

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Cargo Forum Schweiz
c/o VAP
Ringlikerstrasse 70
Postfach 31
8142 Uitikon
Tel.: 044 491 15 95
Fax: 044 491 28 80
E-Mail: furrer.vap@bluewin.ch

Uitikon, 15. August 2013

Stellungnahme zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank, dass Sie uns die Möglichkeit geben, zum vorliegenden Thema Stellung zu nehmen. Das Cargo Forum Schweiz (CFS) setzt sich für die gesamtheitliche und langfristige Berücksichtigung der nationalen und internationalen Verkehre zur Förderung der Standortattraktivität der Schweiz ein. Die heutigen Rahmenbedingungen für den Bahngüterverkehr beeinträchtigen die Wirtschaft in ihrer Logistik und sind möglichst rasch zu verbessern. In diesem Sinne begrüssen wir Ihre Vorschläge.

Die vorgelegte Gesamtkonzeption ist positiv und ein Schritt in die richtige Richtung. Gleichwohl wünscht sich das Cargo Forum Schweiz ergänzend eine **vertiefte Analyse des Verhältnisses zwischen Strassen- und Bahngüterverkehr im Sinne eines umfassenden Gesamtkonzepts**. Letztere ist bekanntlich im **Schlussbericht des ASTRA-Forschungsprogramms** zum wesensgerechten Verkehr demnächst verfügbar. Ergänzend wird auch das Logistikkonzept samt Machbarkeitsanalyse für „cargo sous terrain“ vorliegen.

Auch die **weitere Entwicklung der Bahnlandschaft, der Organisation der Eisenbahnen und insbesondere von SBB Cargo** als dominantem Anbieter sind noch in die Vorlage aufzunehmen. Der Expertenbericht zur Organisation der Bahninfrastruktur liegt hierzu vor. Das CFS kann sich im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Revision von **Art. 4 SBBG die Ausgliederung von SBB Cargo aus dem Konzern SBB** direkt in Bundeseigentum unter Zuwahl erfahrener Logistiker in den Verwaltungsrat gut vorstellen.

Die Vorlage versucht, Schiene und Strasse sowie die Schifffahrt entsprechend ihren Stärken zu fördern und damit ein Marktumfeld für Leistungsanbieter zu schaffen, das wettbewerbsfähige Angebote und nachhaltiges Wachstum erlauben. Die vorgeschlagenen **regulatorischen Massnahmen greifen allerdings erst langfristig, die finanziellen Kürzungen hingegen kurzfristig**. Wir erachten dieses Auseinanderklaffen als Gefahr in einem langwierigen Prozess, der daher genau verfolgt und mittels flankierender Massnahmen auf Kurs gehalten werden muss. Es kann nicht sein, dass sich SBB Cargo kurzfristig aus dem Markt zurück zieht oder Wettbewerber infolge ihrer Marktposition benachteiligt. Wir erachten daher ein **Monitoring der Zielerreichung mit Berichterstattung und allenfalls notwendigen weiteren Massnahmen** – insbesondere auch bei Veränderungen in der Organisation der Bahninfrastruktur - als unverzichtbar.

Das Cargo Forum Schweiz **begrüsst Netznutzungskonzepte und -pläne**, um den Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr beim Netzzugang durch besser zu stellen. Eine weitere Verbesserung sollte allerdings auch bei den Trassenpreisen stattfinden, die weiterhin zu hoch und deren Festlegung vollkommen intransparent sind. Das Cargo Forum Schweiz erachtet den **Trassenpreis als effizientestes Förderinstrument**.

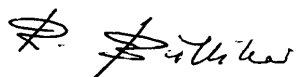
Der Einbezug der Marktakteure des Güterverkehrs, insbesondere der Verlager, Spediteure, Operateure und Terminalbetreiber in den Planungsprozess von Güterverkehrsanlagen nationaler Bedeutung und Netznutzungskonzepten ist verbindlich zu regeln. Die in der Vorlage vorgesehene Anhörung wird diesem Ansinnen nicht gerecht. Vielmehr muss **in Art. 3 E-GüTG ein institutionalisierter Planungsprozess unter Einbezug der Marktakteure des Güterverkehrs** vorgesehen werden.

Die vorgeschlagenen finanziellen Fördermassnahmen unter Gleichbehandlung von kombiniertem und konventionellem Verkehr begrüssen wir. Die **Aufrechterhaltung der Rückerstattung der LSVA** ist als Mittel, bestehende Verkehre auf der Schiene zu halten, anerkannt. Wir erachten aus demselben Grund die **Aufrechterhaltung der Finanzhilfen an die Erneuerung bestehender Anschlussgleise** als unverzichtbar. In diesem Sinne sollte das Förderkonzept ergänzt werden.

Unserer Stellungnahme legen wir die Stellungnahmen von SSC und VAP bei, deren Stossrichtung wir unterstützen. Gerne hoffen wir, dass wir mit unserer Stellungnahme einen konstruktiven Beitrag zur Vernehmlassung gegeben haben, und stehen Ihnen für weitere Erläuterungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Cargo Forum Schweiz



Rolf Büttiker, alt Ständerat
Präsident CFS



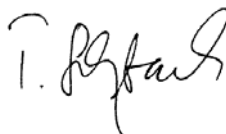
Dr. Frank Furrer, VAP
Geschäftsführer CFS



Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident SSC

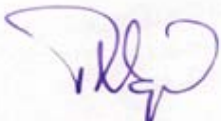


Conrad Tobler
Geschäftsleiter SSC



Thomas De Courten, Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS

Thomas Schwarzenbach
Geschäftsleiter SPEDLOGSWISS



Robert Vogel
Präsident GS1



Thomas Bögli
Geschäftsleitung GS1



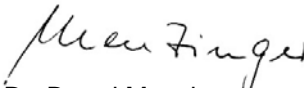
Dr. Ralph Lewin
Präsident SVS



André Auderset
Geschäftsführer SVS



Martin Dätwyler
Stv. Direktor HKBB



Dr. Bernd Menzinger
e. Vorstandsausschuss HKBB

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.

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.

Die Massnahmen haben unterschiedliche zeitliche Wirkungshorizonte. Während NNK und NNP sowie das Konzept der Güterverkehrsanlagen nur sehr langfristig wirken, greifen die finanziellen Sparmassnahmen kurzfristig. Dieses Auseinanderklaffen der Verbesserung der Rahmenbedingungen und der Kürzung der Bundesmittel muss scharf beobachtet werden, um Verkehrsverluste zu verhindern.

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. Das Konzept koordiniert die Anforderungen von Personen- und Güterverkehr und erfüllt sie im Rahmen der Netzausbauten und der Fahrpläne langfristig. Dabei ist auch auf die internationale Abstimmung des Konzepts zu achten. Die gesetzliche Prioritätenordnung, die dem Güterverkehr keine Trassen sichern kann, verliert dadurch an Bedeutung und ist nur noch in Ausnahmesituationen anwendbar.

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. Die Frage impliziert etwas, was das Gesetz nicht hält.

Wir sind für den institutionalisierten Planungsprozess. Dafür ist jedoch eine Anpassung des GÜTG im Sinne unseres Vorschlags nötig.

Freiverladeanlagen, die zunehmend die Rolle von KV-Terminals übernehmen, dürfen nicht ausserhalb dieses Planungsprozesses realisiert werden. Ihre Finanzierung hat sich nach denselben Kriterien wie für private KV-Terminals zu richten.

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 Betriebsabgeltungen), um die Zielsetzungen der Vorlage zu erreichen?*

Investitionsbeiträge an Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und private Anschlussgleise:

Wir sind mit der vorgeschlagenen Gleichbehandlung einverstanden. Die Abkehr von Betriebssubventionen zu Investitionshilfen ist sinnvoll. Die Untergrenze für die Leistung von Subventionen im Bereich Anschlussgleisen von heute 3 Wagen soll insbesondere an Bahnhöfen mit weiterem Güterverkehrsaufkommen (betrieblicher Bündelungseffekt) beibehalten werden.

Die Erneuerung privater Gleisen soll in Analogie zur Rückerstattung der LSVA im KV und als Kompensation der Mineralölsteuern für schienengebundene Triebfahrzeuge weiterhin subventioniert werden, um bestehende Verkehre auf der Schiene zu halten.

Die Finanzierung der Anschlussweichen im Rahmen der Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen wird begrüsst. Im Falle des Rückbaus eines Anschlussgleises sieht die Vorlage vor, dass der Anschliesser an den Kosten der Anpassung der Infrastruktur beteiligt werden kann. Dies befürworten wir nur, wenn sich der Anschliesser freiwillig aus dem Bahngüterverkehr zurückzieht. Ist das EVU – im Normalfall SBB Cargo - Auslöser der Bedienpunkteinstellung, soll der Anschliesser nicht zusätzlich beim Rückbau finanziell belastet werden. Wie in Art. 15 Abs. 2 AnGG heute schon vorgesehen, soll sich der Anschliesser an den Abbruchkosten nur beteiligen, wenn auch ihm Vorteile erwachsen.

LSVA-Rückerstattung: Die Beibehaltung der LSVA-Rückerstattung im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs ist notwendig, damit keine Rückverlagerung des kombinierten Güterverkehrs auf die Strasse erfolgt.

Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone: Die Stossrichtung für Schmalspurbahnen wird ohne Vorbehalt begrüsst. Im Bereich der Normalspurbahnen hingegen bestehen erhebliche Vorbehalte.

Anschubfinanzierung: Wir lehnen Anschubfinanzierungen ab, da die Erfahrungen damit in Europa negativ waren. Sollte sie gleichwohl eingeführt werden, muss die Rückforderbarkeit der Subventionen im Falle des Scheiterns der Projekte vorbehalten werden.

Übergangsfrist für bestehende Betriebsabgeltungen: Der vorgesehene rasche Abbau der Betriebsbeiträge darf nur nach Plan umgesetzt werden, wenn er keine Verkehrsverluste verursacht. Das vom CFS vorgeschlagene Monitoring muss darüber wachen und gegebenenfalls adäquate Gegenmassnahmen vorsehen.

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

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung hat nur Symbolcharakter. SBB Cargo trifft seit der Bahnreform keine Beförderungs- und Tarifpflicht. Sie hat seither entsprechend frei agiert und ihr Angebot in mehreren Schritten ab- und umgebaut.

Wichtig für die verladende Wirtschaft ist eine angemessene Planungssicherheit für ihre Bahninvestitionen (Gleise, Umschlagseinrichtungen, Traktionsmittel usw.), die einzig ein wettbewerbsfähiges, marktnah geführtes Unternehmen gewährleisten kann.

Das CFS 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. Eine Beteiligung Dritter an SBB Cargo wird mit diesem Zwischenschritt erheblich erleichtert.

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

Ja.

Instrumente:

Konsequente Kontrolle der Zielerreichung mit Berichterstattung und gegebenenfalls Beantragung von Massnahmen an das Parlament.

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.

Massnahmen:

Umorganisation der SBB entsprechend unseren Ausführungen zu 6.

Revision des Arbeitszeitgesetzes zwecks Anpassung der Vorschriften an diejenigen des Strassenverkehrs.

Revision der Sicherheitsvorschriften in Betrieb und Bau entsprechend den Erkenntnissen der jüngeren Vergangenheit und der getätigten Investitionen zur Vermeidung von Unfällen infolge menschlichen Versagens.

Vereinfachung der Baubewilligungs- und Zulassungsverfahren sowie der administrativen Verfahren insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr.

Ausbau der Infrastruktur, um längere und schwere Züge (750m) fahren zu können. Gleichzeitig Erhöhung der Kapazitäten für kurze und schnelle Güterzüge, die Güter auch auf kurzen Distanzen flexibel und getaktet befördern können.

Überarbeitung des Trassenpreissystems im Hinblick auf seine effiziente Nutzung und zur Beseitigung der Schlechterstellung des Güterverkehrs insbesondere betreffend Qualitätsfaktor, Gefahrgutzuschlag und Bepreisung der unterschiedlichen Bedürfnisse an den Ausbaustandard.

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 der Gesamtkonzeption als grundsätzlich richtig, aber als zeitlich viel zu optimistisch, da viele Massnahmen erst in ferner Zukunft marktwirksam sein werden. Entsprechend gehen wir davon aus, dass mittelfristig weitere Überbrückungsmassnahmen zur Erhaltung bestehender Verkehre auf der Schiene nötig sein werden.

Die Nichtberücksichtigung der im Ausland gefahrenen Kilometer im Import- und Exportverkehr verzerrt die Darstellung wettbewerbsfähiger Transportdistanzen (Europa 500km, Schweiz 50 bis 150 km), das im Bericht auf der S. 24 gegeben wird.

Die auf S. 39 des Berichts gesetzte Prämisse, wonach die zum konventionellen Verkehr komplementären KV-Angebote im Swiss Split abgewickelt werden sollen und daher eine verbesserte Schnittstelle zwischen Terminal-System und EWLV erforderlich sei, stellen wir in Frage. Das Monopolangebot von SBB Cargo ist für das komplementäre KV-Angebot unseres Erachtens eher ein Risiko für den KV. Vielmehr sollten die Netzkapazitäten und Rahmenbedingungen Anreize für neue Traktionsangebote im KV setzen.

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?*

Nur teilweise. Wir regen Anpassungen von Art. 3 E-GüTG, Art. 6 Abs. 1 E-GüTG und von Art. 9b Abs. 1 E-EBG sowie einen neuen Art. 4a E-GüTG (dazu vorne 1.-3.) an.

Mit der Aufhebung des Bundesgesetzes über die Anschlussgleise sind wir nicht einverstanden. Das Verhältnis des AnGG als Spezialgesetz zum EBG macht deutlich, dass es sich bei Güterverkehrsanlagen um spezielle Anlagen handelt, die rechtlich, technisch und betrieblich anders als das öffentliche Netz zu behandeln sind.

Die Haftungsregelung in GüTG und EBG bleiben weiterhin unklar, weshalb der SSC Vorschläge zu deren Klärung unterbreitet.

Die Rückerstattung der Mineralölsteuern auf (schienegebundenen) Traktionsmitteln im Einsatz für multimodalen Verkehr gemäss MinVG wird von einer zwingenden in eine dispositive Bestimmung zur Ausrichtung von Beiträgen umformuliert. Die Formulierung betreffend Anschlussgleise wird von „Erstellung“ auf den „Bau“ reduziert. Beide Änderungen lehnen wir ab, da damit die in der Entlastung der Strasse von Verkehr begründeten Rückerstattungsansprüche aufgehoben werden.

Wir empfehlen eine Aussprache mit Vertretern des BAV und den Akteuren des Eisenbahngüterverkehrs betreffend die Detailformulierungen des GüTG, des EBG und des MinVG.

D. weitere Bemerkungen

11. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Keine.

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:

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 beider 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.

SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft

Die SVS ist der Zusammenschluss der schweizerischen Schifffahrt sowie der Hafenwirtschaft und vertritt deren Interessen bei Behörden, anderen Verkehrsträgern und einschlägigen Organisationen im In- und Ausland.

VAP - Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen

Als Fachverband der Schweizer Verladerschaft für den Schienenverkehr repräsentiert der VAP 75% der Anschlussgleise und Terminals sowie 98% der Privatgüterwagen aller Branchen der Schweizer Wirtschaft mit einem Investitionswert von gut 4 Mia. Franken.