

Herr  
Bundesrat Albert Rösti  
Vorsteher UVEK  
3003 Bern

Bern, 8. Februar 2023

## Zukunft Binnengüterverkehr

Sehr geehrter Herr Bundesrat

**Die Schweiz hat und benötigt auch in Zukunft eine starke Logistik im Binnen-, Import- und Exportverkehr auf Schiene, Strasse und mit dem Schiff.** Wir stehen ein für attraktive Angebote, die auf die Bedürfnisse der Kunden der verladenden Wirtschaft ausgerichtet sind. Wir erwarten faire Wettbewerbsbedingungen, damit Unternehmen ihre Güterverkehrsangebote nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und möglichst klimaverträglich erbringen können.

**Die Wachstumsaussichten für die Binnenlogistik sehen wir positiv. Viele Unternehmen haben die Ambition und konkrete Projekte, um diese Marktchancen zu realisieren,** z.B. im Bereich City-Logistik, Kundenlösungen mit Ganzzügen oder Ver- und Entsorgung im Baugewerbe und Recycling. Ebenso steigt die Nachfrage nach versorgungssicheren Transportketten, nachweisbar CO<sub>2</sub>-reduzierter Logistik oder leistungsfähigen Umschlagsanlagen für den multimodalen Gütertransport.

**Die unterzeichnenden Verbände begrüssen, dass nun die politischen Weichen für die «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» gestellt werden.** Die in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Ziele bezüglich Versorgungssicherheit der Schweiz, Leistungsfähigkeit und Robustheit der dafür notwendigen Infrastrukturen, Klimaschutz, Energieeffizienz und Raumplanung unterstützen wir. Die Vorlage geht grundsätzlich in die richtige Richtung.

**Wir erachten die Vorlage als ersten Schritt, da die Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben nicht geregelt ist.** Dies soll im Rahmen der Revision des SVAG und der Schaffung eines Fonds nachgeholt werden. Dieser Fonds sollte gleichzeitig die Möglichkeit, die Modernisierung des SGV zu finanzieren, umfassen. Zudem muss im Rahmen der nächsten Revision eine namhafte Senkung des Trassenpreises für den Güterverkehr gemäss europäischem Vorbild angegangen werden.

Wir bitten Sie, die nachfolgenden **Erwägungen, zu denen wir nach intensiven Gesprächen und trotz in der Vergangenheit unterschiedlicher Positionen, Konsens erzielten,** bei der Finalisierung der Vorlage angemessen zu berücksichtigen.

1. **Es bedarf im Binnengütertransport eines deutlichen Modernisierungsschubs, um Effizienz, Produktivität, Marktfähigkeit und Sicherheit für Mitarbeitende zu verbessern.** Wie im Bericht zur Vernehmlassung ausgeführt, besteht diesbezüglich zurzeit insbesondere Nachhol- und politischer Entscheidungsbedarf beim Schienengüterverkehr sowie bei der Ko-

Modalität. Die Bahnbranche will Fortschritte erzielen bspw. bezüglich Anpassungsfähigkeit, Reaktionsschnelligkeit, Transparenz und nicht zuletzt die digitale Integration der Logistikketten. Wir unterstützen zudem bereits jetzt, dass im Rahmen der Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) auch die diesbezüglichen Rahmenbedingungen für die Strasse verbessert werden. Namentlich soll dort eine integrale Fondslösung für die Dekarbonisierung des gesamten schweizerischen Gütertransportes eingeplant werden, um auch für die Strasse eine Anschubfinanzierung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu ermöglichen. Sämtliche Investitionen und Förderungen der Güterverkehrslogistik sollen ab dann über diesen Fonds laufen. Dabei ist auch festzulegen, wie zukünftig der Kosten-Nutzen-Ausgleich der involvierten Akteure (wie ISB, EVU, Halter) in genügendem Ausmass berücksichtigt werden kann.

**2. Es soll der Massnahmenmix im Sinne Variante 1 weiterverfolgt werden:**

- Modernisierung, Automatisierung und Umrüstungsfinanzierung für technische Neuerungen
- Anreize für Förderung multimodaler Transportketten
- Verstärkte Berücksichtigung des Gütertransportes in der Raumplanung
- Stärkung und bessere Einbindung der Rheinschifffahrt in multimodale Logistikketten
- die Weiterentwicklung und Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) auf der Normal- und Schmalspur.

Jede staatliche Förderung, hat diskriminierungsfrei und wettbewerbsneutral zu erfolgen.

**3. Der Modernisierungsschub wird ohne technische Neuerungen nicht möglich werden; und zwar unabhängig der gewählten Variante.** Dazu gehören u.a.(a) die digitale automatische Kupplung (DAK), digitale Bremsproben sowie (b) digitale Daten-/Buchungsplattformen, etc., die allen Akteuren diskriminierungsfrei zugänglich sein sollen. Die Fahrzeughalter, EVU und Infrastrukturbetreiber werden sich entsprechend dem auf EU-Ebene erhobenen Nutzen an den Investitionen beteiligen

Ad (a): 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.

Ad (b): Via digitale Plattformen sollen alle Akteure in der Lage sein, sich zeitverzugslos über freie Kapazitäten (Trassen, Loks, Wagen etc.) oder Synergien mit bereits bestehenden Güterverbindungen ein Bild zu machen, um Effizienzen zu heben und diese mittels direkter Buchung umsetzen zu können. Dafür sollen im Gesetz zur Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) die Grundlagen geschaffen werden, und dies wenn möglich für alle Verkehrsträger.

**4. Der finanzielle Aufwand für die technischen Neuerungen ist bedeutsam, gleichzeitig aber noch mit vielen offenen Fragen und Unsicherheiten behaftet.** Wegen der Verzögerung zwischen Investition und Inwertsetzung, des technischen Doppelbetriebs in der Migrationsphase und der Notwendigkeit, diese Neuerungen mit anderen Teilen des Bahnsystems zu systematisieren (ETCS, Rangieren, etc.) erachten wir eine Teilfinanzierung durch die öffentliche Hand als gerechtfertigt. Diese soll die anfallenden Kosten überwiegend decken sowie die Möglichkeit von zinslosen Darlehen vorsehen. Wir regen an, die Justierung der Fördermittel für die Automatisierung bei Vorliegen der Resultate auf EU-Ebene im dritten Quartal 2023 nochmals mit der Branche zu plausibilisieren.

5. **Das Angebot für den EWLIV soll innerhalb der Branche fundamental modernisiert, unternehmerisch weiterentwickelt und mittels einer Leistungsvereinbarung mit der Netzwerkanbieterin befristet abgegolten werden.** Der Druck Richtung Eigenwirtschaftlichkeit muss bei gleichzeitiger unternehmerischer Freiheit und der Möglichkeit zur Gewinnverwendung hoch bleiben. Wir begrüßen, dass die Netzwerkanbieterin mit entsprechender politischer Rückendeckung auf diesen unternehmerischen Pfad verpflichtet wird, so dass die Beiträge in den nächsten Jahren schrittweise reduziert werden können.

Realistischerweise wird die erste Leistungsvereinbarung vom heutigen Leistungsniveau aus starten, verbunden mit der Erwartung zur konsequenten Kundenorientierung und Modernisierung. Um eine Querfinanzierung in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, gibt es durch die ausgewählte Netzwerkanbieterin entsprechende Massnahmen zu treffen. Für die im Gesetz festzuhaltende Umsetzung, sieht die Branche zurzeit noch zwei Lösungsansätze. Organisatorische Massnahmen oder zusätzlich rechtliche Trennung. Beide Varianten sind durch den Bund konsequent zu überwachen.

6. **Die verstärkte Integration der Rheinschifffahrt in multimodale Logistikketten** unterstützen wir wie vorgeschlagen (Leistungsfinanzierung für Hafeninfrastrukturen, finanzielle Anreize für klimaneutrale Antriebe geeigneter Schiffe oder für Niedrigwasser). Ebenso finanzielle Anreize in Form eines Verlade- oder Umschlagsbonus mit direkter Auszahlung an die Verloader, degressiv ausgestaltet analog der LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr. Der vorgeschlagene Verlade- und Umschlagsbonus soll im Rahmen der Revision des SVAG als pauschale Rückerstattung der LSVA ausgestaltet werden. Wir begrüßen eine mittels Finanzhilfen beschleunigte Ausrüstung der Fahrzeuge auf Schiene, Rhein und Strasse mit klimafreundlichen Antrieben.
7. **Wir begrüßen die breitere Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen (Überbegriff Anschlussgleisen, KV-Umschlagsanlagen und Freiverladeanlagen).** Die Einführung des neuen Dachbegriffs darf nicht mit einer Ausweitung der Aufgaben für die Infrastrukturbetreiberin (ISB) verbunden sein und keine Anpassung der Definition von Freiverladeanlagen im Eisenbahngesetz (EBG) auslösen. Die Förderungsregeln sollen sich an denjenigen für die Finanzierung von KV-Anlagen oder Anschlussgleisen orientieren. Finanzierungsquelle soll der Rahmenkredit für die Förderung von Güterverkehrsanlagen sein, und der BIF darf damit nicht belastet werden. Die Standorte und das Netzwerk der Anlagen sollen wie bisher von der Branche zusammen mit dem Bund und den Kantonen definiert werden. Als Untergrenze der Förderung soll weiterhin der Richtwert von 720 Wagenladungen gemäss Artikel 5 Absatz 1 der Gütertransportverordnung (GüTV) gelten.

Wir danken Ihnen bestens für die Kenntnisnahme unserer Ausführungen und verweisen gerne auf die Antworten im Fragebogen bzw. bei den Gesetzesanpassungen. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**LITRA**



Martin Candinas, Nationalrat  
Präsident (078 841 66 86)

**ASTAG**



Thierry Burkart, Ständerat  
Zentralpräsident (078 764 15 88)

**IG Kombiniertes Verkehr**



Hans-Jörg Bertschi  
Präsident (079 330 50 72)

**VAP**



Frank Furrer  
Generalsekretär (079 544 58 78)

**Verband öffentlicher Verkehr (VöV)**



Ueli Stückelberger  
Direktor (079 613 77 01)

**Kommission Güterverkehr VöV**



Philipp Wegmüller  
Präsident (079 335 37 39)

Kopie per E-Mail:

- Jon Pult, Nationalrat, Präsident KVF-N
- Hans Wicki, Ständerat, Präsident KVF-S
- Peter Füglistaler, Direktor Bundesamt für Verkehr BAV
- Sabine D'Amelio-Favez, Direktorin Eidgenössische Finanzverwaltung EFV
- Stefan Attiger, Regierungsrat, Präsident BPUK
- Laurent Favre, Regierungsrat, Präsident KöV
- Anders Stokholm, Präsident Schweizerischer Städteverband
- Christine Bulliard-Marbach, Nationalrätin, Präsidentin SAB
- Hannes Germann, Ständerat, Präsident Schweizerischer Gemeindeverband