

**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 CO<sub>2</sub>-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 EWLV 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 EWLV 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 EWLV) 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 SBB<sup>1</sup>, der VöV<sup>2</sup> oder SwissRailvolution<sup>3</sup> 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](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***

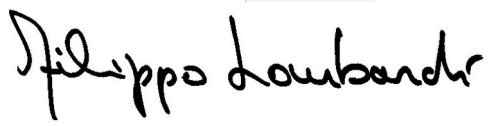
Anlagen im grenznahen Ausland müssen berücksichtigt werden, wenn sie den erhofften Beitrag an die schweizerische Güterverkehrsinfrastruktur erbringen können und die Finanzierungskriterien erfüllen. Grenznahe Anlagen mitzuberücksichtigen ist umso mehr geboten, als die Flächen für Anlagen in der Schweiz 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



T. Imobersteg

Filippo Lombardi  
Präsident

Tobias Imobersteg  
Generalsekretär