

Bundesamt für Verkehr
Herrn Dr. Peter Füglistaler
Direktor

3003 Bern

Lausanne, 31. Juli 2013

**Totalrevision des Gütertransportgesetzes; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche
Teil 1: die Verkehrspolitische Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Direktor

Vielen Dank für die Einladung zur Stellungnahme zum Entwurf der Totalrevision des Gütertransportgesetzes. Der Swiss Shippers' Council SSC ist ein Wirtschaftsverband, der seit 1965 die Interessen der Schweizer Verladerschaft vertritt, dies sowohl in den multimodalen Verkehrsthemen wie auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

Da es um die Totalrevision des GÜTG handelt, reichen wir zwei separate Stellungnahmen ein: Teil 1: die verkehrspolitische Stellungnahme und Teil 2: die juristische Stellungnahme zum Thema Haftung.

Wir unterstützen die Stossrichtung der Gesamtkonzeption:

- Effiziente Versorgung der Wirtschaft im Sinne der Co-Modalität
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für einen effizienten Güterverkehrsmarkt
- Einbezug der Wirtschaft bei der langfristigen Infrastrukturplanung
- Erhöhung und Sicherung der Netzkapazitäten für den Güterverkehr
- Mehr unternehmerische Freiheit und mehr Transparenz für SBB Cargo
- Eigenwirtschaftlichkeit, finanzielle Förderung subsidiär
- Förderung durch Investition statt Abgeltung
- Neuordnung der finanziellen Förderung unter Gleichbehandlung von Kombiverkehr KV, Ganzzugverkehr und Wagenladungsverkehr WLK.

Unsere Position richtet sich hier im grossen und ganzen nach der Stellungnahme des Cargo Forum Schweiz. Zuzüglich unterstützen wir ebenfalls die der IGDHS, insbesondere den Antrag einer verkehrsträgerübergreifende Gesamtkonzeption des Güterverkehrs. Die heutige Tatsache führt nämlich zu einer ineffizienten Konkurrenz der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsarten, bindet unnötige staatliche Mittel, führt zu Fehlinvestitionen und gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs insgesamt.

Gesamtziele sowie koordinierte Zielsetzungen, Rahmenbedingungen und Massnahmen pro Verkehrsträger (Schiene, Strasse, Schifffahrt und Luftfracht) müssen erarbeitet werden, dies unter Einbezug der verschiedenen Marktakteure.

A. Zielsetzungen

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

Wir begrüssen die vier Grundsätze resp. Ziele der Vorlage. Die vorgesehenen Massnahmen sind hingegen ergänzungsbedürftig, insbesondere durch eine Gesamtkonzeption des multimodalen Güterverkehrs in der Schweiz.

B. Massnahmen

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

Ja mit Ergänzungen. Dazu 7. und 9. unten.

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

Ja.

NNK und NNP schaffen die dringend notwendige Planungssicherheit für alle Akteure, da die gesetzliche Prioritätenordnung, die dem Güterverkehr keine Trassen sichern kann, dadurch an Bedeutung verliert und nur noch bei Ausnahmesituationen anwendbar ist.

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

Im Gesetz ist lediglich von einer Anhörung die Rede. Wir begrüssen aber den institutionalisierten Planungsprozess und dafür ist eine Anpassung des GÜTG nötig.

5. Eignen sich die vorgeschlagenen finanziellen Fördermassnahmen (Investitionsbeiträge an Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und private Anschlussgleise, LSVA Rückerstattung im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs, die Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone, Anschubfinanzierung, Übergangsfrist für bestehende Betriebsabteilungen), um die Zielsetzungen der Vorlage zu erreichen?

Wir sind mit der vorgeschlagenen Gleichbehandlung einverstanden. Die Abkehr von Betriebssubventionen zu Investitionshilfen ist sinnvoll. Des Weiteren erachtet der SSC die Beibehaltung der LSVA-Rückerstattung im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs als notwendig, damit keine Rückverlagerung des kombinierten Güterverkehrs auf die Strasse erfolgt.

Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone: Der SSC begrüsst die Stossrichtung für Schmalspurbahnen ohne Vorbehalt. Im Bereich der Normalspurbahnen bestehen jedoch Vorbehalte.

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

Ja.

Die SBB hat heute schon keinen Auftrag im Sinne eines service public, den Schienengüterverkehr voll flächendeckend anzubieten.

Die SBB Cargo muss sich aber noch viel stärker am Nachfragemarkt des Güterverkehrs ausrichten und attraktive Transportdienstleistungen anbieten, welche gegenüber der Strasse konkurrenzfähig sind. Als Unternehmen im Besitz des Bundes muss die SBB Cargo ihr Geschäft vollständig transparent, nicht gewinnorientiert aber kostendeckend mittels Effizienzsteigerung in allen Sparten betreiben können. Der SSC regt daher einen über Symbolisches hinausgehenden organisatorischen Schritt an: SBB Cargo AG soll aus dem Konzern herausgelöst und in direktes Eigentum des Bundes überführt werden. Der Bundesrat soll für das Unternehmen einen Verwaltungsrat von Logistikfachleuten wählen, die das geplante Sanierungsprogramm konsequent und transparent umsetzen und das Unternehmen marktnah gestalten kann. Eine Beteiligung Dritter an SBB Cargo wird somit auch erheblich erleichtert.

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

Ja.

Mit folgenden Instrumente:

- a) Kontrolle der Zielerreichung mit Berichterstattung und ggf. Beantragung von Massnahmen an das Parlament.
- b) Gesetzlich kodifizierter institutionalisierter Planungsprozess für die Angebotsplanung und die Infrastrukturplanung sowie der Raumplanung für Wirtschafts- und Logistikstandorte unter Einbezug der Kantone, Verlader, Anschlussgleis- und Terminalbetreiber. Eine Anhörung reicht nicht.

und Massnahmen:

- a) Umorganisation der SBB Cargo
- b) Revision des Arbeitszeitgesetzes zwecks Anpassung der Vorschriften an diejenigen des Strassenverkehrs.
- c) Revision der Sicherheitsvorschriften in Betrieb und Bau.
- d) Vereinfachung der Baubewilligungs- und Zulassungsverfahren sowie der administrativen Verfahren insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr.
- e) Ausbau der Infrastruktur, um längere und schwere Züge fahren zu können.

C. weitere Fragen / Auswirkungen / Rechtsanpassungen

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

Ja und Nein.

Wir erachten die Auswirkungen dieser Totalrevision als grundsätzlich richtig. Wie erwähnt hoffen wir aber, dass eine Gesamtkonzeption des multimodalen Güterverkehrs in der Schweiz möglichst rasch erarbeitet wird.

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

Nein

10. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Grundsätzlich ja, mit den erwähnten Ergänzungen.

D. weitere Bemerkungen

11. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wie eingehend erwähnt, reichen wir eine zweite separate Stellungnahme ein, welche den juristischen Aspekt der Haftungsproblematik analysiert, welche im Rahmen der Transportrechtskommission des SSC unter Federführung von Prof. Dr. Andreas Furrer der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Uni Luzern erarbeitet wurde.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Ergänzungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

SWISS SHIPPERS' COUNCIL SSC



NR. Fabio Regazzi
Präsident



Conrad Tobler
Generalsekretär

Zusätzlich per e-mail an: finanzierung@bav.admin.ch