche die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen, sind in den Sachplan Schiene des Bundes aufzunehmen.
- Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle stärker wahrnehmen sollen. Die Festlegung von Logistikflächen auf kantonaler sowie kommunaler Ebene ist daher zu begrüßen. Wir unterstützen zudem die Aussage des Bundesrats, dass das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ein wichtiges Instrument zur Bestandsicherung von Güterverkehrsanlagen ist, das weiterentwickelt werden sollte.
- **Wir unterstützen die Verpflichtung der Kantone, die im Konzept an sie adressierten Festlegungen in ihrer Richtplanung zu berücksichtigen. Entscheidend ist aber die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen auch grundeigentümerverbindlich in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden.** Ausserdem muss der Bund den Kantonen Fristen setzen, bis zu welchem Zeitpunkt Anlagen des SGV inklusive KV-Terminals in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden müssen. Sowohl das Konzept für den Gütertransport wie auch die kantonale Umsetzung (auf Ebene der kantonalen Güterverkehrsstrategien wie auch auf Ebene Richtplan) sollen regelmässig überprüft werden, da sich die Markt- und Kundenbedürfnisse über die Zeit verändern.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir unterstützen die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen grösserenteils, beantragen jedoch Änderungen gemäss Beilage.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Förderung des Schienengüterverkehrs auf Schmalspurstrecken

- Wir begrüßen die in Variante 1 vorgeschlagene unbefristete Weiterführung der Unterstützung des Bundes für Güterverkehre auf Schmalspurstrecken.
- Die Finanzierung dieser Unterstützung ist jedoch unzureichend geregelt. Sie ist bisher Bestandteil des jährlichen Bundesbudgets und bietet somit keine ausreichende Planungssicherheit über einen mehrjährigen Zeithorizont. Ausserdem liegen die veranschlagten Beträge seit Bestehen dieser Förderung unverändert bei CHF 6 Millionen pro Jahr und tragen dem steigenden Investitions- und Finanzierungsbedarf nicht Rechnung, insbesondere wenn der Schienenanteil an den Transporten in den betroffenen Regionen erhöht werden soll.
- Wir beantragen – analog dem Verpflichtungskredit für den EWLTV – auch für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 50 Millionen.

b. Reporting des Bundes zur Förderung des SGV in der Fläche (analog Verlagerungspolitik)

Wir regen an, für die Entwicklung des SGV in der Fläche und insbesondere im EWLTV ein Monitoring und Reporting zu führen analog der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr (s. auch Frage 11, Anträge für ergänzten Art. 3a GüTG). Das Monitoring sollte auf definierten Kennzahlen basieren und folgende Kategorien umfassen

- Entwicklung Kunden-/Branchenstruktur
- Mengenentwicklungen/inter- und intramodaler Wettbewerb
- Kapazitäts- und Qualitätsmonitoring
- Volkswirtschaftliche und umweltpolitische Entwicklung
- Entwicklung Fördermittel

Die Entwicklungen sollten jährlich erhoben, evaluiert und gegebenenfalls mit Massnahmen hinterlegt werden. Die Führung des Monitorings sollte dem BAV obliegen.

Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schiffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG)

Änderungsvorschläge VAP 08.02.2023

vom 25. September 2015 ~~(Stand am 1. Januar 2022)~~

*Nicht amtliche Lesehilfe zur Vernehmlassung «Weiterentwicklung der
Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»*

Variante 1

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 81a, 87 und 122 Absatz 1 der Bundesverfassung¹,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 30. April 2014²,
beschliesst*

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand ~~und Geltungsbereich~~

¹Dieses Gesetz regelt:

- a. den Transport von Gütern auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser;
- sowie b. den Bau, die Änderung und den Betrieb von Umschlags- und Verladeanlagen für den kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) und von Anschlussgleisen.

² Es gilt sinngemäss auch für den Transport von Gütern mit Seilbahnen und auf dem Wasser.

Art. 1a Begriffe

In diesem Gesetz gelten als:

- a. Einzelwagenladungsverkehr (EWLV): der Transport von Gütern auf der Schiene in Einzelwagen oder Wagengruppen im Binnen-, Import- und Exportverkehr mit mindestens einer Rangierbewegung;

AS 2016 1845

¹ ~~SR 101~~

² ~~BB1 2014 3827~~

- b. Kombinierter Verkehr (KV): Transport von Containern, begleiteten oder unbegleiteten Lastwagen, Anhängerzügen, Sattelmotorfahrzeugen, Anhängern, Sattelauflegern und abnehmbaren Aufbauten (Wechselaufbauten) auf der Schiene, wobei der Umschlag zwischen Strassen- oder Rheintransport und Eisenbahn ohne Wechsel des Transportgefässes (Container, Sattelaufleger, Wechselaufbau, Wechselbrücke oder Lastwagen) erfolgt und durch besondere Einrichtungen und Geräte erleichtert wird;
- c. Umschlags- und Verladeanlagen:
 - 1. Anschlussgleise: Gleise einschliesslich dazugehöriger Anlagen, die ein Gebäude oder ein Gelände erschliessen und ausschliesslich dem Gütertransport dienen, jedoch nach Artikel 62 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957³ (EBG) weder zur Infrastruktur noch zu den Eisenbahnen gehören;
 - 2. KV-Umschlagsanlagen: ortsfeste Einrichtungen und Umschlagsgeräte einschliesslich Fahrzeuge, die dem Umschlag von Transportgefässen von einem Verkehrsträger auf einen anderen dienen;
 - 3. Freiverladeanlagen: öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, einschliesslich der Kräne und anderer Umschlagsgeräte;
- d. Anschlussvorrichtung: Vorrichtungen, die zum Anschluss des Anschlussgleises an die Eisenbahninfrastruktur dienen, wie Anschlussweichen, Schutzweichen, Entgleisungsvorrichtungen, Fahrleitungs-, Bahnrückstrom- und Erdungsanlagen sowie Signale einschliesslich deren Einbindung in die Sicherungsanlage.

Art. 2 Grundsätze und Ziele

¹ Der Bund setzt Rahmenbedingungen für:

- a. eine nachhaltige, insbesondere auf die Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen sichere und effiziente Versorgung ausgerichtete Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser ~~(Gütertransport)~~;
- b. die Sicherstellung einer leistungsfähigen Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein;
- ~~c.~~ ein effizientes Zusammenwirken mit zwischen den ~~anderen verschiedenen~~ Verkehrsträgern;
- ~~d.~~ den Bau und Betrieb geeigneter KV-Umschlags- und Verladeanlagen und Anschlussgleise und deren optimale Anbindung an die Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastruktur;
- ~~e.~~ den diskriminierungsfreien Zugang zu den KV-Umschlagsanlagen und ~~den Anschlussgleisen~~ der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein.

³ SR 742.101

² Angebote des Gütertransports auf der Schiene und auf dem Wasser müssen eigenwirtschaftlich sein. Der Bund kann jedoch:

- a. sich an Bestellungen von Angeboten durch Kantone beteiligen;
- b. Leistungsvereinbarungen über Angebote des EWL V abschliessen;
- c. pauschale Beiträge für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern ausrichten.
- b. ~~die Entwicklung von neuen Angeboten fördern.~~

³ Der Bundesrat kann, in Übereinstimmung mit den international anerkannten Normen, Anforderungen an die Qualität des Gütertransports festlegen und die Folgen der Nichtbeachtung dieser Anforderungen regeln.

Art. 3 Konzept für den Gütertransport ~~auf der Schiene~~

¹ Der Bundesrat erarbeitet für den Gütertransport ~~auf der Schiene~~ ein Konzept nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979⁴.

² Er legt darin die Grundlagen fest für die Entwicklung:

- a. der Rangierbahnhöfe und weiteren Anlagen nach Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe e des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957⁵ (EBG);
- b. der Freiverlade nach Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe f EBG;
- c. der ~~KV~~-Umschlags- und Verladeanlagen;
- d. der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein und den Binnengewässern der Anschlussgleise;
- e. des Anschlusses der Umschlags- und Verladeanlagen, der Hafeninfrastruktur und der weiteren für den Gütertransport auf der Schiene bedeutenden Einrichtungen an das Strassennetz ~~weiterer für den Gütertransport auf der Schiene bedeutender Einrichtungen.~~

³ Er stimmt das Konzept mit den gemeinsamen Leitlinien der Akteure des Gütertransports auf der Schiene, der Entwicklung der Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastruktur sowie der Anlagen des unterirdischen Gütertransports, mit dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes und der kantonalen Richtplanung ab.

⁴ Er bezieht die Kantone und die betroffenen Akteure frühzeitig in die Erarbeitung des Konzepts ein.

⁵ Die Kantone berücksichtigen das Konzept insbesondere in ihrer Richt-, Nutzungs- und Agglomerationsplanung auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden.

⁴ SR 700

⁵ SR 742.101

Art. 3a⁶ Gemeinsame Leitlinien

¹ ~~Die BAV erarbeitet mit den Akteuren des Gütertransports auf der Schiene~~~~güterverkehrs erarbeiten können~~ gemeinsam Leitlinien zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes in Abstimmung mit den Entwicklungen im europäischen Umfeld~~erarbeiten~~. Die Leitliniense können insbesondere betreffen insbesondere:

- a. technische Neuerungen;
- b. Effizienzverbesserungen in den Produktionsabläufen;
- ~~b.c.~~ die gemeinsame Nutzung und den Austausch der Daten im Rahmen der Mobilitätsdateninfrastruktur des Bundes
- ~~e.d.~~ die verbesserte Integration des Gütertransports auf der Schiene~~güterverkehrs~~ in die Logistikwirtschaft~~;~~;
- ~~d.e.~~ die Entwicklung des EWLTV und dessen laufende Beobachtung aufgrund definierter Indikatoren.

² ~~Das Bundesamt für Verkehr unterstützt in geeigneter Weise die Erarbeitung der Leitlinien.~~

Art. 4 Enteignung

Für den Bau von ~~KV-Umschlags- und Verladeanlagen und Anschlussgleisen~~ kann das Enteignungsrecht nach dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930⁷ über die Enteignung geltend gemacht werden.

Art. 5 Transport gefährlicher Güter

¹ Der Bundesrat erlässt Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter.

² Er erlässt insbesondere Vorschriften über:

- a. das Verfahren zur Überprüfung der Konformität von Gefahrgutumschließungen mit den grundlegenden Anforderungen;
- b. das Verfahren zur Anerkennung von unabhängigen Stellen, die Konformitätsbewertungen durchführen.

³ Die Kantone sorgen mit Massnahmen der Raumplanung für einen effizienten Transport gefährlicher Güter insbesondere in dicht besiedelten Gebieten.

Art. 6 Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation

¹ Die Unternehmen sind im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation nach Artikel 119 des Militärgesetzes vom 3. Februar 1995⁸ verpflichtet, Transporte zugunsten von Bund und Kantonen vorrangig durchzuführen.

² Der Bundesrat regelt die Einzelheiten. Er kann vorsehen, dass Unternehmen bei besonderen betrieblichen Schwierigkeiten vorübergehend von diesen Pflichten befreit werden.

Art. 7 Ausservertragliche Haftung

Für die ausservertragliche Haftung der Unternehmen gelten die Artikel 40*b*–40*f* EBG⁶.

⁶ Eingefügt durch Ziff. I 6 des BG vom 28. Sept. 2018 über die Organisation der Bahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Juli 2020 (AS **2020** 1889; BBl **2016** 8661).

⁷ SR **711**

2. Abschnitt: Finanzielle Förderung

Art. 8 Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen

¹ Der Bund kann Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von ~~KV-Umschlags- und Verladeanlagen und Anschlussgleisen~~ leisten.

² Er kann Investitionsbeiträge an den Bau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland leisten, wenn die Investition mit grosser Wahrscheinlichkeit zur Verlagerung des ~~alpenquerenden~~-Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene beiträgt.

³² Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt zwischen 40 und ~~darf~~ 60 Prozent der anrechenbaren Kosten ~~nicht überschreiten~~. Bei Projekten von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung kann er auf höchstens 80 Prozent erhöht werden.

⁴ Die anrechenbaren Kosten pro Anlagenelement können mittels pauschaler Beträge ermittelt werden.

³⁵ Bei der Gewährung und ~~der~~-Bemessung der Beiträge sind das Konzept für den Gütertransport sowie die verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes, die Sicherheit, wirtschaftliche Kriterien und ~~die Vorteile Dritter und insbesondere das Konzept nach Artikel 3~~ angemessen zu berücksichtigen.

⁶ Der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), schliesst mit den Betreiberinnen von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen Vereinbarungen über vier Jahre ab; die Vereinbarungen legen die Investitionen der Betreiberinnen und die Höchstbeträge der Bundesbeiträge fest.

⁴ An den Bau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland kann der Bund neben Investitionsbeiträgen in Form von ~~A-fonds-perdu~~-Beiträgen auch rückzahlbare Darlehen gewähren.

⁷⁵ Die Gewährung der Beiträge für KV-Umschlagsanlagen werden ~~wird~~ mit Auflagen verbunden, insbesondere soll damit ein ~~nur~~ gewährt, wenn der diskriminierungs- freier Zugang zu diesen Anlagen KV-Umschlagsanlagen sichergestellt ~~werden ist~~.

⁸ Der Bundesrat regelt die Gewährung der Investitionsbeiträge, insbesondere die Voraussetzungen und Verfahren der Finanzierung, und legt die Höhe der pauschalen Beträge pro Anlagenelement fest.

⁶ Der Bund kann überdies Investitionsbeiträge an den Bau von Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr leisten. Diese dürfen 50 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht überschreiten.

⁷⁹ Die Bundesversammlung bewilligt durch einfachen Bundesbeschluss die für die Investitionsbeiträge notwendigen mehrjährigen Verpflichtungskredite¹⁰.

⁹ SR 742.101

¹⁰ Ausdruck gemäss Anhang Ziff. 7 des BG vom 19. März 2021, in Kraft seit 1. Jan. 2022 (AS 2021 662; BBl 2020 349).

Art. 8a Förderung der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein

¹ Der Bund kann die Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein finanziell fördern.

² Der Bund vertreten durch das BAV, die Standortkantone und die Betreiberin der Hafeninfrastruktur legen vertraglich die Flächen und Einrichtungen der Hafeninfrastruktur fest.

³ Der Bund, vertreten durch das BAV, und die Betreiberin der Hafeninfrastruktur schliessen für jeweils vier Jahre Leistungsvereinbarungen ab. Darin legen sie aufgrund der verkehrspolitischen Ziele des Bundes und der Geschäftspläne der Betreiberin der Hafeninfrastruktur die zu erbringenden Leistungen im Voraus fest.

⁴ Die Betreiberin der Hafeninfrastruktur gewährt den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Infrastruktur.

⁵ Kann sie die festgelegten Leistungen nicht kostendeckend erbringen, so gilt der Bund nach Rücksprache mit den Standortkantonen die ungedeckten Kosten ab, soweit die Abgeltungen erforderlich sind, um die Infrastruktur in gutem Zustand und vereinbartem Umfang zu erhalten.

⁶ Der Bund kann Investitionsbeiträge leisten für Massnahmen zur Anpassung an die Erfordernisse des Verkehrs und an den Stand der Technik sowie für Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes. Die Massnahmen und Investitionsbeiträge sind in der Leistungsvereinbarung festzulegen.

⁷ Der Bund kann überdies Investitionsbeiträge in Form von unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen an den Bau von Hafeninfrastruktur für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr leisten. Diese Darlehen dürfen 50 Prozent der an-rechenbaren Kosten nicht überschreiten.

⁸ Die unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen des Bundes können unter Vorbehalt der notwendigen aktienrechtlichen Beschlüsse in Eigenkapital umgewandelt werden. Der Bund kann überdies auf die Rückzahlung von Darlehen verzichten, um sich an notwendigen Bilanzsanierungen zu beteiligen.

Art. 9 Abgeltung des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene Betriebsbeiträge

¹ Bestellt ein Kanton ein Angebot des Gütertransports auf der Schiene, so kann der Bund sich an der Bestellung und der Abgeltung der ungedeckten Kosten des Angebots beteiligen.

² Die Abgeltung Finanzhilfe des Bundes darf die Höhe des Beitrags des Kantons nicht übersteigen.

³ Diese Beschränkung gilt nicht für ein bestelltes Angebot die Betriebsbeiträge für des Gütertransports auf dem Netz der Schmalspurstreckenbahnen.

² Der Bund kann neue Angebote des Gütertransports auf der Schiene fördern, bis sie eigenwirtschaftlich erbracht werden können, längstens jedoch während drei Jahren.

Art. 9a¹¹ Förderung des EWLV Beiträge zur Milderung der Auswirkungen der Covid-19-Krise

¹ Der Bund kann den EWLV auf dem Normal- und dem Schmalspurnetz für eine Dauer von maximal 12 Jahren finanziell fördern.

² Der Bund, vertreten durch das BAV, und die Anbieterinnen des EWLV auf dem Normal- oder Schmalspurnetz schliessen für jeweils vier Jahre Leistungsvereinbarungen ab. Die Leistungen umfassen die Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen.

³ Das BAV und die Anbieterinnen legen in der Leistungsvereinbarung die Leistungen, die Abgeltungen und die Investitionsbeiträge fest; dabei stützen sie sich auf die verkehrspolitischen Ziele des Bundes, die gemeinsamen Leitlinien nach Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe d und die Geschäftspläne der Anbieterinnen.

⁴ Sie können über die Entwicklung des EWLV und die dafür notwendigen Investitionen und Abgeltungen eine befristete Rahmenvereinbarung für mehrere Vierjahresperioden abschliessen.

⁵ Die Abgeltungen und Investitionsbeiträge dienen dazu:

- a ein stabiles Angebot über die Geltungsdauer der Leistungsvereinbarung sicherzustellen;
- b Verbesserungen bei der Planung, der Leistungserbringung und der Koordination des Angebots zwischen den Anbieterinnen, den Kunden, Betreiberinnen von Umschlags- und Verladeanlagen und weiteren Akteuren zu ermöglichen;
- c eine kostendeckende Erbringung der vereinbarten Leistungen zu ermöglichen.

⁶ Die Anbieterinnen gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Transportleistungen.

⁷ Sie treffen gliedern die Leistungen umfassend die Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen in eigenständige Bahnunternehmen aus, die über keine eigenen Güterwagen verfügende nötigen organisatorischen Vorkehrungen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLV in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die Leistungserbringung untereinander zu Marktkonditionen. Der Bundesrat kann für Schmalspurbahnen Erleichterungen vorsehen. ¹ ...¹².

² Finanzhilfen des Bundes setzen voraus, dass:

a.¹³ ...

b.¹⁴ das Unternehmen für die Geschäftsjahre 2020, 2021 und 2022 keine Dividenden ausschüttet.

¹¹ — Eingefügt durch Ziff. 13 des BG vom 25. Sept. 2020 über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise, in Kraft seit 26. Sept. 2020 (AS 2020-3825; BBl 2020-6713).

¹² — In Kraft bis zum 31. Dez. 2021 (AS 2020-3825; BBl 2020-6713).

¹³ In Kraft bis zum 31. Dez. 2021 (AS ~~2020~~ 3825; BBl ~~2020~~ 6713).

¹⁴ Fassung gemäss Ziff. II des BG vom 17. Dez. 2021 (Verlängerung der Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise), in Kraft vom 1. Jan. 2022 bis zum 31. Dez. 2022 (AS ~~2021~~ 877; BBl ~~2021~~ 2614).

Art. 9b Umschlags- und Verladebeiträge

¹ Der Bund kann für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern pauschale Beiträge pro transportierten Bahnwagen an die Betreiber der Umschlags- und Verladeanlagen Absender und Empfänger ausrichten.

² Die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Pauschalen berücksichtigen die verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes und setzen Anreize für zusätzliche Transporte auf der Schiene.

³ Der Bundesrat regelt die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Pauschalen. Er kann eine Unter- und Obergrenze der Anzahl geförderter Bahnwagen je Umschlags- und Verladeanlage setzen.

⁴ Die Modalitäten für die Gewährung und Entrichtung der Pauschalen zugunsten der Absender und Empfänger werden zwischen dem Bund, vertreten durch das BAV, und den Betreiberinnen der benützten Umschlags- und Verladeanlagen in der einer Vereinbarung nach Artikel 8 Absatz 6 festgehalten.

Art. 10 Technische Neuerungen

¹ Der Bund kann Investitionen in technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene und dem Wasser fördern.

² Er fördert mit pauschalen A-Fonds-perdu-Beiträgen und zinslosen, rückzahlbaren Darlehen die Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs insbesondere die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge.

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten; dabei wird das Eigeninteresse der Gesuchstellerin berücksichtigt. Die Förderung erfolgt über einen eigens hierfür errichteten Fonds.

⁴ Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Förderung, insbesondere die Voraussetzungen, Fristen, und Verfahren der Finanzierung, sowie die Bemessung der Beiträge die finanzielle Berücksichtigung der Eigeninteressen der Fahrzeughalter, Güterbahnen und Infrastrukturbetreiberinnen in einem Fondsreglement.

⁵ Die Bundesversammlung bewilligt durch einfachen Bundesbeschluss die für die Investitionsbeiträge notwendigen mehrjährigen Verpflichtungskredite.

Art. 10a Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge

¹ Der Bund kann Investitionen in Fahrzeuge des Gütertransports auf der Schiene und auf dem Wasser fördern, wenn diese eine massgebliche Reduktion der Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffe bei der Leistungserbringung ermöglichen.

² Er kann überdies Investitionsbeiträge an den Bau von Schiffen gewähren, die für Niedrigwasser geeignet sind.

³ Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Förderung, insbesondere die Voraussetzungen, Fristen und Verfahren der Finanzierung sowie die Bemessung der Beiträge.

⁴ Die Bundesversammlung bewilligt durch einfachen Bundesbeschluss die für die Investitionsbeiträge notwendigen mehrjährigen Verpflichtungskredite.

3. **Abschnitt: Bau und Betrieb von KV-Umschlagsanlagen**

Art. 11

¹ Der Bau und die Änderung von KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrs-
politischer Bedeutung richten sich nach dem EBG¹⁵.

² Der Bund legt im Konzept nach Artikel 3 die KV-Umschlagsanlagen von nationa-
ler verkehrspolitischer Bedeutung fest.

4. Abschnitt: Bau und Betrieb von Anschlussgleisen

Anschliesser oder Betreiberin von Anschlussgleisen, siehe Art. 1a lit. c

Art. 12 Erschliessung

¹ Kantone und Gemeinden sorgen mit Massnahmen der Raumplanung dafür, dass -die Industrie- und Gewerbebezonen soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar mit Anschlussgleisen erschlossen werden.

² Die Kantone und Gemeinden legen diese Massnahmen in ihren Richt- und Nutzungsplänen fest.

Art. 13 Baubewilligung, Betriebsbewilligung

¹ Der Bau und die Änderung von Anschlussgleisen bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht. Ein vorgängiger Eintrag im Nutzungsplan wird hierbei nicht vorausgesetzt.

² Die für die Erteilung der Baubewilligung zuständige Behörde (Leitbehörde) unterbreitet vor ihrem Entscheid das Gesuch dem ~~Bundesamt für Verkehr (BAV)~~ zur Prüfung, ob die eisenbahnrechtlichen Bestimmungen eingehalten werden.

³ Das BAV holt bei der Infrastrukturbetreiberin eine eisenbahnrechtliche Stellungnahme ein. Gestützt darauf gibt es seine Stellungnahme ab und bestimmt darin auch, ob eine Betriebsbewilligung nach Artikel 18w EBG¹⁶ erforderlich ist.

⁴ Die Stellungnahme des BAV ist für die Leitbehörde verbindlich.

⁵ Die Leitbehörde stellt die Baubewilligung dem BAV zu. Dieses ist berechtigt, dagegen die Rechtsmittel des eidgenössischen und des kantonalen Rechts zu ergreifen.

Art. 14 Eisenbahnrechtliche Bestimmungen, Betriebsvorschriften

¹ Die technischen und betrieblichen Bestimmungen der Gesetzgebung über die Eisenbahnen gelten auch für die Planung, den Bau, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung von Anschlussgleisen.

² Die Anschliesser erlassen die notwendigen Betriebsvorschriften.

¹⁵ SR 742.101

³ Der Bundesrat legt fest, welche Sicherheitsbestimmungen der Gesetzgebung über die Eisenbahnen auf den Bau, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung von Anschlussgleisen anwendbar sind.

Art. 15 Pflicht zur Anschlussgewährung

¹ Die Infrastrukturbetreiberin muss den Anschluss an ihr Netz gewähren, wenn:

- a. die sichere Abwicklung des Bahnbetriebs gewährleistet bleibt;
- b. der künftige Ausbau der Bahnanlagen nicht beeinträchtigt wird; und
- c. ein Bedürfnis ausgewiesen ist.

² Sie darf keine unverhältnismässigen Bedingungen an die Gewährung knüpfen.

³ Sie kann Anschlussvorrichtungen anpassen oder zurückbauen, wenn:

- a. Änderungen in Bau und Betrieb der Infrastruktur es erfordern;
- b. die Sicherheit des Betriebs der Infrastruktur es bedingt;
- c. das Anschlussgleis seit fünf Jahren nicht mehr betrieben wird und sein Betrieb auch in naher Zukunft nicht wahrscheinlich erscheint.

Art. 16 Eigentumsverhältnisse

¹ Das Anschlussgleis und das Grundstück, auf dem es liegt, können verschiedene Eigentümer haben.

² Das Recht, ein Anschlussgleis zu erstellen und zu benützen, kann als Dienstbarkeit in das Grundbuch eingetragen werden.

³ Die Anschlussvorrichtungen sind im Eigentum der Infrastrukturbetreiberin. Abweichende vertragliche Regelungen zwischen dem direkten Anschliesser und der Infrastrukturbetreiberin bleiben vorbehalten.

Art. 17 Vertragliche Regelungen

¹ Die Infrastrukturbetreiberin und die direkten Anschliesser regeln ihre Beziehungen in einem schriftlichen Anschlussvertrag.

² Dem Anschlussvertrag ist ein Situationsplan beizufügen, der über die von der Anlage berührten Grundstücke, den Anschlusspunkt und den Standort wichtiger Einrichtungen Auskunft gibt. Der Plan muss zudem die Eigentumsverhältnisse umschreiben ~~sowie die dinglichen und allfälligen obligatorischen Rechte im Zusammenhang mit dem Gleis aufführen.~~

³ Die Anschliesser regeln ihre Beziehungen mit weiteren Beteiligten bezüglich des Anschlussgleises schriftlich.

Art. 18 Kosten

¹ Der Anschliesser trägt die Kosten von Bau, Betrieb, Unterhalt, Erneuerung, Anpassung und Rückbau des Anschlussgleises und der jeweils zugehörigen Einrichtungen.

² Er ist verpflichtet, das Anschlussgleis in betriebsbereitem Zustand zu halten. Zum Anschluss und zur Benützung berechnete Dritte müssen sich an den daraus entstehenden Kosten im Rahmen ihrer Interessen am Anschlussgleis beteiligen.

³ Die Infrastrukturbetreiberin trägt die Kosten der Anpassung und des Ausbaus ihrer Anlagen, die durch das Anschlussgleis verursacht werden, einschliesslich der Anschlussvorrichtung.

⁴ Sie trägt auch die Rückbaukosten der Anschlussvorrichtung. Der Bundesrat legt fest, unter welchen Voraussetzungen sie den Anschliesser an den Kosten beteiligen kann.

Art. 19 Gegenseitige Pflichten unter Anschliessern

¹ Jeder Anschliesser muss den Anschluss an sein Anschlussgleis und dessen Benützung durch Dritte gegen volle Entschädigung dulden, wenn sich der Anschluss an das Bahnnetz nicht auf andere Weise zweckmässiger herstellen lässt.

² Rechtfertigen es die Umstände und ist es zumutbar, so sind die Anschlussgleise so zu bauen, dass Anschlüsse daran möglich bleiben.

³ Der Anschliesser muss sein Anschlussgleis gegen Entschädigung für die Durchfahrt Dritter anpassen. Vorteile, die dem Anschliesser aus der Anpassung erwachsen, werden angerechnet. Der Anschliesser kann einen Kostenvorschuss verlangen.

⁴ Die Anschliesser sind verpflichtet, eine ausreichende Haftpflichtversicherung abzuschliessen. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten.

4a. Abschnitt: Bau und Änderung von KV-Umschlagsanlagen**Art. 19a**

¹ Der Bau und die Änderung von KV-Umschlagsanlagen bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht.

² Der Bau und die Änderung von KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung richten sich nach dem EBG¹⁷. (Betreiberin müsste demnach eine Infrastrukturbetreiberin gemäss EBG sein.)

³ Der Bundesrat legt im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung fest.

⁴ Die Kantone sorgen für die Berücksichtigung des im Konzept ausgewiesenen Bedarfs an zusätzlichen oder zu erweiternden KV-Umschlagsanlagen in der kantonalen Richtplanung. (Soll Abs. 4 in Analogie zu Art. 12 Abs. 2 GüTG aufgenommen werden? Wie ist das Verhältnis zu Art. 2 Abs. 5 GüTG?)

¹⁷ SR 742.101

5. Abschnitt: Wagenverwendungsvertrag und Beförderungsvertrag

Art. 20 Wagenverwendungsvertrag

¹ Der Wagenverwendungsvertrag regelt die Benützung von Eisenbahnwagen zur Durchführung von Beförderungen nach diesem Gesetz.

² Für den Wagenverwendungsvertrag gilt im nationalen und im internationalen Verkehr Anhang D (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr – CUV) zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999¹⁸ (COTIF).

³ Der Bundesrat kann für den nationalen Verkehr abweichende Vorschriften erlassen.

Art. 21 Beförderungsvertrag

¹ Mit dem Beförderungsvertrag verpflichtet sich das Unternehmen, ein Gut gegen Entgelt zum Bestimmungsort zu transportieren und es dort dem Empfänger oder der Empfängerin abzuliefern.

² Der Beförderungsvertrag bedarf zu seiner Gültigkeit keiner besonderen Form.

³ Im Übrigen gilt für den Beförderungsvertrag im nationalen und im internationalen Verkehr Anhang B (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern – CIM) zum COTIF¹⁹.

⁴ Der Bundesrat kann für den nationalen Verkehr abweichende Vorschriften erlassen.

6. Abschnitt: Aufsicht, Rechtsschutz und Strafbestimmungen

Art. 22 Aufsicht über die Anschlussgleise

¹ Das BAV übt die eisenbahnrechtliche Aufsicht über die Anschlussgleise aus. Der Bundesrat kann diese Aufsicht Dritten übertragen.

² Das BAV kann die bahnspezifische Ausbildung des Personals von Anschliessern regeln und überwachen. Es kann jederzeit verlangen, dass Anschlussverträge, Situationspläne oder Betriebsvorschriften zur Gewährleistung der Sicherheit geändert werden. Hieraus entsteht kein Anspruch auf Entschädigung.

³ Im Übrigen unterstehen die Anschlussgleise der Aufsicht der nach kantonalem Recht zuständigen Behörde.

¹⁸ SR 0.742.403.12

¹⁹ SR 0.742.403.12

⁴ Die Anschliesser stellen den Aufsichtsbehörden kostenlos das für die Aufsicht in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich notwendige Personal und Material zur Verfügung und erteilen alle erforderlichen Auskünfte.

Art. 22a Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen und Investitionshilfen in technische Neuerungen

¹ Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) entscheidet über Streitigkeiten über den Abschluss oder die Anwendung von Leistungsvereinbarungen nach den Artikeln 8a und 9a sowie Investitionshilfen in technische Neuerungen nach Artikel 10.

² Gegen die Verfügung des UVEK kann nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege Beschwerde geführt werden. Gerügt werden kann:

- a. die Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens;
- b. die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes.

³ Beschwerden gegen Entscheide des UVEK haben keine aufschiebende Wirkung.

Art. 23 ~~Rechtsschutz~~ Weitere Streitigkeiten

¹ Das BAV entscheidet über Streitigkeiten betreffend:

- a. die Pflicht zur Anschlussgewährung (Art. 15) und die dem Anschliesser auferlegten Bedingungen;
- b. die Anwendung des EBG²⁰, namentlich auf Bau und Betrieb der Anschlussgleise, auf deren Kreuzungen mit Strassen und anderen Anlagen sowie auf die Fahrzeuge;
- c. die Erfordernisse der Sicherheit bei Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Anschlussgleise.

² Das Verfahren vor dem BAV richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege.

³ Vermögensrechtliche Streitigkeiten entscheidet das Zivilgericht, soweit sie nicht die finanzielle Förderung nach den Artikeln 8–10^a betreffen.

⁴ Über Streitigkeiten nach Artikel 40a^{biers} Absatz 1 EBG entscheidet die ~~Schiedskommission im Eisenbahnverkehr~~ RailCom.

⁵ Alle übrigen Streitigkeiten entscheidet die nach kantonalem Recht zuständige Behörde.

Art. 24 Strafbestimmungen

¹ Mit Busse bis zu 100 000 Franken wird bestraft, wer einer Ausführungsvorschrift zu Artikel 5 Absatz 1 oder Artikel 6 Absatz 2 zuwiderhandelt, deren Verletzung -vom Bundesrat für strafbar erklärt wird.

¹⁷ SR 742.101

² Wer eine Zuwiderhandlung begeht, die eine Gefährdung von Leib und Leben von Menschen zur Folge hat, wird mit Freiheitsstrafe von bis zu einem Jahr oder Geldstrafe bestraft, sofern keine schwerere strafbare Handlung nach einem anderen Gesetz vorliegt.

³ Wer fahrlässig handelt, wird mit Busse bis zu 50 000 Franken bestraft.

⁴ Verfolgung und Beurteilung der Straftaten obliegen den Kantonen.

7. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 25 Vollzug

¹ Der Bundesrat erlässt die Ausführungsvorschriften.

² Er kann insbesondere Vorschriften erlassen, um Diskriminierungen im Gütertransport zu verhindern.

Art. 26 Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

Die Aufhebung und die Änderung anderer Erlasse werden im Anhang geregelt.

Art. 27 Übergangsbestimmungen

¹ Die Kantone sorgen in kantonalen Ausführungserlassen für die Umsetzung dieses Gesetzes innerhalb von vier Jahren nach seiner Inkraftsetzung.

~~¹ Für nach bisherigem Recht bestellte Angebote können noch während höchstens drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes altrechtliche Vereinbarungen abgeschlossen werden.~~

~~² Anschlussvorrichtungen an das Netz einer Infrastrukturbetreiberin gehen ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes entschädigungslos in deren Eigentum über.~~

~~³ Anschliesser, die das Eigentum an solchen Anschlussvorrichtungen behalten wollen, haben dies der Infrastrukturbetreiberin innert eines Jahres ab Inkrafttreten dieses Gesetzes schriftlich mitzuteilen. Sie bleiben in diesem Fall für die Finanzierung von Unterhalt, Erneuerung und Ausbau der Anschlussvorrichtungen verantwortlich.~~

Art. 28 Referendum, Inkrafttreten und Geltungsdauer

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

³ Artikel 9a gilt bis zum 31. Dezember 20~~xx~~²⁷.

Inkrafttreten: 1. Juli 2016²¹

²¹ BRB vom 25. Mai 2016



Verein Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer
Association Suisse des propriétaires des dragues et chalands à moteur
Associazine Svizzera proprietari de draghe e chiatte

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr
Energie und Kommunikation UVEK

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

Flüelen, 24. Februar 2023 / FSA/MM/UJ

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport – Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrter Damen und Herren

Die Schweizerische Schifffahrt stützt sich heute auf 3 Leistungsträger ab, die konzessionierten Schifffahrtbetriebe die sich auf den Personentransport beschränken sowie die für den Gütertransport verantwortliche Rheinschifffahrt und die in unserem Verband zusammengeschlossenen Bagger- und Lastschiffbesitzer, welche für den Transport von verschiedenen Gütern auf den Schweizer Binnengewässer verantwortlich sind. Darunter fallen vornehmlich Sand- und Kiesmaterialien, aber auch bspw. Kehrriichttransporte in der Stadt Genf.

Die Transportmengen der Rheinschifffahrt umfassen rund 10% des gesamten schweizerischen Aussenhandels. Ihre jährliche Transportmenge beträgt rund 7 Mio. Tonnen Güter, wobei der Anteil Flüssiggüter rund 43% (ca. 3 Mio. to) und der Anteil Trockengüter rund 57% (ca. 4 Mio. to) beträgt.

Im Vergleich dazu ist die transportierte Gütermenge unserer Mitglieder was den Trockenumschlag betrifft leicht tiefer. In den Erhebungsjahren 1997 – 2008 betrugen unsere Mengen rund 3.6 Mio. to p.a., erreichten also rund 93% des Tonnagen-Umschlages aller Rheinhäfen Basel. Leider sank unsere Transportmengen in letzten Jahren kontinuierlich und erreichte im letzten Vergleichsjahr 2018 lediglich noch rund 2.5 Mio. to resp. 84% des Trockenumschlages der Rheinschifffahrt..

Unser Verband vertritt die Interessen der Güterschifffahrt auf Schweizer Binnenseen seit 1918. Die erwähnten Rückgänge unserer Mengen sind vielschichtig, sie stehen aber in den letzten Jahren klar im Widerspruch zum Gesamtausstoss der Schweizer Kies- und Betonindustrie. Die Gründe sind also nicht wirtschaftlich sondern klar politisch begründet. In Folge fehlender Konzessionen mussten in den letzten 15 Jahren die Betriebe auf dem Walensee und dem Lago Maggiore leider eingestellt werden. Bisher und bis dato verfügen wir leider über kein politisches Gewicht und wurden bis vor wenigen Jahren auch nicht von den entsprechenden Bundesämtern wahrgenommen. In Gesprächen mit dem Bundesamt für Verkehr, Abteilung Schifffahrt wurden wir schliesslich letztes Jahr auf die nun anstehende Vernehmlassung des neuen Gütertransportgesetzes aufmerksam gemacht.

1. VBL-Positionen

Für die Gelegenheit zur Vernehmlassung danken wir Ihnen bestens. Gestützt auf die Ergebnisse unserer Arbeitsgruppe „Förderung der Gütertransporte auf Schweizer Binnengewässern“ sowie der Konsultation unserer Mitglieder nehmen wir zusammenfassend gerne wie folgt Stellung:

- Der VBL begrüsst die in der Vernehmlassungsvorlage klar ersichtliche Stärkung der Gütertransporte auf Schweizer Binnengewässer resp. der Schifffahrt generell.
- Wir bevorzugen ganz klar die erste der beiden vorgeschlagenen Varianten gemäss Ihrem Fragebogen.
- Wir schlagen jedoch vor, dass aufgrund der volkswirtschaftlichen Bedeutung die Binnenschifffahrt mit der Rheinschifffahrt per lege gleichgesetzt wird, wobei gegen eine Priorisierung resp. schwerpunktmässige Bevorzugung der Rheinschifffahrt keine Vorbehalte angebracht werden.
- Die Rheinschifffahrt verdient diese Priorisierung, weil sie für den Aussenhandel und die Landesversorgung mit Import- und Exportgütern von eminenter Bedeutung ist.
- Der Anspruch unserer Mitglieder auf Bundesgelder ist generell nicht vorhanden und wird auch nicht erwartet. Lediglich in Bezug auf die Mineralölsteuer wird erwartet, dass diese zur Förderung unserer Schifffahrt abgeschafft oder via Co2-Gesetzgebung zweckgebunden für die Fördermittel zur Entwicklung von klimaneutralen Antriebstechnologien eingesetzt wird.
- Ferner ist unseren Mitglieder finanziell ebenso gedient, wenn bei Abgaben und Gebühren sowie bei Konzessionen keine weiteren fiskalischen Zwecke sondern Kostendeckungen angepeilt werden und Abgaben aus wettbewerbsmässigen Gründen wie bspw. Hafennutzungsgebühren schweizweit harmonisiert werden.
- Am ehesten ist unserer Branche wirksam geholfen, wenn die Kantone auf Stufe Richt-, Nutzungs-, Sach- und Agglomerationsplanungen (z.B. Seeufer), inkl. Regionen und Gemeinden was unser Umschlagsplätze betrifft in die Pflicht genommen und schliesslich solche Standort einerseits erhalten und andererseits bewusst wieder geschaffen werden.

2. Ausgangslage

Die Lastschifffahrt ist eine volkswirtschaftlich wichtige Branche, die immer stärker unter Druck gerät und dringend gestärkt werden muss. So sind die Seetransporte im vergangenen Jahrzehnt um über 30 Prozent zurückgegangen, der Verlust der Güterschifffahrt auf den erwähnten 2 Seen steht diesbezüglich exemplarisch an. Die Abnahme der Gütertransporte auf Schweizer Binnengewässern ist wie vorstehend erwähnt nicht branchenspezifisch bedingt, sie hat klare politische Ursachen, nämlich:

- Fehlendes politisches Bewusstsein der Bedeutung der Branche bezüglich aktueller und potenziell massiver Einsparungen von CO2 im Strassentransport.
- Richt-, Nutzungs-, Sach- und Agglomerationsplanungen von Kantonen, Regionen und Gemeinden werden laufend zu Lasten unserer Branche an Seeufern ausgeführt, indem Umzonungen von bisher gewerblichen Zonen in neue Seeuferzonen mit Sport- und Freizeitanlagen unter Wegfall von Verlad-, Entlad- und Umschlagzonen geschaffen werden.
- Erschwerung, bzw. massive Verteuerung der Konzessionen für gewerbliche Nutzung von Hafenanlagen nicht nur für die Freizeit- und Sportschifffahrt sondern insbesondere auch für unsere Lastschiffe und Hafenanlagen.
- Steigende und daher immer kostenintensivere technische Anforderungen an den Schiffsbau.

Gleichzeitig trägt der Gütertransport von Sand, Kies und Schotter auf den Schweizer Binnenseen durch Motorlastschiffe nachweisbar massiv zur Reduktion von CO₂ bei. Jährlich werden durchschnittlich total mindestens 2,4 Mio. Tonnen Material über die Seewege transportiert. Damit können jährlich mindestens 4,1 Mio. gefahrene Strassenkilometer verhindert werden, was 103 Mal dem Erdumfang entspricht. Aufgrund der Effizienz der Schiffe gegenüber den Lastwagen umfasst die Einsparung pro Jahr mindestens 2 Mio. Liter Dieseltreibstoff und somit CO₂-Ausstösse von über 5'300 Tonnen. Auf Schiffen können mit relativ wenig Treibstoff grosse Mengen transportiert werden, was Vorteile für die Umwelt beinhaltet und das Strassen- und Schienennetz erheblich entlastet. Der Güterverkehr auf Binnenseen verursacht auch keine Erstellungs- und Unterhaltskosten für Infrastrukturen, wie das für Strassentransporte der Fall ist.

3. Dringlichkeit politischer Aktivitäten

Der Abnahme von Seetransporten muss aus umwelt-, gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Gründen dringend entgegengewirkt werden. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf den See ist im Interesse, da der Transport umweltfreundlicher erfolgt als auf Strasse und Schiene und die Verkehrsbelastung auf dem ohnehin bereits ausgelasteten Strassen- sowie Schienennetz verringert wird. Zudem wird für BewohnerInnen der Siedlungsgebiete die Lärm- und Luftbelastung ebenfalls massiv verringert. Und abgesehen von Hafen- und Umschlagplatzanlagen sind für den Schiffsverkehr keine Kunstbauten, Trasseebauten und weitere kostspielige Infrastrukturbauten nötig, welche zu Lasten der Steuerzahler vorgenommen werden müssen. Es gilt deshalb Massnahmen zu prüfen, die die Güterschifffahrt, damit insbesondere auch weiterhin und allenfalls auch zusätzliche Beiträge an die klima- und umweltpolitischen Ziele geleistet werden können.

Die Güterschifffahrt auf den Schweizer Binnengewässern kann wie folgt gefördert werden:

- Gütertransportgesetzesrevision: es sollen der Bestand und allenfalls auch der Neu- oder Ausbau von Umschlagplätzen und Hafenanlagen gefördert und die Kantone dabei vermehrt in die Pflicht genommen werden, solche Anlagen zu fördern und vermehrt auf fiskalisch motivierte Abgaben resp. Hafen- und Wassernutzungsgebühren zu verzichten und Wasserstrassen gebührenfrei zu halten.
- RPG II-Revision: Die Lastschifffahrt gilt es gebührend zu gewichten und in die Richt-, Sach-, Nutzungs- und Agglomerationsplanungen auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden einzubeziehen in Bezug auf Standortplanung, Nutzungskonflikte usw. Ebenso sind Abbaukonzessionen aus und in Gewässern neu zu regeln und schweizweit einheitliche Konzessionsbedingungen zu erlassen.
- Regulatorische Anpassungen gilt es in Zukunft verstärkt auf die Förderung der Lastschifffahrt zu beurteilen.
- CO₂-Gesetzesrevision: es sollen klimaneutrale Schiff-Antriebstechniken sowie der Bau von entsprechenden Versorgungsstellen finanziell gefördert werden. Die bisherige Mineralölsteuer soll anstelle der fiskalischen Verwendung neu für diese Finanzierung beigezogen werden.
- Es gilt ein nationales Forschungsprojekt für die Entwicklung von CO₂-neutralen Schiffsantriebstechniken ins Leben zu rufen und so für die Industrie Anreizsysteme zu schaffen, auch in diese anzahlmässig sehr beschränkten Marktfelder Forschung und Gelder zu investieren.

4. Detaillierte Rückmeldungen des VBL

Im Folgenden äussern wir uns zu den einzelnen Artikeln des GüTG. Wir gehen dabei artikelmässig vor und erlauben uns in **kursiver und unterstrichener Schrift** unsere Änderungs- und Ergänzungsvorschläge darzulegen.

- **Art. 1a: Begriffe**

Neu: c) Gütertransporte auf Schiffen (GTS): diese Transporte umfassen die Rheinschifffahrt und die Güterschifffahrt im Sinne von Art. 2 Abs. 1 lit. a. Ziff. 8 der Binnenschifffahrtsverordnung (SR 747.201.1)

Begründung:

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Güterschifffahrt verdient es einerseits, das Gebot der Gleichbehandlung der verschiedenen Gütertransportarten andererseits macht es zwingend nötig, dass die Schifffahrt hier speziell erwähnt wird. Zudem wird klar festgelegt, welche Transporte auf Wasser schlussendlich im GüTG gemeint sind. Die Güterschifffahrt muss dabei nicht nur die Rheinschifffahrt sondern auch jene auf Schweizer Binnengewässer umfassen.

- **Art. 1, c, Ziffer 3. Freiverladeanlagen (bisher Art. 1, c)**

Neu ergänzen: 3. Freiverladeanlagen: öffentliche und private Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen, Verlade- und Umschlagplätzen, einschliesslich der Kräne und anderer Umschlagsgüter für Bahn-, LKW- und Schiffsver- und -entlad.

Begründung:

Die Freiverladeanlagen dürfen sich nicht nur auf die Bahngüter sondern auch klar auf die Transportgüter für die Schifffahrts- sowie den LKW-Verlad beziehen. Eine Gleichbehandlung von Gütertransporten auf Schienen, Strasse und Wasser ist auch in diesem Begriffsbereich zwingend nötig und unumgänglich. Denn nur mit einer Gleichbehandlung dieser drei Gütertransportarten wird das GüTG den faktische Verhältnissen gerecht und nicht diskriminierend gegenüber einzelnen Verkehrs- resp. Transportträgern.

- **Art. 2 Abs. 1 und 2 Bst. b und c:**

Neu: b. ergänzen „... für den Gütertransport auf dem Rhein und auf Schweizer Binnengewässern“

Begründung:

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Lastschifffahrt verdient es, dass die Transporte auf Schweizer Binnengewässern der Rheinschifffahrt gleichgestellt wird. Ferner verweisen wir auf unsere Begründung zu Art. 1, c, oben.

- **Art. 3 Abs. 2 Bst. d:**

Neu d. ergänzen „... auf dem Rhein *und auf Schweizer Binnengewässern*.“

Begründung:

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Lastschifffahrt verdient es, dass auch hier diese der Rheinschifffahrt gleichgestellt wird. Wir verweisen ebenfalls auf unsere Begründung zu Art. 1, c, oben.

- **Art. 3 Abs. 5**

Neu ergänzen „... das Konzept in ihren Richt-, Sach-, Nutzungs- und Agglomerationsplanungen auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden.“

Begründung:

Die Sachpläne sind oftmals die ersten Ansatzpunkte für die Umsetzung der Richtpläne. Von daher genügt es nicht, nur die Richtpläne zu benennen, eine Ausdehnung auf die Sach-, Nutzungs- und Agglomerationspläne ist daher zwingend nötig. Zudem gibt es schweizweit keine einheitliche Sprachregelung für die behördenverbindliche Richtplanung. Deshalb verhilft hier eine erweiterte Sprachregelung klar der zielgerichteten Umsetzung der Absichten des Gesetzgebers in den nachfolgenden Planungen und Planungsstufen der verschiedenen Ebenen des Staates. Schlussendlich ist eine gesetzgeberische Zielerreichung nur aufgrund klarer Planungsvorgaben realisierbar, die die Behördenverbindlichkeit eben auch dazu verpflichtet, die Planung letztendlich auch zu einer ebenso notwendigen Eigentümerverbindlichkeit zu erheben.

- **Art. 8a**

Neu Titel ergänzen „Förderung der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein und Schweizer Binnengewässern“

Begründung:

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Lastschifffahrt auf Schweizer Binnengewässern rechtfertigt hier die Gleichbehandlung der Gütertransporte auf allen Gewässern, nicht nur dem Rhein. Die Abschnitte 1 – 8 können sich durchaus auf die Rheinschifffahrt beschränken. Unsere Branche erwartet nicht namhafte Beiträge, ganz sicher nicht wenn solche Anlagen schon bestehen. Diese Hilfe kann sich für unsere Schifffahrt lediglich auf die durch öffentlich rechtlich bedingte Verlagerungen, auf Starthilfen bei Wiederaufbauten oder Wiederinbetriebnahmen von Umschlagplätzen beziehen. Dabei könnte die Hilfen auf einen Beitrag an die Grundinvestitionen beschränkt werden.

Sofern aber Ziff. 8a ausschliesslich für die Rheinschifffahrt angedacht ist, könnte dasselbe natürlich auch durch einen neuen Art. 8b (für die Güterschifffahrt auf Schweizer Binnengewässern) oder durch Umformulierungen resp. Ergänzungen von Art. 9b, Abs. 1 und Abs. 2 vorgenommen werden. Der Titel von Art. 9 des geltenden Gesetzes von 2015 beschränkt sich schliesslich nicht zwingend auf die Schiene. Der Gesetzgeber könnte so dann klar belegen, dass ihm die Beibehaltung resp. Stärkung der Gütertransporte auf dem Wasser ein echtes Anliegen ist und dass er der Gleichbehandlung von Strasse, Schiene und Wassertransporten nachkommen will.

- **Art. 10 Abs. 2**

Neu anfügen: «.....auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge, die Erarbeitung von klimaneutralen Antriebstechniken für die Schifffahrt mittels Forschungs- resp. Pilotprojekten sowie anderer technischen Hilfsmittel, um die Besatzung von Güterschiffen auf 1 oder 0 Personen zu reduzieren».

- **Art. 10a, Abs. 2**

Neu ergänzen: „... Investitionsbeiträge an den Bau von Schiffen gewähren, die für Niedrigwasser geeignet sind sowie für CO2-neutrale Antriebstechniken.“

Begründung:

Die Anzahl CO2-neutraler Antriebstechniken für die Güterschifffahrt hält sich in engen Grenzen im Gegensatz zu solchen für LKW und Busse, sodass die Industrie nicht primär ihre diesbezüglichen Bestrebungen auf die Schiffsantriebstechnik ausrichten wird. Zudem sind erste Erfahrungen mit CO2-neutralen Motoren vorhanden und zeigen, dass diese Motoren rund 5-mal teurer sind, als konventionelle, mit Diesel betriebene Motoren. Hier könnte ein sinnvoller Ausgleich und Anreiz für Unternehmer geschaffen werden, die bereit sind, CO2-neutrale Antriebstechniken einzusetzen. Damit die in Art. 10 und Art. 10a aufgelisteten Hilfen auch praxisgerecht ausgestaltet werden, bitten wir Sie auch dafür zu sorgen, dass unser Verband der Güterschifffahrt auf Schweizer Gewässern neu in die Koordinationsgruppe des Bundesamtes für Verkehr aufgenommen und eine ständige Vertretung von uns darin Einsitz nehmen kann.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Ausführungen danken wir Ihnen. Gerne stehen wir Ihnen bei Rückfragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

VBL Verein Schweizerischer Bagger- und Lastschiffsbesitzer

Franz-Sepp Arnold, Präsident

Beilagen:

- Fragenkatalog zur Vernehmlassung Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport: Stellungnahme VBL
- Positionspapier VBL «Stärkung der Güterschifffahrt auf Schweizer Binnengewässern»



Verein Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer
Association Suisse des propriétaires des dragues et chalands à moteur
Associazine Svizzera proprietari de draghe e chiatte

Positionspapier (Februar 2023)

Stärkung der Güterschifffahrt auf den Schweizer Binnengewässern

Die Schweizer Schifffahrt

In der Schweiz gibt es drei grosse Schifffahrtsbereiche: die Rheinschifffahrt (Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft SVS), die konzessionierte Schifffahrt mit Personentransporten als Bestandteil des öffentlichen Verkehrs (Verein Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen VSSU) sowie die Güterschifffahrt auf Schweizer Binnengewässern (Verein Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer VBL).

Die Rheinschifffahrt befördert über 10% des gesamten schweizerischen Aussenhandels. Das entspricht pro Jahr einem Transportvolumen von ca. 6 Mio. Tonnen (ca. 100'000 Container), davon Trockengüter im Umfang von rund 3 Mio. Tonnen. Die VBL-Güterschiffunternehmen transportieren mit rund 2,5 Mio. Tonnen pro Jahr ähnliche Grössen. Auch weisen die VBL-Mitglieder in Bezug auf Transportschiffe mit insgesamt 138 versicherten Einheiten (Güterschiffe, Schwimmbagger, Pontons) ähnliche Werte wie die konzessionierte Schifffahrt (Passagierschiffe) mit 146 Schiffen aus.

Vorteile der Güterschifffahrt und Chancen für die Schweiz

Die Binnenschifffahrt weist zahlreiche Vorteile gegenüber anderen Transportträgern aus:

1. Klimafreundlicher durch weniger Energieverbrauch

Der Gütertransport auf den Binnengewässern trägt massiv zur Reduktion von CO₂ bei. Ein modernes Binnenschiff auf dem Rhein ersetzt rund 90 LKWs, ein grosses VBL-Schiff rund 30 LKWs. Mit den 2,5 Mio. Tonnen transportieren Material über die Seewege werden jährlich rund 4,1 Mio. gefahrene Strassenkilometer verhindert, was 103-mal dem Erdumfang entspricht. Aufgrund der Effizienz der Schiffe gegenüber den LKWs umfasst die Einsparung mindestens 2 Mio. Liter Dieseltreibstoff. Somit werden heute pro Jahr CO₂-Ausstösse von über 5'300 Tonnen verhindert.

2. Umweltverträglicherer Transport

Mit dem Schifftransport können relativ grosse Mengen transportiert werden, was ökologische Vorteile mit sich bringt. Zudem erfolgt der Transport praktisch ohne Emissionen. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern gibt es keine oder kaum Lärmbelastung, Mikroplastik-Emissionen oder Emissionen aufgrund der Infrastrukturbauten.

3. Keine Infrastrukturkosten und tiefe Transportkosten

Dem Staat entstehen aufgrund der Güterschifffahrt keine Infrastrukturkosten. Die hohen finanziellen Aufwände für den Bau und den Erhalt von Strassen, Tunnels, Brücken oder Schienen fallen auf den Binnengewässern weg.

4. Zuverlässiger und sicherer Transport

Der Gütertransport kennt keinen Stau, keine Unfälle und keine Todesfälle. Technische Pannen sind äusserst selten und verursachen in den wenigen Fällen keinen Rückstau und Verspätungen. Mit dem jährlichen Transportvolumen werden zudem bereits heute das Strassen- und Schienennetz stark entlastet.

5. Kapazitätsreserven auf den Schweizer Binnengewässern

Aktuell weisen die Schweizer Güterschiffe hohe Kapazitätsreserven aus. Schätzungen aufgrund der aufgewendeten Betriebsstunden gehen davon aus, dass das Transportvolumen verdoppelt werden könnte.

Die Güterschifffahrt auf den Schweizer Binnengewässern kann in Zukunft einen noch grösseren Beitrag zur Lösung der Schweizer Verkehrs- und Klimaherausforderungen leisten, sofern die vorliegenden Vorteile und Effekte ordnungspolitisch gestärkt werden.

Dringlichkeit politischer Aktivität

Trotz dieser Vorteile sind die Transporte auf den Schweizer Binnengewässern im vergangenen Jahrzehnt auf dramatische Weise um über 30 Prozent eingebrochen – obschon die Gesamtmen-gen der transportierten Güter keinen Rückgang erfuhren. Das bedeutet, dass die Abnahme der Seetransporte politische Ursachen hat:

- Fehlendes **politisches Bewusstsein** über die wirtschaftliche Bedeutung der Branche sowie bezüglich aktueller und zukünftiger Beiträge an die Umwelt- und Klimaziele
- **Richtplanungen** (Nutzungsplanungen, Seeuferplanungen usw.) zu Lasten der Branche, insbesondere durch Umzonungen von bisher gewerblichen Zonen in Seeuferzonen mit Sport- und Freizeitanlagen unter Wegfall von Verlad- / Entlad- und Umschlagzonen
- Restriktive Erteilung und/oder massive Verteuerung von **Konzessionen** für die gewerbliche Nutzung von im See abgelagerten Sand- und Kiesmaterialien sowie für die Nutzung von Hafenanlagen für den Betrieb von Umschlagplätzen für Güterschiffe
- Steigende und dadurch kostenintensivere **technische Anforderungen** an den Schiffsbau

Der Abnahme von Transporten auf den Binnengewässern muss aus umwelt-, gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Gründen dringend entgegengewirkt werden. Die Erhaltung der heutigen Güterschifffahrt auf Schweizer Binnengewässern dient der Verlagerung des Güterverkehrs weg von Strasse und Schiene, was im öffentlichen Interesse ist. Eine Verlagerung auf die Schweizer Binnengewässer ist ein Beitrag an die klima- und umweltpolitischen Ziele der Schweiz. Zudem wird die Verkehrsbelastung auf dem ohnehin bereits ausgelasteten Strassen- sowie Schienennetz verringert. Auch wird für Bewohner:innen der Siedlungsgebiete die Lärm- und Luftbelastung massiv verringert.

Ideen und Forderungen der Branche

- **Einbezug von Forschung und Wissenschaft** zur Entwicklung für die Schifffahrt geeigneter Antriebstechniken (z.B. nationale Forschungsprojekte)
- Im Rahmen der **CO₂-Gesetzesrevision** CO₂-neutrale Schiff-Antriebstechniken und Infrastrukturanlagen (Betankung, Energieversorgung) finanziell fördern
- **«Fonds zur Innovation CO₂-neutrale Antriebstechniken»** schaffen (z.B. durch zweckgebundene Verwendung der Mineralölsteuer oder aus Mitteln von Umweltprojekten)
- **Regulatorische Anpassungen** wie aktuell die Revision des Gütertransportgesetzes in Zukunft verstärkt auf die Förderung der Güterschifffahrt beurteilen
- Innerhalb der **RPG II-Revision** die Güterschifffahrt gebührend gewichten und in Bezug auf Standortplanung und Nutzungskonflikte an Seeufern einbeziehen
- **Kantone** beauftragen, die Güterschifffahrt auf Schweizer Binnenseen zu fördern, die finanziellen Abgaben zu harmonisieren und Wasserstrassen wie Strassen gebührenfrei zu machen



Verein Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer
Association Suisse des propriétaires des dragues et chalands à moteur
Associazine Svizzera proprietari de draghe e chiatte

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

Frage 1: Herrscht Handlungsbedarf?

Ja, selbstverständlich. Dies aus unserer Sicht vornehmlich, weil in der bisherigen Gesetzgebung die Güterschifffahrt auf Schweizer Binnengewässern komplett vergessen wurde. Und unsere volkswirtschaftlichen Erhebungen belegen, dass wir immerhin rund 90% der Gütermenge transportieren, die der Trockenumschlag aller Häfen Basel beträgt.

Frage 2: Welche Variante ist geeigneter

Wir bevorzugen Variante 1 vorausgesetzt, dass nicht nur die Rheinschifffahrt sondern auch unsere Güterschifffahrt auf Schweizer Binnengewässern miteinbezogen wird.

Variantenübergreifende Massnahmen:

Frage 3: Modernisierung und Automatisierung Produktion im Schienengüterverkehr

Ja, Unser Verband betrachtet unsere Tätigkeiten als komplementär zum Schienenverkehr, nicht in Konkurrenz. Was dem Schienenverkehr hilft, hilft generell auch dem Gütertransport auf unseren Binnenseen und kommt uns allen zu Gute

Frage 4: Einverstanden mit:

- a) Ja
- b) Ja
- c) Ja
- d) Ja

Frage 5: Unterstützung der Stärkung der Rheinschifffahrt

a) diese Frage können wir nicht beurteilen, vgl. aber grundsätzlich Antwort zu Fragen 2 und 3

Frage 6: Unterstützung finanzielle Anreize

Ja. Finanzielle Anreize für klimaneutrale Schiffsantriebe soll aber wie oben erwähnt, nicht nur die Rheinschifffahrt und konzessionierten Personenschifffahrt betreffen, sondern auch die Güterschifffahrt auf den Binnengewässern. Da die Personen- und Güterschifffahrt generell viel weniger Antriebssysteme benötigt als vergleichsweise der LKW- und/oder Busverkehr, ist der industrielle Anreiz für die Forschung und Ausarbeitung von klimaneutralen Antriebssystemen sehr beschränkt. Damit sind finanzielle Unterstützungsbeiträge für die Forschung geeigneter Antriebstechniken und für die Ausrüstung der Schiffe je nach Produktionskosten wünschenswert..

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

Frage 7: Multimodaler Transportketten Schienengüterverkehr

Ja,

- a. Ja: für die Güterschifffahrt sind Umschlagplattformen Schiff auf Schiene oder LKW auch relevant.
- b. Ja: unter Einbezug der Güterschifffahrt; Begründung wie a. oben



Verein Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer
Association Suisse des propriétaires des dragues et chalands à moteur
Associazine Svizzera proprietari de draghe e chiatte

- c. Ja: unter Einbezug der Güterschifffahrt, weil diese grosse Mengen und im Vergleich zu LKWs unter minimalen klimarelevanten Faktoren transportiert.
- I. und II. Können wir als Güterschifffahrtsunternehmen nicht beurteilen.
- d. Können wir als Güterschifffahrtsunternehmen nicht beurteilen.

Frage 8: Unterstützung finanzielle Anreize klimaneutraler Antrieb im Schienengüterverkehr?

Ja, vgl. Antwort zu Frage 3.

Zu Massnahmen Variante 1 Stärkung Güterverkehr durch Schienengüterverkehr

Frage 9: Weiterentwicklung und Förderung EWL

Ja, grundsätzlich gemäss Antwort zu Frage 3

Frage 10: Notwendigkeit stärkere Berücksichtigung Gütertransports in den Raumplanungen der Kantone und des Bundes?

Ja, absolut und selbstverständlich. Dies betrifft nicht nur den Güterverkehr auf der Schiene sondern insbesondere auch jenen der Güterschifffahrt auf Schweizer Binnengewässern. Ohne Umschlags- und Verladeplätze am See geht dieser früher oder später verloren, der Lago Maggiore und Walensee sind exemplarische Beispiele dafür. Die Nutzungspläne müssen auf Richtplänen aufbauen, weshalb die Seeuferplanungen ab sofort auch die Aspekte der Güterschifffahrt aufnehmen müssen!

Rechtsanpassungen

Frage 11:

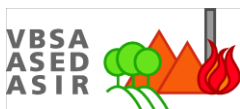
Ja, in jedem Falle gemäss unseren Vorschlägen, die Güterschifffahrt auf Schweizer Binnengewässern mit einzubeziehen.

Weitere Bemerkungen

Frage 12:

Die Revision sollte u.E. dazu genutzt werden, unserem Bereich der Güterschifffahrt einen höheren Stellenwert beizumessen, indem neben der "Rheinschifffahrt" auch der Gütertransporte auf Schweizer Binnengewässern explizit in das Gesetz aufgenommen wird.

Flüelen, 24. Februar 2023 / FSA/UJ



Verband der Betreiber Schweizerischer Abfallverwertungsanlagen
Association suisse des exploitants d'installations de valorisation des déchets
Associazione svizzera dei gestori degli impianti di valorizzazione dei rifiuti

Wankdorffeldstrasse 102
3014 Bern
Telefon 031 721 61 61
E-mail mail@vbsa.ch
Internet www.vbsa.ch

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

Bern, 23.02.2023

**Vernehmlassung (Frist 24.02.2023) zur
Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns bestens für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der oben erwähnten Konsultation.

Um die umwelt- und klimapolitischen Ziele der Schweiz zu erreichen, bedarf es ambitionierter Lösungen. Eine systematische Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene muss ein Teil dieser Lösungen sein. Neben umwelt- und klimapolitischen Aspekten wird diese Verlagerung auch massgeblich die Lebensqualität der Schweizer Bevölkerung durch die Reduzierung des Schwerverkehrs erhöhen.

Den geplanten, einmaligen Investitionsbeitrag (Verpflichtungskredit DAK) des Bundes für die Umrüstung auf digitale, automatische Kupplungen (DAK) im Güterschienenverkehr begrüssen wir, da diese Modernisierung kostensenkende und effizienzsteigernde Auswirkungen für den Schienenverkehr mit sich bringen wird und somit zur Ausschöpfung von Verlagerungspotenzialen bzw. zur Erhöhung der Marktanteile der Schiene führen sollte.

Unterstützung des EWLTV (Verpflichtungskredit für die Finanzierung der Modernisierung und Aufrechterhaltung des EWLTV auf der Schiene) :

Allein in der Abfallbranche (Siedlungskehricht, Reststoffe aus der thermischen Verwertung, Almetalle und Schrott, etc.) werden Hunderttausende von Tonnen Abfälle jährlich (828'371 T im Jahre 2022; Quelle: ACTS AG) über den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) transportiert, und dies bis ins Herzen der Städte und Agglomerationen.

Die Variante 1 der Vernehmlassung sieht vor, den EWLTV gezielt weiterzuentwickeln und zu fördern: Das schweizweite Angebot im Schienengüterverkehr würde somit modernisiert, finanziell unterstützt und für den Verlader attraktiver gestaltet.

Ohne eine gezielte Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs besteht das Risiko, dass SBB Cargo diese Leistung mittelfristig aus Rentabilitätsgründen nicht mehr anbieten kann. Die Folge wäre eine massive Erhöhung der Verkehrsbelastung auf den Strassen, und zwar nicht allein im Überland-Verkehr, sondern auch in Ballungsgebieten.

So wie die gezielte Förderung des alpenquerende Güterschienenverkehrs in den vergangenen Jahren eine massive Verlagerung der Transporte auf die Schiene (72% Schiene, 28 % Strasse; Jahr 2020) bewirkte, so sollte die gezielte Förderung von EWLTV und multimodaler Logistik-Hubs die Verkehrslage in den Ballungsgebieten substanzielle entlasten und verbessern.



Verband der Betreiber Schweizerischer Abfallverwertungsanlagen
Association suisse des exploitants d'installations de valorisation des déchets
Associazione svizzera dei gestori degli impianti di valorizzazione dei rifiuti

Aber Abfall reist nicht nur im Inland: Hunderttausende von Tonnen von Abfällen, von sortierten Abfallfraktionen sowie von Sonderabfällen, die im Inland nicht behandelt werden können, werden ins nahe Ausland transportiert:

Die in Variante 1 geplante Modernisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs, die Weiterentwicklung und finanzielle Förderung eines flächendeckenden Netzwerkangebotes und multimodaler Transportketten und Umschlagplattformen, die Stärkung der Rheinschifffahrt und Förderung von klimaneutralen Antrieben im Güterverkehr sind Elemente, die einen klimafreundlichen Transport dieser Abfallfraktionen auch ins Ausland attraktiver werden lassen und somit antreiben.

In naher Zukunft werden - bis zum Bau passender Pipeline-Infrastrukturen – neben den heutigen Abfallfraktionen voraussichtlich Hunderttausende Tonnen CO₂ aus Schweizer Carbon-Capture-Anlagen für den Transport in Lagerstätten im Norden Europas anfallen – nur ein kombinierter Transport über Gleis und Schiff sind hier denkbar.

Als Verband der Betreiber Schweizerischer Abfallverwertungsanlagen unterstützen wir vollumfänglich die Variante 1, welche in der Vernehmlassung vorgeschlagen wird.

Für die wohlwollende Kenntnisnahme unserer Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

Britta Gaussen-Freidl

Beiliegende Dokumente:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungs-Vorlage „Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport“, mit eingefügten Antworten (Word- und pdf-Format)



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Antworten zu den Fragen vom VBSA (Verband der Betreiber Schweizerischer Abfallverwertungsanlagen; www.vbsa.ch) direkt eingefügt

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
 - a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder
 - b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Variante 1 erscheint dem VBSA geeigneter, um die Umwelt- und Klimaziele der Schweiz zu erreichen und Leistungen im Bereich des EWLK weiterhin zu garantieren

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja

4. Sind Sie einverstanden,
 - a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja

- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
 - c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
 - d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?
5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja



- a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?
- 6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

- 7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:
 - a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?
Ja
 - b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?
Ja
 - c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?
 - I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet? **Ja**
 - II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden? **Integriert**
 - d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen? **Ja**
- 8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Ja

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

- 9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?
Ja
 - a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet? **Ja**
 - b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung? **Ja**
 - c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an? **-**
- 10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

keine

Elektronisch an
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 22. Februar 2023

Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport (Vernehmlassung 2022/69)

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit zur Weiterentwicklung des Schweizer Gütertransportes Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch. Wir übernehmen dabei inhaltlich die Stellungnahme der Umweltallianz.

Für den Schienengüterverkehr und damit auch den Güterverkehr in der Schweiz ist die Vorlage von eminent wichtiger Bedeutung. Nach vielen Jahren des langsamen Abbaus und der Rückschritte bei der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene im Binnen-, Import- und Exportverkehr, kommt endlich eine Vorlage, welche diesen Trend stoppen könnte. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr noch ca. 15%, 2010 waren es hingegen noch über 17%, 2000 sogar 19.4%. Diese Zahlen stimmen nachdenklich. Gerade wenn man diese Zahlen mit dem alpenquerenden Güterverkehr vergleicht, in dem – zugegebenermassen auch bei einem grösseren Potenzial für die Schiene – über 75% auf der Schiene transportiert werden und dieser Anteil kontinuierlich gesteigert werden konnte, während der gesamte Güterverkehr gewachsen ist.

Die Gründe, welche für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs sprechen, gelten grösstenteils auch für den Güterverkehr in der Fläche. Mit einer ambitionierten Verlagerungspolitik im Güterverkehr in der Fläche könnten volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile realisiert, die Energieeffizienz und -unabhängigkeit gesteigert und die Umwelt und das Klima geschützt werden. Die Vorlage bietet die Chance diese Vorteile des Schienengüterverkehrs zu nutzen. Zudem kann die Vorlage zur Erreichung des Verlagerungsziels der Alpeninitiative beitragen, die alpenquerenden Lastwagen sind schon zu über 50% Verkehr der Schweizer Wirtschaft und kein Transit.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Ruedi Blumer
Präsident

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

Unsere Einschätzung der Vorlage in Kürze

Mit den richtigen Rahmenbedingungen wären viel höhere Anteile des Schienengüterverkehrs, auch auf vergleichsweise kurzen Distanzen, möglich. Viele Beispiele (wie City Cargo in Genf) zeigen eindrücklich, dass es betrieblich und logistisch gehen würde. Leider deckt der Strassengüterverkehr aktuell nur ca. einen Drittel seiner externen Kosten für die Umwelt und Gesellschaft über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSWA. Lieferwagen unter 3,5 t bezahlen gar keine Internalisierungsabgabe. So lange der Strassengüterverkehr seine externen Kosten in Milliardenhöhe jedes Jahr nicht vollumfänglich deckt, ist es aufgrund des verzerrten Wettbewerbes zwischen Strasse und Schiene nur sinnvoll und gerechtfertigt, dass es finanzielle Anreize für die Verlagerung auf die Schiene gibt. Das ist im Interesse des Klimaschutzes, der Energieeffizienz und -unabhängigkeit, der Versorgungssicherheit, der Raumplanung, des Flächenverbrauchs und der Gesundheitsprävention für die Gesellschaft und Umwelt (weniger Schadstoffbelastung und Unfälle). Auch ein mit CO₂-freien Antriebstechnologien betriebener Strassengüterverkehr ist mit ökologischen Nachteilen gegenüber dem Schienengüterverkehr verbunden (bei der Elektromobilität graue Emissionen wie z.B. der CO₂-Fussabdruck zur Batterieherstellung bzw. bei Wasserstoffmobilität zusätzlicher Strombedarf inkl. deren CO₂-Fussabdruck für die Wasserstoffherstellung).

Die Vorlage enthält zwei Varianten. Die Variante 2 ist völlig ungenügend und wäre verheerend für den Klimaschutz und es käme mit dem Einstellen des Einzelwagenladungsverkehrs zu einer massiven Verlagerung von der Schiene auf die Strasse. Variante 2 führt zu deutlich mehr Treibhausgasemissionen des Güterverkehrs als Variante 1 (wenn auch die Quantifizierung aufgrund unterschiedlicher Annahmen zur Marktdurchdringung erneuerbarer Antriebe schwierig ist). Variante 2 ist auch für die Energieversorgungssicherheit ungeeignet, basiert sie doch auf stromintensivem Wasserstoff. Neben der fehlenden Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs (Art. 9a von Variante 1) fällt bei Variante 2 auch ins Gewicht, dass sämtliche Arten von Betriebsbeiträgen aus dem Gesetz gestrichen werden (Art. 9), was aus ökologischer Sicht einen klaren Rückschritt darstellen würde. Diese Variante 2 lehnt der VCS als ungenügend ab. Auch die Variante 1, welche Fördermittel für den Einzelwagenladungsverkehr vorsieht, ist nicht der erhoffte Fortschritt für die Güterverkehrspolitik in der Schweiz, sondern das absolut notwendige, dass dieser in der heutigen Form und im heutigen Umfang in etwa erhalten bleibt. Leider wird damit die Chance verpasst ein visionäres politisches Projekt, welches zu deutlich mehr Verlagerung auf die Schiene in der Fläche führt, vorzuschlagen. Die erfolgreiche und beliebte Verlagerungspolitik vom alpenquerenden Güterverkehr soll auf den Güterverkehr in der Fläche ausgeweitet werden. Im Vergleich zu den nicht-internalisierten Milliarden Schweizer Franken pro Jahr, welche der Strassengüterverkehr verursacht, wirken die eingesetzten Förderbeträge für den Schienengüterverkehr sehr überschaubar. In unserer Stellungnahme versuchen wir Vorschläge aufzuzeigen, wie einige Massnahmen und Instrumente so ausgebaut werden können, dass der Modalsplit zu Gunsten des Schienengüterverkehrs (SGV) wachsen kann. Zur Erreichung eines visionären Zielbilds des SGV in der Schweiz (mit einem deutlich höheren Anteil des Gütertransports auf der Bahn) bräuchte es aber noch deutlich mehr Instrumente und Mittel, sowie ein verbindliches Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche.

Die neue Vorlage enthält aber einige wertvolle Verbesserungen. So unterstützen wir insbesondere, dass in Art. 9b neu ein finanzieller Anreiz eingeführt wird um Verlade- und Umschlagvorgänge auf die Bahn zu fördern. Bereits anlässlich der letzten Revision des Gütertransportgesetzes haben wir einen ähnlichen Vorschlag der Mehrheit der Verkehrskommission des Nationalrates aktiv unterstützt. Auch die

explizite Ausrichtung der Beitragshöhe auf die energie-, umwelt- und verkehrspolitischen Ziele in Absatz 2 unterstützen wir sehr. Eine Verbesserung stellt auch Art. 10 zur Förderung von technischen Neuerungen dar. Anstelle der bisher sehr allgemeinen Formulierung wird im Gesetz und mit einem Kredit explizit auf die automatische Kupplung als Schlüsseltechnologie Bezug genommen.

Sehr ablehnend stehen wir dem Wechsel der Finanzierung, weg von der verursachergerechten Finanzierung durch die Spezialfinanzierung Strassenverkehr hin zu Geldern aus der Bundeskasse, gegenüber (Art. 18 MinVG). Art. 18 MinVG dient gemäss Abs. 1 unter anderem der Deckung von Investitions- und Betriebsbeiträgen zur Förderung des kombinierten Verkehrs. Weshalb in Absatz 2 von Art. 18 MinVG das neue Instrument zu diesem Zweck (Art. 9b GüTG) ausgeschlossen werden soll, erschliesst sich uns nicht. Es entsteht der Eindruck, die neuen Verladebeiträge sollen als Massnahmen 2. Klasse von finanzpolitischen Überlegungen abhängig sein, während die anderen Massnahmen durch stark zweckgebundene Mittel aus der Verkehrsfinanzierung finanziert bleiben und somit von Budgetberatungen ausgeschlossen sind. Dies ist insofern stossend, als mit der Reform bezüglich Anschlussgeleise Minderausgaben für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr anfallen und die neu durch Art. 18 finanzierten Massnahmen, zumindest was den Ersatz von Diesellokomotiven durch erneuerbar angetriebene Lokomotiven betrifft, kaum die gleich grosse Klimawirkung aufweisen, wie die Umschlagemassnahme von Art. 9b. Zudem fordern wir auch Art. 28 Abs. 3 nicht aus der Aufzählung von Art. 18 Abs. 2 MinVG zu streichen. Damit werden alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik, wie bereits heute, einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert. Wir möchten daran erinnern, dass anlässlich der letzten Reform des Gütertransportgesetzes der Nationalrat einstimmig dem Einzelantrag Candinas zugestimmt hat, damit alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden (anstatt den angeblich weniger wichtigen Teil via Bundeskasse zu finanzieren).

Deutlich kritisieren wir, dass in Art. 8 Abs. 4 die Möglichkeit von rückzahlbaren Darlehen ersatzlos abgeschafft werden soll. Rückzahlbare Darlehen für Verladeanlagen im Ausland sind eine auch finanzpolitisch attraktive Ergänzung zu Investitionsbeiträgen für Verladeanlagen im Ausland.

Leider mussten wir feststellen, dass die bisherige Politik beim Thema der (privaten) Anschlussgeleise geändert werden soll. In dieser Frage hat das Parlament bereits bei der letzten Revision korrigierend eingreifen müssen. Allermindestens in den Artikeln 1, 2, 3 und 4 sollen die Anschlussgeleise gegenüber anderen Infrastrukturen des Schienengüterverkehrs nicht benachteiligt werden. Auch bei den Investitionsbeiträgen in Art. 8 und entsprechend beim Kredit sehen wir einen Abbau der Anschlussgeleisefinanzierung sehr kritisch. Das neue Instrument zur Förderung der Verladevorgänge (Art. 9b), das wir klar priorisieren gegenüber der Anschlussgeleisefinanzierung, sollte nicht auf Kosten bestehender Massnahmen eingeführt werden, sondern stellt aus unserer Sicht eine Ergänzung für jene Verkehre dar, die mangels Anschlussgeleise auf der Strasse feinverteilt werden.

Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Zielsetzungen

1. *Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja, ganz klar. Es besteht sogar dringender Handlungsbedarf, denn der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr nimmt seit Jahren ab. Falls der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) nicht gefördert wird, wird dieser grösstenteils eingestellt und es wird zu einer deutlichen Rückverlagerung auf die Strasse kommen. Das würde zu etwa 650'000 zusätzlichen Lastwagenfahrten führen. Das wäre sehr negativ für die Energieeffizienz, das Klima, die Umwelt, die Bevölkerung und alle anderen Verkehrsteilnehmenden. Zudem hat die Schiene über alle Produktionsformen (Ganzzüge, WLV, Kombierter Verkehr, etc.) hinweg in den letzten Jahren beim Güterverkehr in der Fläche kontinuierlich an Anteilen verloren. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr ca. 15%, 2010 waren es hingegen noch über 17%, 2000 sogar 19.4%. Nur im alpenquerenden Güterverkehr konnte die Schiene ihre Anteile steigern. Diesem langfristigen Trend gilt es mit wirksamen Massnahmen entgegenzutreten. Aus umwelt-, klima-, energiepolitischen, raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Gründen ist der Transport von Gütern mit der Bahn und dem Binnenschiff besser als auf der Strasse. Mit dem finanziellen Anreiz für Umschlag und Verlad (Art. 9b von Variante 1) wird anerkannt, dass für einen Teil des Güterverkehrs die Bahn für die längeren Streckenabschnitte, die Strasse für die Feinverteilung das am besten geeignete Transportmittel ist.

2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*

b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*

Klar, die Variante 1. Die Variante 2 würde eine massive und nicht-reversible Rückverlagerung auf die Strasse bedeuten. Wird der EWLV einmal eingestellt, ist es unmöglich diesen wieder aufzubauen. Die Variante 2 wird der bestehenden Problemlage schlicht nicht gerecht. Unter den aktuellen Umständen im Güterverkehrsmarkt, in dem der schwere Strassengüterverkehr zwei Drittel seiner externen Kosten nicht selbst trägt, ist es klar angezeigt, dass der volkswirtschaftlich und ökologisch vorteilhafte Schienengüterverkehr erheblich unterstützt wird. Allerdings geht auch die Variante 1 mit ihren vorgesehen Fördermitteln und -instrumenten deutlich zu wenig weit.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja. Es ist im Interesse der Schweizer Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) möglichst rasch vollumfänglich umgesetzt wird. Zudem erhöht es die Arbeitssicherheit des Personals massiv und macht die Arbeit in gewissen Berufsprofilen deutlich attraktiver. Denn erst wenn die ganze Migration geschafft ist, fallen

zusätzliche Aufwände weg (effektive Umrüstkosten und betriebliche Zusatzkosten der Aufrechterhaltung eines doppelten Systems mit und ohne DAK) und der Grossteil des Nutzens an.

4. *Sind Sie einverstanden,*

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, unbedingt. Als Pendant zu den Steuererleichterungen im Strassengüterverkehr zur Förderung innovativer Technologien durch LSVA-Befreiung für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sind im Schienengüterverkehr Investitionsbeiträge in neue Technologien ebenfalls gerechtfertigt.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja, das macht Sinn. Auch die Wagenhalter sollen einen Teil der Kosten tragen. Der potenziell höhere Nutzen im Betrieb wird wohl auch zu höheren Einnahmen pro Wagen führen. Allerdings sind die sehr tiefen Anteile der Kostenbeteiligung des Bundes fragwürdig. Mindestens 75% sollten vom Bund übernommen werden, nicht nur 30% wie in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Migration zur DAK nicht oder nicht schnell genug gelingen wird. Eine Kostenbeteiligung der öffentlichen Hand von lediglich 30% für technologische Innovationen im Sinne des Klimaschutzes ist viel tiefer als das in anderen klimarelevanten Bereichen im Gesetz vorgesehen ist (indirekter Gegenvorschlag Gletscherinitiative, Mangelerlass EnG/StromVG). Zudem sollte der Bund die Zusatzkosten für die Aufrechterhaltung der beiden Systeme (DAK und klassische Kupplung), sowie weitere betriebliche Aufwände für Umrüstung substanziell fördern (beispielsweise über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren). Nur so kann sichergestellt werden, dass die Umrüstung auch wirklich und in wenigen Jahren umgesetzt wird.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der nach der Migration zur DAK in den kommenden Jahren jährlich in die vorhersehbare Zukunft hinein anfallen wird, rechtfertigt diese Mitfinanzierung des Bundes. Unserer Einschätzung nach, würde der volkswirtschaftliche Nutzen sogar deutlich höhere Mitfinanzierungen rechtfertigen. Wenn die Schweiz bei der DAK nicht mitmachen würde, käme es beispielsweise zu grösseren Problemen mit den grenzüberschreitenden Güterverkehren (in der EU wird die DAK zum Standard). Zudem können mit dem gleichen Personal mehr Züge abgefertigt werden und mit der künftig vergleichsweise weniger gefährlichen und weniger körperlich harten Arbeit, dank der DAK, die Berufsprofile auch wieder populärer werden. Ohne DAK könnte der SGV in der Schweiz in den nächsten Jahren auch in einen Personalengpass laufen. Wenn aufgrund von Personalmangel weniger Güterverkehre auf der Schiene angeboten werden, schadet das der Wirtschaft, der Umwelt und der Gesellschaft deutlich. Vor diesem Hintergrund fordern wir eine deutlich höhere Beteiligung des Bundes an den direkten Umrüstkosten und eine substanzielle Beteiligung an sonstigen anfallenden betrieblichen Mehraufwänden für die Umrüstung, beispielsweise über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja, eine Staffelung der Fördersätzen macht Sinn, um die Fördermittel effizient und zielgerichtet einzusetzen. Der Maximalanteil der Förderbeträge ist jedoch höher als 30% zu wählen (siehe Frage 4b). Und diese Staffelung muss mit dem bestehenden Fahrzeugpark der Schweiz zusammenpassen. Hier sind aufgrund der gewählten Zeitrahmen gewisse Zweifel angebracht. Zudem sollte nicht ausschliesslich das Alter eines Wagens ausschlaggebend sein, sondern auch wie lange dieser Wagen wohl noch eingesetzt werden kann (dies hiesse auch das Potenzial des Wagens zu berücksichtigen).

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja, die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz wichtig. Es werden heute rund 6 Mio. Tonnen Schiffsumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Des Weiteren bildet die Rheinschifffahrt eine gute Alternative zur – leider – stark ausgelasteten deutschen Rheintalbahn, welche nicht mehr viele Kapazitäten für weitere Güterzüge hat. Vor diesem Hintergrund ist die Rheinschifffahrt auch sehr wichtig für den gesamten Rhein-Alpen-Korridor durch die Schweiz. Die Versorgung auf dem Wasserweg bleibt auch für eine dekarbonisierte Wirtschaft zentral. Wir sprechen uns jedoch dagegen aus, Kapazitäten aufzubauen, die in einer fossilsfreien Energiepolitik nicht mehr benötigt werden. Die Massnahmen dürfen die Lieferung von fossiler Energie auf dem Rhein nicht durch Fehlinvestitionen in die 2040er-Jahre hinein verlängern. Vielmehr sind die vom Bund mitfinanzierten Infrastrukturen der Rheinschifffahrt strikt so auszugestalten, dass sie der Dekarbonisierung dienen, also z.B. den erneuerbaren Wasserstoff transportieren, den wir für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs ab der Schweiz gemäss Klimastrategie des Bundes benötigen werden. Nicht nur die Investitionsbeiträge nach Art. 8a Abs. 6 sondern auch die übrigen finanziellen Leistungen nach Art. 8a Abs. 5 sind auf «Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes» zu beschränken. Der Verkehrsträger Binnenschiff ist bei gleichem Frachtgut (mit unter Umständen hohem CO₂-Fussabdruck) momentan umweltfreundlicher als der Strassengüterverkehr. Damit dieser ökologische Vorteil erhalten bleibt, sind aber Investitionen in erneuerbare Antriebe nötig.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja, das Instrument ist zielführend, es muss aber analog zu Abs. 6 an Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes geknüpft werden. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene auf der Bund und Kantone die Hafeninfrastrukturen unter den gemeinsam festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Das Instrument der Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen ist hierfür zweckmässig und kann mit den vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen rasch umgesetzt werden. Sie ermöglicht es dem Bund erstmalig, dass die für die Schweiz wichtige Hafeninfrastrukturen in der Infrastrukturrechnung unterstützt und die Investitionen in Erneuerung und Modernisierung gefördert werden können. In der Leistungsvereinbarung mit der Rheinschifffahrt sollte der Bund eine Zielsetzung für den Modalsplit-Anteil für den Verlad auf der Schiene definieren. Damit könnte sichergestellt werden, dass ein möglichst hoher Anteil auf der Schiene weiterverkehrt.

6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*

Ja, es ist sehr wichtig, dass die Rheinschifffahrt künftig klimaneutral abgewickelt werden kann, und auch bei – künftig wegen dem Klimawandel wohl noch häufigerem – Niedrigwasser verkehren kann. Mit dem Umstieg auf klimaneutrale Antriebe kann die energie- und flächeneffiziente Binnenschifffahrt ihren grossen ökologischen Vorteil gegenüber dem Strassengüterverkehr künftig gar noch ausbauen. Klimaneutral angetriebener Schiffsverkehr ist bezüglich Energie- und Flächeneffizienz ökologischer als klimaneutral angetriebener Strassengüterverkehr, für den im Gegensatz zum Schiffsgüterverkehr mit der LSVA-Befreiung für alternative Antriebe bereits ein starker Anreiz zur Dekarbonisierung besteht. Der Verzicht auf Massnahmen beim Schiffsverkehr würde zu Fehlanreizen führen, die nicht im Sinne der Energiesicherheit sind. Der Bund hat als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bereits mit den anderen Rheinanliegerstaaten festgelegt, die Binnenschifffahrt bis spätestens 2050 klimaneutral auszugestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis dafür, den Schweizer Beitrag zu leisten, um dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, diese multimodalen Umschlagplattformen sind eine wichtige Voraussetzung für mehr Anteile auf der Schiene und sollten darum gefördert werden.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja. Die Möglichkeit Darlehen für Verladestationen im Ausland zu gewähren, sollte allerdings erhalten bleiben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja, es ist unbedingt notwendig die Verlagerung auf die Schiene auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr zu fördern. Nur so kann die Schiene gegenüber der Strasse, welche seinen externen Kosten nur zu einem Drittel über die LSVA selbst trägt, konkurrenzfähiger werden. Es ist im fundamentalen Interesse der Schweizer Volkswirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass der Anteil der Schiene erhöht werden kann. Auch das gesetzliche Verlagerungsziel kann nur mit mehr Verlagerung im Binnen-, Import- und Exportverkehr erreicht werden. Denn aktuell ist über die Hälfte der alpenquerenden Lastwagenfahrten diesen Verkehren und nicht dem Transitverkehr zuzuordnen. Fördermittel für die Verlagerung in der Fläche tragen auch bedeutend dazu bei, dass das Verlagerungsziel der Alpeninitiative endlich erreicht werden kann.

1. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja, das Instrument ist sehr geeignet. Allerdings wäre es wünschenswert, und es würde die Wirkung massiv erhöhen, wenn der Verladebonus von ca. 40 CHF pro Wagen, deutlich erhöht

würde. Wir fordern mindestens eine Verdopplung auf 80 CHF pro Wagen. Das würde zwar zu mehr Kosten führen und statt 25 Mio. CHF pro Jahr wohl etwas über 50 Mio. CHF pro Jahr kosten. Jedoch wäre es volkswirtschaftlich eine lohnende Massnahme, da damit die gesamten externen Kosten des Güterverkehrs gesenkt werden können. Zudem käme es auch der Umwelt, dem Klima und der Bevölkerung (weniger Stau, weniger Unfälle im Strassenverkehr, weniger Lärmemissionen und Luftschadstoffe) zugute. In Bezug auf die Höhe der Fördermittel für die Verlagerung ist folgender Kontext hilfreich: Im alpenquerenden Güterverkehr wird für die auf die Schiene verlagerten Container oder Sattelaufleger etwa 120 CHF bezahlt. Vor diesem Hintergrund wäre ein Verladebonus in der Fläche, von 80 CHF pro Wagen sehr gut zu rechtfertigen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr soll unbedingt weitergeführt werden. Diese Rückerstattung ist ein wichtiger Bestandteil der Attraktivität des kombinierten Verkehrs, auch in der EU Standard und sollte unter keinen Umständen abgeschafft werden. Aus Sicht des VCS sollte der «Verladebonus» ein zusätzliches Instrument sein, und nicht die LSVA-Rückerstattung ersetzen. Nur als zusätzliches Instrument kann das Instrument Verladebonus seine volle Wirkung entfalten. Langfristig wäre es wünschenswert, wenn alle Produktionsformen des Schienengüterverkehrs (Kombinierter Verkehr, Ganzzüge, EWL, etc.) mit gleicher Intensität gefördert werden. So, kommt es nicht zu allfälligen unerwünschten Verzerrungen im Markt zwischen den verschiedenen Produktionsformen und mit den Mitteln wird die maximale Verlagerungswirkung erzielt.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?*

Unbedingt. Um bald einen gänzlich klimaneutralen Güterverkehr in der Schweiz zu erreichen, braucht es auch bei den – zugegebenermassen wenigen – fossilen Rangierlokomotiven im Schienengüterverkehr der Schweiz einen Wandel des Antriebs, weg von den fossilen Energien. Damit dieser Wandel möglichst rasch vonstattengehen kann und den entsprechenden Unternehmen keine zusätzlichen Kosten entstehen, sollte der Bund hier finanzielle Anreize leisten.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWL als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*

Ja. Der EWL muss unbedingt erhalten bleiben. Fördermittel sind ein zielführendes Instrument um das zu erreichen. Aus Sicht des VCS soll der EWL künftig sogar erheblich wachsen. Mit effektiven Anreizen für mehr Verkehr auf der Schiene und künftig wohl einem absoluten Wachstum des Güterverkehrs sollte das möglich sein. Die Kapazitäten dafür wären in den entsprechenden Anlagen

auch vorhanden. Mit der vorgeschlagenen Förderung des EWL von ca. 40-50 Mio. CHF pro Jahr als Netzwerkangebot wird ebd. zumindest im heutigen Ausmass weiterexistieren. Wir fordern vor diesem Hintergrund eine finanzielle Förderung des EWL als Netzwerkangebot in einem deutlich höheren Umfang, welcher ein deutliches Wachstum des EWL und des Schienengüterverkehrs im Allgemeinen ermöglicht. Dies wäre aus gesellschafts-, verkehrs-, umwelt- und klimapolitische Gründen und aus volkswirtschaftlicher Perspektive wünschenswert.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWL dafür geeignet?

Aus unserer Sicht ist das ein zielführendes Instrument.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWL) als geeigneter an?

Nein.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja, für einen effizienten und umweltfreundlichen Güterverkehr braucht es entsprechende Flächen. Der Bund und die Kantone müssen ebendiese Flächen freihalten, sichern und einplanen. Leider geschieht dies aktuell noch deutlich zu wenig.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es fehlt ein verbindliches, konkretes und ambitioniertes Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche. Die Argumente gegen ein Verlagerungsziel in der Fläche, welche im Erläuternden Bericht aufgeführt werden, überzeugen nicht. Die Gründe, die für die Verlagerungspolitik im Transit- bzw. alpenquerenden Verkehr sprechen, sprechen fast alle auch für mehr Verlagerung in der gesamten Schweiz (im Binnen-, Import- und Exportverkehr). Für eine ökologische und klimafreundliche Güterverkehrspolitik ist es unerlässlich, dass neben der Erhöhung der Effizienz und Verkehrsvermeidung im Strassengüterverkehr und der Elektrifizierung der Fahrzeuge, auch die Verlagerung weg von der Strasse in der ganzen Schweiz deutlich intensiviert wird. Leider fehlt es der Vorlage an Mut und Vision dem Schienengüterverkehr künftig eine deutlich grössere Rolle zuzumuten.



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3

Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?
Ja.
 - **Die Branchenakteure des öffentlichen Verkehrs und der verladenden Wirtschaft in der Schweiz wollen einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche.** Ihr Ziel ist, Bestandsverkehre zu halten und Neuverkehre stärker mit der Bahn zu transportieren. Hierzu gilt es, die optimalen Rahmenbedingungen für alle Verkehrsarten des SGV neu zu definieren.
 - Der SGV hat grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Er leistet massgebliche Beiträge zur Versorgungssicherheit, zur Erreichung der Klima- und Energieziele sowie zur Umsetzung der Raumpolitik des Bundes. Gleichzeitig stagniert der Anteil des SGV in der Fläche am Gesamtgüterverkehr oder ist sogar rückläufig. Der SGV kann mit dem bestehenden Regulativ die derzeitigen Erwartungen von Gesellschaft, Politik, Kantone und Kunden nicht erfüllen. Es herrscht daher **dringender Handlungsbedarf zugunsten günstiger Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Schweizer Gütertransport.**
 - Der Gütertransport in der Schweiz ist liberalisiert und es herrscht intensive inter- und intramodale Konkurrenz zwischen den Marktakteuren. Damit zwischen Schiene und Strasse auch zukünftig der Wettbewerb um innovative und marktgerechte Logistikangebote stattfinden kann, **benötigen die Güterbahnen einen grossen Modernisierungsschub für ihre Produktionsmittel und -anlagen** mit Automationen und weiteren digitalen Komponenten.
 - Der Netzwerkverkehr auf der Schiene, der sogenannte Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) erbringt heute rund 70 Prozent aller Transporte im SGV in der Fläche und bildet somit das Rückgrat im Bahngütertransport. **Zur Aufrechterhaltung und Stärkung eines leistungsfähigen Netzwerkangebots ist eine nachhaltige Anschubfinanzierung in Form ausgeprägter Abgeltungs- und Anreizmechanismen erforderlich.**
 - Die zukünftigen Rahmenbedingungen im Bahngütertransport müssen sicherstellen, dass zwischen den geförderten und nicht geförderten Marktsegmenten **Wettbewerbsverzerrungen ausgeschlossen werden können und Diskriminierungsfreiheit gewährleistet ist.**
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
 - a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt

Wir unterstützen Variante 1, da wir uns für eine Stärkung des SGV einsetzen. Ein starker SGV benötigt zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung sowie mehr intramodalen Wettbewerb.

Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLTV und ermöglicht damit, dass der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLTV eine grössere Rolle in der Binnenlogistik spielen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.

Die Netzerkanbieter sollen sich zu unternehmerischem Handeln bekennen, um die Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie die Flexibilisierung von Kosten und Angeboten zu erreichen. Ihr Ziel ist die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit innert eines kurzen Zeithorizonts.



Die Branchenakteure des öffentlichen Verkehrs und die verladende Wirtschaft begrüßen die konsequente Ausrichtung der Variante 1 auf multimodale Logistikketten. Der SGV hat aufgrund des künftigen Gütermixes nur im effizienten Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern reelle Marktchancen.

Wir erachten Variante 1 als eine erste Etappe, da sie trotz des klaren Fokus auf Multimodalität keine Massnahmen für Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben vorsieht. Daher soll in einer zweiten Etappe mittels Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG hierfür ein Fonds geschaffen werden.

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Wir lehnen Variante 2 ab. Ihre Umsetzung würde, wie der Bundesrat zutreffend dargelegt hat, zur Einstellung des EWLK-Angebots in der Schweiz und im Import- und Exportverkehr führen. Dieser Schritt wäre endgültig und irreversibel.

Ein Grossteil der heute im EWLK transportierten Verkehre würde auf die Strasse verlagert, mit entsprechenden negativen Folgen für das Klima. Die Branchen und Regionen wären unterschiedlich betroffen, Wirtschaftsräume und -akteure abseits der Ost-Westachse sowie periphere Regionen wären von der Einstellung des EWLK-Angebots sehr stark betroffen. Zahlreiche Verlagerer müssten überdies ihre Logistikprozesse anpassen und ihre Anschlussgleisinfrastruktur, in die sie investiert haben, würden nicht mehr bedient.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im SGV eine *Conditio sine qua non*.** Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Neuerungen wie unter anderem der digitalen automatischen Kupplung (DAK) ist der SGV zukunftsfähig. Die DAK schafft die Voraussetzung für die umfassende Digitalisierung des Güterverkehrs und den Aufbau von digitalen Plattformen. Für letztere sind im MODIG entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Es ist unerlässlich **die technologische Schere zwischen Schiene und Strasse zu schliessen**, um die **Wettbewerbsfähigkeit des SGV** nachhaltig zu sichern.
- Mit Hilfe dieser Digitalisierungs- und Automationsschritte kann der SGV die Kundenanforderungen an Leistung, Abwicklungsgeschwindigkeit, Sicherheit und Datenverfügbarkeit erfüllen. Die dadurch erzielten **Geschwindigkeits- und Effizienzgewinne machen die Schiene für kürzere Strecken und kleinere Transportmengen attraktiver**.
- Im System Bahn schafft die DAK Kongruenz zur ERTMS-Strategie des BAV, indem sie zum Beispiel die sichere Erfassung der Zugintegrität während der Fahrt gewährleistet und weiterhin den Betrieb (WLV und Ganzzüge) auf den ETCS-Strecken auch in Zukunft ermöglicht.
- Die **Sicherheit der Mitarbeitenden** wird mit der Automation erhöht. Das Berufsbild des Rangierens wird modernisiert und damit attraktiver für jüngere Generationen. In Zeiten wachsenden Fachkräftemangels ist das essenziell für die langfristige Sicherstellung von Betriebspersonal.
- **Die Branche ist gewillt, ihren Teil dazu beizutragen.** In der Vereinbarung betreffend die «Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung (DAK)» (2021/2022) zwischen dem Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr, dem Verband der verladenden Wirtschaft VAP sowie dem Verband öffentlicher Verkehr VÖV wurde die entsprechende Zusammenarbeit zugesichert und von zahlreichen Mitgliedsunternehmen der beiden Verbände mitunterzeichnet.
- **Der Förderplan der Migration ist u.E. zeitlich zu begrenzen und soll national vom BAV gemäss der Abstimmung mit der EU vorgegeben und mit der Branche koordiniert werden.** Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen-EWLK in der Schweiz durchgeführt werden. Hier schlagen die Produktivitätssteigerung direkt durch. In einem zweiten Schritt folgen dann die Ganzzugverkehre, da in dieser Sparte aus heutiger Sicht die Produktivitätsgewinne untergeordnet sind.

Die Branche begrüsst den Vorschlag, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, den Beginn und das Ende der Umrüstung zu bestimmen. Der Entscheid muss in Absprache mit

der Branche gefällt werden. Faktoren wie zum Beispiel die technische Reife der Anwendungen, die notwendige Übernahme von europäischen Spezifikationen, die Abstimmung mit der europäischen Migrationsstrategie und die noch unklare Finanzierung in der EU müssen berücksichtigt werden. Wir begrüssen den Migrationszeitraum von fünf Jahren, halten jedoch einen Migrationsstart 2025 zurzeit für fraglich.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist eine Mitfinanzierung des Bundes bei der Migration zur DAK zwingend.** Die Migration zur DAK und den damit neu möglichen digitalen Fähigkeiten sind ein **Quantensprung für den SGV.**

Mit Bezug auf die Mitfinanzierung haben wir folgende Anmerkungen:

- Der Umfang der geplanten Beteiligung des Bundes ist zu eng gefasst:
 - **Kapitalkosten, zusätzliche Betriebskosten und Abschreibungen im Migrationszeitraum:** Während der Migration werden die Effizienzsteigerungen nur in geringem Masse erzielt. Kapitalkosten und Abschreibungen fallen umso höher aus, je niedriger der Förderbeitrag des Bundes ist. Der Bund soll die Möglichkeit haben, neben à-fonds-perdu-Beiträgen **zinslose Darlehen an die Fahrzeughalter** zur Finanzierung der Umrüstkosten zu sprechen.
 - **Ausweitung auf weitere Anwendungen:** Sowohl der erläuternde Bericht wie auch der vorgeschlagene Artikel 10 des GÜTG konzentrieren sich auf die Förderung der DAK. Damit die vom Bundesrat formulierten Ziele der Modernisierung und Automatisierung erreicht werden, sollten der Inhalt in der Botschaft und der neu formulierte Artikel die Finanzierung weiterer Elemente, wie sie in der *Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen dem Bund, dem VAP und dem VöV betr. die Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung* vereinbart worden sind, ermöglichen.
 - Für die Förderung technischer Innovationen ist **im Rahmen der mittelfristig vorgesehenen Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) ausserdem eine Fondslösung zu prüfen, um die Dekarbonisierung und Modernisierung für den gesamten schweizerischen Gütertransport auf der Strasse und auf der Schiene zu implementieren.** Innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll auch geklärt werden, wie Nutzniesser von Automatisierungen an die Äufnung des Fonds beitragen und Nutzentransfers zwischen unterschiedlichen Branchenakteuren erzeugt werden können.
 - Der Nutzentransfer zwischen investierendem Fahrzeughalter und den weiteren Akteuren (Güterbahnen und Infrastrukturbetreiber) innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll entsprechend deren Eigeninteressen erfolgen. Das BAV kann für die Anbieterin des EWLK die Entschädigungen an Dritte abgelden, soweit ihr ungedeckte Kosten entstehen.
- Die Finanzierung der Infrastrukturkosten über die Leistungsvereinbarungen des Bundes mit Infrastrukturbetreibern wird begrüsst.
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
- Die Branche unterstützt eine Teilfinanzierung durch den Bund aufgrund des langfristigen Nutzens der Automatisierung für den SGV, ist aber der Überzeugung, dass der volkswirtschaftliche Nutzen stärker wiegt als der betriebswirtschaftliche.
- Aus folgenden Gründen ist eine Teilfinanzierung unabdingbar:
 - Die hohe Interoperabilität und der aktuell niedrige technische Standard sind eine unüberwindbare Hürde für die umfassende technische Modernisierung auf Basis von Marktmechanismen.
 - Während der Migration besteht eine grosse zeitliche Differenz zwischen der Investition und dem sich daraus ergebenden Nutzen, die von den Branchenakteuren nicht überbrückt werden kann.
- Die Aufteilung des finanziellen Nutzens ist noch offen. Bei einer Nutzenverteilung und einem Kostentransfer über Marktmechanismen könnten die EVU, Fahrzeughalter oder Kunden

ungleich belastet werden. Diese Faktoren müssen bei der Gestaltung des Finanzierungsmodells durch den Bund beachtet werden.

- Ohne Förderung oder bei einem zu tiefen Fördersatz verbleiben die Umstellungskosten bei den Fahrzeughaltern oder den EVU, die durch die später realisierbaren Effizienzgewinne nicht gedeckt werden. Es drohen Defizite und Dyssynergien im SGV, was den SGV unattraktiver macht.
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
- **Die Branche ist der Ansicht, dass der Förderanteil von 30 Prozent dem volkswirtschaftlichen Nutzen nicht gerecht wird.** Einerseits sind die Annahmen bezüglich der für die Umrüstung der Fahrzeuge anfallenden Kosten zu tief angesetzt und andererseits ist der vom Bund avisierte maximale Förderanteil zu niedrig (siehe Antwort Frage 4b). Akzentuiert wird dies noch durch die Staffelung der Förderbeiträge nach Alter der Flotte (siehe Antwort auf Frage 4d).
 - **Der Förderanteil pro Fahrzeug sollte den überwiegenden Teil der Kosten decken und zusätzlich eine Vorfinanzierung mittels zinsloser Darlehen vorsehen.** Ebenfalls könnte sich die Branche eine im Migrationsverlauf sinkende Förderung vorstellen, um die Differenz zwischen Kosten und erst später eintretendem Nutzen auszugleichen. Ein Förderanteil von 30 Prozent hätte das Scheitern der Einführung der DAK zur Folge. Eine zu tief angesetzte Förderung könnte ausserdem eine lange Migrationsdauer mit langem Parallelbetrieb zur Folge haben.
 - **Die Erhebung der zu veranschlagenden Kosten und Nutzen erfolgt derzeit auf europäischer Ebene. Verlässliche Zahlen sind voraussichtlich frühestens im dritten Quartal 2023 zu erwarten. Insgesamt gehen wir von branchenweiten Gesamtkosten zwischen 700 und 800 Mio. CHF aus.** Die Kostenentwicklung sollte daher mit der Branche aufgrund der Ergebnisse auf EU-Ebene vor und während der Migration im Rahmen eines geordneten Monitorings verfolgt werden. Bei einer Förderquote von 60 Prozent würden die notwendigen Bundesmittel 420 bis 480 Mio. CHF betragen.
 - Für die Infrastrukturbetreiberinnen ist eine Vollfinanzierung ihrer Kosten zur Umrüstung ihrer Infrastruktur und ihres Rollmaterials durch den Bund über deren Leistungsvereinbarung notwendig.
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?
- Nein.

- **Angesichts des Wagenbedarfs bei zunehmenden Mengen im SGV und der beschränkten Werkstättekapazitäten für Neuwagen in Europa sind grundsätzlich alle Wagen auszurüsten.** Wie im Falle der Lärmsanierung soll für verfrühte Ausserbetriebnahme von Wagen eine degressive Rückzahlung der Finanzhilfen vorgesehen werden.
- Soll am Ansatz der Wagenparkoptimierung festgehalten werden, spricht sich die Branche jedoch gegen die vorgeschlagene Staffelung, dafür aber für eine Förderung gemäss einer Positivliste aus. Die Umrüstkosten sind bei älteren Wagen mindestens gleich hoch. Auch reduziert eine geringere Restlebenszeit älterer Wagen die Abschreibungsdauer der Automationskomponenten. Damit ist der Umbau für Halter von Fahrzeugen im mittleren Lebenszyklus wirtschaftlich schwieriger. Zudem ist ein vorzeitiger Ersatz älterer Wagen, die noch nicht das Ende ihrer Lebenszeit erreicht haben, auf Grund der fehlenden Produktionskapazitäten für Güterwagen nicht möglich und eine frühzeitige Aussortierung von Wagen betriebswirtschaftlich und aus Nachhaltigkeitsgründen nicht sinnvoll. Ein beträchtlicher Teil des Wagenparks in der Schweiz ist in der Kategorie der Inbetriebsetzung von 1995–2009. Die Branche schlägt deshalb vor, alle Fahrzeuge mit demselben Fördersatz zu fördern.
- Wir unterstützen eine Altersgrenze für die Umrüstung von Wagen, falls diese inklusive Ausnahmekriterien umgesetzt wird. Die Optimierung des Wagenparks muss differenziert angegangen, und die Restlebensdauer sowie der kommerzielle Bedarf der einzelnen Wagentypen muss geprüft werden. Wir schlagen eine mit dem BAV vereinbarte Positivliste auf Basis des Fahrzeugregisters unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse und Marktaussichten sowie der Industriekapazitäten für die Fertigung neuer Wagen vor. Neuwagen, die in der Schweiz immatrikulierte Wagen ersetzen, sollten in jedem Fall gefördert werden.
- Wir können uns eine jährlich degressive Staffelung der Fördersätze gemäss Umrüstzeitpunkt auf die DAK vorstellen, da, wie oben beschrieben ein signifikanter zeitlicher Verzug zwischen Investitionen und Wirkungseintritt besteht.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja.

Wir begrüßen die vorgeschlagenen Massnahmen zur Stärkung der Rheinschifffahrt. Sie sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen sowie an das gesamte europäische Wasserstrassennetz. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule für den Import und Export dar und sichern für viele Güter auch im erheblichen Umfang die Landesversorgung. Zusammen mit der Bahn bildet die Rheinschifffahrt ein redundantes System von zwei energieeffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Zentral ist hierbei die Einbindung der SRH in den schweizerischen EWLV und den kombinierten Verkehr. Eingebettet in die Gesamtstrategie zur Weiterentwicklung des Schweizer Gütertransports ist, aufgrund der nationalen Tragweite, die Stärkung der Hafeninfrastrukturen und damit der Rheinschifffahrt durch den Bund ein wichtiges Element.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja.

Wir begrüßen den vorgeschlagenen GüTG Artikel 8a in der Variante 1. Die vorgeschlagene Form einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und einer noch zu schaffenden Betriebsgesellschaft für die Infrastrukturen des Hafens erachten wir als wirkungsvolles und zielführendes Instrument. Durch die Einbindung des Bundes erhalten die Hafeninfrastrukturen die notwendige nationale Bedeutung, um abgeleitet aus dem Güterverkehrskonzept des Bundes, eine langfristige Sicherung der notwendigen Infrastrukturkapazitäten und Rahmenbedingungen für die Logistikwirtschaft sicherstellen zu können. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und die Kantone beider Basel die Hafeninfrastrukturen unter den festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Der Bund kann somit strategisch auf eine Schlüsselinfrastruktur und auf wirtschaftliche und ökologische Hafeninfrastrukturen hinwirken.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja.

Wir unterstützen die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe. Der Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Schifffahrt, spezifisch in der Rheinschifffahrt, schafft ein redundantes CO₂-freies Transportsystem und ermöglicht klimaneutrale intermodale Transportketten zwischen Wasser und Schiene. Als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat die Schweiz bereits mit den anderen ZKR-Staaten (Frankreich, Deutschland, Niederlande und Belgien) festgelegt, die Binnenschifffahrt bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, um gemeinsam mit den anderen ZKR-Staaten dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

Aufgrund der Entwicklung des Gütermixes kann der SGV nur als Teil multimodaler Logistikketten wachsen und Verlagerungswirkung erzielen. Dabei ist nicht entscheidend, ob Behälter oder Güter zwischen den Verkehrsträgern umgeschlagen werden. Dies soll alleine der Markt und nicht staatliche Anreize beeinflussen. Wir unterstützen die Förderung multimodaler Transportketten Strasse/Schiene, Schiff/Schiene. Jeder Verkehrsträger sollte gemäss seinen Stärken eingesetzt werden. Die Strasse in der Feinverteilung, Schiene und die Rheinschifffahrt im Hauptlauf für grosse Mengen und auf längeren Distanzen.

Der SGV hat als Teil multimodaler Transporte insbesondere auch im Import- und Exportverkehr erhebliches Wachstumspotential. Freiverlade-, KV- und Anschlussgleisanlagen sind betrieblich mit internationalen Umschlags- und Verladeanlagen zu verknüpfen und entsprechend raumplanerisch zu gestalten.

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen soll weiter gefördert und weiterentwickelt werden.

Die bestehenden Anlagen, wie sie im Konzept Gütertransport auf der Schiene festgehalten sind, sind gemäss den Bedürfnissen der Branche weiterzuentwickeln. Im Zentrum der Weiterentwicklung steht eine Konsolidierung der Güterverkehrsanlagen (Freiverlade, Annahme- und Formationsbahnhöfe), wie sie bereits im Zielbild Güterverkehrsanlagen (2021) von SBB Infrastruktur, zusammen mit der Branche und im Auftrag des BAV, erarbeitet wurde. In Räumen mit Unterkapazitäten (vgl. Konzept Gütertransport auf der Schiene) sollen neue leistungsfähige Anlagen insbesondere für den KV erstellt werden.

Die bestehende Definition von Freiverladeanlagen bestehend aus Verladegleis und Verladeplatz gemäss Eisenbahngesetz, soll beibehalten werden. Alle darüber hinaus gehenden Anlagen sollen nicht Bestandteil des öffentlichen Netzzugangs sein.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

- Wir begrüssen eine Vereinfachung der finanziellen Förderung durch pauschale Ansätze. Wir erwarten dadurch einen geringeren administrativen Aufwand und eine schnellere Durchlaufzeit von Förderverfahren. Hingegen muss die Möglichkeit bestehen bleiben, auf spezielle Situationen Rücksicht zu nehmen und – in begründeten Ausnahmefällen – von standardisierten Fördersätzen abzuweichen. Möglichst günstige Baukosten garantieren keinen erfolgreichen Betrieb.
- Wir begrüssen die Ausweitung der Fördertatbestände auf weitere Anlagenelemente. Vor allem im Bereich der mobilen Umschlagsgeräte, wie Stapler oder Mobilkräne, ist jedoch klar zu definieren, dass diese bahnspezifisch sein müssen, um Anspruch auf eine Förderung zu haben.
- Wir unterstützen den Verzicht auf Mindestmengen bei Anlagen mit einem Investitionsvolumen von weniger als fünf Millionen CHF nur für Anlagen auf dem Schmalspurnetz.
- Der Fördersatz von 80 Prozent soll für jene Projekte mit einem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen CHF möglich sein, welche von nationaler oder überregionaler Bedeutung sind und die Kriterien des Sachplans erfüllen.
- Wir unterstützen die Fördersätze bei Erneuerungen von 40% und für Neubauten und Erweiterungen von 40-80%.
- Wir unterstützen die Änderung in Art. 8, Abs. 7 GüTG, dass nur noch KV-Anlagen den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren haben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

- Wir unterstützen den Verladebeitrag mittels Pauschalen. Dieser sollte aber für alle gleichermassen gelten und sollte nicht nach Neu- und Bestandsverkehr unterscheiden.
- Empfänger des Verladebeitrags müssen die Verloader sein, damit diese direkte Anreize für zusätzliche Verlagerungen auf die Schiene erhalten.
- Wir lehnen eine Wagenmindestmenge als Voraussetzung für Förderbeiträge ab.
- Die Branche befürwortet die Möglichkeit, einen Bonus für Mehrmengen auszurichten.
- Wir erkennen vor allem bei Grosskunden und grossen Verladepunkten ein Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene. Darum soll beim Bonus für Mehrmengen die Obergrenze von 1'500 beladenen Wagen nicht gelten.
- Für den Verladebeitrag sollen wie vorgeschlagen 25 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung stehen.
- Der vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG gelten. Das SVAG soll zukünftig eine pauschale Rückerstattung der LSVA für alle multimodalen Verkehre (Schiene-Strasse-Wasser) vorsehen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Wir unterstützen die Weiterführung der LSVA-Rückerstattung im KV. Perspektivisch soll der Umschlags- und Verladebeitrag in eine generelle LSVA-Rückerstattung überführt werden (s. auch Antwort 7 c I oben).

- d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja, wir begrüßen dies. Für Eigner und Betreiberinnen von privaten Güterverkehrsanlagen ist die Einhaltung von eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und der Aufbau von entsprechenden Kompetenzen eine grosse Herausforderung, welche eine Hürde für eine stärkere Nutzung des SGV darstellt.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?
- Wir unterstützen die Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im SGV.
 - In Bezug auf den SGV unterstützen wir spezifisch den Vorschlag, sowohl Umrüstung von Bestandsfahrzeugen als auch Neubeschaffungen zu finanzieren und die Finanzierung der Umrüstung der Lokomotiven von Infrastrukturbetreiberinnen über deren Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Wir teilen die Einschätzung, dass die Förderhöhe pro Lokomotive von 1 Million CHF adäquat ist, um die Mehrkosten für klimaneutrale Antriebe zu decken.
 - Eine Förderung für Schienenfahrzeuge sollte nur im Falle einer massgeblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bei der Leistungserbringung möglich sein, also prioritär bei Rangierlokomotiven, die in der Nahzustellung und teilweise auf der Strecke eingesetzt werden.
 - Streckenloks mit einem Last-Mile-Modul können teilweise Rangierlokomotiven ersetzen. Die Ausrüstung einer Streckenlokomotive mit Last-Mile Modul ist voraussichtlich kostengünstiger als die Umrüstung oder der Neukauf eines batterieelektrischen Hybridfahrzeugs. Daher soll die Ausrüstung von Streckenlokomotiven mit einem Last-Mile Modul ebenfalls als Fördertatbestand aufgenommen werden.
 - Eine Förderung sollte neben dem Kauf auch auf Fahrzeugleasing und Fahrzeugmiete angewendet werden können und auch die Förderung von Leasings und Mieten bei ausländischen Leasinggebern einschliessen. Diese Möglichkeit ist insbesondere für Netzerkanbieter, welche zur Senkung der Fixkosten keine Ressourcen anschaffen, sehr vital.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja.

- Wir begrüßen, dass die Netzerkanbieter mit unternehmerischem Handeln, einer grundlegenden Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie der konsequenten Flexibilisierung von Kosten und Angeboten den EWLTV zum Erfolg führen wollen. Das Ziel soll eine enge Partnerschaft mit den Verladern als Kunden und die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit der Netzerkanbieter innert eines kurzen Zeithorizonts sein.
- Das **vorgeschlagene Instrumentarium** inklusive einer genügenden finanziellen Förderung im Rahmen von Abgeltungen und Investitionsbeiträgen ist im Grundsatz **geeignet** ist, um den EWLTV grundlegend zu modernisieren.
- Wir teilen die Ansicht des Bundesrats, dass im Rahmen der Weiterentwicklung des EWLTV **das heutige Angebot als Basis** zu nehmen ist. Der Fokus soll dabei nicht auf der Eröffnung neuer Bedienpunkte liegen, sondern auf der Realisierung von neuen Angeboten und der **Schaffung von Mehrverkehr in einem konsolidierten und gut ausgelasteten Netzwerk**.
- Wir teilen **die Einschätzungen des Bundesrats zum Investitionsbedarf in digitale Plattformen. Der Aufbau einer durchgehenden digitalen multimodalen Plattform ist aber mit grossen Investitionen verbunden**.

Bei der geplanten Regulierung von digitalen Plattformen über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) des Bundes ist die hohe Komplexität des Angebotes im Güterverkehr im Vergleich zum Personenverkehr zu beachten. Zudem ist der Anteil internationaler Verkehre bedeutend höher. Insofern ist auch die Unterstützung europäischer Plattformen notwendig. Im Rahmen des bereits fortgeschrittenen Prozesses zur Erarbeitung des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) müssen die Anliegen des Güterverkehrs auf der Schiene und wenn möglich auch auf der Strasse aufgenommen und eng mit den europäischen Projekten abgestimmt werden. Sollte sich die Umsetzung des MODIG zeitlich nicht mit dem Inkrafttreten des

revidierten GüTG vereinbaren lassen, müsste für die Schaffung und Finanzierung der Plattform eine Alternative geschaffen werden.

- Es darf **keine Wettbewerbsverzerrung** durch einen subventionierten Netzerkanbieter geben. Daher muss die abgeltungsberechtigte Aktivität des Netzerkanbieters im EWLTV organisatorisch und finanziell vom Ganzzugverkehr getrennt werden, um Querfinanzierungen auszuschliessen. Die Vorgaben zur Transparenz und Vermeidung von Quersubventionen sollen gesetzlich verankert werden.

Die finanzielle Förderung muss so ausgestaltet werden, dass **keine Marktverzerrung zwischen den verschiedenen Produktionsformen im Binnenschienengüterverkehr** bzw. keine Kannibalisierung von bestehenden Ganzzugverkehren durch den EWLTV erfolgt. Auch zukünftig müssen die Güter auf die jeweils effizienteste Produktionsform geleitet werden. Von tiefen regulierten Preisen im Angebot der ersten/letzten Meile profitieren alle Verkehrsarten des SGV.

- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja.

- Das Instrument der **Leistungsvereinbarung** (LV EWLTV) zwischen dem BAV und der Anbieterin des EWLTV mit einer Laufzeit von vier Jahren **ist geeignet**, den Erhalt, die Modernisierung und Weiterentwicklung des EWLTV in einer Übergangsphase zu ermöglichen. Das Netzwerkangebot soll aus einer Hand bezogen werden können. Aus diesem Grund soll das BAV auch nur eine LV EWLTV für das gesamte Netzwerk abschliessen.
- Wir unterstützen die für die LV EWLTV aufgeführten **Elemente, namentlich**:
 - Die Festlegung des Angebots, des Netzwerks und der Investitionen nach Massgabe der Grundlagendokumente des Güterverkehrs, insbesondere: das Konzept für den Gütertransport, die vom BAV unter Mitwirkung der betroffenen Akteure festgelegten Leitlinien und die Rahmenvereinbarung.
Die **Rahmenvereinbarung**, auf welche sich die LV EWLTV stützt, sollte einen genügenden Zeitraum für den Übergang sichern und bei Vorliegen unvorhergesehener, unabänderlicher Schwierigkeiten eine **Verlängerung** ermöglichen.
 - Die Preisentwicklung und flexible Preisgestaltung sowie die Bildung von Reserven in der LV EWLTV entlang definierter Vorgaben.
 - Klare subventions- und wettbewerbsrechtliche Vorgaben. Diese müssen aus unserer Sicht im Vergleich zum Vorschlag des Bundesrats in Art. 9a Abs. 7 GüTG klarer formuliert werden (s. Vorschlag unter Ziff. 11), um Querfinanzierungen vom Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch den Netzerkanbieter auszuschliessen.

- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

- Wir begrüssen Abgeltungen und Investitionsbeiträge im Verbund mit den anderen Massnahmen der Vernehmlassungsvorlage. Sie erlauben, die Übergangsphase der Modernisierung des EWLTV mit wirtschaftlicher Sicherheit für dessen Kunden auszustatten. Hierfür ist der vom Bundesrat vorgeschlagene **Verpflichtungskredit für die Jahre 2025–2028 von 300 Millionen CHF unbedingt erforderlich**. Mit zunehmendem Fortschritt der Modernisierung werden sich die benötigten Mittel degressiv entwickeln. Zur Aufrechterhaltung des Angebots und für Investitionen ist der veranschlagte Betrag gerade in der Anfangsphase nach Einschätzung der SBB jedoch sehr knapp bemessen.

- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Nein.

Sollte jedoch eine Ausschreibung des Angebots im EWLTV beschlossen und umgesetzt werden, dann müsste sie **für das gesamte Netzwerkangebot** auf dem Normalspurnetz erfolgen. Ausserdem muss das Netzwerkangebot über die gesamte Dauer der Rahmenvereinbarung durch eine Anbieterin wahrgenommen werden.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja.

- **Wir begrüßen grundsätzlich die vorgeschlagenen Massnahmen** zur stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes.
- Für Infrastrukturanlagen des SGV sollen die Kriterien der Richtlinie für die Sachplanrelevanz von Eisenbahnanlagen zur Anwendung kommen. Güterverkehrsanlagen, welche die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen, sind in den Sachplan Schiene des Bundes aufzunehmen.
- Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle stärker wahrnehmen sollen. Die Festlegung von Logistikflächen auf kantonaler sowie kommunaler Ebene ist daher zu begrüßen. Wir unterstützen zudem die Aussage des Bundesrats, dass das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ein wichtiges Instrument zur Bestandsicherung von Güterverkehrsanlagen ist, das weiterentwickelt werden sollte.
- **Wir unterstützen die Verpflichtung der Kantone, die im Konzept an sie adressierten Festlegungen in ihrer Richtplanung zu berücksichtigen. Entscheidend ist aber die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen auch grundeigentümerverbindlich in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden.** Ausserdem muss der Bund den Kantonen Fristen setzen, bis zu welchem Zeitpunkt Anlagen des SGV inklusive KV-Terminals in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden müssen. Sowohl das Konzept für den Gütertransport wie auch die kantonale Umsetzung (auf Ebene der kantonalen Güterverkehrsstrategien wie auch auf Ebene Richtplan) sollen regelmässig überprüft werden, da sich die Markt- und Kundenbedürfnisse über die Zeit verändern.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir unterstützen die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen grösserenteils, beantragen jedoch folgende Änderungen (in **rot**):

Art. 1a: Begriffe

- a. Einzelwagenladungsverkehr (EWLV): der Transport von Gütern auf der Schiene **nach dem Prinzip der Bündelung von** Einzelwagen oder Wagengruppen **in einem Netzwerk** im Binnen-, Import- und Exportverkehr mit mindestens einer Rangierbewegung» [...].
- c.3. Freiverladeanlagen: öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, **einschliesslich der Kräne und anderer Umschlagsgeräte;**» [...]

Art. 2 Grundsätze und Ziele

¹ [...] a. eine nachhaltige, insbesondere auf die Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen **und auf eine sichere und effiziente Versorgung** ausgerichtete Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser. [...]

Art. 3 Konzept für den Gütertransport auf der Schiene

[...]

² d. der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein **und den Binnengewässern**

³ Er stimmt das Konzept mit **den gemeinsamen Leitlinien der Akteure des Gütertransports auf der Schiene**, der Entwicklung der Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastruktur sowie der Anlagen des unterirdischen Gütertransports, mit dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes und der kantonalen Richtplanung ab. [...]

⁵ Die Kantone berücksichtigen das Konzept **insbesondere** in ihrer Richt-, **Nutzungs- und Agglomerationsplanung auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden.**

Art. 3a Gemeinsame Leitlinien

¹ ~~Die~~ Das Bundesamt für Verkehr erarbeitet unter Mitwirkung der Akteure des Gütertransports auf der Schiene Leitlinien zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes **in Abstimmung mit den Entwicklungen im europäischen Umfeld.** Die Leitlinien ~~können insbesondere~~ **betreffen insbesondere:** [...]

d. die Entwicklung des EWLV **und dessen laufende Beobachtung aufgrund definierter Indikatoren**

- e. [neu] die gemeinsame Nutzung und den Austausch der Daten im Rahmen der geplanten Umsetzung der Mobilitätsdateninfrastruktur des Bundes

~~² Das Bundesamt für Verkehr unterstützt in geeigneter Weise die Erarbeitung der Leitlinien.~~

Art. 5 Transport gefährlicher Güter

¹ [...]

[neu] ³ Die Kantone sorgen mit Massnahmen der Raumplanung für einen effizienten Transport gefährlicher Güter insbesondere in dicht besiedelten Gebieten.

Art. 8 Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen

¹ [...]

² Er kann Investitionsbeiträge an den Bau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland leisten, wenn die Investition mit grosser Wahrscheinlichkeit zur Verlagerung des ~~alpenquerenden~~ Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene beiträgt.

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt zwischen 40 und 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Bei Projekten von nationaler ~~oder überregionaler~~ verkehrspolitischer Bedeutung kann er auf höchstens 80 Prozent erhöht werden.

⁵ Bei der Gewährung und der Bemessung der Beiträge sind das Konzept für den Gütertransport sowie die verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes, ~~die Sicherheit~~, wirtschaftliche Kriterien und die Vorteile Dritter angemessen zu berücksichtigen.

⁶ Der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), schliesst mit den Betreiberinnen von ~~KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen~~ Umschlags- und Verladeanlagen Vereinbarungen über vier Jahre ab; die Vereinbarungen legen die Investitionen der Betreiberinnen und die Höchstbeträge der Bundesbeiträge fest.

Art. 9 Abgeltung des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene

¹ [...]

⁴ [neu] Die Bundesversammlung beschliesst für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit.

Art. 9a Förderung des EWLK

¹ [...]

⁴ Sie ~~können~~ **schliessen** über die Entwicklung des EWLK und die dafür notwendigen Investitionen und Abgeltungen eine befristete Rahmenvereinbarung für mehrere Vierjahresperioden ab**schliessen**.

⁵ [...]

- b. Verbesserungen bei der Planung, der Leistungserbringung und der Koordination des Angebots zwischen den Anbieterinnen, ~~den Kunden, Betreiberinnen von Umschlags- und Verladeanlagen, dritten Güterbahnen und weiteren Akteuren~~ zu ermöglichen. [...]

⁷ Querfinanzierungen aus dem subventionierten Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch Netzwerkanbieter sind nicht zulässig. Es sind organisatorische Massnahmen zu treffen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLK in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Der Bund trifft die dazu notwendigen Vorkehrungen und stellt die entsprechende Überwachung sicher.

~~⁷ Sie treffen die nötigen organisatorischen Vorkehrungen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLK in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die Leistungserbringung untereinander zu Marktkonditionen.~~

Art. 9b Umschlags- und Verladebeiträge

¹ Der Bund kann für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern pauschale Beiträge pro transportierten Bahnwagen an die ~~Absender und Empfänger Betreiber der Umschlags- und Verladeanlagen~~ ausrichten. [...]

³ Der Bundesrat regelt die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Pauschalen. ~~Er kann eine Unter- und Obergrenze der Anzahl geförderter Bahnwagen je Umschlags- und Verladeanlage setzen.~~

⁴ Die Modalitäten für die Gewährung und Entrichtung der Pauschalen zugunsten der Absender und Empfänger werden zwischen dem Bund, vertreten durch das BAV, und den Betreiberinnen der ~~benützten~~ Umschlags- und Verladeanlagen in ~~der~~ einer Vereinbarung ~~nach Artikel 8 Absatz 6~~ festgehalten.

Art. 10 Technische Neuerungen

¹ [...]

² Er fördert mit pauschalen A-Fonds-perdu-Beiträgen **und zinslosen, rückzahlbaren Darlehen** die **Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs, insbesondere die** Einführung der digitalen, automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge.

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt höchstens 60 Prozent, **die zinslosen, rückzahlbaren Darlehen betragen zusätzlich höchstens 20 Prozent** der anrechenbaren Kosten. ~~dabei wird das Eigeninteresse der Gesuchstellerin berücksichtigt.~~

⁴ Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Förderung, insbesondere die Voraussetzungen, Fristen, ~~und~~ Verfahren der Finanzierung sowie ~~die Bemessung der Beiträge~~ die finanzielle Berücksichtigung und den gegenseitigen Ausgleich der Eigeninteressen der Fahrzeughalter, Güterbahnen und Infrastrukturbetreiberinnen. [...]

Art. 12 Erschliessung

¹ [...]

² Die Kantone **und Gemeinden** legen diese Massnahmen in ihren Richt- **und Nutzungsplänen** fest.

Art. 13 Baubewilligung, Betriebsbewilligung

¹ Der Bau und die Änderung von Anschlussgleisen bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht. **Ein vorgängiger Eintrag im Nutzungsplan wird hierbei nicht vorausgesetzt.** [...]

Art. 17 Vertragliche Regelungen

[...]

² Dem Anschlussvertrag ist ein Situationsplan beizufügen, der über die von der Anlage berührten Grundstücke, den Anschlusspunkt und den Standort wichtiger Einrichtungen Auskunft gibt. Der Plan muss zudem die Eigentumsverhältnisse umschreiben ~~sowie die dinglichen und allfälligen obligatorischen Rechte im Zusammenhang mit dem Gleis aufführen.~~ [...]

Art. 19a

[...]

³ Der Bundesrat legt im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler **und überregionaler** verkehrspolitischer Bedeutung fest.

⁴ Die Kantone **und Gemeinden** legen diese Massnahmen in ihren Richt- **und Nutzungsplänen** fest.

Art. 22a Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen **und Investitionshilfen in technische Neuerungen**

¹ Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) entscheidet über Streitigkeiten über den Abschluss oder die Anwendung von Leistungsvereinbarungen nach den Artikeln 8a und 9a **sowie Investitionshilfen in technische Neuerungen nach Artikel 10.** [...]

Art. 27 Übergangsbestimmungen

¹ [neu] Die Kantone sorgen in kantonalen Ausführungserlassen für die Umsetzung dieses Gesetzes innerhalb von vier Jahren nach seiner Inkraftsetzung.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Förderung des Schienengüterverkehrs auf Schmalspurstrecken

- Wir begrüssen die in Variante 1 vorgeschlagene unbefristete Weiterführung der Unterstützung des Bundes für Güterverkehre auf Schmalspurstrecken.
- Die Finanzierung dieser Unterstützung ist jedoch unzureichend geregelt. Sie ist bisher Bestandteil des jährlichen Bundesbudgets und bietet somit keine ausreichende Planungssicherheit über einen mehrjährigen Zeithorizont. Ausserdem liegen die veranschlagten Beträge seit Bestehen dieser Förderung unverändert bei CHF 6 Millionen pro Jahr und tragen dem steigenden Investitions- und Finanzierungsbedarf nicht Rechnung, insbesondere wenn der Schienenanteil an den Transporten in den betroffenen Regionen erhöht werden soll.
- Wir beantragen – analog dem Verpflichtungskredit für den EWLK – auch für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 50 Millionen.
Diese Summe entspricht dem in einer Branchenumfrage unter den Schmalspurbahnen des VÖV erhobenen Mittelbedarfs für die Jahre 2025 bis 2028.

b. Reporting des Bundes zur Förderung des SGV in der Fläche (analog Verlagerungspolitik)

Wir regen an, für die Entwicklung des SGV in der Fläche und insbesondere im EWLK ein Monitoring und Reporting zu führen analog der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr (s. auch Frage 11, Anträge für ergänzten Art. 3a GüTG). Das Monitoring sollte auf definierten Kennzahlen basieren und folgende Kategorien umfassen

- Entwicklung Kunden-/Branchenstruktur
- Mengenentwicklungen/inter- und intramodaler Wettbewerb
- Kapazitäts- und Qualitätsmonitoring
- Volkswirtschaftliche und umweltpolitische Entwicklung
- Entwicklung Fördermittel

Die Entwicklungen sollten jährlich erhoben, evaluiert und gegebenenfalls mit Massnahmen hinterlegt werden. Die Führung des Monitorings sollte dem BAV obliegen.

Tenniken, den 17. Februar.2023

Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Antwort: Ja

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

Antwort: Variante 1

- a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschiffahrt, oder
- b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Antwort: Ja, unter der genannten Bedingung, dass eine einheitliche DAK im europäischen Raum zustande kommt. Eine Beteiligung durch den Bund an den heute zur Anwendung kommenden Automatischen Kupplungen erachten wir nicht als Zielführend und gewinnbringend. Die bisherigen Automatisierungs- und Digitalisierungsschritte haben ihre Ziele nur teilweise erreicht. So sind bereits an verschiedensten Punkten nachteilige Effekte für die Kosten, die Prozesshandhabung, den Betrieb und letztlich die Kunden festzustellen. Ebenfalls sehen wir die geplante Aufteilung für einen reinen EWL in Betracht auf Ressourcen, Flexibilität und Effizienz als sehr kritisch.

4. Sind Sie einverstanden,
 - a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Antwort: Ja, unter der Berücksichtigung, dass eine einheitliche Lösung im Güterverkehr in Europa zustande kommt.

- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Antwort: Ja

- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Antwort: Ja

- d. dass der Bund die Fördersatzte nach den genannten Kriterien staffelt?

Antwort: Ja

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?
 - a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?
Antwort: keine Stellungnahme
6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?
Antwort: keine Stellungnahme

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

1. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:
 - a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?
Antwort: Ja
 - b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?
Antwort: Ja
 - c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?
Antwort: Ja
 - I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?
Antwort: Ja
 - II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?
Antwort: Die LSVA Rückerstattung soll in die Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden.
 - d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?
Antwort: Ja
2. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?
Antwort: Ja

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

3. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLVs Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?
Antwort: Ja, es besteht aber die Gefahr, dass eine Isolierung des EWLVs vom restlichen Güterverkehr, zu erheblichen Mehrkosten führen wird.
Wagen, Triebfahrzeuge und Personal würden nicht mehr flexibel eingesetzt werden können. Es ist zwingend, dass ein Netzwerkangebot in bestehende Strukturen integriert wird.
Analog SBB Personenverkehr, wo der Subventionierte

Regionalverkehr im Restangebot integriert ist.

- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLV dafür geeignet?
Antwort: Ja
- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?
Antwort: Ja
- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLV) als geeigneter an?
Antwort: Nein

4. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?
Antwort: Ja

Rechtsanpassungen

5. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?
Antwort: Ja

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Antwort: Durch eine Digitalisierung des Güterverkehrs ergeben sich erhebliche Mehrkosten, wodurch der Transport auf der Schiene als Ganzes betrachtet eher verteuert wird. Gründe dafür sind:

- Laufende Investitionen durch immer kürzer werdenden Hard- und Software Neuerungen.
- Erhöhte Aufwendungen zur Systembeherrschung, insbesondere über diverse Schnittstellen.

Digitale Güterwagen mit automatischen Bremsprobensystemen können Einsparungen bringen. Diese Einsparungen werden sich durch weiterhin notwendige optische und technische Kontrollen der Züge und den gesamten Unterhalt der Fahrzeuge und Wagen inklusive der benötigten Geräte auf den Fahrzeugen in Grenzen halten.

Die universelle Einsetzbarkeit der Fahrzeuge droht verloren zu gehen und somit sind neue Abhängigkeiten vorprogrammiert. Wichtig ist zu beachten, dass die Technologien oftmals voneinander abhängig sind und ein wirtschaftlicher Gewinn erst mit einer Einführung aller Systeme erzielt werden kann. Es besteht dazu auch noch die Gefahr, dass die Risiken und Folgekosten steigen und die Beherrschbarkeit parallel sinken könnte, womit die Gesamtwirtschaftlichkeit in Frage gestellt werden muss.

Danke für Ihr Interesse und freundliche Grüsse
für den Vorstand VSLF



Martin Geiger



Verband Stahl-, Metall- und
Papier-Recycling Schweiz

Effingerstrasse 1
Postfach | 3001 Bern

Tel. 031 390 25 50
Fax 031 390 25 56

info@vsmr.ch
www.vsmr.ch

An das
Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr
Energie und Kommunikation UVEK

Bern, 24. Februar 2023

Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns ganz herzlich für die Einladung zum obengenannten Vernehmlassungsverfahren.

Die von uns vertretene Branche der Stahl-, Metall- und Papierrecycler ist ganz wesentlich auf einen funktionierenden und gut ausgebauten Schienengüterverkehr in der Schweiz angewiesen und insbesondere auf den EWLTV, weshalb wir ganz klar die vorgeschlagene **Variante 1 unterstützen** und als für unsere Branche alternativlos ansehen.

Unsere kommunalen, wie gewerblichen Kunden fragen zunehmend nach Entsorgungslösungen und Transportkonzepten, die eine verstärkte Nutzung der Bahn vorsehen. Gerne entsprechen wir diesen Wünschen, sind hier jedoch auf einen Schienengüterverkehr mit starkem EWLTV angewiesen.

Wichtige Aspekte des Schienengüterverkehrs für die Branche: Stahl-, Metall- und Papierrecycling

Unsere Branche liefert sowohl grosse Mengen an Stahlschrott mittels EWLTV an die Schweizer Stahlwerke als auch grosse Mengen an Altpapier und Karton an die Papierfabriken. Eine Verlagerung dieser Transporte von der Schiene auf die Strasse durch einen Wegfall des EWLTV würde zu enormen logistischen Problemen bei der Anlieferung der Rohstoffe an die Stahlwerke und Papierfabriken führen und deren Rohstoffversorgung ernsthaft gefährden. Es ist insbesondere kritisch zu hinterfragen, ob den Werken die notwendigen Materialströme alleine mittels LKW in ausreichender Menge in den für den Strassentransport vorgegebenen Zeitfenstern zugeführt werden können. Stirbt der EWLTV ist zu erwarten, dass eine Aufweichung des Nachtfahrverbotes für LKWs notwendig wird, was jedoch keinesfalls zu unterstützen ist.

Die Bahnlogistik hat für die Stahlwerke und Papierfabriken den weiteren Vorteil, dass die zur Rohstoffanlieferung genutzten Bahnwagen gleichzeitig für den Produktversand genutzt werden können. Da dies mit dem LKW aufgrund der unterschiedlichen benötigten Auflieger nicht möglich ist, würde die Verlagerung von der Schiene auf die Strasse somit zu einem überproportionalen Wachstum des LKW-Verkehrsaufkommens im Nahbereich unserer Betriebe und Werke führen.

Beschwerden und Problemen mit den Anrainern und der Nachbarschaft wären die logische Konsequenz. Die heute schon nicht einfachen Rahmenbedingungen für den Betrieb einer Industrieanlage werden dadurch noch weiter erschwert und allfällige Entwicklungs- und Ausbauprojekte der (für eine funktionierende Kreislaufwirtschaft absolut notwendigen) Betriebe gefährdet.

Erwartungen an SBB-Cargo

In der Umsetzung von Variante 1 und der damit einhergehenden Stärkung des Schienengüterverkehrs wünschen wir uns als Kunden von SBB Cargo eine – im Vergleich zu heute – **verbesserte Verfügbarkeit der Bahnwagen**. Oftmals ist leider deren mangelnde Verfügbarkeit ein Grund Transporte von der Schiene auf die Strasse verlagern zu müssen, um Lieferverpflichtungen und -termine einhalten zu können. Eine entsprechende Aufnahme dieses Punkts an die mit SBB-Cargo zu schliessende Leistungsvereinbarung würden wir als Verband begrüssen.

Dass die **Transportpreise** auf der Bahn **konkurrenzfähig** und vergleichbar mit jenen auf der Strasse sein müssen wird vorausgesetzt.

Freundliche Grüsse

VSMR – DIE SCHWEIZER RECYCLER



Dr. Thomas Bähler
Geschäftsführer



Dr. Dieter Offenthaler
Leiter Technische Kommission



CH-3003 Bern, WEKO

Per E-Mail (PDF- und Word-Version)

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

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

Unser Zeichen: 041.1-00004/mud/ega

Bern, 21.2.2023

041.1-0004: Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport – Vernehmlassung Wettbewerbskommission

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 2. November 2023 eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zur Vorlage «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport». Für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dieser Vorlage danken wir Ihnen. Gerne lassen wir uns zur Vorlage folgendermassen vernehmen.

Die Wettbewerbskommission (nachfolgend: WEKO) nimmt in 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; Kartellgesetz, KG; SR 251). Gemäss Vernehmlassungsunterlagen sei der Bundesrat beauftragt worden, eine Auslegeordnung für die zukünftige Ausrichtung des Schienengüterverkehrs in der Fläche vorzunehmen – insbesondere angesichts der Herausforderungen aus Klima- und Energiepolitik sowie unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit. Mit der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage werden zwei Varianten für die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr jeweils ergänzt um Massnahmen für die Güterschifffahrt unterbreitet.¹ Diese Ausführungen zeigen, dass sich die Vernehmlassungsvorlage an klima-, energie- und versorgungspolitischen Zielen orientiert. Die Vernehmlassungsvorlage bezweckt vorwiegend Anpassungen, um diese Ziele zu erreichen. Somit betrifft die Vorlage weniger wettbewerbliche oder wettbewerbspolitische Fragestellungen. Ihren gesetzesmässigen Auftrag wahrnehmend

¹ Vgl. erläuternder Bericht vom 2.11.2022 zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport, S. 2 und 8.

beschränkt sich die WEKO vorliegend auf eine Stellungnahme zu den aus wettbewerblicher Sicht relevanten Punkten. Für die WEKO geht es dabei primär um eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung der geplanten Instrumente und Rahmenbedingungen für die Entwicklung des schweizerischen Gütertransports.

A Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

A.1 Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Die vorliegende Vorlage leitet einen Handlungsbedarf aus klima-, energie- und versorgungspolitischen Anforderungen ab. Somit handelt es sich bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport um klima-, energie- und versorgungspolitische Entscheide. Zugleich soll im Güterverkehr aus ordnungspolitischer Sicht möglichst der Markt die Preisbildung und das Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage steuern (vgl. S. 8 erläuternder Bericht vom 2. November 2022 zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport; nachfolgend: erläuternder Bericht).

Vor diesem Hintergrund und mit dem Prinzip des Schutzes des Wettbewerbs vor Augen ist aus Sicht der WEKO auf eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung der geplanten Massnahmen zu achten. Wird von diesem Prinzip abgewichen, etwa durch selektive Subventionen, besteht das Risiko von Wettbewerbsverzerrungen oder Ungleichbehandlungen. Deshalb ist aus einer wettbewerblichen Perspektive darauf zu achten, dass die geplanten Massnahmen im Güterverkehr tatsächlich für die Zielerreichung notwendig sind, die Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis gewählt werden und die Förderinstrumente gleichzeitig so auszugestalten sind, dass die Wettbewerbsverzerrungen möglichst gering sind.

Für die Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses von Massnahmen und deren allfälligen wettbewerbsverzerrenden Wirkungen sind qualitative und quantitative Argumente wichtig. Jedoch sind die Ausführungen über die verschiedenen Auswirkungen für die einzelnen Gesellschaftsgruppen und die Gesamtwirtschaft eher allgemein gehalten. So wird beispielsweise bei den Auswirkungen auf die Umwelt von Variante 1 von «Vorteilen des Schienengüterverkehrs in Bezug auf die Treibhausgasemissionen» und – falls der Anteil des Schienengüterverkehrs durch die definierten Förderinstrumenten gehalten oder gesteigert werden könne – von einer Entlastung der «Treibhausgasbilanz in der Schweiz in einem nennenswerten Ausmass» gesprochen (vgl. S. 92 erläuternder Bericht). Hierfür wäre eine quantitative Schätzung der zusätzlichen Treibhausgasemissionen bzw. der externen Kosten einer unter Variante 2 wahrscheinlichen Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs (nachfolgend: EWLK) für einen Variantenvergleich hilfreich. Denn mit den Massnahmen und Anpassungen des Gütertransportgesetzes² soll eine massgebliche Verminderung der Treibhausgasemissionen des Gütertransports erzielt werden. Mangels dieser Informationen ist eine Abwägung der beiden Varianten basierend auf einer Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen kaum möglich.

² Bundesgesetz vom 25.9.2015 über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG; SR 742.41).

Es kann basierend auf den Vernehmlassungsunterlagen nicht ausgeführt werden, ob und in welchem Umfang Handlungsbedarf bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport besteht.

Schliesslich ist davon auszugehen, dass mit der skizzierten Vorgehensweise beider Varianten zusätzliche Regulierungen geschaffen werden, der Wettbewerb im Schienengüterverkehr eingeschränkt wird und die vorgesehenen Fördermassnahmen zu Wettbewerbsverzerrungen führen werden. Dies trifft insbesondere bei Variante 1 zu.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt,

oder

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Zu dieser Frage ist zuerst anzumerken, dass die Vorlage für die beiden Varianten unterschiedliche Zielsetzungen angibt. Mit Variante 1 sei gemäss erläuterndem Bericht das Zielsystem des verkehrspolitischen Handelns im Bereich des Güterverkehrs neu zu formulieren: Es solle mit einem angepassten Ziel- und Massnahmenspektrum der Rahmen so gestaltet werden, dass massgebliche Verminderungen der Treibhausgasemissionen des Gütertransports möglich würden (vgl. S. 39 erläuternder Bericht).

Demgegenüber werde gemäss erläuterndem Bericht bei Variante 2 an den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Bundes für den Schienengüterverkehr, welche in den Zielen und Grundsätzen des Gütertransportgesetzes formuliert seien, unverändert festgehalten. Variante 2 sehe keine grundlegende Anpassung der bestehenden Rahmenbedingungen vor und verzichte damit auf massgebliche zusätzliche Fördermassnahmen im Schienengüterverkehr, mit denen die Wettbewerbsposition des Schienengüterverkehrs signifikant verbessert und der Marktanteil der Schiene erhöht würde (vgl. S. 70 erläuternder Bericht).

Weiter gehen die zwei Varianten von unterschiedlichen Annahmen aus. Variante 1 basiere auf der Annahme, dass nur mit der Gewährleistung von einem breiten Umfang an Transportangeboten auf der Schiene der Güterverkehr mittel- bis langfristig einen massgeblichen Anteil an die klima- und energiepolitischen Zielsetzungen leisten könne (vgl. S. 14 erläuternder Bericht). Demgegenüber basiere Variante 2 auf der Erwartung, dass der Strassengüterverkehr bereits in kürzerer Frist über die notwendigen technischen Lösungen verfüge, klimaneutrale Transportketten bereitzustellen und dies die verladende Wirtschaft nicht mit deutlichen höheren Kosten und einer Reduktion der Angebotsqualität belaste (vgl. S. 14 erläuternder Bericht). Wie bereits erwähnt, fehlt auch eine Schätzung der zusätzlichen Treibhausgasemissionen bzw. der externen Kosten einer unter Variante 2 wahrscheinlichen Einstellung des EWLK.

Mangels weitergehender Abschätzungen zu den Auswirkungen der beiden Varianten ist es unter wettbewerblichen Gesichtspunkten nicht möglich, eine Aussage über die Eignung der beiden Varianten zur Zielerreichung zu machen.

A.2 Zu den variantenübergreifenden Massnahmen

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Gemäss erläuterndem Bericht könne mit einer Migration zur Digitalen Automatischen Kupplung (nachfolgend: DAK) bei allen Fahrzeugen des Schienengüterverkehrs ein umfassender Nutzen erzielt werden. Dieser entstehe direkt bei der Erbringung der Gütertransportleistungen. Indirekt profitierten mit der Migration auch die verladende Wirtschaft, die Wagenhalter sowie die Infrastrukturbetreiber als Leistungserbringer im Schienengüterverkehr. Durch die verbesserte Produktivität entstünden letztlich auch volkswirtschaftliche Effekte: Leistungen des Schienengüterverkehrs könnten besser in die gesamte Logistikkette eingebunden werden, was grundsätzlich die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs erhöhe (vgl. S. 41 ff.).

Zudem sei gemäss erläuterndem Bericht eine europaweite Umstellung auf die neue Technologie der DAK vorgesehen. Im internationalen Bahnmarkt könne eine Neuerung nicht isoliert für die Schweiz bzw. ein einzelnes Land eingeführt werden. Es sei das Verständnis eines einheitlichen europäischen Güterverkehrsmarktes, dass die Güter und somit auch die Wagen in ganz Europa zirkulieren könnten. Die Umstellung auf die DAK-Technologie sei gemäss aktuellen Planungen ab frühestens 2025 bis etwa 2030 zu erwarten (vgl. S. 40 erläuternder Bericht).

Aufgrund des vorgebrachten Potenzials der DAK für Produktivitätssteigerungen im Schienengüterverkehr, der vorgebrachten volkswirtschaftlichen Effekte und der vorgesehenen europaweiten Umstellung ist eine Migration auf die DAK-Technologie als sinnvoll einzustufen. Auch wenn die Umstellung erst in den nächsten Jahren erfolgen wird, erscheint eine frühzeitige und sorgfältige Planung der Umstellung sowie eine enge Abstimmung mit der EU sinnvoll. Dies umso mehr als dass die DAK und die zurzeit eingesetzte Schraubenkupplung nicht kompatibel seien. In diesem Fall scheint es sinnvoll, im gegebenen Zeitpunkt alle Fahrzeuge des Schienengüterverkehrs möglichst rasch umzurüsten.

4. Sind Sie einverstanden,

- a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?**
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?**
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?**
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?**

Die WEKO ist mit der vorgesehenen Mitfinanzierung des Bundes der DAK (Frage 4.a. bis d.) einverstanden.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

- a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?**

Die WEKO hat aus wettbewerblicher Sicht keine Bemerkungen. Bei der Ausgestaltung möglicher finanzieller Unterstützungen für die Hafeninfrastrukturbetreiberin ist jedoch darauf zu achten, dass diese tatsächlich notwendig sind und Marktverzerrungen so gering wie möglich gehalten werden.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Die WEKO hat zur Schaffung der Rechtsgrundlage für Förderbeiträge im Bereich Güterschifffahrt aus wettbewerblicher Sicht keine Bemerkungen. Bei der künftigen Vergabe

von solchen Krediten ist jedoch darauf zu achten, dass diese tatsächlich notwendig sind und Marktverzerrungen so gering wie möglich gehalten werden.

A.3 Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Zur Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen ist festzustellen, dass gemäss erläuterndem Bericht die derzeit unabhängig nutzbaren Freiverladeanlagen zentral organisiert und gesteuert werden sollen, damit parallel verschiedene Aktivitäten auf einer Anlage in geregelten Abläufen erfolgen könnten (vgl. S. 57 erläuternder Bericht). Es sei durch eine Anpassung der Rechtsbestimmungen sicherzustellen, dass der Betreiber der Bahninfrastruktur die Möglichkeit besitze, Freiverladeanlagen so weiterzuentwickeln, dass ein bedienter Betrieb möglich sei und zusätzliche Leistungen wie Kommissionierung und Pufferung/kurzzeitiger Lagerung zu erbringen. Hierfür solle auch eine Vergabe des bedienten Betriebs an Dritte möglich sein (vgl. S. 58 erläuternder Bericht).

Weiter müsse zur Entwicklung und Etablierung von multimodalen Umschlagsplattformen in erster Linie der rechtliche Status solcher «Umschlagsplattformen» geklärt werden und – falls notwendig – eine Abgrenzung zu KV-Umschlagsanlagen, Freiverladen und Anschlussgleisen erfolgen (vgl. S. 56 erläuternder Bericht).

Somit ist gemäss erläuterndem Bericht davon auszugehen, dass zwischen multimodalen Umschlagsplattformen und KV-Umschlagsanlagen zu unterscheiden ist. Diese Unterscheidung ist aus wettbewerblicher Sicht vor allem vor dem Hintergrund relevant, dass im revidierten Gütertransportgesetz die Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs nur auf KV-Umschlagsanlagen beschränkt werden soll (vgl. S. 80 erläuternder Bericht; zu Art. 8 Abs. 7 Entwurf-GüTG, nachfolgend: E-GüTG):

Die Beiträge für KV-Umschlagsanlagen werden nur gewährt, wenn der diskriminierungsfreie Zugang zu diesen Anlagen sichergestellt ist (Art. 8 Abs. 7 E-GüTG).

Folglich sollen die Finanzierungsmöglichkeiten von Umschlags- und Verladeanlagen ausgeweitet werden, während gleichzeitig die Auflage der Diskriminierungsfreiheit eingeschränkt wird.

Zur Bildung von multimodalen Umschlagsplattformen durch Neuorganisation bisher von Dritten unabhängig nutzbarer Freiverladeanlagen und der zugehörigen gesetzlichen Bestimmungen weist die WEKO auf das Missbrauchspotenzial der Betreiberin der Umschlagsplattform hin. Indem die Organisation und Steuerung einer Anlage neu der Betreiberin zufällt, entsteht das Potenzial andere Güterverkehrs- und Transportunternehmen zu benachteiligen. Die WEKO sieht auch bei der Vergabe des bedienten Betriebs an Dritte ein grosses Diskriminierungspotenzial, insbesondere wenn Infrastrukturbetreiberinnen bzw. deren Eigentümerinnen in nachgelagerten Logistikbereichen tätig sind. Zum Beispiel hat im Rahmen des Zusammenschlussvorhabens SBB/Hupac/Rethmann/GBN der durch das BAV vorgegebene diskriminierungsfreie Zugang zu GBN für die WEKO eine wesentliche Rolle gespielt. Dies war unter anderem ein zentrales Element, dass die WEKO das Zusammenschlussvorhaben genehmigte.³

³ Vgl. RPW 2020/2, 744 Rz 626, SBB/Hupac/Rethmann/GBN.

Aufgrund der Ausführungen des erläuternden Berichts ist kein Grund ersichtlich, warum mit Investitionsbeiträgen des Bundes geförderte multimodale Umschlagsplattform von der Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs befreit sein sollten. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass bei den letzten Revisionen die Reduktion der vorhandenen Diskriminierungspotenziale mit der Stärkung der Position der Rail-Com im Vordergrund stand.⁴

Die WEKO beantragt daher zumindest in Bezug auf vom Bund mit Investitionsbeiträgen geförderten Umschlags- und Verladeanlagen auf eine Beschränkung des diskriminierungsfreien Zugangs auf KV-Umschlagsanlagen zu verzichten und auch multimodale Umschlagsanlagen zu erfassen. Art. 8 Abs. 7 E-GüTG ist allgemein zu halten und in der Botschaft der diskriminierungsfreie Zugang zu multimodalen Umschlagsanlagen mit Bundes-Investitionsbeiträgen ausdrücklich festzuhalten:

Die Beiträge für Umschlags- und Verladeanlagen werden nur gewährt, wenn der diskriminierungsfreie Zugang zu diesen Anlagen sichergestellt ist.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Die WEKO hat aus wettbewerblicher Sicht keine Bemerkungen. Bei der Ausgestaltung der Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen ist jedoch darauf zu achten, dass diese tatsächlich notwendig sind und Marktverzerrungen so gering wie möglich gehalten werden.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Basierend auf den Informationen der Vernehmlassungsunterlagen ist hierzu keine Einschätzung aus wettbewerblicher Sicht möglich.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Basierend auf den Informationen der Vernehmlassungsunterlagen ist hierzu keine Einschätzung aus wettbewerblicher Sicht möglich.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Die WEKO hat aus wettbewerblicher Sicht keine Bemerkungen.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Die WEKO hat aus wettbewerblicher Sicht keine Bemerkungen. Bei der Ausgestaltung solcher finanzieller Anreize ist jedoch darauf zu achten, dass diese tatsächlich notwendig sind und Marktverzerrungen so gering wie möglich gehalten werden.

⁴ Vgl. etwa Botschaft vom 16.11.2016 zur Organisation der Bahninfrastruktur, BBl 2016 8661, 8662 ff.

A.4 Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLK als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Eine Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLK leitet sich in der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage aus einer umweltschutz- und versorgungspolitischen Diskussion ab. Im Rahmen der Herleitung der vorgeschlagenen Varianten führt der erläuternde Bericht aus, die politische Diskussion der mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes beschlossenen Rahmenbedingungen sei noch nicht von den aktuellen Anstrengungen zur Erreichung der Klimaziele und damit verbunden dem Aspekt der Versorgungssicherheit geprägt gewesen. In der «Langfristigen Klimastrategie der Schweiz» halte der Bundesrat für den Sektor Verkehr jedoch fest, dass für die Erreichung des Klimaziels bis 2050 auch eine Umstellung auf mit erneuerbaren Treibstoffen betriebene Schwerverkehrsfahrzeuge, gekoppelt mit einer Verlagerung der Transporte auf die Bahn, notwendig sei (vgl. erläuternder Bericht, S. 12). Für die Verlagerung der Transporte auf die Schiene sei neben der technischen Modernisierung des Schienengüterverkehrs ein Kernelement die gezielte Stärkung des Netzwerkangebots bzw. des heutigen EWLK (vgl. S. 14 erläuternder Bericht).

Die Wirksamkeit dieser gezielten Stärkung des Netzwerkangebots bzw. des heutigen EWLK ist zum jetzigen Zeitpunkt ungeklärt. Gemäss erläuterndem Bericht mache der EWLK grob abgeschätzt rund 23 % des gesamten Schienengüterverkehrs bzw. 8,5 % des Güterverkehrs aus (vgl. S. 19 erläuternder Bericht). Für eine genügende Wirkung einer gezielten Stärkung des EWLK stellt sich die Frage, in welchem Umfang der Anteil des EWLK gesteigert werden kann. Diese Frage steht in Zusammenhang mit der im Rahmen der Variante 2 aufgeführten Begründung für den Verzicht auf finanzielle Förderung des EWLK, dass der heutige Beitrag des Schienengüterverkehrs an die klimapolitischen Ziele des Bundes gering sei und dieser auch in Zukunft nicht signifikant gesteigert werden könne (vgl. S. 70 erläuternder Bericht).⁵ Derzeit erscheint unklar, ob und in welchem Umfang der EWLK zu den klima-, energie- und versorgungspolitischen Zielen des Bundes beitragen kann. Allerdings sollte eine Förderung des EWLK mit erheblichen Investitionen durch einen genügenden Nutzen in Bezug auf die angestrebten klima-, energie- und versorgungspolitischen Ziele zumindest ungefähr ausgeglichen werden. Daher sollte eine Förderung des EWLK aufgrund der damit einhergehenden Wettbewerbsbeschränkung an diese übergeordneten Ziele des Bundes geknüpft sein, wie dies der Fall im Zusammenhang mit Umschlags- und Verladebeiträgen ist.

⁵ Vgl. auch BAV-Bericht «Zukünftige Ausrichtung des Schienengüterverkehrs in der Fläche» vom 30.3.2022 (nachfolgend: BAV-Grundlagenbericht), wonach der klimapolitische Beitrag des Schienengüterverkehrs im Vergleich zu anderen Sektoren – insbesondere dem CO₂-Einsparungspotenzial im Personenverkehr – eher bescheiden sei.

Die WEKO beantragt daher, dass die Förderung des EWLTV an die verkehrspolitischen, energiepolitischen und umweltpolitischen Ziele des Bundes zu knüpfen ist und die Aufnahme des folgenden Absatzes nach Art. 9a Abs. 1 E-GüTG:

«Die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Abgeltungen berücksichtigen die verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes und setzen Anreize für zusätzliche Transporte auf der Schiene.»

Die WEKO beantragt zudem die Ermittlung von Grundlagen und Informationen sowie eine Analyse, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang der Güterverkehr als Gesamtes und der EWLTV mittel- bis langfristig den Anteil an die klima- und energiepolitischen Zielsetzungen erhöhen kann bzw. in welchem Umfang zusätzliche Treibhausgasemissionen durch den Weiterbetrieb des EWLTV verhindert werden können.

Zudem ist aus Sicht der WEKO darauf zu achten, dass der Bund im Zusammenhang mit der Förderung des EWLTV eine langfristige Vision hat und die Betreiberin das Netzwerkangebot in der langen Frist kostendeckend bereitstellen kann. Die Vorlage (Variante 1) sieht denn auch vor, dass das Instrument der finanziellen Förderung und Steuerung des Netzwerkangebots auf z.B. 12 Jahre bzw. 3 Leistungsvereinbarungen befristet ist. Im BAV-Grundlagenbericht wird allerdings ein Zeitraum von 8 Jahren als ausreichend erachtet, um bei den Verladern Planungssicherheit und Investitionsbereitschaft in die Schiene zu stärken (vgl. S. 58 bzw. 62 BAV-Grundlagenbericht). Zudem sollen gemäss erläuterndem Bericht durch die Einführung der DAK im EWLTV beträchtliche Kosteneinsparungen von bis zu 20 % möglich sein (vgl. S. 45 ff. erläuternder Bericht). Die Migration soll bis voraussichtlich 2030 abgeschlossen sein; also in einem Zeitraum von weniger als 8 Jahren nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung. In Anbetracht der angespannten Finanzlage des Bundes könnte so auch die Höhe des Verpflichtungskredits reduziert werden.

Deshalb und aufgrund der ungeklärten Wirksamkeit des Instruments empfiehlt die WEKO die zeitliche Befristung der finanziellen Förderung und Steuerung des Netzwerkangebots auf 8 Jahre zu beschränken. Damit wäre aus Sicht der WEKO gewährleistet, dass die Netzwerkanbieterin Anreize hat, das Angebot mittelfristig kostendeckend anzubieten und gleichzeitig wird der angespannten Finanzlage des Bundes Rechnung getragen.

Die WEKO beantragt, dass Art. 9a E-GüTG für 8 Jahre befristet sein soll (Art. 28 Abs. 3 GüTG) und den Botschaftstext entsprechend anzupassen.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Beim vorgeschlagenen Instrument handle es sich um eine verbindliche, mehrjährige «Leistungsvereinbarung» zwischen Bund und dem Anbieter des Netzwerks (SBB Cargo, eine Tochter von SBB Cargo oder alternative Betreiberinnen), in der die wesentlichen Elemente festgehalten würden. Im Rahmen dieser Leistungsvereinbarung müssten Vorgaben für eine Organisationsform entwickelt werden, welche die subventions- und obligationenrechtlichen Anforderungen erfülle, insbesondere wenn das Unternehmen zugleich wettbewerbliche Leistungen erbringen möchte (vgl. erläuternder Bericht, S. 51). Ein zentraler Punkt sei deshalb eine Verpflichtung zur Einhaltung spezieller subventions- und wettbewerbsrechtlicher Vorgaben (vgl. erläuternder Bericht, S. 52). Unter wettbewerbspolitischen und subventionsrechtlichen Aspekten würden hohe Anforderungen an die konkrete Ausgestaltung der Leistungsvereinbarung und den damit verbundenen Anforderungen an die Organisation des Netzwerkangebots gestellt (vgl. erläuternder Bericht, S. 54f.).

Dass in wettbewerbspolitischer und subventionsrechtlicher Hinsicht hohe Anforderungen an die Ausgestaltung der Leistungsvereinbarung und an das Netzwerkangebot gestellt würden (vgl. erläuternder Bericht, S. 54), begrüsst die WEKO. Auf hohe Anforderungen an die wettbewerbspolitische, wettbewerbsrechtliche und subventionsrechtliche Ausgestaltung der Leistungsvereinbarung ist besonderes Augenmerk zu legen. Eine finanzielle Förderung im Rahmen einer Leistungsvereinbarung darf den Wettbewerb unter den Gütertransportunternehmen sowohl schienen- als auch strassenseitig nicht verzerren.

In diesem Zusammenhang weist die WEKO darauf hin, dass die mit dieser Ausgestaltung einhergehenden vorgeschlagenen Massnahmen wie z. B. der Einholung von Konkurrenzofferten für die verschiedenen Leistungen oder allenfalls Benchmark-Analysen (vgl. erläuternder Bericht, S. 54) sorgfältig zu wählen und zu gestalten sind. Bspw. können Benchmarking und der damit verbundene Informationsaustausch je nach den konkreten Umständen und der Art der Ausgestaltung wettbewerbsfreundliche Auswirkungen haben. So können Unternehmen mithilfe einer Benchmarking-Analyse ihre Kosten und Effizienz mit denjenigen von Wettbewerbern (im Fall des Güterverkehrs mit anderen Schienentransportunternehmen) vergleichen und so ihre Performance und Wettbewerbsfähigkeit verbessern.⁶ Zudem kann sich ein Informationsaustausch wettbewerbsfördernd auswirken, wenn Informationsasymmetrien ausgeglichen oder Forschungskosten gesenkt werden, oder die Wahlmöglichkeiten der Kunden verbessert werden können. Allerdings kann Benchmarking auch wettbewerbsfeindliche Auswirkungen haben: Benchmarking-Analysen führen naturgemäss (zwischen den Unternehmen) zu einer Erhöhung der Transparenz auf dem Markt, was die gegenseitige Abstimmung von unzulässigen Verhaltensweisen erleichtern kann.⁷ Das Wettbewerbsergebnis eines Informationsaustausches und damit die Antwort auf die Frage, ob von einem Benchmark pro- oder antikompetitive Wirkungen zu befürchten sind, hängt von der konkreten Ausgestaltung des Informationsaustausches (der Art und Qualität der ausgetauschten Daten etc.) sowie von der Struktur, den Eigenschaften des betroffenen Marktes ab.⁸ Für eine ausführliche Darlegung der wettbewerbsrechtlichen Beurteilung von Benchmarking verweist die WEKO auf die Praxis der Wettbewerbsbehörden (vgl. Fn 7).

Aus den gleichen Gründen ist die Ausgestaltung des im erläuternden Bericht erwähnten Zugangs der Angebote des EWLK-Netzwerks für alle interessierten Vertriebsgesellschaften (vgl. erläuternder Bericht, S. 54) sorgfältig zu wählen und zu gestalten. Durch den beabsichtigten diskriminierungsfreien Zugang zu den Verkaufssystemen und Buchungsplattformen des EWLK-Netzwerks (vgl. erläuternder Bericht, S. 54) ist von einem Informationsaustausch zwischen den Wettbewerberinnen auszugehen. Wie vorangehend erwähnt, kann ein Informationsaustausch wettbewerbsfördernd oder wettbewerbsbeschränkend wirken.⁹ Diesem Umstand ist im Rahmen der Ausgestaltung der Leistungsvereinbarung Rechnung zu tragen.

⁶ Vgl. RPW 2011/4, Abschnitt II, S. 517, *Benchmarking Hypothekarzinsmargen*, m. w. H.; RPW 2007/1, 166 f. Rz 212, *Praxis der schweizerischen Wettbewerbsbehörden im Versicherungsbereich*, m. w. H.

⁷ Vgl. RPW 2022/3, 585 ff., *Plattform Valuu der PostFinance AG*; RPW 2020/2, 426 Rz 19, *Credit Exchange AG*; RPW 2019/2, 295 Rz 90, *SIA-Honorarordnungen*; RPW 2011/4, Abschnitt II, S. 517, *Benchmarking Hypothekarzinsmargen*, m. w. H.; RPW 2007/1, 166 f. Rz 212, *Praxis der schweizerischen Wettbewerbsbehörden im Versicherungsbereich*, m. w. H. Vgl. auch Stellungnahme WEKO vom 2. Juli 2019 im Rahmen der Vernehmlassung zur Reform Regionaler Personenverkehr und Stellungnahme WEKO vom 28. April 2022 im Rahmen der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG).

⁸ Vgl. RPW 2011/4, S. 517 f. m. w. H.

⁹ Vgl. auch BGer, 2C_147/2018 vom 7.10.2021 (insb. E. 3.4.2.2. f.), *Hors-Liste Medikamente*.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Basierend auf den Informationen der Vernehmlassungsunterlagen ist hierzu keine Einschätzung aus wettbewerblicher Sicht möglich.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Die Wettbewerbsbehörden haben sich in der Vergangenheit wiederholt dafür ausgesprochen, dass im Bahnbereich vermehrt Ausschreibungsverfahren zur Anwendung gelangen sollten.¹⁰ Aus wettbewerblicher Sicht ist auch vorliegend eine Ausschreibung vorzuziehen, insbesondere wenn verschiedene Unternehmen als Netzwerkanbieterinnen bzw. als Leistungserbringerinnen in diesem Netzwerk in Frage kommen (vgl. hierzu auch die Formulierung von Art. 9a E-GüTG sowie Abschnitt 7.1, S. 93 im erläuternden Bericht). Die WEKO teilt die im erläuternden Bericht vorgebrachte Sichtweise, wonach sicherzustellen sei, dass zumindest potenziell allen Marktteilnehmern die Möglichkeit offenstehen sollte, unter gleichen Bedingungen Leistungen im Netzwerk zu erbringen und dessen Angebote in Anspruch zu nehmen (vgl. S. 93 erläuternder Bericht).

Deshalb begrüsst die WEKO im Falle der Weiterführung des EWLTV eine Vergabe des Angebots über das Instrument der Ausschreibung. Dabei muss unabhängig von der Vergabeform eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung höchste Priorität haben. Beispielsweise sollte die Möglichkeit einer Ausschreibung von Teillosen geprüft werden, damit auch kleinere Transportunternehmen bei solchen Ausschreibungen mitmachen könnten.

Die WEKO beantragt im Falle einer Förderung des EWLTV, dass im Rahmen der Umsetzung der Gesetzesvorlage verschiedene Vergabeformen (Direktvergabe, eine Ausschreibung und/oder die Vergabe/Ausschreibung von Teillosen) auf ihre Auswirkungen auf die Wettbewerbsverhältnisse im Bereich Schienengüterverkehr hin zu prüfen sind.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Die WEKO hat aus wettbewerblicher Sicht keine Bemerkungen.

A.5 Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Zusätzlich zu den Anträgen für gesetzliche Anpassungen beantragt die WEKO die Erläuterungen zu Art. 9a Abs. 6 und 7 E-GüTG (Vgl. S. 81 f. erläuternder Bericht) wie folgt zu ergänzen:

Mit den Absätzen 6 und 7 werden organisatorische und wettbewerbsrechtliche Fragen des EWLTV als Netzwerkangebot bzw. Pflichten der Anbieterinnen geregelt. Auf Vertriebsseite sollen alle Leistungen des EWLTV allen interessierten Kunden zugänglich sein. Die Anbieterinnen gewährenhaben daher den diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Transportleistungen-zu-regeln. Auf Seiten der Produktion und Leistungserbringung

¹⁰ Vgl. z. B. Stellungnahme der WEKO vom 2. Juli 2019 im Rahmen der Vernehmlassung zur Reform Regionaler Personenverkehr; Stellungnahme des Sekretariats vom 21. Dezember 2020 im Rahmen der ÄK Botschaft zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes – zeitgemässe Grundlagen für den öV.

haben die Anbieterinnen dafür zu sorgen, dass die nötigen organisatorischen Vorkehrungen bestehen, um Querfinanzierungen aus dem EWLTV als Netzwerk in den dem Wettbewerb unterstehenden Unternehmensbereichen und andere Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Aus der finanziellen Förderung des Netzwerkangebots darf kein Vorteil für die Anbieterinnen bzw. deren Eigentümerinnen in anderen Geschäftsfeldern entstehen. Entsprechend wird auch die Vorgabe formuliert, dass interne Leistungserbringer die Leistungen zu denselben Preisen und Konditionen verrechnen, als wenn diese am Markt beschafft würden.

Gemäss der Vernehmlassungsvorlage ist eine Zuständigkeit des UVEK für Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen gemäss Art. 8a und 9a E-GüTG zur Förderung der Hafeninfrastuktur für den Gütertransport auf dem Rhein und des EWLTV vorgesehen (vgl. Art. 22a E-GüTG). Es finden sich jedoch keine Ausführungen im erläuternden Bericht betreffend die Zuständigkeiten für Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Zugang zum EWLTV-Netzwerkangebot. Es ist insbesondere nicht vorgesehen, dass für Streitigkeiten beim Zugang zum EWLTV-Netzwerkangebot die RailCom zuständig ist. Analog zur Zuständigkeit bei Streitigkeiten hinsichtlich des Zugangs zu Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr und Anschlussgleisen, die vom Bund mitfinanziert wurden (vgl. Art. 40a^{ter} Abs. 1 Bst. d Eisenbahngesetz [EBG; SR 742.101] sowie das Verfahren der RailCom gegen Swissterminal wegen Verdachts auf unzulässige Rabattierung bzw. preisliche Bevorzugung ihrer Tochtergesellschaft Schweizerzug AG), ist es aus Sicht der WEKO naheliegend, dass die RailCom auch bei Streitigkeiten betreffend den Zugang zum vom Bund mitfinanzierten EWLTV-Netzwerkangebot im Schienengütertransport zuständig ist.

Die WEKO beantragt, dass Art. 40a^{ter} Abs. 1 EBG entsprechend zu ergänzen ist.

Eventualiter seien im erläuternden Bericht bzw. im Botschaftstext die Gründe auszuführen, weshalb trotz Analogie zur Zuständigkeit betreffend den Zugang zu Umschlags- und Verladeanlagen – nicht eine Zuständigkeit der RailCom bei Streitigkeiten hinsichtlich des Zugangs zum vom Bund mitfinanzierten Netzwerkangebot im Schienengütertransport vorzusehen ist.

A.6 Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

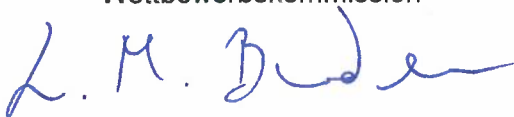
Die WEKO hat keine weiteren Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Für allfällige Fragen stehen Ihnen Herr Daniel Müller (daniel.mueller@weko.admin.ch, 058 466 34 10) und Herr Alain Egli (alain.egli@weko.admin.ch, 058 469 91 76) zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Wettbewerbskommission



Dr. Laura Melusine Baudenbacher
Präsidentin



Prof. Dr. Patrik Ducrey
Direktor

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

finanzierung@bav.admin.ch

Michael Köhn
Direktwahl +41 (0)61 927 65 40
Zentrale +41 (0)61 927 64 64
m.koehn@kmu.org

Pratteln, 10. Februar 2023

Vernehmlassungsantwort: Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Wirtschaftskammer Baselland ist der Dachverband der Klein- und Mittelunternehmen (KMU) aus Gewerbe, Handel, Dienstleistung und Industrie sowie der Selbstständigerwerbenden im Kanton Basel-Landschaft. Sie setzt sich für die Interessen ihrer mehr als 10'000 Mitglieder und mehr als 100 angeschlossenen Berufs- und Branchenverbände und lokalen Gewerbevereine ein.

Die Wirtschaftskammer lehnt die Vernehmlassungsvorlage in beiden Varianten aus grundsätzlichen und aus marktspezifischen Überlegungen ab. Die Vorlage ist aus unserer Sicht wettbewerbsfeindlich, verletzt die Organisationsfreiheit der privaten Unternehmen und ist ideologisiert und einseitig. Ausserdem ist die Vorlage teuer und die Finanzierung nicht geklärt. Die Wirtschaftskammer bittet deshalb den Bundesrat, das Geschäft unter Einbezug der wesentlichen Akteure grundlegend zu überarbeiten.

Die Vorlage präsentiert zwei verschiedene Varianten für die künftige Ausrichtung des Schienengüterverkehrs. Die erste Variante geht davon aus, dass dieser instrumental für die Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele der Schweiz ist, und sieht daher diverse Modernisierungsmassnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs sowie der Rheinschifffahrt vor. Die zweite Variante geht davon aus, dass der Strassengüterverkehr bald in der Lage sein wird, klimaneutrale Transportketten bereitzustellen, und sieht daher keine gezielte finanzielle Unterstützung, sondern lediglich die Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens vor.

Die Wirtschaftskammer lehnt die Vorlage ab. Keine der beiden vorgeschlagenen Varianten ist zweckdienlich, um den Güterverkehr in der Schweiz fit für die Zukunft zu machen. Variante 1 fördert mit überbordenden Subventionen den nicht mehr rentablen Einzelwagenladungsverkehr

(EWLV), während Variante 2 eine Abkehr vom Schienengüterverkehr präsentiert. Weder der eine noch der andere Weg ist für den Güterverkehr gangbar. Daher fordert die Wirtschaftskammer eine grundlegende Überarbeitung der Vorlage. Die Gründe für diese Forderung präsentieren sich wie folgt:

Der Vorlage fehlt es an einer übergeordneten Gesamtsicht des Güterverkehrs in der Schweiz. Der Titel der Vorlage «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» ist irreführend. **Denn entgegen der Behauptung fokussiert die Vorlage einseitig auf den Schienengüterverkehr.** Die Güterschifffahrt wird zwar ebenfalls einbezogen, jedoch fehlen Überlegungen zum Strassengüterverkehr und der Luftfracht komplett. Eine solch einseitige Definition von «Gütertransport» lässt eine Vielzahl wesentlicher Aspekte ausser Acht und entbehrt daher jeglicher Legitimation. Unklare Begriffsdefinitionen bestehen auch bei den «multimodalen Transportketten» und «Umschlagsplattformen». Auch schafft die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger Marktverzerrungen. Soll die Vorlage tatsächlich, wie der erläuternde Bericht stipuliert, die Entwicklung multimodaler Gütertransportangebote zur Folge haben, so ist bei der Konzeption der Weiterentwicklung zwingend auf alle relevanten Verkehrsträger und Infrastrukturbetreiber einzugehen.

Die Vorlage weitet Bundeskompetenzen übermässig aus und setzt auf masslose Subventionierungen: Mit der Umsetzung der Vorlage schafft der Bund eine Reihe neuer Aufgaben, die eigentlich durch die Kantone oder die Privatwirtschaft erfüllt werden sollten. Beispielsweise soll er künftig Datenplattformen im Güterverkehr betreiben, den Kantonen stärkere Verpflichtungen in der Raumplanung auferlegen, über die Entwicklung der Rheinhäfen bestimmen sowie das Marktgeschehen im Schienengüterverkehr durch diverse Fördermassnahmen aktiv beeinflussen. Diese Förderung geht folglich auch mit einer massiven Erhöhung an Subventionen einher. Damit wird der freie Markt ausgehebelt und das Prinzip der Wirtschaftsfreiheit mit Füßen getreten. Das Prinzip der Wirtschaftsfreiheit soll nicht nur im Güterverkehr, sondern in der gesamten Güterlogistik zum Tragen kommen. Hierzu gehören namentlich auch Infrastrukturbetreiber und KV-Umschlagsanlagen.

Die vorgesehenen finanziellen Mittel würden die bereits unter Druck stehende Bundeskasse massiv belasten: Die Vorlage ist finanziell sehr weitgreifend ausgestaltet und berücksichtigt dabei die finanzielle Realität des nach der Pandemie stark angeschlagenen Finanzhaushalts nicht. Die Mittel müssen zwingend kritisch überdacht und massiv gekürzt werden. Auch sind die effektiven Kosten für die vorgesehenen Massnahmen sowie die Folgeentwicklungen der geplanten Investitionen in der Vorlage zu wenig ersichtlich. Es braucht mehr Kostentransparenz, um das volle Ausmass der finanziellen Auswirkungen der Vorlage abschätzen zu können.

Trotz mangelnder Eigenwirtschaftlichkeit wird die SBB Cargo weiter staatlich unterstützt: Die SBB Cargo AG, welche im EWLK eine Monopolstellung innehat, ist schon seit Jahren defizitär. Ein eigenwirtschaftlicher Betrieb konnte trotz diverser Massnahmen bisher nicht erreicht werden. Grund dafür sind die mangelhafte Marktorganisation sowie eine verfehlte Eignerstrategie. Die Vorlage sieht nun weitere Subventionen für die SBB Cargo vor und stützt damit die Monopolstellung des bröckelnden Giganten zusätzlich. Dies läuft nicht nur dem Prinzip der freien Marktwirtschaft

entgegen. Der multimodale Wettbewerb wird dadurch behindert, was keineswegs zur Verbesserung der Situation des Schienengüterverkehrs beiträgt. Denn Erfahrungen aus der Vergangenheit haben gezeigt, dass der Schienengüterverkehr zu wenig flexibel ist, um die Logistikbedürfnisse der Wirtschaft eigenständig adäquat zu bedienen. Daran konnte auch die Revision des Gütertransportgesetzes von 2016 nichts ändern; ein Schluss, zu welchem auch der erläuternde Bericht kommt. Stattdessen ist dringend eine Reorganisation angezeigt, beginnend mit einer Marktöffnung. Denn nur durch Wettbewerb kann Innovation stattfinden und die Eigenwirtschaftlichkeit zurückgewonnen werden.

Es wird auf einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene beharrt, ohne entsprechende gesetzliche Grundlage: Im Binnengüterverkehr gibt es zurzeit keinen verfassungsmässigen Verlagerungsauftrag. Trotzdem hat die Vorlage vorderhand zum Ziel, den Marktanteil der Schiene zu erhöhen und so den Modalsplit im Güterverkehr durch staatliche Eingriffe zu verändern. Dem liegt die alte Denkweise zugrunde, dass die Strasse «schlecht» und die Schiene «gut» sei. Diese Sichtweise lässt bereits erfolgte Entwicklungen der verschiedenen Verkehrsträger völlig ausser Acht und verschliesst sich damit auch deren künftigen Entwicklungspotenzialen gegenüber. Alternative Antriebstechnologien im Strassenverkehr oder auch das Projekt «Cargo Sous Terrain», welche grosses Potenzial besitzen, den Gütertransport der Zukunft effizienter zu gestalten, bleiben damit unberücksichtigt. In Wahrheit kann nur ein leistungsfähiges Güterverkehrsnetz etabliert werden, wenn alle Verkehrsträger ihre Stärken ausspielen können und so optimal und multimodal miteinander verknüpft sind. Denn die Nachfrage bestimmt den Modalsplit und bringt somit die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger und deren Zusammenspiel zum Ausdruck.

Es werden Entscheide vorweggenommen und unterschiedliche Vorlagen miteinander vermischt: So stützt sich die Vorlage beispielsweise auf die Mobilitätsdateninfrastruktur, welche als Basis für die Digitalisierung des Güterverkehrs dienen soll. Die Vernehmlassung zu dieser Vorlage wurde allerdings noch gar nicht ausgewertet, es wurden noch keine Ergebnisse präsentiert. Die Verflechtung der beiden Vorlagen greift dem Entscheid bezüglich der Mobilitätsdateninfrastruktur vor. Gleiches gilt für die Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Gemäss erläuterndem Bericht ist diese nicht Gegenstand der Vorlage zur Weiterentwicklung des Gütertransports, wird allerdings bereits als flankierende Massnahme definiert und bekommt sogar eigenes Personal zugewiesen.

Durch die Fokussierung auf zwei gegensätzliche Lösungen (mit bzw. ohne EWLTV) werden alternative Lösungsmöglichkeiten ausgeblendet: In der Vorlage ist entweder eine grossmassstäbliche Förderung des EWLTV oder aber dessen komplette Einstellung vorgesehen. Zwischen diesen beiden Extremen befindet sich jedoch eine ganze Bandbreite an weiteren Möglichkeiten, denen sich die Vorlage allerdings verschliesst. Da weder die vollumfängliche finanzielle Förderung des EWLTV, und damit die Aushebelung des Marktes (Variante 1), noch die komplette Einstellung des EWLTV und die damit verbundene Rückverlagerung auf die Strasse – welche wohl kaum in der Lage sein dürfte, diese zusätzlichen Kapazitäten aufzufangen (Variante 2) – die Lösung des Problems darstellen, muss der Horizont erweitert werden. Es braucht alternative

Lösungsmöglichkeiten, die unter Einbezug sämtlicher Marktakteure und unter Einbindung aller Verkehrsträger entwickelt und diskutiert werden müssen.

Insgesamt wird die ganze Vorlage vom Grundsatz «Schienenverkehr gut, Strassenverkehr schlecht» geprägt. Potenziale und Möglichkeiten eigendynamischer Weiterentwicklungen auf Schiene und Strasse werden weitgehend ignoriert. Das ist unverständlich! Deshalb fordert die Wirtschaftskammer eine grundlegende Überarbeitung der Vorlage sowie die Ausarbeitung weiterer Handlungsoptionen unter Berücksichtigung der obengenannten Aspekte.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

WIRTSCHAFTSKAMMER BASELSTADT

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of connected loops and a final horizontal stroke.

Michael Köhn, stv. Direktor Wirtschaftskammer Baselst.



finanzierung@bav.admin.ch

UVEK
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

22. Februar 2023

Stellungnahme zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrter Herr Bundesrat Albert Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung nehmen zu können.

Für den Schienengüterverkehr und damit auch den Güterverkehr in der Schweiz ist die Vorlage von eminent wichtiger Bedeutung. Nach vielen Jahren des langsamen Abbaus und Rückschritten bei der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene im Binnen-, Import- und Exportverkehr, kommt endlich eine Vorlage, welche diesen Trend stoppen könnte. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr noch ca. 15%, 2010 waren es hingegen noch über 17%, 2000 sogar 19.4%. Diese Zahlen stimmen nachdenklich. Gerade wenn man sie mit dem alpenquerenden Güterverkehr vergleicht, in dem – zugegeben auch bei einem grösseren Potenzial für die Schiene – über 75% auf der Schiene transportiert wird und dieser Anteil kontinuierlich gesteigert werden konnte, während der gesamte Güterverkehr gewachsen ist. Die Gründe, welche für die Verlagerung der alpenquerenden Güterverkehre sprechen, gelten grösstenteils auch für die anderen Güterverkehre in der Fläche. Mit einer ambitionierten Verlagerungspolitik im Güterverkehr in der Fläche, könnten volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile realisiert, die Energieeffizienz und -unabhängigkeit gesteigert und die Umwelt und das Klima geschützt werden. Die Vorlage bietet die Chance, diese Vorteile des Schienengüterverkehrs zu nutzen. Zudem kann die Vorlage zum Erreichen des Verlagerungsziels der Alpeninitiative beitragen, die alpenquerenden Lastwagen sind schon zu über 50% Verkehr der Schweizer Wirtschaft und kein Transit.

Unsere Einschätzung der Vorlage in Kürze

Mit den richtigen Rahmenbedingungen wären viel höhere Anteile des Schienengüterverkehrs, auch auf vglw. kurzen Distanzen, möglich. Viele Beispiele (wie City Cargo in Genf) zeigen eindrücklich, dass es betrieblich und logistisch machbar ist. Leider deckt der Strassengüterverkehr aktuell nur ca. einen Drittel seiner externen Kosten für die Umwelt und Gesellschaft über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Lieferwagen unter 3,5 t bezahlen gar keine Internalisierungsabgabe. Solange der Strassengüterverkehr seine externen Kosten in Milliardenhöhe jedes Jahr nicht vollumfänglich deckt, ist es aufgrund des verzerrten Wettbewerbes zwischen Strasse und Schiene nur sinnvoll und gerechtfertigt, dass es finanzielle Anreize für die Verlagerung auf die Schiene gibt. Das ist im Interesse von Klimaschutz, Energieeffizienz und -unabhängigkeit, Versorgungssicherheit,





Raumplanung, Flächenverbrauch und der Gesundheitsprävention für die Gesellschaft und Umwelt (weniger Schadstoffbelastung und Unfälle).

Die Vorlage enthält zwei Varianten. Die Variante 2 ist völlig ungenügend und wäre verheerend für den Klimaschutz. Es käme mit dem Einstellen des Einzelwagenladungsverkehrs zu einer massiven Verlagerung von der Schiene auf die Strasse. Variante 2 führt zu deutlich mehr Treibhausgasemissionen durch den Güterverkehr als Variante 1 (wenn auch die Quantifizierung aufgrund unterschiedlicher Annahmen zur Marktdurchdringung erneuerbarer Antriebe schwierig ist). Variante 2 ist auch im Hinblick auf die Energieversorgungssicherheit und den effizienten Umgang mit Energie nachteilig, da sie auf Wasserstoff setzt, dessen Herstellung stromintensiv ist und einen tiefen Wirkungsgrad aufweist. Neben der fehlenden Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs (Art. 9a von Variante 1) fällt bei Variante 2 auch ins Gewicht, dass in Variante 2 sämtliche Arten von Betriebsbeiträgen aus dem Gesetz gestrichen werden (Art. 9), was aus ökologischer Sicht ein klarer Rückschritt darstellt. Aus all diesen Gründen lehnt der WWF Variante 2 ab.

Auch Variante 1, welche Fördermittel für den Einzelwagenladungsverkehr vorsieht, bringt nicht den nötigen Fortschritt für die Güterverkehrspolitik in der Schweiz, sondern erhält in etwa den Status quo. Damit wird die Chance verpasst, ein visionäres politisches Projekt vorzuschlagen, das in der Fläche zu deutlich mehr Verlagerung auf die Schiene führen würde. Die erfolgreiche und beliebte Verlagerungspolitik wie sie im alpenquerenden Güterverkehr angewendet wird, soll auf den Güterverkehr in der Fläche ausgeweitet werden. Im Vergleich zu den nicht-internalisierten Milliardenbeträgen, die der Strassengüterverkehr verursacht, sind die eingesetzten Förderbeträge für den Schienengüterverkehr sehr klein. In unsere Stellungnahme bauen wir einige Massnahmen und Instrumente so aus, dass der Modalsplit zu Gunsten des Schienengüterverkehrs (SGV) wachsen kann. Zur Erreichung eines visionären Zielbilds des SGV in der Schweiz (mit deutlich mehr Gütern auf der Bahn) bräuchte es aber noch deutlich mehr Instrumente und Mittel, und zudem ein verbindliches Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche.

Die neue Vorlage enthält aber einige wertvolle Verbesserungen. Wir unterstützen besonders, dass in Art. 9b ein finanzieller Anreiz eingeführt wird, um Verlade- und Umschlagvorgänge auf die Bahn zu fördern. Bereits anlässlich der letzten Revision des Gütertransportgesetzes haben wir einen ähnlichen Vorschlag der Mehrheit der Verkehrskommission des Nationalrates aktiv unterstützt. Auch die explizite Ausrichtung der Beitragshöhe auf die energie-, umwelt- und verkehrspolitischen Ziele in Absatz 2 unterstützen wir sehr. Eine Verbesserung stellt auch Art. 10 zur Förderung von technischen Neuerungen dar. Anstelle der bisher sehr allgemeinen Formulierung wird im Gesetz und mit einem Kredit explizit auf die automatische Kupplung als Schlüsseltechnologie Bezug genommen.

Sehr ablehnend stehen wir dem Wechsel von der verursachergerechten Finanzierung durch die Spezialfinanzierung Strassenverkehr zu Geldern aus der Bundeskasse gegenüber (Art. 18 MinVG). Artikel 18 MinVG dient gemäss Absatz 1 unter anderem der Deckung von Investitions- und Betriebsbeiträgen zur Förderung des kombinierten Verkehrs. Weshalb in Absatz 2 von Art 18 MinVG das neue Instrument zu diesem Zweck (Art 9b GüTG) ausgeschlossen werden soll, erschliesst sich uns nicht. Es entsteht der Eindruck, die neuen Verladebeiträge sollen als Massnahmen 2. Klasse von finanzpolitischen Überlegungen abhängig sein, während die anderen Massnahmen durch stark zweckgebundene Mittel aus der Verkehrsfinanzierung finanziert bleiben und somit von Budgetberatungen ausgeschlossen sind. Dies ist insofern stossend, als mit der Reform bzgl. Anschlussgeleise Minderausgaben für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr anfallen und die neu durch Art. 18 finanzierten Massnahmen – zumindest was den Ersatz von Diesel- durch erneuerbar angetriebene Lokomotiven betrifft – kaum vergleichbare Klimawirkung aufweisen wie die Umschlagemassnahme von Art 9b. Zudem fordern wir, Art. 28 Abs 3 nicht aus der Aufzählung von Art. 18 Abs 2 MinVG zu streichen. Damit werden alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik wie bereits heute einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert. Wir



möchten daran erinnern, dass anlässlich der letzten Reform des Gütertransportgesetzes der Nationalrat einstimmig dem Einzelantrag Candinas zugestimmt hat, damit alle Massnahmen zur Güterverkehrspolitik einheitlich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr finanziert werden (statt den angeblich weniger wichtigen Teil via Bundeskasse zu finanzieren).

Deutlich kritisieren wir, dass in Art. 8 Ab 4 die Möglichkeit von rückzahlbaren Darlehen ersatzlos gestrichen werden soll. Rückzahlbare Darlehen für Verladeanlagen im Ausland sind eine auch finanzpolitisch attraktive Ergänzung zu Investitionsbeiträgen für diesen Zweck.

Leider mussten wir feststellen, dass die bisherige Politik beim Thema der (privaten) Anschlussgeleise verlassen werden soll. In dieser Frage hat das Parlament bereits bei der letzten Revision korrigierend eingreifen müssen. Allermindestens in den Artikeln 1, 2, 3 und 4 sollen die Anschlussgeleise gegenüber anderen Infrastrukturen des Schienengüterverkehrs nicht benachteiligt werden. Auch bei den Investitionsbeiträgen in Art. 8 und entsprechend beim Kredit sehen wir einen Abbau der Anschlussgeleisefinanzierung sehr kritisch. Das neue Instrument zur Förderung der Verladevorgänge (Art. 9b), das wir klar priorisieren gegenüber der Anschlussgeleisefinanzierung, sollte nicht auf Kosten bestehender Massnahmen eingeführt werden, sondern stellt aus unserer Sicht eine Ergänzung für jene Verkehre dar, die mangels Anschlussgeleise auf der Strasse feinverteilt werden.

Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Zielsetzungen

1. *Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja, es besteht sogar dringender Handlungsbedarf, denn der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr nimmt seit Jahren ab. Falls der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) nicht gefördert wird, wird dieser grösstenteils eingestellt und es wird zu einer deutlichen Rückverlagerung auf die Strasse kommen. Das würde zu etwa 650'000 zusätzlichen Lastwagenfahrten führen. Das wäre sehr negativ für die Energieeffizienz, das Klima, die Umwelt, die Bevölkerung und alle anderen Verkehrsteilnehmer. Zudem hat die Schiene über alle Produktionsformen (Ganzzüge, WLV, Kombierter Verkehr, etc.) in den letzten Jahren beim Güterverkehr in der Fläche kontinuierlich an Anteilen verloren. 2018 war der Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr ca. 15%, 2010 waren es hingegen noch über 17%, 2000 sogar 19.4%. Nur im alpenquerenden Güterverkehr konnte die Schiene ihre Anteile steigern. Diesem langfristigen Trend gilt es mit wirksamen Massnahmen entgegenzutreten. Aus umwelt-, klima-, energiepolitischen, raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Gründen ist der Transport von Gütern mit der Bahn und dem Binnenschiff besser als auf der Strasse. Mit dem finanziellen Anreiz für Umschlag und Verlad (Art 9b von Variante 1) wird anerkannt, dass für einen Teil des Güterverkehrs die Bahn für die längeren Streckenabschnitte, die Strasse für die Feinverteilung das am besten geeignete Transportmittel ist.



2. *Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

a. *Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder*

b. *Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.*

Eindeutig Variante 1. Variante 2 würde eine massive und nicht-reversible Rückverlagerung auf die Strasse bewirken. Wird der EWLTV einmal eingestellt, ist es unmöglich diesen wieder aufzubauen. Die Variante 2 wird der bestehenden Problemlage schlicht nicht gerecht. Unter den aktuellen Umständen im Güterverkehrsmarkt, in dem der schwere Strassengüterverkehr zwei Drittel seiner externen Kosten nichtträgt, ist es unabdingbar, den volkswirtschaftlich und ökologisch vorteilhaften Schienengüterverkehr erheblich zu unterstützen. Allerdings geht auch Variante 1 mit ihren vorgesehenen Fördermitteln und -instrumenten deutlich zu wenig weit.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. *Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja. Es ist im Interesse der Schweizer Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) möglichst rasch vollumfänglich umgesetzt wird. Zudem erhöht es die Arbeitssicherheit für das Personal massiv und macht die Arbeit in gewissen Berufsprofilen deutlich attraktiver. Denn erst wenn die ganze Migration umgesetzt ist, erzeugt es seinen vollen Nutzen und es fallen zusätzliche Aufwände weg (effektive Umrüstkosten und betriebliche Zusatzkosten der Aufrechterhaltung eines doppelten Systems mit und ohne DAK).

4. *Sind Sie einverstanden,*

a. *dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*

Ja, unbedingt. Als Pendant zu den Steuererleichterungen im Strassengüterverkehr zur Förderung innovativer Technologien durch LSVA-Befreiung für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sind im Schienengüterverkehr Investitionsbeiträge in neue Technologien ebenfalls gerechtfertigt.

b. *dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*

Ja, auch die Wagenhalter sollen einen Teil der Kosten tragen. Der potenziell höhere Nutzen im Betrieb wird wohl auch zu höheren Einnahmen pro Wagen führen. Allerdings sind die sehr tiefen Anteile der Kostenbeteiligung des Bundes fragwürdig. Mindestens 75% sollte vom Bund übernommen werden, nicht nur 30% wie in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Migration zur DAK nicht oder nicht schnell genug gelingen wird. Eine Kostenbeteiligung der öffentlichen Hand von lediglich 30% für technologische Innovationen im Sinne des Klimaschutzes ist viel tiefer als es in anderen klimarelevanten Bereichen im Gesetz vorgesehen ist (indirekter Gegenvorschlag Gletscherinitiative, Mantelerlass EnG/StromVG). Zudem sollte der Bund in der Phase, in der beide Systeme (DAK und klassische Kupplung) parallel bestehen, die Zusatzkosten für die Aufrechterhaltung der beiden Systeme sowie weitere betriebliche Aufwände für die Umrüstung substanziell fördern (bspw. über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren). Nur so kann sichergestellt werden, dass die Umrüstung in wenigen Jahren umgesetzt wird.



c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der nach der Migration zur DAK in den kommenden Jahren in die vorhersehbare Zukunft hinein anfallen wird, rechtfertigt diese Mitfinanzierung des Bundes. Unserer Einschätzung nach würde der volkswirtschaftliche Nutzen sogar deutlich höhere Mitfinanzierungen rechtfertigen. Wenn die Schweiz bei der DAK nicht mitmachen würde, käme es bspw. zu grösseren Problemen mit den grenzüberschreitenden Güterverkehren (in der EU wird die DAK zum Standard). Zudem können mit dem gleichen Personal mehr Züge abgefertigt werden und mit der dank DAK künftig weniger gefährlichen und körperlich harten Arbeit werden die Berufsprofile auch wieder populärer. Ohne DAK könnte der SGV in der Schweiz in den nächsten Jahren in einen Personalengpass geraten. Wenn aus Personalmangel weniger Güterverkehre auf der Schiene angeboten werden, schadet dies der Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft. Deshalb fordern wir eine deutlich höhere Beteiligung des Bundes an den direkten Umrüstungskosten und eine substantielle Beteiligung an sonstigen anfallenden betrieblichen Mehraufwänden für die Umrüstung, bspw. über eine Leistungsvereinbarung mit den betroffenen Akteuren.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja, eine Staffelung der Fördersätzen macht Sinn, um die Fördermittel effizient und zielgerichtet einzusetzen. Der Maximalanteil der Förderbeträge ist jedoch höher als 30% zu wählen (siehe b)) Und diese Staffelung muss an den bestehenden Fahrzeugpark der Schweiz angepasst sein. Ob der gewählte Zeitrahmen dies gewährleistet, ist fraglich.. Zudem sollte nicht ausschliesslich das Alter eines Wagens ausschlaggebend für eine Finanzierung sein, sondern auch wie lange dieser Wagen noch eingesetzt werden kann.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja, die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz wichtig. Es werden heute rund 6 Mio. Tonnen Schiffsumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Des Weiteren bildet die Rheinschifffahrt eine gute Alternative zur – leider – stark ausgelasteten deutschen Rheintalbahn, die nicht mehr viele Kapazitäten für zusätzliche Güterzüge hat. Vor diesem Hintergrund ist die Rheinschifffahrt auch sehr wichtig für den gesamten Rhein-Alpen-Korridor durch die Schweiz. Die Versorgung auf dem Wasserweg bleibt für eine dekarbonisierte Wirtschaft zentral. Wir sprechen uns jedoch dagegen aus, Kapazitäten aufzubauen, die für eine fossilfreie Energiepolitik nicht mehr benötigt werden. Die Massnahmen dürfen die Lieferung von fossiler Energie auf dem Rhein nicht durch Fehlinvestitionen in die 2040er-Jahre hinein verlängern. Vielmehr sind die vom Bund mitfinanzierten Infrastrukturen der Rheinschifffahrt strikt so auszugestalten, dass sie der Dekarbonisierung dienen, also z.B. erneuerbaren Wasserstoff transportieren, der für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs ab Schweizer Flughäfen gemäss Klimastrategie des Bundes benötigen werden wird. Nicht nur die Investitionsbeiträge nach Art. 8a Abs 6 sondern auch die übrigen finanziellen Leistungen nach Art. 8a Abs 5 sind auf «Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutz» zu beschränken. Der Verkehrsträger Binnenschiff ist bei gleichem Frachtgut momentan umweltfreundlicher als der Strassengüterverkehr. Damit dieser ökologische Vorteil erhalten bleibt, sind aber Investitionen in erneuerbare Antriebe nötig.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja, das Instrument ist zielführend, es muss aber analog Abs 6 an Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutz geknüpft werden. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage



schaft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und Kantone die Hafeninfrastrukturen unter den gemeinsam festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Das Instrument der Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen ist hierfür zweckmässig und kann mit den vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen rasch umgesetzt werden. Dies ermöglicht es dem Bund erstmalig, dass für die Schweiz wichtige Hafeninfrastrukturen in der Infrastrukturrechnung unterstützt und die Investitionen in Erneuerung und Modernisierung gefördert werden können. In der Leistungsvereinbarung mit der Rheinschiffahrt sollte der Bund eine Zielsetzung für den Modalsplit-Anteil für den Verlad auf der Schiene definieren. Damit könnte sichergestellt werden, dass ein möglichst hoher Anteil auf der Schiene weiterverkehrt.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, es ist sehr wichtig, dass die Rheinschiffahrt künftig klimaneutral abgewickelt werden kann, und auch bei – künftig wegen der Klimaerwärmung wohl noch häufigerem – Niedrigwasser verkehren kann. Mit dem Umstieg auf klimaneutrale Antriebe kann die energie- und flächeneffiziente Binnenschiffahrt ihren grossen ökologischen Vorteil gegenüber dem Strassengüterverkehr künftig ausbauen. Allerdings besteht für den Strassengüterverkehr mit der LSVA-Befreiung für alternative Antriebe bereits ein starker Anreiz zur Dekarbonisierung. Der Verzicht auf analoge Massnahmen beim Schiffsverkehr würde zu Fehlanreizen führen, die nicht im Sinne der Energiesicherheit sind. Der Bund hat als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) bereits mit den anderen Rheinanliegerstaaten beschlossen, die Binnenschiffahrt bis spätestens 2050 klimaneutral auszugestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, damit die Schweiz ihren Beitrag zu diesem Ziel leisten kann.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, diese multimodalen Umschlagplattformen sind eine wichtige Voraussetzung für grössere Anteile auf der Schiene und sollten darum gefördert werden.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja. Die Möglichkeit, Darlehen für Verladestationen im Ausland zu gewähren, sollte allerdings erhalten bleiben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja, es ist unbedingt notwendig, die Verlagerung auf die Schiene auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr zu fördern. Nur so kann die Schiene gegenüber dem Strassengüterverkehr, der seine externen Kosten nur zu einem Drittel über die LSVA trägt, konkurrenzfähiger werden. Es ist im fundamentalen Interesse der Schweizer Volkswirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass der Anteil der Schiene erhöht werden kann. Das gesetzlich festgelegte Verlagerungsziel kann nur mit zusätzlicher Verlagerung im Binnen-, Import- und Exportverkehr erreicht werden, denn aktuell sind über die Hälfte der alpenquerenden Lastwagenfahrten diesen Verkehren und nicht dem Transitverkehr zuzuordnen. Fördermittel für die Verlagerung in der Fläche tragen auch stark dazu bei, dass das Verlagerungsziel der Alpeninitiative endlich erreicht werden kann.





I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja, das Instrument ist sehr geeignet. Allerdings wäre es wünschenswert – und es würde die Wirkung massiv erhöhen –, wenn der Verladebonus von ca. 40 CHF pro Wagen deutlich erhöht würde. Wir fordern mindestens eine Verdopplung. Das würde zwar zu höheren Kosten führen (statt 25 Mio. CHF pro Jahr wohl etwas über 50 Mio. CHF). Dies würde sich jedoch volkswirtschaftlich lohnen, da damit die gesamten externen Kosten des Güterverkehrs gesenkt werden können. Zudem käme es auch der Umwelt, dem Klima und der Bevölkerung zugute (weniger Stau, weniger Umfälle im Strassenverkehr, weniger Lärmemissionen und Luftschadstoffe). Im alpenquerenden Güterverkehr wird für

auf die Schiene verlagerten Container oder Sattelaufleger etwa 120 CHF bezahlt. Ein Verladebonus in der Fläche von 80 CHF pro Wagen wäre daher sehr gut zu rechtfertigen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Ja, die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr soll unbedingt weitergeführt werden. Diese Rückerstattung ist ein wichtiger Bestandteil der Attraktivität des kombinierten Verkehrs, er ist auch in der EU Standard und sollte unter keinen Umständen abgeschafft werden. Aus Sicht des WWF sollte der «Verladebonus» ein zusätzliches Instrument sein, und nicht die LSVA-Rückerstattung ersetzen. Nur als zusätzliches Instrument kann der Verladebonus seine volle Wirkung entfalten. Langfristig wäre es wünschenswert, wenn alle Produktionsformen des Schienengüterverkehrs (kombinierter Verkehr, Ganzzüge, EWL, etc.) mit gleicher Intensität gefördert werden. So kommt es nicht zu unerwünschten Marktverzerrungen zwischen den verschiedenen Produktionsformen und die Mittel erzielen die maximale Verlagerungswirkung.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Unbedingt. Um bald einen gänzlich klimaneutralen Güterverkehr in der Schweiz zu erreichen, müssen die – zugegebenermassen – wenigen fossilen Rangierlokomotiven im Schienengüterverkehr der Schweiz auf fossilfreien Betrieb umgestellt werden.. Damit dies möglichst rasch geschehen kann und den betroffenen Unternehmen keine zusätzlichen Kosten entstehen, sollte der Bund hier finanzielle Anreize leisten.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWL als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*

Ja. Der EWL muss unbedingt erhalten bleiben. Fördermittel sind dafür zielführendes Instrument. Aus Sicht des WWF soll der EWL künftig sogar erheblich wachsen. Mit effektiven Anreizen für mehr Verkehr auf der Schiene und einem künftigen vermutlich absoluten Wachstum des Güterverkehrs sollte dies möglich sein. Die nötigen Kapazitäten wären in den entsprechenden Anlagen vorhanden. Mit der vorgeschlagenen Förderung des EWL von ca. 40-50 Mio. CHF pro Jahr als Netzwerkangebot wird ebd. zumindest im



heutigen Ausmass weiterexistieren. Wir fordern vor diesem Hintergrund eine deutlich höhere finanzielle Förderung des EWLTV als Netzwerkangebot. Dies würde ein deutliches Wachstum des EWLTV und des Schienengüterverkehrs im Allgemeinen ermöglichen. Aus gesellschafts-, verkehrs-, umwelt- und klimapolitische Gründen und aus volkswirtschaftlicher Perspektive wäre dies wünschenswert.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Aus unserer Sicht ist das ein zielführendes Instrument.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Nein.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja, für einen effizienten und umweltfreundlichen Güterverkehr braucht es entsprechende Flächen. Der Bund und die Kantone müssen solche Flächen freihalten, sichern und einplanen. Leider geschieht dies aktuell zu wenig.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es fehlt ein verbindliches, konkretes, ambitioniertes Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche. Die Argumente gegen ein Verlagerungsziel in der Fläche, die im erläuternden Bericht aufgeführt werden, überzeugen nicht. Die Gründe, die für die Verlagerungspolitik im Transit- bzw. alpenquerenden Verkehr sprechen, sprechen fast alle auch für mehr Verlagerung in der gesamten Schweiz (im Binnen-, Import- und Exportverkehr). Für eine ökologische und klimafreundliche Güterverkehrspolitik ist es unerlässlich, dass neben der Erhöhung der Effizienz und Verkehrsvermeidung im Strassengüterverkehr und der Elektrifizierung der Fahrzeuge auch die Verlagerung weg von der Strasse in der ganzen Schweiz deutlich intensiviert wird. Leider fehlt es der Vorlage an Mut und Vision dem Schienengüterverkehr künftig eine deutlich grössere Rolle zuzuweisen.



Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit freundlichen Grüßen

WWF Schweiz

Elgin Brunner
Director Transformational Programmes

elgin.brunner@wwf.ch

Thomas Häusler
Projektleiter Klima und Energie

thomas.haeusler@wwf.ch