

KÖV, Haus der Kantone, Speichergasse 6, 3000 Bern 7

Herr
Dr. Peter Füglistaler
Direktor Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Bern, 9. Juli 2013

Totalrevision des Gütertransportgesetzes; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche – Stellungnahme.

Sehr geehrter Herr Direktor

Mit Schreiben vom 16. April 2013 haben Sie die Vernehmlassung zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes eröffnet. Wir bedanken uns für die Einladung zur Stellungnahme in dieser wichtigen Sache mit verlängerter Frist für die KÖV und die Kantone bis am 30. August 2013. Wir begrüßen es, dass eine umfassende Auslegeordnung des Schienengüterverkehrs in der Fläche vorliegt. Anstoss ist die Motion 10.3881 „Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche“. Die KÖV als gesamtschweizerische Direktoren-Konferenz beschränkt ihre Bemerkungen auf politische Schwerpunkte. Die Kantone können vorliegende Stellungnahme zu ihrer eigenen machen, darauf verweisen oder ihre spezifischen Ergänzungen vorbringen.

Zusammenfassung

1. Die KÖV anerkennt die grosse Bedeutung des schweizerischen Schienengüterverkehrs für die Güterversorgung innerhalb der Schweiz und für den Güteraustausch mit dem Ausland.
2. Wir unterstützen den Grundsatz, dass Angebote des Gütertransports auf der Schiene eigenwirtschaftlich sein müssen. Wir wehren uns, dass die Kantone durch Bundesrecht in eine Mitfinanzierung des Schienengüterverkehrs hineingezogen werden.
3. Für eine nachhaltige Entwicklung des Schienengüterverkehrs in der Fläche sind günstige Rahmenbedingungen zu schaffen (Bau und Betrieb geeigneter Güterverkehrsanlagen; diskriminierungsfreier Zugang; unveränderte Rahmenbedingungen Strasse etc.).
4. Personen- und Güterverkehr sollen bei der Planung stärker koordiniert werden. Die neuen Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne erachten wir als sinnvoll, wobei dadurch das heutige und künftige (basierend auf beschlossenen oder vereinbarten Angebotsausbauten) RPV-Angebot nicht eingeschränkt werden darf.
5. Für den Bau, die Änderung und den Rückbau von Güterverkehrsanlagen ist am Plangenehmigungsverfahren festzuhalten. Vorhaben von untergeordneter Bedeutung sind nach kantonalem Recht zu regeln.

Anträge im Überblick

- Neuformulierung von *Art. 2 Abs. 2 E-GüTG*.

Angebote des Gütertransports auf der Schiene müssen eigenwirtschaftlich sein. Der Bund kann jedoch Angebote unterstützen, indem er:

- a. *gemeinsam mit den Kantonen aus regionalwirtschaftlichen und raumplanerischen Gründen Angebote sicherstellt, die nicht kostendeckend sind;*

- Ergänzung *Art. 3 E-GüTG*

Der Bundesrat erarbeitet gemeinsam mit den Kantonen und den betroffenen Akteuren auf der Basis von Angebotskonzepten für Personen- und Güterverkehr ein Konzept nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 für die Entwicklung der bedeutenden Güterverkehrsanlagen und deren Abstimmung mit der Entwicklung dem strategischen Entwicklungsprogramm der Eisenbahninfrastruktur und der kantonalen Raumplanung.

- *Art. 4a (neu) E-GüTG: Evaluation und Steuerung der Zielerreichung*

¹ Der Bundesrat überprüft regelmässig die Wirksamkeit des Gesetzes und trifft rechtzeitig alle Massnahmen in seiner Zuständigkeit, die für die Erfüllung des Zwecks und die Erreichung der Ziele erforderlich sind.

² Er erstattet der Bundesversammlung alle vier Jahre einen Bericht. Er macht darin Vorschläge und stellt Anträge zu Zwischenzielen und Massnahmen.

³ Die Massnahmen müssen verhältnismässig, längerfristig marktkonform und nichtdiskriminierend sein.

- Änderung *Art. 7 E-GüTG: Betriebsbeiträge*

¹ Zur Sicherstellung nicht kostendeckender Angebote des Gütertransports auf der Schiene kann der Bund aus regionalwirtschaftlichen und raumplanerischen Gründen Beiträge an die ungedeckten Kosten dieser Angebote leisten, indem er sich an den Bestellungen der Kantone beteiligt.

- Neuformulierung von *Art. 10 E-GüTG, Baubewilligung*

Der Bau, die Änderung und der Rückbau von Güterverkehrsanlagen bedürfen einer Plangenehmigung nach Art. 18 des Eisenbahngesetzes. Vorhaben von untergeordneter Bedeutung bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten.

- Neuformulierung von *Art. 9b Abs. 1 EBG, Netznutzung und Trassenvergabe*

Der Bundesrat legt im Rahmen einer rollenden Planung die minimale Anzahl Trassen für jede Verkehrsart in einem Netznutzungskonzept fest. Dabei berücksichtigt er insbesondere

- a. *die Zwecke der bisher von Bund und Kantonen getätigten und geplanten Investitionen,*
- b. *die Bedürfnisse abgestimmter Transportketten des Personenverkehrs,*
- c. *die für die Befriedigung der erwarteten Nachfrage erforderliche Transportkapazität des Personenverkehrs,*
- d. *die Ermöglichung einer wirtschaftlichen Abwicklung des schienenengebundenen Personen- und Güterverkehrs.*

I. Überblick über die Vorlage

Der Bundesrat schlägt vor, dass Angebote des Gütertransports auf der Schiene grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein sollen: Die heutigen Subventionen für den Betrieb werden mittelfristig abgeschafft. Gleichzeitig werden neue Rahmenbedingungen festgelegt, um eine nachhaltige Entwicklung des Schienengüterverkehrs sicherzustellen. Unter anderem wird SBB Cargo von der Pflicht entbunden, gewisse Güterverkehrsleistungen anzubieten. Auch die Gleichstellung des Güter- und Personenverkehrs bei der Zuteilung der verfügbaren Fahrrechte auf dem Schienennetz (Trassen) ist eine der nun vorgeschlagenen Massnahmen. Der heutige Taktverkehr bleibt aber so erhalten; weder das Eisenbahnsystem noch der Fahrplan werden umgestellt.

Das Ziel dieser Massnahme ist eine langfristige Sicherung und faire Aufteilung der vorhandenen Trassen zwischen den verschiedenen Eisenbahnverkehrsarten. Sowohl für den Personenverkehr (Fern- und Regionalverkehr) wie auch für den Güterverkehr müssen in Zukunft genügend gute Trassen zur Verfügung stehen. Um dieses Ziel zu erreichen, werden ein (langfristiges) Netznutzungskonzept und (kurzfristige) Netznutzungspläne eingeführt. Diese Instrumente sind Planungshilfen für eine bessere Koordination der beiden Verkehrsarten: Sie ermöglichen, dass langfristig eine Trassenanzahl und -qualität pro Verkehrsart festgelegt und gewährleistet wird. Die damit bestimmte Netznutzung wird über die Langfristplanung bis zur konkreten Zuteilung einzelner Trassen auf die Unternehmen verbindlich sein. Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne sollen auch eingesetzt werden, wenn der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur geplant wird.

Vorgesehen ist, dass der Bundesrat im Netznutzungskonzept im Rahmen einer rollenden Planung die minimale Anzahl Trassen für jede Eisenbahnverkehrsart festlegt. Die Infrastrukturbetreiberinnen erstellen für die sechs Jahre vor dem jeweiligen Fahrplanjahr je einen Netznutzungsplan. Diese Netznutzungspläne konkretisieren das Netznutzungskonzept und halten insbesondere die Verteilung der Trassen auf die Verkehrsarten im Tages- und Wochenverlauf fest. Sie sind dem BAV zur Genehmigung zu unterbreiten. Mit der neuen Regelung wird vermieden, dass die Ausdehnung im Personenverkehrsangebot eine Ausdünnung des Güterverkehrs zur Folge hat. In Zukunft wird unter Abwägung aller Argumente entschieden, welcher Eisenbahnverkehrsart wo und wann Vorrang gegeben wird. Dabei orientiert sich der Bundesrat vor allem daran, aufgrund welcher politischen Entscheide eine Strecke gebaut wurde. So wird zum Beispiel sichergestellt, dass mit dem Gotthard-Basistunnel vor allem neue Kapazitäten und eine bessere Qualität für den Schienengüterverkehr geschaffen werden und dieses Ziel nicht durch zusätzliche Angebote im Personenverkehr verlorengeht.

Die KÖV steht hinter einem starken Schienengüterverkehr in der Fläche und anerkennt dessen Bedeutung für die Güterversorgung innerhalb der Schweiz und für den Güteraustausch mit dem Ausland. Der Güterverkehr insgesamt und als wichtiger Teil davon der Schienengüterverkehr in der Fläche ist weiterzuentwickeln, so dass er mit der Verkehrspolitik von Bund und Kantonen sowie raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Zielsetzungen übereinstimmt. Die grossen Städte und Agglomerationen befinden sich an den grossen Verkehrsachsen und es besteht ein hoher Siedlungsdruck. Dem raumplanerischen Ziel einer Siedlungsentwicklung nach innen ist ein hoher Stellenwert einzuräumen. Einen Wehrmutstropfen sehen wir hingegen im Ausschluss des alpenquerenden Transitverkehrs von den beschriebenen Massnahmen. Wenn in der Vernehmlassungsvorlage hingewiesen wird, dass das Konzept „sämtliche bedeutenden Güterverkehrsanlagen“ umfasst, ist dies nicht sauber formuliert. In der Vorlage sollten zwingend auch die Belange des alpenquerenden Transitverkehrs auf der Bahn mit seinen betrieblichen und infrastrukturellen Notwendigkeiten berücksichtigt werden.

Im Grundsatz unterstützen wir die Konzeption, soweit wir keine Bemerkungen haben.

II. Wichtige Punkte für die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs

1. Konzept für die Entwicklung der Güterverkehrsanlagen

Es ist eine zunehmende Verdrängung der Logistikstandorte durch den Siedlungsdruck festzustellen. Daher vermissen wir den Einbezug der Kantone in den Planungsprozess für Güterverkehrsanlagen, da sie im Zuge der Raumplanung für geeignete Logistikstandorte zu sorgen haben. Die jüngst durchgeführte Terminalkonferenz hat das Bedürfnis nach Einbezug der Kantone bestätigt.

Zu begrüßen ist, dass der Bundesrat ein Konzept nach Art. 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG) erarbeiten soll. Auch die raumplanerische Koordination der Kantone mit dem Netznutzungskonzept des Bundes ist sicherzustellen, dies unter Einbezug der Kantone und der betroffenen Akteure. Wir verstehen dies letztlich als ein Angebotskonzept des Schienengüterverkehrs, das ein Element der jeweiligen strategischen Entwicklungsprogramme STEP im Sinne des neuen (gemäss FABI-Vorlage) Art. 48b EBG ist. Entscheidend ist, dass die Bedürfnisse des Güterverkehrs integral in die Angebotsplanung und die daraus abgeleitete Infrastrukturplanung einfließen. Art. 3 GüTG ist entsprechend zu ergänzen:

Antrag: Ergänzung Art. 3 E-GüTG

Der Bundesrat erarbeitet gemeinsam mit den Kantonen und den betroffenen Akteuren auf der Basis von Angebotskonzepten für Personen- und Güterverkehr ein Konzept nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 für die Entwicklung der bedeutenden Güterverkehrsanlagen und deren Abstimmung mit der Entwicklung dem strategischen Entwicklungsprogramm der Eisenbahninfrastruktur und der kantonalen Raumplanung.

2. Evaluation

Damit die Logistik ihre Effizienz steigern kann, muss sie die Verkehrsmittel wesensgerecht einsetzen können (Co-Modalität). Die vorliegende Gesamtkonzeption ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung. Die Auswirkungen des Netznutzungskonzepts und des Konzepts für Güterverkehrsanlagen werden erst nach einer längeren Übergangsphase spürbar, was gegebenenfalls zu weiteren Anpassungen führen wird. Wir regen daher eine vierjährige Berichterstattung über den Stand der Umsetzung, den Grad der Zielerreichung, die noch anstehenden Umsetzungsschritte sowie Vorschläge zu allfällig notwendigen Ergänzungen an.

Antrag: Art. 4a (neu) E-GüTG: Evaluation und Steuerung der Zielerreichung

¹ Der Bundesrat überprüft regelmässig die Wirksamkeit des Gesetzes und trifft rechtzeitig alle Massnahmen in seiner Zuständigkeit, die für die Erfüllung des Zwecks und die Erreichung der Ziele erforderlich sind.

² Er erstattet der Bundesversammlung alle vier Jahre einen Bericht. Er macht darin Vorschläge und stellt Anträge zu Zwischenzielen und Massnahmen.

³ Die Massnahmen müssen verhältnismässig, längerfristig marktkonform und nichtdiskriminierend sein.

3. Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan

Wir begrüßen im Grundsatz die Einführung der neuen, längerfristig wirkenden Instrumente „Netznutzungskonzept“ und „Netznutzungsplan“. Sie können die Planungs- und Investitionssicherheit

aller beteiligten Partner im öffentlichen Verkehr erhöhen. Damit würde der vertraglichen Absicherung der Infrastrukturausbauprojekte eine gesetzliche Regelung zur Seite gestellt. Es bestünde damit ein höherer, wenn auch nicht vollständiger Schutz vor kurzfristigen Konzeptänderungen.

Bei der Umsetzung kann dies aber auf Grund eines Verteilungskonfliktes zwischen Güterverkehr und RPV zu Problemen führen. Es gibt heute Engpässe auf der Schieneninfrastruktur. Es ist unklar, welche Konsequenzen solche Engpässe für die verschiedenen Verkehrsarten haben. Das heisst, dass entweder der Güterverkehr oder der RPV die benötigten Trassen nicht erhalten. Dies würde für den RPV bedeuten, dass das heutige Angebot in dieser Form nicht mehr angeboten werden kann. Der RPV muss aber weiterhin das heutige Angebot behalten. Zudem schränkt ein Netznutzungskonzept die kurzfristige Anpassung des Angebots an der Nachfrage im RPV ein.

Weiter stellt sich die Frage, wie die Kapazitäten für den Güterverkehr sinnvoll auf 4 bis 8 Jahre geplant werden, wenn die Nachfrage nach Güterverkehr stark konjunkturabhängig ist. Die Konsequenzen für den RPV sind schwer einzuschätzen. Langfristig macht es Sinn, alle Verkehrsarten bei der Planung miteinzubeziehen. Die Konsequenzen in der Umsetzung sind aber auch hier aus unserer Sicht zu wenig klar, vor allem wie es sich auf den Ausbau der Infrastruktur auswirken kann.

Der neu Art. 9b EGB ist sehr offen formuliert: „Der Bundesrat legt im Rahmen einer rollenden Planung die minimale Anzahl Trassen für jede Verkehrsart in einem Netznutzungskonzept fest. Dabei berücksichtigt er insbesondere die Bedürfnisse abgestimmter Transportketten des Personenverkehrs sowie einer wirtschaftlichen Abwicklung des Schienengüterverkehrs.“ Die Bestimmung legt nicht dar, wie die bisherigen grossen Investitionen von Bund und Kantonen geschützt werden und wie die bisherigen Fahrplanangebote je Verkehrsträger abgesichert werden.

Mit der Entwicklung der vertakteten Fahrplanangebote wurden Angebote schrittweise und der Nachfrage entsprechend verdichtet, in der Regel im Gleichschritt mit der Siedlungsentwicklung. Diese Angebotsqualitäten sind zentral für die Standortqualität der Regionen und müssen für die Zukunft mindestens erhalten bleiben. Gemäss Art. 9b EBG soll in den Netznutzungskonzepten nur die minimale Anzahl Trassen je Verkehrsart festgelegt werden. Eigentliche Kriterien für diese minimale Anzahl werden nicht festgelegt. Das Kriterium der wirtschaftlichen Abwicklung des Verkehrs ist zudem nicht nur für den Güterverkehr, sondern auch für den Personenverkehr anzuwenden. Wir begrüssen, dass die abgestimmten Transportketten im Personenverkehr berücksichtigt werden. Sie betrifft indessen nur die Qualität des Angebotes. Bei der Festlegung der minimalen Anzahl Trassen ist neben der Qualität des Angebots aber auch die erforderliche Transportkapazität im Personenverkehr zu berücksichtigen, damit die erwartete Nachfrage überhaupt befriedigt werden kann.

Antrag: Neuformulierung von Art. 9b Abs. 1 EBG, Netznutzung und Trassenvergabe

Der Bundesrat legt im Rahmen einer rollenden Planung die minimale Anzahl Trassen für jede Verkehrsart in einem Netznutzungskonzept fest. Dabei berücksichtigt er insbesondere

- a. die Zwecke der bisher von Bund und Kantonen getätigten und geplanten Investitionen,*
- b. die Bedürfnisse abgestimmter Transportketten des Personenverkehrs,*
- c. die für die Befriedigung der erwarteten Nachfrage erforderliche Transportkapazität des Personenverkehrs,*
- d. die Ermöglichung einer wirtschaftlichen Abwicklung des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs.*



4. Rahmenbedingungen

Wir erachten den kontinuierlichen Ausbau der Infrastruktur auch für die Bedürfnisse des Güterverkehrs, insbesondere des Binnen-, Import- und Exportverkehrs, als notwendig. Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne alleine reichen nicht aus, weil auch der Ausbau des Personenverkehrs vorangehen muss.

Die KÖV teilt die Einschätzungen des Bundesrats, dass stabile regulatorische Rahmenbedingungen des Verkehrsträgers Strasse unverzichtbar sind für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in der Fläche. Dadurch wird die notwendige Investitionssicherheit aller Beteiligten gewährleistet. Die heutigen Rahmenbedingungen für den Strassengüterverkehr sind beizubehalten. Der Bahngüterverkehr muss für die Wirtschaft eine valable Alternative sein.

Dies muss auch für die Rahmenbedingungen auf der Strasse für Gefahrgüter gelten, um zu vermeiden, dass vermehrt Gefahrgüter auf der Strasse transportiert werden. Der Güterverkehr in der Schweiz zeichnet sich ausserdem über ein hohes Niveau im Bereich der Sozial- und Sicherheitsvorschriften aus. Diese Standards müssen im Interesse der Konkurrenzfähigkeit des Schweizer Güterverkehrs für alle Verkehrsträger erhalten bleiben und weiterentwickelt werden. Sie dürfen nicht durch zukünftige verkehrspolitische Entscheide etwa im Rahmen der Übernahme von EU-Verkehrsgesetzgebungen aufgeweicht werden. Die Sicherheits- und Arbeitsvorschriften, die sich in der Vergangenheit zum Teil recht konzeptlos entwickelt haben, sind in diesem Sinne jedoch zu überprüfen.

5. Finanzielle Förderung

Die KÖV unterstützt die Stossrichtungen des Bundes, die finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs fortan vorrangig für Investitionen in Anlagen, für einen wettbewerbsfähigen Infrastrukturalzugang sowie für Innovationen zu verwenden, da diese die Produktivität des Schienengüterverkehrs steigern können. Folgerichtig ist, dass Betriebsbeiträge sukzessive abgebaut werden. Ein wettbewerbsfähiges Angebot im Schienengüterverkehr ist auf effiziente Güterverkehrsanlagen angewiesen.

Gemäss Vernehmlassungsvorlage will der Bund am Instrument der LSVA-Rückerstattung im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs in der Höhe von 18 Mio. Franken festhalten, obwohl dies im Widerspruch zum Postulat der Eigenwirtschaftlichkeit steht. Es wird die Ungleichbehandlung zum Einzelwagenladungsverkehr weitergeführt. Jede Form der co-modalen Güterbeförderung im Vor- und Nachlauf auf der Strasse sollte im gleichen Umfang entlastet werden. Als Ausgleich sehen wir die Beibehaltung der Investitionshilfen an die Erneuerung privater Gleisanlagen. Auf diese Weise erhalten auch co-modale Logistikketten mit Teillauf im Einzelwagenladungsverkehr einen staatlichen Anreiz.

Die Vernehmlassungsvorlage enthält Möglichkeiten, Betriebsbeiträge zur spezifischen Bestellung nicht kostendeckender Angebote durch Kantone und Bund bzw. zur Anschubfinanzierung von Neuverkehren zuzulassen: Die Kantone können also mithilfe des Bundes Angebote im Wagenladungsverkehr bestellen und damit neue Bedienpunkte schaffen oder bei bisherigen - trotz infrage gestellter Eigenwirtschaftlichkeit - den Verkehr aufrechterhalten. Wir wehren uns dagegen, dass die Kantone durch Bundesrecht in eine Mitfinanzierung des Schienengüterverkehrs hineingezogen werden. Dies ist Sache des Marktes. Die heutige Regelung genügt. Der Bund kann Angebote weiterhin unterstützen, wobei regionalwirtschaftliche und raumplanerische Gründe dahinterstehen müssen: Höhere Kosten in den Berggebieten können ausgeglichen und Erschliessungen von Industriezonen, die einen Entwicklungsschwerpunkt des Kantons darstellen, gefördert werden. Den Kantonen bleibt es unbe-

nommen, eigene Betriebsbeiträge zu leisten; dies aber gestützt auf kantonales Recht. Wir erinnern an die Grundsätze des NFA, dass Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung zusammengehören.

Antrag: Neuformulierung von

Art. 2 Abs. 2 E-GüTG

Angebote des Gütertransports auf der Schiene müssen eigenwirtschaftlich sein. Der Bund kann jedoch Angebote unterstützen, indem er:

gemeinsam mit den Kantonen aus regionalwirtschaftlichen und raumplanerischen Gründen Angebote sicherstellt, die nicht kostendeckend sind;

und

Art. 7 E-GüTG Betriebsbeiträge

¹ Zur Sicherstellung nicht kostendeckender Angebote des Gütertransports auf der Schiene kann der Bund aus regionalwirtschaftlichen und raumplanerischen Gründen Beiträge an die ungedeckten Kosten dieser Angebote leisten, indem er sich an den Bestellungen der Kantone beteiligt.

6. Bewilligungsverfahren beim Bau einer Güterverkehrsanlage

Kritisch sehen wir die Bestimmung in Art. 10 Abs. 1 GüTG, der zufolge der Bau einer Güterverkehrsanlage einer Baubewilligung nach kantonalem Recht bedarf. Hier entsteht eine Unwägbarkeit beim Bau z.B. von grossen Terminalanlagen, die bislang mittels Plangenehmigungsverfahren nach Art. 18 des Eisenbahngesetzes (EBG) erstellt wurden. Die Kantone können oftmals weder das notwendige Fachwissen für grössere Anlagen bereitstellen, noch die nationale und überregionale Bedeutung solcher Anlagen einschätzen. Auf der anderen Seite wird mit dem neu zu erstellenden Konzept nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes (Art. 3 E-GüTG), welches mit den Kantonen erarbeitet und schliesslich in die kantonalen Richtpläne einfliessen soll, die Grundlage für die Baubewilligung nach kantonalem Recht geschaffen. Die Bestimmung ist dahingehend zu ändern, dass für Umschlagsanlagen (mindestens bei denen von nationaler Bedeutung) Art. 18 EBG Anwendung findet. Diese garantiert eine stärkere Unabhängigkeit von kommunalen Interessen; ansonsten steht die kantonale, überkantonale und nationale Sicht hinten an. Es wäre in der Praxis kaum möglich, eine Güterverkehrsanlage von nationaler Bedeutung (wie etwa das Gateway Limmattal) oder auch regionaler Bedeutung auf Basis einer kommunalen Baubewilligung zu realisieren.

Antrag: Neuformulierung von *Art. 9b Abs. 1 EBG, Netznutzung und Trassenvergabe*

Der Bau, die Änderung und der Rückbau von Güterverkehrsanlagen bedürfen einer Plangenehmigung nach Art. 18 des Eisenbahngesetzes. Vorhaben von untergeordneter Bedeutung bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten.



III. Fragenkatalog

1. Sind Sie mit den Grundsätzen und Zielen der Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?

Ja, sofern das heutige RPV-Angebot nicht eingeschränkt wird.

Politisch sind die Rahmenbedingungen zu schaffen, dass sich Schienengüterverkehr in der Schweiz lohnen kann und die Wettbewerbsbedingungen gegenüber der Strasse attraktiv sind. Mit den vorgeschlagenen Grundsätzen und Zielen sind dafür gute Voraussetzungen geschaffen: Güterverkehrsangebote müssen eigenwirtschaftlich sein, dafür schafft die öffentliche Hand günstige Rahmenbedingungen. Dies muss auch für die Rahmenbedingungen auf der Strasse für Gefahrgüter gelten, um zu vermeiden, dass vermehrt Gefahrgüter auf der Strasse transportiert werden. Die Nachhaltigkeit der Gütertransportentwicklung ist von besonderer Bedeutung für den Schienengüterverkehr und muss als Grundsatz im Gesetz verankert werden.

2. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Instrumenten zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?

Ja.

3. Erachten Sie Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne als geeignete Instrumente für eine Kapazitätssicherung zugunsten des Schienengüterverkehrs?

Im Grundsatz ja, unter Berücksichtigung unserer Ausführungen und dem Antrag unter Ziff. II.3. unserer Stellungnahme.

4. Erachten Sie einen institutionalisierten Planungsprozess für die Erarbeitung eines Konzepts für die Entwicklung der bedeutenden Güterverkehrsanlagen und deren Abstimmung mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur als erforderlich und zielführend?

Ja, unter Berücksichtigung unserer Ausführungen und dem Antrag unter Ziff. II.1. unserer Stellungnahme.

5. Eignen sich die vorgeschlagenen finanziellen Fördermassnahmen (Investitionsbeiträge an Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und private Anschlussgleise, LSVA Rückerstattung im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs, die Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone, Anschubfinanzierung, Übergangsfrist für bestehende Betriebsabgeltungen), um die Zielsetzungen der Vorlage zu erreichen?

Nur teilweise, siehe auch Ziff. II.5. unserer Stellungnahme.

Die Bewertung und Bemessung der Bundesbeiträge werden anhand von einheitlichen Kriterien festgelegt. Die Rückerstattung der LSVA im Vor- und Nachlauf trägt ebenfalls zum Erreichen der Zielsetzung der Vorlage bei: Dadurch entsteht der Anreiz, Güter auf der Schiene zu transportieren und nur der letzte Abschnitt auf der Strasse zurückzulegen. Jede Form der co-modalen Güterbeförderung im Vor- und Nachlauf auf der Strasse sollte im gleichen Umfang entlastet werden: Als Ausgleich sehen wir die Beibehaltung der Investitionshilfen an die Erneuerung privater Gleisanlagen. Durch

die Anschubfinanzierung ist es möglich, neue Marktsegmente zu erschliessen. Wenn die drei Jahre der Anschubfinanzierung allerdings in eine wirtschaftlich eher schlechte Periode fallen, ist die Anschubfinanzierung ev. nicht ausreichend. Daher wäre es sinnvoll, die Fristen nach definierten Kriterien verlängern zu können.

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

Es gibt verschiedene Auffassungen. Zu bedenken ist das Risiko, dass sich kein Betreiber für den Binnengüterverkehr finden lässt.

Die Auswirkungen einer Kann-Formulierung auf die Anzahl der Bedienungspunkte sind unklar. Wir erwarten daher, dass der Bundesrat in der Botschaft an das Parlament die Auswirkungen auf die Bedienungspunkte nachvollziehbar aufzeigt (welche Bedienungspunkte sind gefährdet).

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

-

8. Sind Sie mit den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen der Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?

Ja.

9. Sehen Sie neben den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Die Auswirkungen auf den RPV.

Die Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche hat, je nach Ausgestaltung des Netznutzungskonzepts und der Netznutzungspläne, Auswirkungen auf den RPV. Wir vermissen genauere Erläuterungen der Auswirkungen auf den RPV.

10. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja, unter Berücksichtigung unserer Anträge unter Ziff. II.

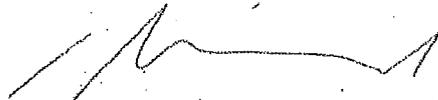
11. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

S. Ziff. II unserer Stellungnahme.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

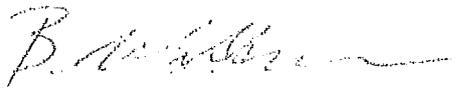
**Konferenz der kantonalen Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Matthias Michel, Regierungsrat

Der Generalsekretär



Benjamin Wittwer

Kopie: - Mitglieder KÖV, BPUK und KKDÖV
- finanzierung@bav.admin.ch