



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 13. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 2. November 2022 laden Sie uns ein, zur Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns gern wie folgt:

Im Hinblick auf die weitreichenden Ansprüche an die Versorgungssicherheit der Bevölkerung und Wirtschaft mit Gütern sowie den Anforderungen an eine klimaschonende, energie- und flächeneffiziente Mobilität sehen wir ebenso Handlungsbedarf für den Schweizer Gütertransport. Wir begrüssen die Zielsetzungen der Vernehmlassungsvorlage und sprechen uns, mit einer Anpassung, für die Variante 2 aus.

Die vorgeschlagenen Optimierungen in Variante 2 und die damit einmalige Mitfinanzierung des Bundes zur Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr sowie die Unterstützung der Rheinschifffahrt und die Fördermittel für Geräte zum Warenumsatz empfinden wir als die richtigen Mittel, um den Güterverkehr auf der Schiene für die Zukunft zu stärken. Wir sprechen uns damit für die in finanzieller Hinsicht kleinere Variante aus. Schienengütertransporte sollen grundsätzlich im Wettbewerb mit dem Strassentransport erbracht und finanziert werden.

Die Variante 2 klammert jedoch die stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung des Bundes und der Kantone aus. Wir fordern zusätzlich zur Variante 2, dass die bisher fehlende Aufmerksamkeit des Güterverkehrs in der Raumplanung aufgearbeitet wird. Die Raumplanung schafft wichtige Voraussetzungen für die Sicherung von bestehenden Anlagen, ebenso ist die Ermittlung des Flächenbedarfs und die Bezeichnung konkreter Vorranggebiete für künftige Nutzungen des Güterverkehrs wesentlich für eine vorausschauende Raumentwicklung. Die Einbindung der Anliegen des Güterverkehrs in die Raumplanung des Bundes und der Kantone erachten wir daher als besonders wichtig.

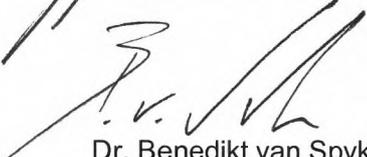


Weiterführende Anmerkungen entnehmen Sie bitte dem beantworteten Fragebogen in der Beilage.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung


Marc Mächler
Vizepräsident


Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Beilage:
Anhang

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
finanzierung@bav.admin.ch



Anhang zur Vernehmlassungsantwort «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»

Die Regierung des Kantons St.Gallen beantwortet den Fragebogen des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation folgendermassen:

1. *Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja, wir teilen diese Einschätzung. Das heute gültige Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (SR 742.41; abgekürzt GÜTG) beinhaltet verschiedene Instrumente zur Förderung des schienengebundenen Güterverkehrs. So sind Investitionsbeiträge an den Bau von Anlagen des Güterverkehrs möglich (Art. 8 GÜTG) und der Bund kann Beiträge an von Kantonen bestellte Angebote im Güterverkehr entrichten (Art. 9 Abs. 1 GÜTG). Das Instrument der Investitionsbeiträge wurde gemäss Bericht selten, die Möglichkeit zur Entrichtung von Betriebsbeiträgen gar nicht genutzt. Die Instrumente haben nicht zu einer Steigerung des Anteils des Schienengüterverkehrs geführt und sind entsprechend zu hinterfragen. Wichtiger erscheint uns, dass für jene Verkehre, die bereits heute eigenwirtschaftlich abgewickelt werden, möglichst gute Rahmenbedingungen geschaffen werden können, damit diese Verkehre auch in Zukunft auf der Schiene abgewickelt werden.

Für Bund und Kantone scheint es schwierig zu sein, das Aufgabenbewusstsein für den Güterverkehr zu stärken. Um planerische Bemühungen wirksamer zu machen, ist eine systematische Berücksichtigung des Güterverkehrs und dessen Ansprüchen in der Infrastrukturplanung sowie der Raumplanung erforderlich. Neben strategischen Grundlagen ist eine vertiefte Auseinandersetzung mit Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft, mit raumspezifischen Industrie- und Produktionsstrukturen sowie mit dem Anspruchsdenken von Kundinnen und Kunden nötig. Logistikketten im Gütertransport für den Empfang und Versand von Gütern und deren räumlich funktionale Rahmenbedingungen sollten in raumsichernden Massnahmen Berücksichtigung finden.

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, oder*

Wir lehnen die Variante 1 ab. Die Ablehnung betrifft insbesondere die in den Art. 9a und 9b GÜTG vorgeschlagenen Subventionen für den Einzelwagenladungsverkehr. Das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarung erscheint uns administrativ zu aufwändig. Es hält der Dynamik des Marktes nicht stand. Wir bezweifeln weiter, dass die subventionierten Angebote nach Ablauf der Frist von vier bis fünf Jahren eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Daher muss davon ausgegangen werden, dass



diese Verkehre nach Ablauf der Frist entweder wieder von der Schiene verschwinden oder länger als angedacht subventioniert werden müssen. Damit wird mit viel Geld eine veraltete Struktur erhalten. Dies ist abzulehnen.

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

Wir unterstützen die Variante 2 und die darin vorgeschlagenen Optimierungsvorschläge. Die in Art. 10 GüTG beschriebene einmalige Mitfinanzierung des Bundes zur Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr sehen wir als das richtige Mittel, um den Güterverkehr auf der Schiene für die Zukunft zu stärken. Jedoch soll, ergänzend zur Variante 2, auch der Aspekt der Raumplanung Berücksichtigung finden.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

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

Ja, wir unterstützen sowohl das Vorhaben zur Umstellung als auch die Absicht des Bundes, diese Umstellung finanziell zu unterstützen. Die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr, insbesondere die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung (DAK), ermöglicht nicht nur fahrzeugseitige Vorteile für Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern schafft auch wichtige technische Voraussetzungen für die Weiterentwicklung bahnbetrieblicher Prozesse. Neben dem reduzierten Rangieraufwand, vereinfachten Verfahren zur Zugvorbereitung und verbesserten Fahreigenschaften wird auch die betriebliche Leistungsfähigkeit infrastrukturseitig verbessert. Die wechselseitigen Synergien zwischen Fahrzeug und Infrastruktur durch die DAK erleichtern die Zugvollständigkeitskontrolle, Gleisfreimeldung und Zugfolgesicherung. Grundlegende Voraussetzung zur Einführung des Zugsicherungssystems ETCS Level 3 mit optimierten Zugfolgen werden dadurch vorgezeichnet. Mit der Weiterentwicklung zu ETCS Level 3 wird das klassische Fahren im festen Raumabstand verlassen und die Zugfolge in beweglichen Abschnitten («moving Blocks») realisiert. Daher ist künftig mit aufwärtskompatiblen, positiven Effekten zu rechnen, die eine verbesserte Nutzung der Fahrwegkapazitäten mit erhöhten Zugfolgen auf Bestandsinfrastruktur zulassen. Wir gehen davon aus, dass dank diesen Vorteilen stark belastete Bahnkorridore wie beispielsweise Winterthur–St.Gallen neu geplant werden und heutige sowie künftig bestehende Konflikte zumindest teilweise gelöst werden können.

Hinsichtlich künftig steigenden Gütermengen wie auch den wachsenden Kapazitätsanforderungen zwischen dem Personen- und Güterverkehr ist die räumliche Sicherung von Flächen für Infrastrukturanlagen im Spannungsfeld des ohnehin hohen Raumnutzungsdrucks eine Herausforderung für die Raumplanung. Bevor auf flächenintensive Infrastrukturmassnahmen zurückgegriffen werden muss, ermöglicht eine modernisierte und automatisierte Betriebsführung Kapazitätserweiterungen auf Bestandsinfrastrukturen und verringert die weitere Flächeninanspruchnahme für Neuanlagen.



Als Grenzkanton weisen wir darauf hin, dass die Umstellung zwingend in Abstimmung mit den Bahnen in den Nachbarländern erfolgen muss.

4. *Sind Sie einverstanden,*

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

Ja, wir sind damit einverstanden. Den vorgeschlagenen Finanzierungsschlüssel erachten wir als ausgewogen.

b. *dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*

Ja.

c. *dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*

Ja.

d. *dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?*

Ja.

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

Ja.

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

Wir sind von diesem Instrument nicht direkt betroffen und verzichten auf eine Antwort.

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

Wir unterstützen die Umstellung auf klimaneutrale Antriebe im Rahmen von ordentlichen Ersatzbeschaffungen. Die frühzeitige Ausmusterung von neueren funktionstüchtigen Lokomotiven oder Schiffen zur Umstellung auf umweltfreundlichere Antriebe sehen wir kritisch, weil hierzu viel graue Energie benötigt wird. Zudem hat der Schienenverkehr bereits heute einen geringeren Fussabdruck als der Strassenverkehr. Die Um- und Ausrüstung mittels dem Ersatz einzelner Komponenten hingegen begrüßen wir.



Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*

a. *durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?*

Ja, wir stimmen der Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung im Schienengüterverkehr zu. Das Bahnsystem bildet eine wichtige Rückgratfunktion für die schweizerische Transportwirtschaft. Trotzdem sollte die funktionale Verknüpfung intelligenter und multimodaler verkehrsträgerübergreifender Lösungen mit Fokus der Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs verstärkt auf die Feinverteilung und City-Logistik weiterhin berücksichtigt werden. Die Abstimmung der Verkehrsträger aufeinander und die multimodale Verknüpfung untereinander schaffen wichtige Voraussetzungen für die zweckmässige Kombination komplementärer Verkehrsangebote zum Schienengüterverkehr.

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

Ja. Hier unterstützen wir insbesondere die im Bericht ausgeführte Unterteilung der Investitionen in kleiner und grösser als 5 Mio. Franken und die damit verbundenen unterschiedlichen Anforderungen und Verpflichtungen vor und nach dem Bau der Anlage.

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

Ja.

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

Ja.

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

Eine doppelte Entlastung mit Weiterführung der LSVA-Rückerstattung bei gleichzeitiger Entrichtung von Umschlags- und Verladebeiträgen soll auf jeden Fall vermieden werden. Wir können nicht abschätzen, welcher Weg letztlich zu weniger administrativem Aufwand führt. Eine Aufhebung der LSVA-Rückerstattung und das Entrichten von Umschlags- und Verladebeiträgen erscheint uns mit Blick auf den gezielten Einsatz der Instrumente sinnvoller.

Obwohl nicht explizit Bestandteil dieser Vorlage, merken wir an dieser Stelle an, dass die Zahl der LSVA-befreiten Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht unter 3,5 Tonnen auf den Schweizer Strassen in den vergangenen zwei Jahrzehnten stark zugenommen hat. Zwischen 1998 und 2018 stiegen die von nicht LSVA-pflichtigen Lieferwagen gefahrenen Kilometer um 60 Prozent. Der Transport von Gütern über längere Strecken in kleineren Einheiten ist weder ökologisch sinnvoll noch wird damit ein wirkungsvoller Beitrag zur



Entlastung des Strassennetzes geleistet. Wir regen an, dass geprüft wird, ob die LSVA-Befreiung von Transportfahrzeugen unter 3,5 Tonnen noch zeitgemäss ist und den nationalen Vorgaben zu Klima- und Lärmschutz entspricht.

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

Ja.

8. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr?*

Wir unterstützen die Umstellung auf klimaneutrale Antriebe, sehen aber die frühzeitige Ausmusterung von neueren funktionstüchtigen Lokomotiven zur Umstellung auf umweltfreundlichere Antriebe kritisch, weil hierzu viel graue Energie benötigt wird. Die Um- und Ausrüstung mittels dem Ersatz einzelner Komponenten hingegen begrüssen wir.

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?*

Nein. Entgegen den Ausführungen im Bericht gehen wir davon aus, dass sich die befristet subventionierten Angebote nach Ablauf der Frist nicht eigenwirtschaftlich betreiben lassen. Die Angebote werden damit verschwinden oder müssten andernfalls weiter subventioniert werden. Hier wird mit viel finanziellem Aufwand eine veraltete Struktur erhalten. Das macht aus volkswirtschaftlicher Perspektive keinen Sinn, weswegen wir den Ansatz ablehnen.

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

Nein, das vorgeschlagene Instrument erscheint uns zu kompliziert und zu schwerfällig, um den Anforderungen eines eigentlich dynamischen Marktes gerecht zu werden.

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

Nein, damit wird lediglich Strukturerehalt betrieben. Weil absehbar ist, dass das System längerfristig nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann, sollen auch keine finanziellen Mittel mehr darin investiert werden.

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



Wir lehnen die finanzielle Förderung des EWLK als Netzwerkangebot grundsätzlich ab und sehen daher auch keine Massnahme, wie das System wirkungsvoll unterstützt werden könnte.

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

Ja. Die Sicherung von Flächen und Anlagen bzw. die Ermittlung des künftigen Flächenbedarfs für den Gütertransport mit Beachtung auf verkehrliche Erschliessungsstrukturen und multimodale Verknüpfung ist ein Auftrag, der in der Kompetenz der Raumplanung liegt. Folglich ist auch eine Einbindung der Anliegen des Güterverkehrs im kantonalen Richtplan in Abstimmung mit Sachplanungen des Bundes vorzusehen. Eine stärkere Verpflichtung der Kantone für den Güterverkehr in der Verkehrs- und Raumplanung erachten wir als besonders wichtig, damit die Anliegen für den Gütertransport – kohärent zu den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft – im kantonalen Richtplan Eingang finden. Explizit erwähnen möchten wir die Hubs von Cargo sous terrain. Gleichzeitig machen wir darauf aufmerksam, dass die konkrete Umsetzung sehr schwierig ist, weil in vielen Kantonen das Know-how im Güterverkehr fehlt. Das macht es schwierig, die Anliegen der verschiedenen Anspruchsgruppen wie Verladern, Transportunternehmen, Industriebetrieben, Gemeinden und Bewohnern zu sammeln und zu bearbeiten sowie gute, zukunftsfähige Lösungen zu entwickeln.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir unterstützen die für Variante 2 vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.