



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3  
Geschäftsfall:

## Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

### Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?  
Ja.
  - **Die Branchenakteure des öffentlichen Verkehrs und der verladenden Wirtschaft in der Schweiz wollen einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche.** Ihr Ziel ist, Bestandsverkehre zu halten und Neuverkehre stärker mit der Bahn zu transportieren. Hierzu gilt es, die optimalen Rahmenbedingungen für alle Verkehrsarten des SGV neu zu definieren.
  - Der SGV hat grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Er leistet massgebliche Beiträge zur Versorgungssicherheit, zur Erreichung der Klima- und Energieziele sowie zur Umsetzung der Raumpolitik des Bundes. Gleichzeitig stagniert der Anteil des SGV in der Fläche am Gesamtgüterverkehr oder ist sogar rückläufig. Der SGV kann mit dem bestehenden Regulativ die derzeitigen Erwartungen von Gesellschaft, Politik, Kantone und Kunden nicht erfüllen. Es herrscht daher **dringender Handlungsbedarf zugunsten günstiger Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Schweizer Gütertransport.**
  - Der Gütertransport in der Schweiz ist liberalisiert und es herrscht intensive inter- und intramodale Konkurrenz zwischen den Marktakteuren. Damit zwischen Schiene und Strasse auch zukünftig der Wettbewerb um innovative und marktgerechte Logistikangebote stattfinden kann, **benötigen die Güterbahnen einen grossen Modernisierungsschub für ihre Produktionsmittel und -anlagen** mit Automationen und weiteren digitalen Komponenten.
  - Der Netzwerkverkehr auf der Schiene, der sogenannte Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) erbringt heute rund 70 Prozent aller Transporte im SGV in der Fläche und bildet somit das Rückgrat im Bahngütertransport. **Zur Aufrechterhaltung und Stärkung eines leistungsfähigen Netzwerkangebots ist eine nachhaltige Anschubfinanzierung in Form ausgeprägter Abgeltungs- und Anreizmechanismen erforderlich.**
  - Die zukünftigen Rahmenbedingungen im Bahngütertransport müssen sicherstellen, dass zwischen den geförderten und nicht geförderten Marktsegmenten **Wettbewerbsverzerrungen ausgeschlossen werden können und Diskriminierungsfreiheit gewährleistet ist.**
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

Wir unterstützen Variante 1, da wir uns für eine Stärkung des SGV einsetzen. Ein starker SGV benötigt zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung sowie mehr intramodalen Wettbewerb.

Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLV und ermöglicht damit, dass der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLV eine grössere Rolle in der Binnenlogistik spielen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.

Die Netzwerkanbieter sollen sich zu unternehmerischem Handeln bekennen, um die Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie die Flexibilisierung von Kosten und Angeboten zu erreichen. Ihr Ziel ist die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit innert eines kurzen Zeithorizonts.



Die Branchenakteure des öffentlichen Verkehrs und die verladende Wirtschaft begrüßen die konsequente Ausrichtung der Variante 1 auf multimodale Logistikketten. Der SGV hat aufgrund des künftigen Gütermixes nur im effizienten Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern reelle Marktchancen.

Wir erachten Variante 1 als eine erste Etappe, da sie trotz des klaren Fokus auf Multimodalität keine Massnahmen für Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben vorsieht. Daher soll in einer zweiten Etappe mittels Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG hierfür ein Fonds geschaffen werden.

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Wir lehnen Variante 2 ab. Ihre Umsetzung würde, wie der Bundesrat zutreffend dargelegt hat, zur Einstellung des EWLV-Angebots in der Schweiz und im Import- und Exportverkehr führen. Dieser Schritt wäre endgültig und irreversibel.

Ein Grossteil der heute im EWLV transportierten Verkehre würde auf die Strasse verlagert, mit entsprechenden negativen Folgen für das Klima. Die Branchen und Regionen wären unterschiedlich betroffen, Wirtschaftsräume und -akteure abseits der Ost-Westachse sowie periphere Regionen wären von der Einstellung des EWLV-Angebots sehr stark betroffen. Zahlreiche Verlader müssten überdies ihre Logistikprozesse anpassen und ihre Anschlussgleisinfrastruktur, in die sie investiert haben, würden nicht mehr bedient.

#### Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

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

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im SGV eine *Conditio sine qua non*.** Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Neuerungen wie unter anderem der digitalen automatischen Kupplung (DAK) ist der SGV zukunftsfähig. Die DAK schafft die Voraussetzung für die umfassende Digitalisierung des Güterverkehrs und den Aufbau von digitalen Plattformen. Für letztere sind im MODIG entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Es ist unerlässlich **die technologische Schere zwischen Schiene und Strasse zu schliessen**, um die **Wettbewerbsfähigkeit des SGV** nachhaltig zu sichern.
- Mit Hilfe dieser Digitalisierungs- und Automationsschritte kann der SGV die Kundenanforderungen an Leistung, Abwicklungsgeschwindigkeit, Sicherheit und Datenverfügbarkeit erfüllen. Die dadurch erzielten **Geschwindigkeits- und Effizienzgewinne machen die Schiene für kürzere Strecken und kleinere Transportmengen attraktiver.**
- Im System Bahn schafft die DAK Kongruenz zur ERTMS-Strategie des BAV, indem sie zum Beispiel die sichere Erfassung der Zugintegrität während der Fahrt gewährleistet und weiterhin den Betrieb (WLV und Ganzzüge) auf den ETCS-Strecken auch in Zukunft ermöglicht.
- Die **Sicherheit der Mitarbeitenden** wird mit der Automation erhöht. Das Berufsbild des Rangierens wird modernisiert und damit attraktiver für jüngere Generationen. In Zeiten wachsenden Fachkräftemangels ist das essenziell für die langfristige Sicherstellung von Betriebspersonal.
- **Die Branche ist gewillt, ihren Teil dazu beizutragen.** In der Vereinbarung betreffend die «Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung (DAK)» (2021/2022) zwischen dem Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr, dem Verband der verladenden Wirtschaft VAP sowie dem Verband öffentlicher Verkehr VöV wurde die entsprechende Zusammenarbeit zugesichert und von zahlreichen Mitgliedsunternehmen der beiden Verbände mitunterzeichnet.
- **Der Förderplan der Migration ist u.E. zeitlich zu begrenzen und soll national vom BAV gemäss der Abstimmung mit der EU vorgegeben und mit der Branche koordiniert werden.** Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen-EWLV in der Schweiz durchgeführt werden. Hier schlagen die Produktivitätssteigerung direkt durch. In einem zweiten Schritt folgen dann die Ganzzugverkehre, da in dieser Sparte aus heutiger Sicht die Produktivitätsgewinne untergeordnet sind.

**Die Branche begrüsst den Vorschlag, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, den Beginn und das Ende der Umrüstung zu bestimmen.** Der Entscheid muss in Absprache mit

der Branche gefällt werden. Faktoren wie zum Beispiel die technische Reife der Anwendungen, die notwendige Übernahme von europäischen Spezifikationen, die Abstimmung mit der europäischen Migrationsstrategie und die noch unklare Finanzierung in der EU müssen berücksichtigt werden. Wir begrüßen den Migrationszeitraum von fünf Jahren, halten jedoch einen Migrationsstart 2025 zurzeit für fraglich.

4. Sind Sie einverstanden,

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

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist eine Mitfinanzierung des Bundes bei der Migration zur DAK zwingend.** Die Migration zur DAK und den damit neu möglichen digitalen Fähigkeiten sind ein **Quantensprung für den SGV.**

Mit Bezug auf die Mitfinanzierung haben wir folgende Anmerkungen:

- Der Umfang der geplanten Beteiligung des Bundes ist zu eng gefasst:
  - **Kapitalkosten, zusätzliche Betriebskosten und Abschreibungen im Migrationszeitraum:** Während der Migration werden die Effizienzsteigerungen nur in geringem Masse erzielt. Kapitalkosten und Abschreibungen fallen umso höher aus, je niedriger der Förderbeitrag des Bundes ist. Der Bund soll die Möglichkeit haben, neben à-fonds-perdu-Beiträgen **zinslose Darlehen an die Fahrzeughalter** zur Finanzierung der Umrüstkosten zu sprechen.
  - **Ausweitung auf weitere Anwendungen:** Sowohl der erläuternde Bericht wie auch der vorgeschlagene Artikel 10 des GÜTG konzentrieren sich auf die Förderung der DAK. Damit die vom Bundesrat formulierten Ziele der Modernisierung und Automatisierung erreicht werden, sollten der Inhalt in der Botschaft und der neu formulierte Artikel die Finanzierung weiterer Elemente, wie sie in der *Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen dem Bund, dem VAP und dem VöV betr. die Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung* vereinbart worden sind, ermöglichen.
  - Für die Förderung technischer Innovationen ist **im Rahmen der mittelfristig vorgesehenen Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) ausserdem eine Fondslösung zu prüfen, um die Dekarbonisierung und Modernisierung für den gesamten schweizerischen Gütertransport auf der Strasse und auf der Schiene zu implementieren.** Innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll auch geklärt werden, wie Nutzniesser von Automatisierungen an die Äufnung des Fonds beitragen und Nutzentransfers zwischen unterschiedlichen Branchenakteuren erzeugt werden können.
  - Der Nutzentransfer zwischen investierendem Fahrzeughalter und den weiteren Akteuren (Güterbahnen und Infrastrukturbetreiber) innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll entsprechend deren Eigeninteressen erfolgen. Das BAV kann für die Anbieterin des EWLV die Entschädigungen an Dritte abgelden, soweit ihr ungedeckte Kosten entstehen.
- Die Finanzierung der Infrastrukturkosten über die Leistungsvereinbarungen des Bundes mit Infrastrukturbetreibern wird begrüsst.
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
  - Die Branche unterstützt eine Teilfinanzierung durch den Bund aufgrund des langfristigen Nutzens der Automatisierung für den SGV, ist aber der Überzeugung, dass der volkswirtschaftliche Nutzen stärker wiegt als der betriebswirtschaftliche.
  - Aus folgenden Gründen ist eine Teilfinanzierung unabdingbar:
    - Die hohe Interoperabilität und der aktuell niedrige technische Standard sind eine unüberwindbare Hürde für die umfassende technische Modernisierung auf Basis von Marktmechanismen.
    - Während der Migration besteht eine grosse zeitliche Differenz zwischen der Investition und dem sich daraus ergebenden Nutzen, die von den Branchenakteuren nicht überbrückt werden kann.
  - Die Aufteilung des finanziellen Nutzens ist noch offen. Bei einer Nutzenverteilung und einem Kostentransfer über Marktmechanismen könnten die EVU, Fahrzeughalter oder Kunden

ungleich belastet werden. Diese Faktoren müssen bei der Gestaltung des Finanzierungsmodells durch den Bund beachtet werden.

- Ohne Förderung oder bei einem zu tiefen Fördersatz verbleiben die Umstellungskosten bei den Fahrzeughaltern oder den EVU, die durch die später realisierbaren Effizienzgewinne nicht gedeckt werden. Es drohen Defizite und Dysnergien im SGV, was den SGV unattraktiver macht.
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
- **Die Branche ist der Ansicht, dass der Förderanteil von 30 Prozent dem volkswirtschaftlichen Nutzen nicht gerecht wird.** Einerseits sind die Annahmen bezüglich der für die Umrüstung der Fahrzeuge anfallenden Kosten zu tief angesetzt und andererseits ist der vom Bund avisierte maximale Förderanteil zu niedrig (siehe Antwort Frage 4b). Akzentuiert wird dies noch durch die Staffelung der Förderbeiträge nach Alter der Flotte (siehe Antwort auf Frage 4d).
  - **Der Förderanteil pro Fahrzeug sollte den überwiegenden Teil der Kosten decken und zusätzlich eine Vorfinanzierung mittels zinsloser Darlehen vorsehen.** Ebenfalls könnte sich die Branche eine im Migrationsverlauf sinkende Förderung vorstellen, um die Differenz zwischen Kosten und erst später eintretendem Nutzen auszugleichen. Ein Förderanteil von 30 Prozent hätte das Scheitern der Einführung der DAK zur Folge. Eine zu tief angesetzte Förderung könnte ausserdem eine lange Migrationsdauer mit langem Parallelbetrieb zur Folge haben.
  - **Die Erhebung der zu veranschlagenden Kosten und Nutzen erfolgt derzeit auf europäischer Ebene. Verlässliche Zahlen sind voraussichtlich frühestens im dritten Quartal 2023 zu erwarten. Insgesamt gehen wir von branchenweiten Gesamtkosten zwischen 700 und 800 Mio. CHF aus.** Die Kostenentwicklung sollte daher mit der Branche aufgrund der Ergebnisse auf EU-Ebene vor und während der Migration im Rahmen eines geordneten Monitorings verfolgt werden. Bei einer Förderquote von 60 Prozent würden die notwendigen Bundesmittel 420 bis 480 Mio. CHF betragen.
  - Für die Infrastrukturbetreiberinnen ist eine Vollfinanzierung ihrer Kosten zur Umrüstung ihrer Infrastruktur und ihres Rollmaterials durch den Bund über deren Leistungsvereinbarung notwendig.
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Nein.

- **Angesichts des Wagenbedarfs bei zunehmenden Mengen im SGV und der beschränkten Werkstättekapazitäten für Neuwagen in Europa sind grundsätzlich alle Wagen auszurüsten.** Wie im Falle der Lärmsanierung soll für verfrühte Ausserbetriebnahme von Wagen eine degressive Rückzahlung der Finanzhilfen vorgesehen werden.
- Soll am Ansatz der Wagenparkoptimierung festgehalten werden, spricht sich die Branche jedoch gegen die vorgeschlagene Staffelung, dafür aber für eine Förderung gemäss einer Positivliste aus. Die Umrüstkosten sind bei älteren Wagen mindestens gleich hoch. Auch reduziert eine geringere Restlebenszeit älterer Wagen die Abschreibungsdauer der Automationskomponenten. Damit ist der Umbau für Halter von Fahrzeugen im mittleren Lebenszyklus wirtschaftlich schwieriger. Zudem ist ein vorzeitiger Ersatz älterer Wagen, die noch nicht das Ende ihrer Lebenszeit erreicht haben, auf Grund der fehlenden Produktionskapazitäten für Güterwagen nicht möglich und eine frühzeitige Aussortierung von Wagen betriebswirtschaftlich und aus Nachhaltigkeitsgründen nicht sinnvoll. Ein beträchtlicher Teil des Wagenparks in der Schweiz ist in der Kategorie der Inbetriebsetzung von 1995–2009. Die Branche schlägt deshalb vor, alle Fahrzeuge mit demselben Fördersatz zu fördern.
- Wir unterstützen eine Altersgrenze für die Umrüstung von Wagen, falls diese inklusive Ausnahmekriterien umgesetzt wird. Die Optimierung des Wagenparks muss differenziert angegangen, und die Restlebensdauer sowie der kommerzielle Bedarf der einzelnen Wagentypen muss geprüft werden. Wir schlagen eine mit dem BAV vereinbarte Positivliste auf Basis des Fahrzeugregisters unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse und Marktaussichten sowie der Industriekapazitäten für die Fertigung neuer Wagen vor. Neuwagen, die in der Schweiz immatrikulierte Wagen ersetzen, sollten in jedem Fall gefördert werden.
- Wir können uns eine jährlich degressive Staffelung der Fördersätze gemäss Umrüstzeitpunkt auf die DAK vorstellen, da, wie oben beschrieben ein signifikanter zeitlicher Verzug zwischen Investitionen und Wirkungseintritt besteht.

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

Ja.

Wir begrüßen die vorgeschlagenen Massnahmen zur Stärkung der Rheinschifffahrt. Sie sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen sowie an das gesamte europäische Wasserstrassennetz. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule für den Import und Export dar und sichern für viele Güter auch im erheblichen Umfang die Landesversorgung. Zusammen mit der Bahn bildet die Rheinschifffahrt ein redundantes System von zwei energieeffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Zentral ist hierbei die Einbindung der SRH in den schweizerischen EWLV und den kombinierten Verkehr. Eingebettet in die Gesamtstrategie zur Weiterentwicklung des Schweizer Gütertransports ist, aufgrund der nationalen Tragweite, die Stärkung der Hafeninfrastrukturen und damit der Rheinschifffahrt durch den Bund ein wichtiges Element.

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

Ja.

Wir begrüßen den vorgeschlagenen GÜTG Artikel 8a in der Variante 1. Die vorgeschlagene Form einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und einer noch zu schaffenden Betriebsgesellschaft für die Infrastrukturen des Hafens erachten wir als wirkungsvolles und zielführendes Instrument. Durch die Einbindung des Bundes erhalten die Hafeninfrastrukturen die notwendige nationale Bedeutung, um abgeleitet aus dem Güterverkehrskonzept des Bundes, eine langfristige Sicherung der notwendigen Infrastrukturkapazitäten und Rahmenbedingungen für die Logistikwirtschaft sicherstellen zu können. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und die Kantone beider Basel die Hafeninfrastrukturen unter den festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Der Bund kann somit strategisch auf eine Schlüsselinfrastruktur und auf wirtschaftliche und ökologische Hafeninfrastrukturen hinwirken.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja.

Wir unterstützen die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe. Der Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Schifffahrt, spezifisch in der Rheinschifffahrt, schafft ein redundantes CO<sub>2</sub>-freies Transportsystem und ermöglicht klimaneutrale intermodale Transportketten zwischen Wasser und Schiene. Als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat die Schweiz bereits mit den anderen ZKR-Staaten (Frankreich, Deutschland, Niederlande und Belgien) 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:

Aufgrund der Entwicklung des Gütermixes kann der SGV nur als Teil multimodaler Logistikketten wachsen und Verlagerungswirkung erzielen. Dabei ist nicht entscheidend, ob Behälter oder Güter zwischen den Verkehrsträgern umgeschlagen werden. Dies soll alleine der Markt und nicht staatliche Anreize beeinflussen. Wir unterstützen die Förderung multimodaler Transportketten Strasse/Schiene, Schiff/Schiene. Jeder Verkehrsträger sollte gemäss seinen Stärken eingesetzt werden. Die Strasse in der Feinverteilung, Schiene und die Rheinschifffahrt im Hauptlauf für grosse Mengen und auf längeren Distanzen.

Der SGV hat als Teil multimodaler Transporte insbesondere auch im Import- und Exportverkehr erhebliches Wachstumspotential. Freiverlade-, KV- und Anschlussgleisanlagen sind betrieblich mit internationalen Umschlags- und Verladeanlagen zu verknüpfen und entsprechend raumplanerisch zu gestalten.

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen soll weiter gefördert und weiterentwickelt werden.

Die bestehenden Anlagen, wie sie im Konzept Gütertransport auf der Schiene festgehalten sind, sind gemäss den Bedürfnissen der Branche weiterzuentwickeln. Im Zentrum der Weiterentwicklung steht eine Konsolidierung der Güterverkehrsanlagen (Freiverlade, Annahme- und Formationsbahnhöfe), wie sie bereits im Zielbild Güterverkehrsanlagen (2021) von SBB Infrastruktur, zusammen mit der Branche und im Auftrag des BAV, erarbeitet wurde. In Räumen mit Unterkapazitäten (vgl. Konzept Gütertransport auf der Schiene) sollen neue leistungsfähige Anlagen insbesondere für den KV erstellt werden.

Die bestehende Definition von Freiverladeanlagen bestehend aus Verladegleis und Verladeplatz gemäss Eisenbahngesetz, soll beibehalten werden. Alle darüber hinaus gehenden Anlagen sollen nicht Bestandteil des öffentlichen Netzzugangs sein.

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

- Wir begrüssen eine Vereinfachung der finanziellen Förderung durch pauschale Ansätze. Wir erwarten dadurch einen geringeren administrativen Aufwand und eine schnellere Durchlaufzeit von Förderverfahren. Hingegen muss die Möglichkeit bestehen bleiben, auf spezielle Situationen Rücksicht zu nehmen und – in begründeten Ausnahmefällen – von standardisierten Fördersätzen abzuweichen. Möglichst günstige Baukosten garantieren keinen erfolgreichen Betrieb.
- Wir begrüssen die Ausweitung der Fördertatbestände auf weitere Anlagenelemente. Vor allem im Bereich der mobilen Umschlagsgeräte, wie Stapler oder Mobilkräne, ist jedoch klar zu definieren, dass diese bahnspezifisch sein müssen, um Anspruch auf eine Förderung zu haben.
- Wir unterstützen den Verzicht auf Mindestmengen bei Anlagen mit einem Investitionsvolumen von weniger als fünf Millionen CHF nur für Anlagen auf dem Schmalspurnetz.
- Der Fördersatz von 80 Prozent soll für jene Projekte mit einem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen CHF möglich sein, welche von nationaler oder überregionaler Bedeutung sind und die Kriterien des Sachplans erfüllen.
- Wir unterstützen die Fördersätze bei Erneuerungen von 40% und für Neubauten und Erweiterungen von 40-80%.
- Wir unterstützen die Änderung in Art. 8, Abs. 7 GüTG, dass nur noch KV-Anlagen den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren haben.

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

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

- Wir unterstützen den Verladebeitrag mittels Pauschalen. Dieser sollte aber für alle gleichermassen gelten und sollte nicht nach Neu- und Bestandsverkehr unterscheiden.
- Empfänger des Verladebeitrags müssen die Verloader sein, damit diese direkte Anreize für zusätzliche Verlagerungen auf die Schiene erhalten.
- Wir lehnen eine Wagenmindestmenge als Voraussetzung für Förderbeiträge ab.
- Die Branche befürwortet die Möglichkeit, einen Bonus für Mehrmengen auszurichten.
- Wir erkennen vor allem bei Grosskunden und grossen Verladepunkten ein Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene. Darum soll beim Bonus für Mehrmengen die Obergrenze von 1'500 beladenen Wagen nicht gelten.
- Für den Verladebeitrag sollen wie vorgeschlagen 25 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung stehen.
- Der vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG gelten. Das SVAG soll zukünftig eine pauschale Rückerstattung der LSVA für alle multimodalen Verkehre (Schiene-Strasse-Wasser) vorsehen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Wir unterstützen die Weiterführung der LSVA-Rückerstattung im KV. Perspektivisch soll der Umschlags- und Verladebeitrag in eine generelle LSVA-Rückerstattung überführt werden (s. auch Antwort 7 c I oben).

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

Ja, wir begrüßen dies. Für Eigner und Betreiberinnen von privaten Güterverkehrsanlagen ist die Einhaltung von eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und der Aufbau von entsprechenden Kompetenzen eine grosse Herausforderung, welche eine Hürde für eine stärkere Nutzung des SGV darstellt.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?
- Wir unterstützen die Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im SGV.
  - In Bezug auf den SGV unterstützen wir spezifisch den Vorschlag, sowohl Umrüstung von Bestandsfahrzeugen als auch Neubeschaffungen zu finanzieren und die Finanzierung der Umrüstung der Lokomotiven von Infrastrukturbetreiberinnen über deren Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Wir teilen die Einschätzung, dass die Förderhöhe pro Lokomotive von 1 Million CHF adäquat ist, um die Mehrkosten für klimaneutrale Antriebe zu decken.
  - Eine Förderung für Schienenfahrzeuge sollte nur im Falle einer massgeblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bei der Leistungserbringung möglich sein, also prioritär bei Rangierlokomotiven, die in der Nahzustellung und teilweise auf der Strecke eingesetzt werden.
  - Streckenloks mit einem Last-Mile-Modul können teilweise Rangierlokomotiven ersetzen. Die Ausrüstung einer Streckenlokomotive mit Last-Mile Modul ist voraussichtlich kostengünstiger als die Umrüstung oder der Neukauf eines batterieelektrischen Hybridfahrzeugs. Daher soll die Ausrüstung von Streckenlokomotiven mit einem Last-Mile Modul ebenfalls als Fördertatbestand aufgenommen werden.
  - Eine Förderung sollte neben dem Kauf auch auf Fahrzeugleasing und Fahrzeugmiete angewendet werden können und auch die Förderung von Leasings und Mieten bei ausländischen Leasinggebern einschliessen. Diese Möglichkeit ist insbesondere für Netzwerkanbieter, welche zur Senkung der Fixkosten keine Ressourcen anschaffen, sehr vital.

**Zu den Massnahmen in Variante 1 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.

- Wir begrüßen, dass die Netzwerkanbieter mit unternehmerischem Handeln, einer grundlegenden Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie der konsequenten Flexibilisierung von Kosten und Angeboten den EWLV zum Erfolg führen wollen. Das Ziel soll eine enge Partnerschaft mit den Verladern als Kunden und die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit der Netzwerkanbieter innert eines kurzen Zeithorizonts sein.
- Das **vorgeschlagene Instrumentarium** inklusive einer genügenden finanziellen Förderung im Rahmen von Abgeltungen und Investitionsbeiträgen ist im Grundsatz **geeignet** ist, um den EWLV grundlegend zu modernisieren.
- Wir teilen die Ansicht des Bundesrats, dass im Rahmen der Weiterentwicklung des EWLV **das heutige Angebot als Basis** zu nehmen ist. Der Fokus soll dabei nicht auf der Eröffnung neuer Bedienpunkte liegen, sondern auf der Realisierung von neuen Angeboten und der **Schaffung von Mehrverkehr in einem konsolidierten und gut ausgelasteten Netzwerk**.
- Wir teilen **die Einschätzungen des Bundesrats zum Investitionsbedarf in digitale Plattformen. Der Aufbau einer durchgehenden digitalen multimodalen Plattform ist aber mit grossen Investitionen verbunden**.

Bei der geplanten Regulierung von digitalen Plattformen über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) des Bundes ist die hohe Komplexität des Angebotes im Güterverkehr im Vergleich zum Personenverkehr zu beachten. Zudem ist der Anteil internationaler Verkehre bedeutend höher. Insofern ist auch die Unterstützung europäischer Plattformen notwendig. Im Rahmen des bereits fortgeschrittenen Prozesses zur Erarbeitung des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) müssen die Anliegen des Güterverkehrs auf der Schiene und wenn möglich auch auf der Strasse aufgenommen und eng mit den europäischen Projekten abgestimmt werden. Sollte sich die Umsetzung des MODIG zeitlich nicht mit dem Inkrafttreten des

revidierten GüTG vereinbaren lassen, müsste für die Schaffung und Finanzierung der Plattform eine Alternative geschaffen werden.

- Es darf **keine Wettbewerbsverzerrung** durch einen subventionierten Netzerkanbieter geben. Daher muss die abgeltungsberechtigte Aktivität des Netzerkanbieters im EWLTV organisatorisch und finanziell vom Ganzzugverkehr getrennt werden, um Querfinanzierungen auszuschliessen. Die Vorgaben zur Transparenz und Vermeidung von Quersubventionen sollen gesetzlich verankert werden.

Die finanzielle Förderung muss so ausgestaltet werden, dass **keine Marktverzerrung zwischen den verschiedenen Produktionsformen im Binnenschienengüterverkehr** bzw. keine Kannibalisierung von bestehenden Ganzzugverkehren durch den EWLTV erfolgt. Auch zukünftig müssen die Güter auf die jeweils effizienteste Produktionsform geleitet werden. Von tiefen regulierten Preisen im Angebot der ersten/letzten Meile profitieren alle Verkehrsarten des SGV.

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

Ja.

- Das Instrument der **Leistungsvereinbarung** (LV EWLTV) zwischen dem BAV und der Anbieterin des EWLTV mit einer Laufzeit von vier Jahren **ist geeignet**, den Erhalt, die Modernisierung und Weiterentwicklung des EWLTV in einer Übergangsphase zu ermöglichen. Das Netzerangebot soll aus einer Hand bezogen werden können. Aus diesem Grund soll das BAV auch nur eine LV EWLTV für das gesamte Netzwerk abschliessen.
- Wir unterstützen die für die LV EWLTV aufgeführten **Elemente, namentlich**:
  - Die Festlegung des Angebots, des Netzwerks und der Investitionen nach Massgabe der Grundlagendokumente des Güterverkehrs, insbesondere: das Konzept für den Gütertransport, die vom BAV unter Mitwirkung der betroffenen Akteure festgelegten Leitlinien und die Rahmenvereinbarung.  
Die **Rahmenvereinbarung**, auf welche sich die LV EWLTV stützt, sollte einen genügenden Zeitraum für den Übergang sichern und bei Vorliegen unvorhergesehener, unabänderlicher Schwierigkeiten eine **Verlängerung** ermöglichen.
  - Die Preisentwicklung und flexible Preisgestaltung sowie die Bildung von Reserven in der LV EWLTV entlang definierter Vorgaben.
  - Klare subventions- und wettbewerbsrechtliche Vorgaben. Diese müssen aus unserer Sicht im Vergleich zum Vorschlag des Bundesrats in Art. 9a Abs. 7 GüTG klarer formuliert werden (s. Vorschlag unter Ziff. 11), um Querfinanzierungen vom Netzerangebot sowie Marktverzerrungen durch den Netzerkanbieter auszuschliessen.

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

Ja.

- Wir begrüessen Abgeltungen und Investitionsbeiträge im Verbund mit den anderen Massnahmen der Vernehmlassungsvorlage. Sie erlauben, die Übergangsphase der Modernisierung des EWLTV mit wirtschaftlicher Sicherheit für dessen Kunden auszustatten. Hierfür ist der vom Bundesrat vorgeschlagene **Verpflichtungskredit für die Jahre 2025–2028 von 300 Millionen CHF unbedingt erforderlich**. Mit zunehmendem Fortschritt der Modernisierung werden sich die benötigten Mittel degressiv entwickeln. Zur Aufrechterhaltung des Angebots und für Investitionen ist der veranschlagte Betrag gerade in der Anfangsphase nach Einschätzung der SBB jedoch sehr knapp bemessen.

- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Nein.

Sollte jedoch eine Ausschreibung des Angebots im EWLTV beschlossen und umgesetzt werden, dann müsste sie **für das gesamte Netzerangebot** auf dem Normalspurnetz erfolgen. Ausserdem muss das Netzerangebot über die gesamte Dauer der Rahmenvereinbarung durch eine Anbieterin wahrgenommen werden.



10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja.

- **Wir begrüßen grundsätzlich die vorgeschlagenen Massnahmen** zur stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes.
- Für Infrastrukturanlagen des SGV sollen die Kriterien der Richtlinie für die Sachplanrelevanz von Eisenbahnanlagen zur Anwendung kommen. Güterverkehrsanlagen, welche die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen, sind in den Sachplan Schiene des Bundes aufzunehmen.
- Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle stärker wahrnehmen sollen. Die Festlegung von Logistikflächen auf kantonaler sowie kommunaler Ebene ist daher zu begrüßen. Wir unterstützen zudem die Aussage des Bundesrats, dass das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ein wichtiges Instrument zur Bestandsicherung von Güterverkehrsanlagen ist, das weiterentwickelt werden sollte.
- **Wir unterstützen die Verpflichtung der Kantone, die im Konzept an sie adressierten Festlegungen in ihrer Richtplanung zu berücksichtigen. Entscheidend ist aber die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen auch grundeigentümergebunden in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden.** Ausserdem muss der Bund den Kantonen Fristen setzen, bis zu welchem Zeitpunkt Anlagen des SGV inklusive KV-Terminals in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden müssen. Sowohl das Konzept für den Gütertransport wie auch die kantonale Umsetzung (auf Ebene der kantonalen Güterverkehrsstrategien wie auch auf Ebene Richtplan) sollen regelmässig überprüft werden, da sich die Markt- und Kundenbedürfnisse über die Zeit verändern.

## Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir unterstützen die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen grösserenteils, beantragen jedoch folgende Änderungen (in rot):

### Art. 1a: Begriffe

- a. Einzelwagenladungsverkehr (EWLV): der Transport von Gütern auf der Schiene **nach dem Prinzip der Bündelung von Einzelwagen oder Wagengruppen in einem Netzwerk** im Binnen-, Import- und Exportverkehr mit mindestens einer Rangierbewegung» [...].
- c.3. Freiverladeanlagen: öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, **einschliesslich der Kräne und anderer Umschlagsgeräte;**» [...]

### Art. 2 Grundsätze und Ziele

<sup>1</sup> [...] a. eine nachhaltige, insbesondere auf die Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen **und auf eine sichere und effiziente Versorgung** ausgerichtete Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser. [...]

### Art. 3 Konzept für den Gütertransport auf der Schiene

[...]

<sup>2</sup> d. der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein **und den Binnengewässern**

<sup>3</sup> Er stimmt das Konzept mit **den gemeinsamen Leitlinien der Akteure des Gütertransports auf der Schiene**, der Entwicklung der Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastruktur sowie der Anlagen des unterirdischen Gütertransports, mit dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes und der kantonalen Richtplanung ab. [...]

<sup>5</sup> Die Kantone berücksichtigen das Konzept **insbesondere** in ihrer Richt-, **Nutzungs- und Agglomerationsplanung auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden.**

### Art. 3a Gemeinsame Leitlinien

<sup>1</sup> ~~Die~~ **Das Bundesamt für Verkehr erarbeitet unter Mitwirkung der Akteure des Gütertransports auf der Schiene Leitlinien zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes in Abstimmung mit den Entwicklungen im europäischen Umfeld.** Die Leitlinien ~~können insbesondere~~ **betreffen insbesondere:** [...]

d. die Entwicklung des EWLV **und dessen laufende Beobachtung aufgrund definierter Indikatoren**

- e. [neu] die gemeinsame Nutzung und den Austausch der Daten im Rahmen der geplanten Umsetzung der Mobilitätsdateninfrastruktur des Bundes

~~<sup>2</sup> Das Bundesamt für Verkehr unterstützt in geeigneter Weise die Erarbeitung der Leitlinien.~~

#### Art. 5 Transport gefährlicher Güter

<sup>1</sup> [...]

[neu] <sup>3</sup> Die Kantone sorgen mit Massnahmen der Raumplanung für einen effizienten Transport gefährlicher Güter insbesondere in dicht besiedelten Gebieten.

#### Art. 8 Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen

<sup>1</sup> [...]

<sup>2</sup> Er kann Investitionsbeiträge an den Bau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland leisten, wenn die Investition mit grosser Wahrscheinlichkeit zur Verlagerung des ~~alpenquerenden~~ Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene beiträgt.

<sup>3</sup> Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt zwischen 40 und 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Bei Projekten von nationaler ~~oder überregionaler~~ verkehrspolitischer Bedeutung kann er auf höchstens 80 Prozent erhöht werden.

<sup>5</sup> Bei der Gewährung und der Bemessung der Beiträge sind das Konzept für den Gütertransport sowie die verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes, ~~die Sicherheit~~, wirtschaftliche Kriterien und die Vorteile Dritter angemessen zu berücksichtigen.

<sup>6</sup> Der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), schliesst mit den Betreiberinnen von ~~KV Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen~~ Umschlags- und Verladeanlagen Vereinbarungen über vier Jahre ab; die Vereinbarungen legen die Investitionen der Betreiberinnen und die Höchstbeträge der Bundesbeiträge fest.

#### Art. 9 Abgeltung des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene

<sup>1</sup> [...]

<sup>4</sup> [neu] Die Bundesversammlung beschliesst für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit.

#### Art. 9a Förderung des EWLV

<sup>1</sup> [...]

<sup>4</sup> Sie ~~können schliessen~~ über die Entwicklung des EWLV und die dafür notwendigen Investitionen und Abgeltungen eine befristete Rahmenvereinbarung für mehrere Vierjahresperioden ab~~schliessen~~.

<sup>5</sup> [...]

- b. Verbesserungen bei der Planung, der Leistungserbringung und der Koordination des Angebots zwischen den Anbieterinnen, ~~den Kunden, Betreiberinnen von Umschlags- und Verladeanlagen, dritten Güterbahnen und weiteren Akteuren~~ zu ermöglichen. [...]

#### Variante 1

<sup>7</sup> ~~Querfinanzierungen aus dem subventionierten Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch Netzwerkanbieter sind nicht zulässig. Es sind organisatorische Massnahmen zu treffen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLV in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Der Bund trifft die dazu notwendigen Vorkehrungen und stellt die entsprechende Überwachung sicher.~~

#### Variante 2

<sup>7</sup> Sie [die Netzwerkbetreiber] gliedern die Leistungen umfassend die Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen [hier handelt es sich um die abgegoltene Leistung gemäss Art. 9a Abs. 2 letzter Satz] in eigenständige Bahnunternehmen aus, die über keine eigenen Güterwagen verfügen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLV in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die Leistungserbringung untereinander zu Marktkonditionen. Der Bundesrat kann für Schmalspurbahnen Erleichterungen vorsehen.

#### Vorschlag BAV streichen

~~<sup>7</sup> Sie treffen die nötigen organisatorischen Vorkehrungen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLV in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die Leistungserbringung untereinander zu Marktkonditionen.~~

#### **Art. 9b** Umschlags- und Verladebeiträge

<sup>1</sup> Der Bund kann für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern pauschale Beiträge pro transportierten Bahnwagen an die **Absender und Empfänger Betreiber der Umschlags- und Verladeanlagen** ausrichten. [...]

<sup>3</sup> Der Bundesrat regelt die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Pauschalen. ~~Er kann eine Unter- und Obergrenze der Anzahl geförderter Bahnwagen je Umschlags- und Verladeanlage setzen.~~

<sup>4</sup> Die Modalitäten für die Gewährung und Entrichtung der Pauschalen **zugunsten der Absender und Empfänger** werden zwischen dem Bund, vertreten durch das BAV, und den Betreiberinnen der **benützten** Umschlags- und Verladeanlagen in ~~der~~ einer Vereinbarung **nach Artikel 8 Absatz 6** festgehalten.

#### **Art. 10** Technische Neuerungen

<sup>1</sup> [...]

<sup>2</sup> Er fördert mit pauschalen A-Fonds-perdu-Beiträgen **und zinslosen, rückzahlbaren Darlehen** die **Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs, insbesondere die** Einführung der digitalen, automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge.

<sup>3</sup> Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt höchstens 60 Prozent, **die zinslosen, rückzahlbaren Darlehen betragen zusätzlich höchstens 20 Prozent** der anrechenbaren Kosten. ~~dabei wird das Eigeninteresse der Gesuchstellerin berücksichtigt.~~

<sup>4</sup> Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Förderung, insbesondere die Voraussetzungen, Fristen, ~~und~~ Verfahren der Finanzierung sowie ~~die Bemessung der Beiträge~~ **die finanzielle Berücksichtigung und den gegenseitigen Ausgleich der Eigeninteressen der Fahrzeughalter, Güterbahnen und Infrastrukturbetreiberinnen.** [...]

#### **Art. 12** Erschliessung

<sup>1</sup> [...]

<sup>2</sup> Die Kantone **und Gemeinden** legen diese Massnahmen in ihren Richt- **und Nutzungsplänen** fest.

#### **Art. 13** Baubewilligung, Betriebsbewilligung

<sup>1</sup> Der Bau und die Änderung von Anschlussgleisen bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht. **Ein vorgängiger Eintrag im Nutzungsplan wird hierbei nicht vorausgesetzt.** [...]

#### **Art. 17** Vertragliche Regelungen

[...]

<sup>2</sup> Dem Anschlussvertrag ist ein Situationsplan beizufügen, der über die von der Anlage betroffenen Grundstücke, den Anschlusspunkt und den Standort wichtiger Einrichtungen Auskunft gibt. Der Plan muss zudem die Eigentumsverhältnisse umschreiben ~~sowie die dinglichen und allfälligen obligatorischen Rechte im Zusammenhang mit dem Clois aufzuführen.~~ [...]

#### **Art. 19a**

[...]

<sup>3</sup> Der Bundesrat legt im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler **und überregionaler** verkehrspolitischer Bedeutung fest.

<sup>4</sup> Die Kantone **und Gemeinden** legen diese Massnahmen in ihren Richt- **und Nutzungsplänen** fest.

#### **Art. 22a** Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen **und Investitionshilfen in technische Neuerungen**

<sup>1</sup> Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) entscheidet über Streitigkeiten über den Abschluss oder die Anwendung von Leistungsvereinbarungen nach den Artikeln 8a und 9a **sowie Investitionshilfen in technische Neuerungen nach Artikel 10.** [...]

#### **Art. 27** Übergangsbestimmungen

<sup>1</sup> [neu] Die Kantone sorgen in kantonalen Ausführungserlassen für die Umsetzung dieses Gesetzes innerhalb von vier Jahren nach seiner Inkraftsetzung.

## Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

### a. Förderung des Schienengüterverkehrs auf Schmalspurstrecken

- Wir begrüssen die in Variante 1 vorgeschlagene unbefristete Weiterführung der Unterstützung des Bundes für Güterverkehre auf Schmalspurstrecken.
- Die Finanzierung dieser Unterstützung ist jedoch unzureichend geregelt. Sie ist bisher Bestandteil des jährlichen Bundesbudgets und bietet somit keine ausreichende Planungssicherheit über einen mehrjährigen Zeithorizont. Ausserdem liegen die veranschlagten Beträge seit Bestehen dieser Förderung unverändert bei CHF 6 Millionen pro Jahr und tragen dem steigenden Investitions- und Finanzierungsbedarf nicht Rechnung, insbesondere wenn der Schienenanteil an den Transporten in den betroffenen Regionen erhöht werden soll.
- Wir beantragen – analog dem Verpflichtungskredit für den EWLK – auch für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 50 Millionen.

### b. Reporting des Bundes zur Förderung des SGV in der Fläche (analog Verlagerungspolitik)

Wir regen an, für die Entwicklung des SGV in der Fläche und insbesondere im EWLK ein Monitoring und Reporting zu führen analog der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr (s. auch Frage 11, Anträge für ergänzten Art. 3a GüTG). Das Monitoring sollte auf definierten Kennzahlen basieren und folgende Kategorien umfassen

- Entwicklung Kunden-/Branchenstruktur
- Mengenentwicklungen/inter- und intramodaler Wettbewerb
- Kapazitäts- und Qualitätsmonitoring
- Volkswirtschaftliche und umweltpolitische Entwicklung
- Entwicklung Fördermittel

Die Entwicklungen sollten jährlich erhoben, evaluiert und gegebenenfalls mit Massnahmen hinterlegt werden. Die Führung des Monitorings sollte dem BAV obliegen.