

Elektronisch verschickt an:
finanzierung@bav.admin.ch

UVEK
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Stellungnahme unserer Organisation 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 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. 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 Minderaus-gaben für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr anfallen und die neu durch Art 18 finanzierten Mass-nahmen 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 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 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 Zeiträumen 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 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 Hafeninfrastukturbetreiberin 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.

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 EWL als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja. Der EWL muss unbedingt erhalten bleiben. Fördermittel sind ein zielführendes Instrument, um das zu erreichen. Aus Sicht unserer Organisation 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 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 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.