



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse  
Zentralsekretariat / Secrétariat central  
Spitalgasse 34, 3011 Bern  
Postfach / Case postale, 3001 Bern  
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern  
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 14. August 2013

## **„Totalrevision des Gütertransportgesetzes; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche“: Vernehmlassungsantwort SP Schweiz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir anhand des Fragebogens gerne wahrnehmen.

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

Nein. Die Annahme der Motion 10.3881 beauftragte den Bundesrat, eine Vorlage für die Gesamtkonzeption Schienengüterverkehr in der Fläche mit den notwendigen Anpassungen der Rechtsgrundlagen und einer allfälligen Finanzvorlage auszuarbeiten. Diese Gesamtkonzeption sollte Massnahmen vorschlagen, wie der Schienenanteil am Gesamtgüterverkehr gehalten und vergrössert werden kann. **Die Vorgabe, dass der Bundesrat dem Parlament eine Gesamtkonzeption für die zukünftige Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche vorlegt und Massnahmen vorschlägt, wie der Schienenanteil am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs gehalten bzw. vergrössert werden kann und wie Anreize für Innovationen geschaffen werden können, ist nicht erfüllt. Neben den Massnahmen fehlt insbesondere auch ein Verlagerungsziel.**

Mit dieser Vorlage ist auch nicht vorgesehen, den finanziellen Rahmen zu erhöhen oder weitere Förderinstrumente hinzuzufügen. Mit dem vorgesehenen schrittweisen Abbau der aktuellen Betriebsbeiträge werden vielmehr noch Leistungen abgebaut. Damit kommt eine Negativspirale in Gang, die bereits vor mehreren Jahren ihren Anfang genommen hat. 2005 wurde die Zahl der Bedienpunkte im Rahmen des Projekts "Fokus" erheblich reduziert. Ein weiterer Abbau erfolgte auf den Fahrplanwechsel 2012/13.

Mit dem Verzicht auf die Erhöhung der finanziellen Mittel ist angesichts der knappen Kapazitäten zudem ein Zielkonflikt gegenüber dem öffentlichen Personenverkehr zu erwarten. Die Güterverlagerung darf jedoch aus gesundheits- und energiepolitischen sowie aus ökonomischen Gründen keinesfalls zu vermehrtem Personenverkehr auf der Strasse führen.

**Das Parlament hat mehrfach bekräftigt, dass es die Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche als wichtig erachtet, so bei der Erarbeitung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und der**

Verabschiedung des Zahlungsrahmens für den nichtalpenquerenden Verkehr. In der FABI-Vorlage ist eine Verankerung des Schienengüterverkehrs in der Bundesverfassung vorgesehen.

Umso unverständlicher ist es, dass unklar bleibt, welche Evaluationsschritte hinsichtlich der verschiedenen Varianten vorgenommen wurden. Die Antwort auf die Frage 13.5209 „Verlagerungsziele, damit der Schienenanteil im Güterverkehr vergrössert wird“ hat ebenfalls keine Klarheit gebracht. **Aus diesem Grund wird nun mit der Motion Hadorn 13.3586 „Güterverkehr als Kernaufgabe der Bahn mit konkreten Verlagerungszielen“ gefordert, dass eine derartige Variantenerarbeitung noch rechtzeitig als zwingende Entscheidungsgrundlage für die Festlegung der zukünftigen Binnengüterverkehrspolitik erfolgt.**

In Artikel 84 BV ist für den alpenquerenden Güterverkehr ein Ziel zur Verlagerung des Güterverkehrs festgehalten. **Für den Güterverkehr in der Fläche hingegen fehlt ein entsprechender Auftrag. Die SP hat bereits vor Jahren gefordert, dass eine Gesetzesgrundlage auszuarbeiten sei, welche sicherstellt, dass die Verlagerung der Güter auf die Schiene im Binnenverkehr flächendeckend gewährleistet wird** (05.3775 – Motion „Für Güter die Bahn“). Lastwagen beeinträchtigen nicht nur die Alpentäler, sondern auch die Lebensqualität in Dörfern, Städten und Agglomerationen der übrigen Schweiz. Die europaweit als vorbildlich anerkannte Verlagerungspolitik der Schweiz ist nur dann glaubwürdig, wenn sie auch für den Güterverkehr im Inland gilt. Die vorgelegte Gesamtkonzeption vermag diese Ansprüche nicht zu erfüllen.

**Positiv zu vermerken ist:** Wir begrüßen es mit Nachdruck, dass beim Strassengüterverkehr weiterhin das Nacht- und Sonntagsfahrverbot, die 40-Tonnen-Limite (inkl. 44-Tonnen-Limite im Vor- und Nachlauf des KV), die Höhe der LSVA und das Kabotageverbot gelten sollen. Auch die Beibehaltung der Rückerstattungen der LSVA im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs ist sinnvoll.

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

Grundsätzlich Ja. Diese sind aber nicht ausreichend, wie bereits bei Antwort auf Frage 1 ausgeführt wurde. Es braucht weitere konkrete Instrumente und eine entsprechende Finanzierung, um den Schienenanteil am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs zu vergrössern.

**Es sei nochmals auf die Motion 13.3586 verwiesen.** Darin gefordert wird eine Transportpflicht für Güterverkehr auf der Schiene, mögliche Verlagerungsziele des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, Instrumente, wie der Schienenanteil am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs vergrössert werden kann sowie Massnahmen, wie diese durch die Leistungserbringer mit neuen Rahmenbedingungen kostendeckend erbracht werden können.

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

Ja. Der Vorschlag, dass der Bund mit neuen Instrumenten der Kapazitätssicherung, namentlich einem verbindlichen langfristigen Netznutzungskonzept und kurzfristigen Netznutzungsplänen, für eine sinnvolle Verteilung der gesamtschweizerisch verfügbaren Schieneninfrastrukturkapazitäten auf die Verkehrsarten in der Planung und bei der Trassenvergabe sorgt, ist eine zielführende Massnahme. Die bessere Berücksichtigung der Anliegen des Schienengüterverkehrs in der Raumplanung ist dafür eine wichtige Voraussetzung.

Angesichts der knappen und künftig noch knapper werdenden Kapazitäten im Infrastrukturbereich dürfte es aber schwierig werden, die (politische) Interessenabwägung zwischen Güter- und Personenverkehr für alle Betroffenen befriedigend wahrzunehmen. Die Güterverlagerung darf jedoch, wie bereits bei Antwort auf Frage 1 ausgeführt, keinesfalls zu vermehrtem Personenverkehr auf der Strasse führen. Eine entsprechende Abwägung und die Überwachung der Einhaltung muss vorgenommen bzw. sichergestellt werden. Das dürfte nicht einfach zu bewerkstelligen sein. Zukünftig soll

die SKE hier aktiv werden. Entsprechend muss sie mit Kompetenzen und Ressourcen ausgestattet sein.

Die langfristige Planung der Kapazitäten für den Güterverkehr dürfte zudem schwierig werden, da die Nachfrage konjunkturabhängig ist. Erfahrungsgemäss werden über 50% des Volumens in den letzten Tagen vor dem Transport verbindlich nachgefragt. Auch in Bezug auf den Umgang mit diesen Unabwägbarkeiten und deren Auswirkungen auf die Trassenkapazitäten braucht es Antworten.

**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?**

Grundsätzlich Ja. Noch fehlen jedoch die Grundlagen für eine abschliessende Beurteilung. Das Konzept mit zwei grossen KV-Umschlagsanlagen muss noch diskutiert werden. Einerseits wird es noch von wichtigen Stakeholdern abgelehnt, andererseits wird eine Zunahme unnötiger Transportkilometer befürchtet und die Lage in bereits stark (strassen-)verkehrsbelasteten Siedlungsgebieten wird von den kommunalen Behörden nicht mitgetragen. Bei den weiteren Diskussionen ist es deshalb aus unserer Sicht unerlässlich, die Anliegen der von Emissionen betroffenen Bevölkerung in einer sorgfältigen Mitwirkung zuständiger lokaler und regionaler Behörden zur Optimierung und Akzeptanz der Vorhaben umfassend und frühzeitig zu berücksichtigen und einzubeziehen.

**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 Betriebsabteilungen), um die Zielsetzungen der Vorlage zu erreichen?**

Grundsätzlich Ja. Da wir aber, wie ausgeführt, die Zielsetzung der Vorlage in dieser Form nicht unterstützen können, stellt sich die grundsätzliche Frage nach Fördermassnahmen, die das von uns skizzierte Ziel befördern.

Die Abschaffung der bestehenden Betriebsabteilungen lehnen wir ab.

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

**Nein. Wir lehnen diesen Vorschlag mit Bestimmtheit ab bzw. fordern vielmehr eine gesetzliche Verankerung der Pflicht,** wie wir dies in Antwort auf Frage 1 ausgeführt haben. Dienstleistungen im Güterverkehr zählen heute zu den Kernaufgaben der SBB und diese sollen erhalten bzw. gestärkt werden. Eine Kann-Vorschrift für das Angebot von Güterverkehrsleistungen steht diesem Anspruch diametral entgegen. **Die Verlagerung der Güter auf die Schiene ist nicht nur im Transitverkehr als politischer Auftrag zu verstehen bzw. zu definieren, sondern auch im Schienengüterverkehr in der Fläche.**

Statt das Gesetz an die Leistungsvereinbarung mit den SBB in Bezug auf die strategischen Ausrichtungen anzupassen, beantragen wir die Anpassung der Leistungsvereinbarung im Bereich des Güterverkehrs. SBB Cargo soll weiterhin die Verantwortung über das System des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) haben und damit auch die Systemführerschaft behalten. Die heute bestehenden Unklarheiten bei den Zielsetzungen des Bundes können mit einer Neuformulierung des entsprechenden Ziels in der Leistungsvereinbarung behoben werden.

**Das System EWLK ist faktisch ein natürliches Monopol und stellt aus unserer Sicht ein Angebot des Service public dar. Als solches muss es entsprechend politisch definiert und mit den notwendigen Rahmenbedingungen gefördert werden. Der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit der Schienenverkehrsangebote in der Fläche kann somit nicht oberstes Ziel sein.**

Den Binnengüterverkehr allein dem Markt zu überlassen, ist aus politischer Sicht verfehlt. In einer Reihe von verkehrspolitischen Volksabstimmungen wurde kaum zwischen den verschiedenen Verkehrsbereichen unterschieden. **Das Volk will die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene - auch im Binnenverkehr.**

Die Verkehre im EWLK sind auch dem Wettbewerb ausgesetzt. Ein Abbau des Angebots in der Schweiz erhöht den Konkurrenzdruck.

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

**Wie bereits ausgeführt, braucht es in erster Linie den klaren politischen Willen, die Förderung des Güterverkehrs in der Fläche zu fördern,** wie in Antwort auf Frage 1 ausgeführt.

**Der Staat kann und soll Einfluss nehmen auf wichtige Kostenelemente,** so wie er dies mit der Erhebung der LSVA sowie der Festlegung der Bemessungsprinzipien für die Trassenpreise bereits macht. **Zu prüfen sind auch zusätzliche Mehrwertleistungen für die verladende Wirtschaft** wie beispielsweise Zwischenlagerung, Umpaketierung, Umzetteltierung oder Warenaufbereitung. Damit würde ein Mehrwert geschaffen, der die Attraktivität des Verlagerungsprozesses erhöht und die Nachfrage steigert.

**Die Vorteile des Schienenverkehrsangebots sind gezielt zu nutzen und in den Vordergrund zu stellen.** Der Transport auf der Schiene bietet Vorteile bei Berechenbarkeit und Pünktlichkeit im Gegensatz zur stauanfälligen Strasse. Gerade in den Randregionen können dank einer Anbindung an das Schienennetz Industriestandorte und Gewerbebetriebe bestehen bleiben bzw. sich ansiedeln. Viele Unternehmen sind auch auf Versorgungs- und Entsorgungsprozesse in der Nacht angewiesen. Auch hier bietet die Bahn unschätzbare Vorteile und entlastet die Unternehmen von zusätzlichen Investitionen in die Lagerhaltung.

**Die Konkurrenzfähigkeit der Schiene muss erhöht werden. Dies geschieht unter anderem mit der konsequenten Internalisierung externer Kosten im Strassenverkehr. Aber auch in Bezug auf die Arbeitsvorschriften ist eine Anpassung von Nöten.** Die Vorschriften für berufsmässige MotorfahrzeugführerInnen im Strassenverkehr sind allgemein weniger streng als für die TriebfahrzeugführerInnen im Schienenverkehr. Die Vorschriften bei der Strasse müssen verschärft bzw. kontrolliert werden (z.B. Ruhezeiten).

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

Nein. Die im Grundsatz angestrebte Eigenwirtschaftlichkeit der Schienenverkehrsangebote in der Fläche erachten wir als falsch und sind der Überzeugung, dass diese grossen volkswirtschaftlichen Schaden verursacht. Die vom Bund als Ziel gesetzten Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Güterverkehrs und ein effizientes Zusammenwirken der Verkehrsträger bei der Güterversorgung können mit dieser Vorlage nicht erreicht werden.

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

Ohne den Schienengüterverkehr in der Fläche ergäben sich mindestens 3 Millionen zusätzliche Lastwagenfahrten pro Jahr. Der Schienengüterverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen des Verkehrs. Die Schiene ist im Vergleich zur Strasse auch das sicherere Verkehrsmittel, gerade auch, was Gefahrguttransporte angeht. Diesen Aspekten wird u.E. bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit nicht genügend Rechnung getragen.

Investitionen in die NEAT oder den Viermeter-Korridor würden nicht den vollen Nutzen erzielen, wenn sie nicht optimal genutzt werden bzw. wenn nicht das volle Potenzial der Verlagerung zum Tragen kommt.

Die europaweit als vorbildlich anerkannte Verlagerungspolitik der Schweiz ist nur dann glaubwürdig, wenn sie auch für den Güterverkehr im Inland gilt. Mit dieser Vorlage wird ein negatives Signal an die umliegenden Länder ausgesendet.

**10. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?**

Ja. Damit schafft der Bund eine Grundlage für Beiträge an Investitionen in technische Neuerungen (Innovationen) im Schienengüterverkehr.

**11. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Für Güter die Bahn – auch im Binnenverkehr!

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen



Christian Levrat  
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger  
Politische Fachsekretärin SP Schweiz