

Grünliberale Partei Schweiz
Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

Bundesamt für Verkehr
CH-3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

23. Februar 2023

Ihr Kontakt: Noëmi Emmenegger, Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung beziehen zu können. Nachfolgend finden Sie unsere Einschätzungen zur Vernehmlassungsvorlage entlang Ihres Fragenbogens.

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja. Die Grünliberalen teilen die Auffassung, dass ein Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung des Gütertransportes besteht. Es besteht sogar dringender Handlungsbedarf, denn der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr nimmt seit Jahren ab. Der Güterverkehr ist von existentieller Bedeutung für die Versorgung des Landes mit Gütern und für die Wettbewerbsfähigkeit der einheimischen Wirtschaft. Wie wichtig dieser Güterverkehr ist, zeigt sich jeweils in aller Deutlichkeit bei Krisensituationen und Engpässen so wie etwa bei Niedrigwassersituationen auf dem Rhein oder in Zusammenhang mit der Corona Pandemie. Dazu werden immer mehr Güter und Produkte online bestellt, was entsprechende Transporte auslöst. Auch die fortschreitende Digitalisierung führt zu mehr Gütertransporten. Wir gehen davon aus, dass die Bedeutung des Güterverkehrs in Zukunft noch weiter steigen wird. Die Förderung soll jedoch zeitlich begrenzt sein und eine Degression versehen, damit für alle Beteiligten klar ist, dass das Geld so zielgerichtet wie möglich in die Modernisierung und den Ausbau eingesetzt wird.

Falls der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) hingegen nicht gefördert wird, wird dieser defacto eingestellt und es wird zu einer deutlichen Rückverlagerung auf die Strasse kommen. Zahlreiche Verladender müssten überdies ihre Logistikprozesse anpassen und ihre Anschlussgleisinfrastruktur, in welche sie investiert haben, würde nicht mehr bedient werden. Dieser Schritt wäre unabwendbar. Das würde zu etwa 650'000 zusätzlichen Lastwagenfahrten führen. Dies wäre sehr negativ für die Energieeffizienz, das Klima, die Umwelt, die Raumpolitik und die Bevölkerung. Eine Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs in den nächsten Jahren wäre endgültig und irreversibel.

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

Die Grünliberalen sprechen sich im Rahmen der vorliegenden Vernehmlassung entschieden für die Variante 1 aus. Wir unterstützen klar die Variante 1, da die Variante 2 zu einem massiven Abbau in der Versorgung mit dem Güterverkehr auf der Schiene führen und dadurch auch das Gesamtsystem in der Schweiz schwächen würde. Nur mit der Variante 1 wird es möglich sein, den Schienengüterverkehr auch in der Fläche weiter aufrecht zu erhalten bzw. weiterzuentwickeln.

Die Variante 2 würde eine irreversible Rückverlagerung auf die Strasse auslösen. Mit Variante 2 würde ein massiver Kahlschlag drohen. Wird der EWLV einmal eingestellt, ist es unmöglich diesen wieder aufzubauen.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja. Die Grünliberalen begrüssen die Migration zur DAK, damit sich der Schienengüterverkehr modernisieren und automatisieren kann. Es ist im Interesse der Schweizer Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) möglichst schnell umgesetzt wird. Das Beispiel der digitalen, automatischen Kupplung zeigt deutlich wie dank der Digitalisierung ein Produktivitätsgewinn erzielt werden kann (Produktivitätssteigerung in der Nahzustellung von geschätzten 47%). Zudem erhöht sich die Arbeitssicherheit des Personals massiv und macht die Arbeit in gewissen Berufsprofilen deutlich attraktiver. Es ist hier wichtig, dass die Schweiz als Verkehrsdreh-scheibe mitten in Europa diesbezüglich ein klares Zeichen setzt und sich deutlich für die digitale automatische Kupplung ausspricht und dies auch entsprechend mit finanziellen Mitteln fördert. Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Neuerungen wie unter anderem der digitalen automatischen Kupplung (DAK) ist der Schienengüterverkehr zukunftsfähig. Die DAK schafft die Voraussetzung für die umfassende Digitalisierung des Güterverkehrs und den Aufbau von digitalen Plattformen.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, die Grünliberalen sind einverstanden, dass der Bund die digitale, automatische Kupplung mitfinanziert. Investitionsbeiträge in neue Technologien sind auch im Schienengüterverkehr nötig und richtig.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja, das macht Sinn. Die Modernisierung der Fahrzeugflotte ist eigentlich Angelegenheit des Betreibers. Auch die Wagenhalter sollen einen Teil der Kosten tragen. Angesichts der volkswirtschaftlichen und umweltpolitischen Bedeutung des Schienengüterverkehrs ist es aber opportun, dass sich auch der Bund finanziell beteiligt. Ob eine Kostenbeteiligung des Bundes von 30%, wie es in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehen ist, für technologische Innovationen im Sinne des Klimaschutzes ausreichen wird, ist schwer einzuschätzen. Falls es nicht ausreicht, besteht effektiv die Gefahr, dass die Migration zur DAK nicht oder nicht schnell genug gelingen wird.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja. Der volkswirtschaftliche Nutzen rechtfertigt diese Mitfinanzierung des Bundes. Wenn die Schweiz bei der DAK nicht mitmachen würde, käme es in den nächsten Jahren zu grösseren Problemen mit den grenzüberschreitenden Güterverkehren, da in der EU die DAK zum Standard wird. Zudem können mit dem gleichen Personal mehr Züge abgefertigt werden (Produktivitätssteigerung). Ohne DAK könnte der Schienengüterverkehr in der Schweiz in den nächsten Jahren auch in einen Personalengpass laufen. Wenn wegen Personalmangels weniger Güterverkehre auf der Schiene angeboten werden, schadet dies der Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft deutlich. Diese Fördermassnahme könnte man allenfalls in einer späteren Vorlage auch für die Umrüstung des Güterwagenparks des Schmalspurnetzes erweitern und so den Technologiesprung flächendeckend vollziehen.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja, eine Staffelung der Fördersätze macht Sinn, um die Fördermittel effizient und zielgerichtet einzusetzen. Gemäss Vorschlag des Bundesrates sollen die Beiträge entsprechend dem Alter der Fahrzeuge gestaffelt werden. Wagen, die älter sind als Baujahr 1995, werden gar nicht mehr gefördert. Damit wird ein Anreiz zur Erneuerung des Rollmaterials gesetzt, welcher auch positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung entlang der Güterverkehrsstrecken haben wird.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja, die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz wichtig. Die Rheinhäfen stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule in der schweizerischen Landesversorgung dar. Des Weiteren bildet die Rheinschifffahrt eine sehr gute Alternative zur stark ausgelasteten deutschen

Rheintalbahn, welche zurzeit nicht mehr viel Kapazitäten für weitere Güterzüge hat. Als trimodale Umschlagsplattform Rhein-Schiene-Strasse sind die Schweizerischen Rheinhäfen ein Paradebeispiel für die Bündelung grosser Gütermengen und deren Vernetzung zu multimodalen Logistikketten. Heute werden jährlich rund 6 Mio. Tonnen Schiffsumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnumschlag in den Arealen der Schweizerischen Rheinhäfen auf den Kantonsgebieten von Basel-Landschaft und Basel-Stadt abgewickelt. Die Rheinschifffahrt sichert der Schweiz eine direkte Anbindung an die Seehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen (ARA-Häfen) sowie an das gesamte an den Rhein angeschlossene europäische Wasserstrassennetz (u.a. Frankreich, Belgien, Deutschland mit Ruhrgebiet, Mosel, Neckar, Donau-Staaten). Vor diesem Hintergrund ist die Rheinschifffahrt auch sehr wichtig für den gesamten Rhein-Alpen-Korridor.

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft als Träger der Schweizerischen Rheinhäfen unterstützen die vorgeschlagene Stärkung.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja, das Instrument der Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen ist hierfür zielführend bzw. zweckmässig und kann mit den vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen rasch umgesetzt werden. Sie ermöglicht es, dass die Hafeninfrastrukturen von nationaler Bedeutung durch den Bund gefördert und unterstützt werden und die Investitionen in Erneuerung und Modernisierung nach festgelegten Zielen aus Bundesmitteln mitfinanziert werden können.

Durch die Einbindung des Bundes erhalten die Hafeninfrastrukturen die gewünschte nationale Bedeutung. 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. 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.

Auch hier wird die vorgesehene Leistungsvereinbarung für die Hafeninfrastrukturen von beiden Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie den Schweizerischen Rheinhäfen SRH unterstützt.

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 Schaffen einer gesetzlichen Grundlage zur finanziellen Unterstützung klimaneutraler Antriebe und für Niedrigwasser geeignete Schiffe wird ermöglicht, dass der energieeffiziente Verkehrsträger Binnenschifffahrt auf dem Weg zur Klimaneutralität unterstützt wird. Mit dem Umstieg auf klimaneutrale Antriebe kann die energie- und flächeneffiziente Binnenschifffahrt ihren grossen ökologischen Vorteil gegenüber dem Strassengüterverkehr künftig gar noch ausbauen. Ein Verzicht auf Massnahmen beim Schiffsverkehr würde zu Fehlanreizen führen, die nicht im Sinne der Energiesicherheit sind.

Als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat der Bund bereits mit den anderen Rheinanliegerstaaten festgelegt, die Binnenschifffahrt bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, um gemeinsam mit den anderen ZKR-Staaten 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, das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen soll weiter gefördert und weiterentwickelt werden. Sie sind neuralgische Punkte in den Logistikketten. Die gesamte Schweiz profitiert davon, wenn sich diese Umschlagsplattformen multimodal vernetzen.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Unbedingt. Moderne und effiziente Umschlagsanlagen sind entscheidend an der Schnittstelle der multimodalen Transportketten. Ohne diese kann kein entsprechendes Angebot für den Schienengüterverkehr entwickelt werden. Die Ausweitung der Förderung von Umschlagsanlagen im kombinierten Verkehr auf Umschlags- und Verladeanlagen in Anschlussgleisen, Hafenanlagen sowie multimodale Umschlagsplattformen ist daher sinnvoll. Die Möglichkeit, Darlehen für Verladestationen in Nachbarländer zu gewähren, sollte erhalten bleiben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ein effizientes Bahnangebot lebt auch von der Bündelung von Verkehren. Das Setzen von Anreizen für einen multimodalen Transport ist richtig.

Es ist nötig die Verlagerung auf die Schiene auch im Binnenverkehr 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 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. Fördermittel für die Verlagerung in der Fläche tragen also auch dazu, dass das Verlagerungsziel erreicht werden kann.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja, er ist geeignet. Ob der Verladebonus von nur ca. CHF 40 pro Wagen allerdings wirklich wirken wird, ist schwer einzuschätzen. Im alpenquerenden Güterverkehr wird zum Beispiel für die auf die Schiene verlagerten Container oder Sattelaufleger etwa CHF 120 bezahlt. Es wäre sinnvoll, die Höhe dieses Verladebonus in der Fläche mindestens zu überprüfen. Die Möglichkeit einen Bonus für Mehrmengen auszurichten, soll ebenfalls überprüft werden.

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 auf alle Fälle weitergeführt werden. Diese Rückerstattung ist ein wichtiger Bestandteil der Attraktivität des kombinierten Verkehrs und sollte unter keinen Umständen abgeschafft werden. Um jedoch Anreize für kurze Transportwege auf Schweizer Strassen zu setzen, ist ein Pauschalbetrag zu prüfen, der unabhängig vom Verhältnis der transportierten Strecke auf Strasse und Schiene verrichtet wird. Aus Sicht der Grünliberalen sollte der Verladebonus ein zusätzliches Instrument sein und nicht die LSVA-Rückerstattung ersetzen. Da weiter das Ziel sein muss, so viel Güter wie möglich auf die Schiene zu bringen, ist mittelfristig ein Mechanismus einzuführen, der Anreize für die Verlagerung auch für jene Strassenfahrzeuge setzt, die heute keine LSVA entrichten. Die Anreize sollen bspw. unabhängig von Antrieb oder Gesamtgewicht der LKW bestehen.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja. Mit der zunehmenden Digitalisierung wird auch der Zugang zu Daten immer wichtiger. Die Grünliberalen unterstützen deshalb den Ansatz des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG), welches auch für den Güterverkehr relevant ist.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr?

Klimaneutrale Antriebe sollen gezielt gefördert werden, da der Schienengüterverkehr ebenfalls seinen Beitrag zum Netto-Null-Ziel bis 2050 leisten soll.

Er wird dies nicht aus eigener Kraft tun können, weshalb finanzielle Anreize absolut nötig sind. Für die Grünliberalen liegt die Priorität in der Förderung der Modernisierung der Kupplungssysteme und in der Förderung des spezifischen EWLK-Verkehrs. Grundsätzlich sind solche Modernisierungskosten für Antriebe etc. durch den Betreiber selber zu tragen und müssen selbstständig finanziert werden. Gewisse Anreize könnten allenfalls in Erwägung gezogen werden, um klimaneutrale Antriebssysteme zu fördern. Die Schweiz soll sich ausserdem in bi-/multilateralen Konferenzen weiterhin für die

Elektrifizierung der Strecken in den umliegenden Ländern einsetzen. Eine Elektrifizierung dieser Strecken würde einen erheblichen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen leisten.

Zu den Massnahmen in Variante I zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja. Der EWLV muss unbedingt erhalten bleiben und modernisiert werden. Der Fokus soll auf der Realisierung von neuen Angeboten und der Schaffung von Mehrverkehr in einem optimal ausgelasteten Netzwerk liegen.

Fördermittel sind ein zielführendes Instrument, um das zu erreichen. Mit effektiven Anreizen für mehr Verkehr auf der Schiene und einem künftigen Wachstum des Güterverkehrs sollte es möglich sein den Schienenanteil zu erhöhen. Dies wäre aus gesellschafts-, verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Gründen und aus volkswirtschaftlicher Perspektive wünschenswert. Die finanzielle Förderung muss allerdings so ausgestaltet werden, dass keine Kannibalisierung von bestehenden Ganzzugsverkehren durch den EWLV erfolgt.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLV dafür geeignet?

Für die Grünliberalen ist das ein geeignetes Instrument. Die Leistungsvereinbarung (für das gesamte Netz) soll gemäss Vorschlag in der Vernehmlassung jeweils auf vier Jahre befristet werden. Um zusätzliche Stabilität und Planbarkeit für die Anbieterinnen des EWLV zu schaffen, soll zudem eine Rahmenvereinbarung mit einer Laufzeit von zwölf Jahren geschaffen werden.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja. Die Grünliberalen erachten die Unterscheidung zwischen Investitionsbeiträgen und Abgeltungen für den Betrieb als korrekt. Für beide Finanzierungsinstrumente soll gemäss Vorschlag des Bundesrates ein Betrag von CHF 300 Mio. für den Zeitraum 2025 - 2028 bereitgestellt werden. Ziel muss eine Übergangsphase der Modernisierung des EWLV mit wirtschaftlicher Sicherheit für dessen Kunden sein.

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 diese Flächen freihalten, sichern und einplanen. Mit der vorliegenden Vorlage soll das Konzept um neue Elemente erweitert werden, so etwa den stärkeren Einbezug des Güterverkehrs auf der Strasse, den Seen und Flüssen sowie der multimodalen Umschlagsplattformen. Die Grünliberalen begrüssen diese Ergänzungen, da sie den Güterverkehr gesamthaft und verkehrsträgerübergreifend stärken.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja, siehe unsere Bemerkungen zu den oben gestellten Fragen.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Grünliberalen bedauern, dass ein verbindliches, konkretes Verlagerungsziel für den Güterverkehr in der Fläche fehlt. Dieser Vorlage hätte man mutiger formulieren können. Für eine klimafreundliche

Güterverkehrspolitik ist es unerlässlich, dass neben der Erhöhung der Effizienz und der Verkehrsvermeidung im Strassengüterverkehr sowie der Elektrifizierung der Fahrzeuge, auch die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene in der ganzen Schweiz intensiviert wird.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen. Bei Fragen stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unsere zuständigen Fraktionsmitglieder, die Nationalrätinnen Barbara Schaffner und Katja Christ, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Jürg Grossen
Parteipräsident



Noëmi Emmenegger
Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion