

## Stellungnahme zur Vernehmlassungsgrundlage betreffend die Totalrevision des Gütertransportgesetzes sowie zur Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche

Verfasser: Ressort Güterverkehr / Infrastruktur

Datum: 5. Juli 2013

Verteiler: Zentralvorstand Pro Bahn Schweiz

Aspekt	Meinung	Kommentar
Grundsatzausrichtung	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wir begrüßen die grundsätzliche Stossrichtung der Gesetzesrevision und die Klärung der Rolle des Schienengüterverkehrs in der Schweiz.</li> <li>2. Wir nehmen nachstehend zu den Aspekten Stellung, mit welchen wir nicht einverstanden sind.</li> <li>3. Zudem äussern wir uns zu Aspekten, die uns besonders wichtig erscheinen.</li> <li>4. Des Weiteren möchten wir uns auch zu einigen Aspekten in einem weiteren Zusammenhang äussern.</li> </ol>	
Generalaussage	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wir erkennen in der Botschaft einen gewichtigen Widerspruch. Auf der einen Seite soll der Güterverkehr - hier im Besonderen der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) - durch verschiedene Massnahmen gefördert werden. Auf der anderen Seite wird die Zukunft eben dieses EWLV pessimistisch beurteilt.</li> <li>2. Die Begründung für den Verzicht auf ein quantitatives Ziel erscheint uns wenig stichhaltig. Wir erachten quantitative Aussagen in Bezug auf den Modal Split im Güterverkehr für angezeigt. Andernfalls kann die Wirksamkeit der Güterverkehrspolitik nicht beurteilt werden. Zudem können auch quantitative Ziele flexibel an sich ändernde Rahmenbedingungen angepasst werden.</li> </ol>	<p>Diese Widersprüche können die Zielerreichung schwächen oder in Frage stellen. Es macht wenig Sinn, die Infrastruktur auszubauen und dann unter Umständen die Dienstleistung EWLV abzubauen. Ohne eine gewisse längerfristige Perspektive für den EWLV werden Verlagerer vor Investitionen in Anlagen für den Schienengüterverkehr zurückschrecken und stattdessen Transporte auf die Strasse verlagern.</p>

Aspekt	Meinung	Kommentar
	<p>3. Der Verstärkte Einbezug der Kantone birgt die Gefahr, dass diese ihre Mitsprache einseitig zur Wahrung der Interessen der Standortgemeinden allfälliger Güterverkehrsanlagen nutzen und folglich die Realisierung solcher Anlagen zukünftig zusätzlich erschwert statt gefördert wird.</p> <p>4. Die vorgesehene Vereinfachung der Vorschriften und Anforderungen zum Betrieb und Bau von Anschlussgleisen ist unbedingt konsequent umzusetzen, vorausgesetzt, dass davon kein Gefahrenpotential für den übrigen Bahnbetrieb ausgeht.</p>	
Netznutzungskonzept / Netznutzungsplan	<p>1. Wir halten beide Instrumente und die damit verbundene Aufwertung des Schienengüterverkehrs für zentral. Allerdings vermissen wir konkrete Vorschläge, nach welchen Kriterien die begrenzten Kapazitäten der Infrastruktur zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen aufgeteilt werden sollen.</p> <p>2. Zudem erachten wir eine weitere Differenzierung der Trassengebühren zu Gunsten des Schienengüterverkehrs als unumgänglich.</p> <p>3. Die vorgeschlagenen Netznutzungskonzepte und Netznutzungspläne sollten unseres Erachtens zu einem „Sachplan Güterverkehrsversorgung“ erweitert werden. In diesem Sachplan könnten neben der Nutzung der Schieneninfrastruktur auch die Abstimmung der Verkehrsträger Schiene, Strasse und Schiff geregelt sowie Standorte für Logistikcluster und güterverkehrsintensive Nutzungen von nationalem Interesse festgelegt werden.</p>	Eine verstärkte und überregional ausgerichtete Koordination zwischen Verkehrs- und Raumplanung in Bezug auf den Güterverkehr scheint uns zwingend notwendig, um auch langfristig einen möglichst hohen Anteil der umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene und Schiff gewährleisten sowie eine effiziente Güterversorgung der Wirtschaft sicherstellen zu können.

Aspekt	Meinung	Kommentar
Einzelwagenladungsverkehr EWLV	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Am EWLV ist in wesentlichen Teilen festzuhalten.</li> <li>2. Eine allfällige Einstellung des Wagenladungsverkehrs als zentraler Bestandteil des nationalen Schienengüterverkehrs sollte nicht dem Bundesrat und der SBB-Führung überlassen werden. Vielmehr bedarf ein solcher Entscheid einen referendumfähigen Bundesbeschluss, würde hierdurch doch die von der Bevölkerung mehrfach bekräftigte Verlagerung der Gütertransporte auf die Schiene in Frage gestellt.</li> </ol>	Die Volksrechte dürfen in bei einer derart wichtigen Frage der Verlagerungspolitik nicht ausgehöhlt werden.
Güterverkehr als Kerngeschäft der SBB	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der Güterverkehr muss gleichberechtigt zu den übrigen Aufgaben eine Kernaufgabe der SBB AG bleiben.</li> <li>2. SBB Cargo müsste eine analoge Autonomie besitzen wie DB Schenker AG im Konzern der DB AG. Somit könnten die SBB auch neue Geschäftsfelder erschliessen und im Güterverkehr Gesamtlösungen anbieten.</li> </ol>	Die Güterverkehrssparte der SBB muss sich im Güterverkehr auch höherwertige Ebenen der Wertschöpfungskette erschliessen und als Gesamtanbieter auftreten, um somit dem Wandel in der Logistikbranche zu Gesamtdienstleistungen vermehrt entsprechen zu können.
Kombinierter Verkehr	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der kombinierte Verkehr ist wie vorgeschlagen auszubauen.</li> <li>2. Lage und Anzahl der Terminals sind aufgrund der mutmasslichen Mengen zu überprüfen und gegebenenfalls zu erweitern</li> </ol>	Effizienz und Kostenwirksamkeit werden nachhaltig gefördert.
LSVA-Entlastung	Das System der heute im Wesentlichen leistungsabhängigen Rückerstattung der LSVA ist wie folgt zu ändern. Neu soll ein stückbezogener - evtl. ein vom Gewicht abhängiger - Bonus bezahlt werden.	Der Modal Split ist zu Gunsten der Schiene zu beeinflussen. Damit wird eine optimale Terminalstruktur gefördert. Zudem werden kurze Transportdistanzen zur Entlastung der Umwelt und zur Verbesserung des Modal Splits zu Gunsten der Schiene privilegiert behandelt.

Aspekt	Meinung	Kommentar
Bestellung von Leistungen / Betriebsbeiträge	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der Betrieb des Güterverkehrssystems ist unseres Erachtens eine nationale Aufgabe.</li> <li>2. Der Bund sollte - nach Rücksprache und gemeinsam mit den betreffenden Kantonen - als Besteller eine noch zu definierenden Grundangebotes auftreten.</li> </ol>	Durch die Delegation von Entscheidungen an die Kantone kann bei unterschiedlichen Auffassungen die Wirksamkeit des Gesamtsystems beeinträchtigt werden.
Innovationen	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Schweiz soll sich im Rahmen der zahlreichen EU-Forschungsprojekte zum Güterverkehr verstärkt für Innovationen im Schienengüterverkehr einsetzen und somit indirekt zu einer Stärkung der Schiene beim Import- und Exportverkehr beitragen.</li> <li>2. Vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr sind grössere Optimierungen aber auch durch administrative Vereinfachungen möglich.</li> <li>3. Die Qualität des Güterverkehrs - im Besonderen des EWLK - ist durch ein Ziel- und Kontrollsystem zu überwachen und nachhaltig zu fördern.</li> </ol>	Die Effizienz des Güterverkehrs wird gesteigert.
Positionierung der Massnahmen zur Förderung des Güterverkehrs	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der Bund sollte auch für den Güterverkehr einen Sachplan „Güterverkehrsversorgung“ erarbeiten. Die Raumplanung für güterverkehrsaffine Zonen sollte verstärkt auf die Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs ausgerichtet werden.</li> </ol>	
Interventionen bei der EU	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Schweiz sollte sich bei der EU dafür einsetzen, dass die Verlagerungsziele durch geeignete Massnahmen auch umgesetzt werden. Dazu zählt unseres Erachtens auch die Restauration des EWLK.</li> <li>2. Die sich abzeichnenden Engpässe im europäischen Verkehrsnetz werden auch die Schweiz als stark export- und importorientiertes Land treffen.</li> </ol>	