

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern

Per e-mail an: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

12. August 2013

**Vernehmlassungsantwort zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG); Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. April 2013 wurden wir eingeladen, zur oben genannten Vorlage Stellung zu nehmen. Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

**Zusammenfassend beurteilt economiesuisse die Vorlage wie folgt:**

**Wir teilen die Zielsetzungen der Vorlage. Die Absicht, den Schienengüterverkehr eigenwirtschaftlich zu gestalten und dazu die Rahmenbedingungen zu verbessern, wird begrüsst. Gemäss unserer Beurteilung ist der Güterverkehr auf der Bahn jedoch noch weit von einer eigenwirtschaftlichen Funktionsweise entfernt. Daraufhin deuten einige der vorgeschlagenen Massnahmen, welche der Prämisse der Eigenwirtschaftlichkeit widersprechen. Es sind deshalb weitergehende Anpassungen bei den Rahmenbedingungen vorzunehmen, um die Produktivität des Schienengüterverkehrs zu steigern (vgl. Frage 7).**

**Zur Erstellung von geeigneten Güterverkehrsanlagen ist ein gesetzlich institutionalisierter und transparenter Planungsprozess unter aktivem und verbindlichem Einbezug der Branchenaktive notwendig. Die Herausforderungen im Güterverkehr müssen integral angegangen werden. Wir regen daher an, ein verkehrsträgerübergreifendes Güterverkehrskonzept Schweiz zu erstellen und dessen Umsetzung einer periodischen Überprüfung zu unterziehen.**

**economiesuisse unterstützt die Befreiung der SBB von der Güterverkehrsverpflichtung und regt die Herauslösung der SBB Cargo aus dem Konzern SBB an. Ein diskriminierungsfreies, an den Marktbedürfnissen ausgerichtetes Schienengüterverkehrssystem ist ein Garant für Effizienzgewinne und eine wichtige Voraussetzung für einen langfristig eigenwirtschaftlichen Schienengüterverkehr in der Fläche.**

## 1 Grundsätzliche Bemerkungen

Die Schweizer Wirtschaft ist auf ein gut funktionierendes und wettbewerbsfähiges Güterverkehrsangebot angewiesen. Entscheidend für dessen Effizienz ist das optimale Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger. Angesichts der zunehmenden Engpässe auf Strasse und Schiene wird sich ein effizientes Güterverkehrssystem in der Schweiz in Zukunft noch stärker am Gedanken der Co-Modalität ausrichten müssen. Die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger sollen noch stärker genutzt werden.

economiesuisse begrüsst daher die Anstrengungen, den Schienengüterverkehr in der Fläche neu zu konzipieren. Der Schienengüterverkehr muss an Produktivität zulegen, um an Wettbewerbsfähigkeit zu gewinnen. Damit die Güterbahn in der Schweiz eigenwirtschaftlich betrieben werden kann, ist in erster Linie auf eine Verbesserung der Rahmenbedingungen zu setzen, so dass marktgerechte Angebote und ein effektiver Wettbewerb geschaffen werden. Subventionen in Form von Betriebsabgeltungen setzen die falschen Anreize und schaffen wirtschaftlichen nicht nachhaltige Angebote.

economiesuisse unterstützt daher folgende Aspekte der Vorlage:

- Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit
- Verzicht auf einen Verlagerungsauftrag in der Fläche
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für einen effizienten Schienengüterverkehr
- Diskriminierungsfreier Zugang zu den Güterverkehrsanlagen
- Kapazitätsplanung mittels Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne
- Investitionsförderung statt Abgeltung
- Wegfall der Betriebsbeiträge für den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) und nicht alpenquerenden kombinierten Verkehr (KV)

Um das Ziel eines eigenwirtschaftlichen Güterverkehrssystems zu erreichen, sind unserer Ansicht nach weitergehende Schritte notwendig, als in der Vorlage skizziert. Es müssen die Grundlagen geschaffen werden, damit die Akteure im liberalisierten Güterverkehrsmarkt über die gleichen Wettbewerbsbedingungen verfügen und einzelne Marktakteure nicht von Wettbewerbsverzerrungen und Quersubventionierungen profitieren. Zur Gewährung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs plädiert economiesuisse daher einerseits für eine klarere Trennung von Netz und Betreiber, sofern der Wettbewerb Effizienzgewinne mit sich bringt, welche die neu entstehenden Regulierungskosten überschreiten. Andererseits befürwortet economiesuisse die Verselbstständigung der SBB Cargo ausserhalb des SBB Konzerns.

## 2 Fragenkatalog

### 2.1 Bemerkungen zu den Zielsetzungen der Vorlage

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

Die in Art. 2 E-GüTG formulierten Grundsätze und Ziele werden begrüsst. Insbesondere unterstützt economiesuisse, dass auf einen Verlagerungsauftrag für den Schienengüterverkehr in der Fläche verzichtet werden soll und dass das Konzept auf dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit aufbaut. Die Eigenwirtschaftlichkeit muss das Richtmass für die Gesamtkonzeption des Schienengüterverkehrs in der Fläche sein. Es ist daher richtig, dass sich der Bund auf das Setzen von geeigneten Rahmenbedingungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene konzentrieren will. Dazu gehört auch die Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Schieneninfrastrukturen und Güterverkehrsana-

gen. Den vorgeschlagenen Abweichungen vom Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit (Anschubfinanzierung für neue Angebote, Betriebsbeiträge an regionalen Güterverkehr) stehen wir entsprechend kritisch gegenüber (vgl. Frage 5).

Wie bereits in unserer Stellungnahme zur Vorkonsultation machen wir darauf aufmerksam, dass die vorliegende Gesamtkonzeption für den Schienengüterverkehr in der Fläche die Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern nur ungenügend abbildet. *economiesuisse* regt daher an, ein Güterverkehrskonzept für die Schweiz zu erstellen, welches verkehrsträgerübergreifend (Schiene, Strasse, Wasser, Luft) angelegt ist und alle Güterverkehrsarten (Binnen-, Import-/Export-, Transitverkehr) und -ströme (Kontinentalverkehr, maritimer Verkehr) berücksichtigt. Dabei soll auch das Potenzial von innovativen Güterverkehrskonzepten (z.B. Cargo sous terrain) untersucht werden.

Zweck eines solchen Gesamtverkehrskonzeptes muss es sein, die Grundlagen zur Formulierung von geeigneten Rahmenbedingungen und zur Erstellung von geeigneten Infrastrukturen zu schaffen, damit unter minimalem öffentlichen Mitteleinsatz ein nachfragegerechtes und effizientes „Verkehrssystem Schweiz“ geschaffen werden kann. Damit die Effizienz der Massnahmen gesteigert und Doppelspurigkeiten bei der Planung vermieden werden, soll ein solches Güterverkehrskonzept einem periodischen Monitoring unterzogen werden.

Die vorliegende Totalrevision des GÜTG muss vor diesem Hintergrund als eines von mehreren Puzzleteilen interpretiert werden, welches z.B. zusammen mit dem angestossenen ASTRA Forschungsprogramm „Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz“ einen ersten Schritt in diese Richtung bildet.

## 2.2 *Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Massnahmen*

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

Zu den einzelnen Instrumenten äussern wir uns unter den Fragen 3 bis 7. Wir stellen fest, dass die vorgeschlagenen Massnahmen unterschiedliche zeitliche Wirkungshorizonte haben. Wir begrüssen den vorgeschlagenen Abbau der Betriebsabgeltungen. Hingegen wirkt die Verbesserung der Rahmenbedingungen (Netznutzungskonzept/-plan, Anlagenplanungskonzept) nur sehr langfristig. Eine möglichst rasche Umsetzung der vorgeschlagenen, aber auch von weitergehenden Verbesserungen der Rahmenbedingungen sind notwendig, damit Verkehrsverluste auf der Schiene verhindert werden können (vgl. Frage 7).

An dieser Stelle erlauben wir uns zudem einige Bemerkungen zur Absicht, die Rahmenbedingungen für den Strassengüterverkehr beizubehalten:

Wir begrüssen die Tatsache, dass das Strassenregulativ in die Überlegungen eingeflossen ist. Der Schienengüterverkehr kann nicht ohne Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen den beiden wichtigsten Verkehrsträgern in der Fläche konzipiert werden. *economiesuisse* steht hinter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen für den Strassengüterverkehr, gibt allerdings zu bedenken, dass die umweltpolitisch motivierten Einschränkungen für den Strassengüterverkehr zunehmend an Berechtigung verlieren (z.B. abnehmende Schadstoffbelastung).

Die Neukonzeption des Schienengüterverkehrs in der Fläche sollte unseres Erachtens nicht mit dem „Beitrag zur Entlastung der Strasseninfrastrukturen“ begründet werden (S. 51). Beide Verkehrsträger

kämpfen aus Sicht der transportierenden Wirtschaft mit Kapazitätsproblemen. Die umgekehrte Argumentation könnte ebenso auf die Trassenproblematik auf der Schiene umgemünzt werden.

Stattdessen gilt es Massnahmen zu definieren, um die Kapazitäten auf beiden Verkehrsträgern zu steigern. Leistungssteigerungen können auf Strasse wie Schiene in erster Linie durch bauliche Kapazitätserweiterungen erzielt werden. Während der Strassengüterverkehr privatwirtschaftlich organisiert ist, ist der Güterverkehr auf der Schiene von staatlichen Elementen durchdrungen. Deshalb kommt der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr eine ebenso grosse Bedeutung zu.

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

Die mangelnde Verfügbarkeit von genügend Trassen in ausreichender Qualität ist heute ein Kernproblem für die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Die vorgesehenen Netznutzungskonzepte und Netznutzungspläne stellen aus Sicht von economiesuisse ein geeignetes und notwendiges Mittel zur verbindlichen Sicherstellung der Infrastrukturverfügbarkeit für den Schienengüterverkehr dar. Die verladende Wirtschaft und Operateure erhalten dadurch die dringend notwendige Planungssicherheit. economiesuisse begrüsst, dass die heute geltende Prioritätenordnung gemäss Art. 9a des Eisenbahngesetzes flexibilisiert wird und nur noch subsidiär gelten soll.

Offen bleibt die Frage, wie die Prioritätenordnung zwischen Personen- und Güterverkehr bis 2030 (erstes Netznutzungskonzept/Netznutzungsplan) geregelt wird. Bleibt sie unverändert, wird ein rascher Abbau des Bahngüterverkehrs die Folge sein.

Offen bleibt auch die Frage, wie die vorgesehenen Instrumente in die Gesamtverkehrskoordination des Bundes eingebunden sind bzw. wie die Abstimmung mit dem Sachplan Verkehr sichergestellt wird.

Frage 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?

Ein institutionalisierter Planungsprozess zur Erstellung von geeigneten Güterverkehrsanlagen ist dringend notwendig und wird von economiesuisse begrüsst. Allerdings genügt die blossе Anhörung der betroffenen Akteure (Verlader, Operateure) gemäss Art. 3 Abs. 2 E-GÜTG nicht, um ein der Nachfrageentwicklung gerechtes Infrastrukturangebot zu planen. Der Einbezug der verschiedenen Branchenakteure in die Planung ist im Gesetz verbindlich festzulegen. Der Planungsprozess ist transparent durchzuführen. Um die Abstimmung mit der Raumplanung der Kantone sicherzustellen, sind auch die Kantone stärker in die Planung einzubinden.

Ein solcher institutionalisierter Planungsprozess darf zudem die laufenden Arbeiten zur Terminalstrategie nicht aussen vor lassen. Die Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Güterverkehrsanlagen sind zu gross, als dass man die Planungen unabhängig voneinander durchführen könnte. Auch die separate Behandlung von Rangierbahnhöfen und Freiverlaneanlagen lehnen wir ab.

Frage 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?

Die vorgesehenen finanziellen Fördermassnahmen sind grundsätzlich mit dem zugrundeliegenden Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit nicht vereinbar. Die blossе Umschichtung der Fördermittel lässt vermuten, dass der Schienengüterverkehr noch weit von einer eigenwirtschaftlichen Funktionsweise entfernt ist. Der Abbau von Betriebsbeiträgen und deren Ersatz durch Investitionsbeihilfen wird von economiesuisse ausdrücklich begrüsst. Wir verstehen diese Massnahme als erster Schritt in Richtung eines selbsttragenden Schienengüterverkehrs.

Die dauerhafte Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs kann nur über geeignete Rahmenbedingungen, nicht durch finanzielle Förderung, hergestellt werden. Damit der Schienengüterverkehr eigenwirtschaftlich betrieben werden kann, soll das brachliegende Optimierungspotenzial genutzt und die Produktivität erhöht werden. Aus unserer Sicht notwendige Ansatzpunkte zur Realisierung der notwendigen Effizienzsteigerungen werden unter Frage 7 aufgeführt.

Vor diesem Hintergrund hat sich das Fördersystem nach dem Grundsatz „so wenig wie möglich, so viel wie nötig“ auszurichten, um ein effizient funktionierendes Schienengüterverkehrssystem in der Fläche aufrechtzuerhalten. Zu den einzelnen vorgeschlagenen Fördermassnahmen nehmen wir wie folgt Stellung:

- **KV-Terminals und Anschlussgleise:** Die Harmonisierung der Kriterien zur finanziellen Förderung von Terminals für den kombinierten Verkehr (KV) und Anschlussgleisen wird begrüsst. Aus Gründen der Gleichbehandlung sind auch die Freiverladeanlagen in diese Förderkategorie miteinzubeziehen. Allerdings erscheinen uns die Fördersätze zu hoch. Hohe Fördersätze bergen die Gefahr von Mitnahmeeffekten, so dass beim Entscheid zum Bau von Güterverkehrsanlagen nicht die marktwirtschaftlichen Anreize ausschlaggebend sind, sondern die möglichst genaue Erfüllung der Förderkriterien. Durch tiefere Fördersätze könnten die marktwirtschaftlichen Anreize beim Bau von Güterverkehrsanlagen gestärkt werden.

Bei der künftigen Förderung der Güterverkehrsanlagen (KV-Terminals, Anschlussgleise) sind die Entwicklungen im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) der vergangenen Jahre mit zu berücksichtigen. Die Rationalisierungsbemühungen der SBB Cargo haben aufgezeigt, dass sich das Gewicht in Richtung Eigenwirtschaftlichkeit verschiebt, zuungunsten der flächendeckenden Versorgung. Diese Entwicklung dürfte auch in Zukunft anhalten, wenn es nicht gelingt, die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr in der Fläche grundlegend zu verbessern (vgl. Massnahmen unter Frage 7). Es sind daher bei den Förderkriterien Mindestkapazitäten für einen kostendeckenden Betrieb vorzusehen. Dadurch kann einerseits vermieden werden, dass Anlagen gebaut werden, die in wenigen Jahren nicht mehr benutzt/bedient werden. Andererseits erhalten die Investoren in Anlagen, welche zu definierende Mindestkapazitäten überschreitenden, eine gewisse Planungs- und Investitionssicherheit. Aus Gründen der Investitionssicherheit sollten auch für die Erneuerung von Anschlussgleisen die gleichen Förderkriterien gelten, falls die Mindestkapazitäten für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb gegeben sind.

- **LSVA-Rückerstattung:** Die Weiterführung der LSVA-Rückerstattung widerspricht dem Grundsatz der Vorlage, wonach Güterverkehrsangebote eigenwirtschaftlich erbracht werden sollen.

Zudem steht die Fördermassnahme als einzige verbleibende Betriebssubvention quer in der Landschaft. Das Instrument widerspricht auch dem Bestreben, die Förderkriterien für KV- Anlagen und Anschlussgleise zu harmonisieren. Die co-modale Erbringung von Güterverkehrsleistungen ist zwar anzustreben, damit jeder Verkehrsträger seine komparativen Vorteile im Sinne eines effizienten Transportsystems einbringen kann, diese soll sich jedoch ohne Wettbewerbsverzerrungen einstellen. Aus Sicht von *economiesuisse* ist die LSVA-Rückerstattung im Vor- und Nachlauf des KV zu hinterfragen.

- **Betriebsbeiträge an Angebote mit Kantonsbestellungen:** Dieses Instrument ist mit dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit nicht vereinbar. Im Zuge der Ablösung von Betriebsbeiträgen durch Investitionsbeiträge sollten keine neuen Betriebssubventionen eingeführt werden. Das Beispiel des regionalen Personenverkehrs zeigt deutlich genug auf, welche Konsequenzen die Mitfinanzierung des Bundes hat. Es entstehen Fehlanreize in der Bestellung von regionalen Verkehrsangeboten, welche zu nicht kostendeckenden Angeboten führen.

Der kostendeckende Betrieb von Güterverkehrsangeboten auf der Schiene ist bereits im topografisch vergleichsweise geeigneten Schweizer Mittelland unter den gegebenen Rahmenbedingungen kaum zu erreichen. Güterverkehrsangebote auf der Schiene müssen in der Schweiz bereits ab ca. 120 Kilometer eigenwirtschaftlich sein. Im Gegensatz dazu geht die EU von einer eigenwirtschaftlichen Leistungserstellung ab 300 Kilometer aus. Im Sinne eines zu Ende gedachten co-modalen Güterverkehrskonzepts liegt der Gedanke nahe, dass der Strassengüterverkehr im Berggebiet besser geeignet ist, um die Transportbedürfnisse der lokalen Wirtschaft eigenwirtschaftlich zur Verfügung zu stellen. *economiesuisse* lehnt die Bundesbeteiligung an Kantonsbestellungen daher ab.

- **Anschubfinanzierung:** Die Anschubfinanzierung von neuen Bahn-Angeboten lehnen wir ab. Mit dem vorgesehenen Instrument werden neue Subventionstatbestände geschaffen. Dies steht mit dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit im Widerspruch. Neue Angebote müssen sich an den Bedürfnissen der Verlager ausrichten, um dauerhaft erfolgreich am Markt bestehen zu können. Bei Anschubfinanzierungen besteht die Gefahr, das Geld in wirtschaftlich nicht nachhaltige Angebote investiert wird, welche nach Ablauf der Förderfrist wieder verschwinden.
- **Übergangsfrist für bestehende Betriebsabteilungen:** Die heute bestehenden Betriebsabteilungen sind abzubauen. Dadurch werden falsche Anreize in der Angebotserstellung gesetzt, die in keiner Weise mit dem Prinzip der Kostenwahrheit vereinbar sind. Die Massnahme wird ausdrücklich begrüsst. Dank der vorgesehenen Übergangsfrist erhalten die Akteure im Schienengüterverkehr den notwendigen Investitionsschutz.

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

Ja. Die Befreiung der SBB von der Güterverkehrspflicht ist eine wichtige Voraussetzung, um den unternehmerischen Handlungsspielraum der SBB Cargo zu vergrössern und das gesamte Schienengüterverkehrssystem effizienter zu gestalten. Allerdings ist dies in der Praxis seit der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs schon heute der Fall.

Die Befreiung von der Güterverkehrspflicht sollte jedoch konsequent umgesetzt werden. Der Abbau gesetzlicher Verpflichtungen muss Hand in Hand gehen mit dem Abbau der Privilegien der staatlichen Güterbahn. Unter der Prämisse der Eigenwirtschaftlichkeit dürfte sich der Leistungsabbau – sprich die Schliessung von Anschlusspunkten – in Zukunft fortsetzen. Es ist daher nicht nachvollziehbar, weshalb die Vorlage in weiten Teilen budgetneutral ausgestaltet ist.

Konsequent zu Ende gedacht bedeutet die Entbindung von der Güterverkehrspflicht eine Anpassung der Organisationsstruktur der SBB Cargo. Die SBB Cargo benötigt dringend mehr unternehmerischen Freiraum bei der Konzipierung ihres Angebots. Die Einbindung von SBB Cargo in den stark auf den Personenverkehr ausgerichteten SBB-Konzern, ist eine Fessel, welche es zu lösen gilt. Die SBB Cargo soll deshalb als eigenständiges Unternehmen – vorerst im Staatsbesitz – ausserhalb der SBB geführt werden. Eine vom Gesamtkonzern losgelöste Güterbahn könnte marktorientierter auftreten. Dadurch würde das Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit in greifbare Nähe gelangen und die unter der faktischen Monopolsituation bestehenden Diskriminierungspotenziale in Bezug auf die Infrastrukturverfügbarkeit oder Quersubventionierungen könnten reduziert werden.

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

Die Massnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit sollten sich in erster Linie am Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit ausrichten. Voraussetzung dafür ist eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Anstatt durch finanzielle Förderung sind bei der Gestaltung der Rahmenbedingungen die Weichen auf „Produktivitätsgewinne“ zu stellen.

Insbesondere regen wir an, folgende Massnahmen anzugehen:

- SBB Cargo aus dem SBB-Konzern ausgliedern und als selbstständige Organisationseinheit führen
- Institutionelle Trennung von Netz und Infrastruktur unvoreingenommen prüfen
- Überarbeitung des Trassenpreissystems im Hinblick auf eine effiziente Netznutzung und zur Beseitigung der Schlechterstellung des Güterverkehrs insbesondere betreffend Qualitätsfaktor, Gefahrgutzuschlag und Bepreisung der unterschiedlichen Bedürfnisse an den Ausbaustandard.
- Sicherheits- und Arbeitsvorschriften mit den Bestimmungen des Strassengüterverkehrs abgleichen
- Das Netz zur Steigerung der Produktivität der Güterbahn vermehrt auf lange und schwere Züge ausrichten
- Koordination der Massnahmen der Vorlage mit der Grossterminalfrage
- Den Wettbewerb im Schienengüterverkehr stärken. Als Betreiber von Güterverkehrsanlagen grundsätzlich vom Traktionär unabhängige Unternehmen vorzuziehen. Ansonsten besteht die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen, wenn das EVU gleichzeitig auch Anlagenbetreiber ist.

### 2.3 Weitere Fragen

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

Die Auswahl und Beurteilung der einzelnen Instrumente erfolgt ausschliesslich auf einer normativen Basis. Wir bedauern, dass in der Vorlage konkrete Aussagen zu den Auswirkungen der vorgeschlagenen Instrumente fehlen. So ist in der Vorlage z.B. nicht ersichtlich, ob das nationale Güterverkehrs-

modell des UVEK als Entscheidungsgrundlage für die Umsetzung von Massnahmen beim Schienen-güterverkehr herangezogen wurde.

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

Nein.

Frage 10: Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja, teilweise. Unsere Anpassungsvorschläge haben wir oben ausgeführt.

Frage 11: Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Im Grundsatz steht economiesuisse für eine marktbasiertere Allokation der Gütertransporte auf die einzelnen Verkehrsträger ein, welche sich durch das Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage ergibt. Im Fall von Gefahrguttransporten erhält der Güterverkehr jedoch eine ausgeprägte Sicherheitsdimension. Die Schliessung von Zustellpunkten sowie die im Januar 2013 vorgenommenen Preiserhöhungen der SBB Cargo haben dazu geführt, dass Gefahrguttransporte teilweise von der Schiene auf die Strasse verlagert wurden. Der massive Preisaufschlag, insbesondere der Gefahrgutzuschlag, wird von den verladenden Branchen als ungerechtfertigt erachtet. Der Bundesrat soll daher prüfen, inwieweit die mit dem neu eingeführten Gefahrenzuschlag begründeten Preiserhöhungen für die Verlader gerechtfertigt sind.

Bei Fragen oder Unklarheiten stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Kurt Lanz  
Mitglied der Geschäftsleitung

Marcus Hassler  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter Infrastrukturen