

Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Bundesamt für Verkehr

Bern, 06. Februar 2022
VL Gütertransport / MD

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

1. Allgemeine Vorbemerkungen

Zuverlässige, robuste und leistungsfähige Logistikketten sind elementar für eine gut funktionierende Wirtschaft und für die nationale Versorgungssicherheit. FDP.Die Liberalen begrüsst es deshalb, dass der Bundesrat Massnahmen zur Weiterentwicklung des Schweizer Güterverkehrs vorschlägt. Die vorliegende Vernehmlassungsvorlage bildet dabei einen ersten Schritt im Bereich des Güterverkehrs auf der Schiene, in einem zweiten Schritt wird eine Vorlage mit Massnahmen im Bereich des Strassentransports folgen.

Aus Sicht der FDP müssen die Rahmenbedingungen künftig in ihrer Gesamtheit darauf abzielen, die Potenziale aller Verkehrsträger optimal zu nutzen und dadurch die multimodale Logistik stärken. In Anbetracht der klima- und energiepolitischen Herausforderungen sind emissionsfreie und energieeffiziente Logistiksysteme anzustreben (vgl. [FDP-Positionspapier](#)). Unter diesen Vorzeichen ist die Absicht des Bundesrats, die einzelnen Verkehrsträger in separaten Vorlagen weiterzuentwickeln, unverständlich. Die Nachteile des gewählten Vorgehens sind offensichtlich: Nebst der Gefahr, dass die Reformen nicht aufeinander abgestimmt sind, besteht im parlamentarischen Prozess das Risiko, dass die einzelnen Verkehrsträger aus ideologischen Gründen gegeneinander ausgespielt werden. Die FDP fordert den Bundesrat deshalb auf, die Ausarbeitung einer einzigen Vorlage zur Weiterentwicklung des gesamten Güterverkehrs eingehend zu prüfen.

2. Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs

Die FDP ist überzeugt, dass der Schienengüterverkehr auch künftig ein massgebender Pfeiler sein wird, um die einleitend ausgeführten Ziele zu erreichen. Die vom Bundesrat vorgeschlagenen Varianten erachten wir jedoch beide als unzulänglich: Variante 1 definiert den Einzelladungsverkehr (EWLV) de facto als Leistung des Service publics und birgt somit die Gefahr von Subventionen ad infinitum. Variante 2 würde unter den gegebenen Umständen mit hoher Wahrscheinlichkeit zum Wegfall des EWLV führen – ein Szenario, das es in Anbetracht der Rolle des EWLV innerhalb des gesamten Logistiksystems zu vermeiden gilt, sofern dies mit verhältnismässigen Massnahmen erreicht werden kann. Sollte der Bundesrat an einer separaten Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs festhalten, fordert die FDP die Ausarbeitung einer dritten Variante.

Diese soll sich auf eine Auswahl des vorgeschlagenen Instrumentariums stützen. Die einzelnen Massnahmen müssen aber zwingend angepasst werden (Vgl. Pkt. 3 der Stellungnahme). Die auszubereitende Variante soll nebst der Einführung der digitalen, automatischen Kupplung (DAK), auch zeitlich begrenzte Subventionen für den Erhalt des EWLV sowie eine höhere Kostenbeteiligung der Nutzer vorsehen. Die Subventionen müssen sich jedoch zwingend darauf beschränken, den Zeitraum bis zur Implementierung der DAK zu überbrücken. Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträge im Rahmen von Leistungsvereinbarungen sollen demnach nur so lange zulässig sein,

als die DAK noch nicht betriebsbereit ist. Anschliessend müssen diese schrittweise reduziert werden. Ebenfalls muss die Vorlage durch organisatorische Anpassungen sicherstellen, dass es nicht zu Wettbewerbsverzerrungen kommt.

Angesichts der aktuellen finanzpolitischen Realitäten fordert die FDP den Bundesrat ferner auf, mit der Botschaft ein Konzept vorzulegen, das erlaubt, jegliche Massnahmen aus bestehenden finanziellen Mitteln zu Gunsten der Schiene zu finanzieren.

3. Bewertung der einzelnen Massnahmen

Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr: Die FDP unterstützt die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung (DAK). Diese führt bereits kurzfristig, insbesondere im Bereich des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV), zu massgeblichen Produktivitätsgewinnen. Mit der DAK sollte sich eine Kostenreduktion im Betrieb von rund 20% realisieren lassen. Mittel- und langfristig bildet sie eine wichtige Grundlage für weitere technologiegetriebene Fortschritte im Schienengüterverkehr, deren Voraussetzungen u.a. mit der MODIG zu schaffen sind. Ebenfalls wird die Sicherheit der Mitarbeitenden mit der Automatisierung erhöht. Eine finanzielle Beteiligung durch den Bund im Sinne einer Anschubfinanzierung erachten wir als gerechtfertigt, da die Betreiber zurzeit offensichtlich nicht in der Lage sind, diese zukunftsweisende Technologie selbsttragend zu finanzieren. Für den Grossteil der Beschaffungskosten sollen jedoch wie vorgesehen die Betreiber aufkommen. Aufgrund der starken Abhängigkeit zu den Standardisierungen in Europa und den zahlreichen offenen Fragen zur gesamteuropäischen Implementierung der DAK, fordert die FDP, dass bezüglich des Implementierungszeitpunkts eine geeignete Unterscheidung zwischen dem Binnenverkehr und dem Grenzüberschreitenden Verkehr getroffen wird.

Weiterentwicklung und finanzielle Förderung des EWLV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr: Der erläuternde Bericht führt aus, dass der EWLV ohne gezielte Massnahmen mit hoher Wahrscheinlichkeit eingestellt werde. Dadurch würden 8.5 % der heute auf der Schiene erfolgenden Transportleistungen auf die Strasse rückverlagert. Die Verkehrsbelastung auf der Strasse würde dadurch weiter akzentuiert und dies v.a. in Gebieten, wo die Strasse bereits heute stark belastet ist (vgl. erläuternder Bericht, S. 19). Dieses Szenario ist aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrspolitischer Sicht nicht wünschenswert. Vor diesem Hintergrund teilt die FDP die Einschätzung des Bundesrats, dass der EWLV erhalten und modernisiert werden soll. Eine teilweise Verlagerung des EWLV auf die Strasse kann dort sinnvoll sein, wo es sich um besonders ineffiziente Logistiklösungen handelt und wo das Gesamtsystem produktiver gestaltet werden kann. Der wirtschaftlich desolate Zustand der Betreiberin ist seit Jahrzehnten entstanden. Ohne Unterstützung des Bundes ist die Firma nicht überlebensfähig, was wir bedauern. Wir fordern die Führung der Unternehmung auf, sich solider aufzustellen, ohne auf eine stetige Bundesunterstützung zählen zu können.

Das unter Variante 1 vorgeschlagene Instrumentarium, wonach Leistungsvereinbarungen mit den Netzanbieterinnen mit Investitionsbeiträgen und Abgeltungen über 12 Jahren erfolgen sollen, lehnt die FDP jedoch dezidiert ab. Subventionen ad infinitum sind weder zweckmässig noch zielführend und würden den EWLV de facto in eine Service public Leistung umwandeln. Die Subventionen dürfen deshalb einzig dazu dienen, den Zeitraum bis zur Implementierung der DAK zu überbrücken. Betriebsabgeltungen sollen demnach degressiv ausgestaltet werden und nur so lange zulässig sein, als die DAK noch nicht betriebsbereit ist. Zusätzlich sollen die Subventionen an geeigneten Anreizen geknüpft werden, welche die Eigenwirtschaftlichkeit des EWLV fördern.

Die Vorlage muss aus Sicht der FDP durch organisatorische Anpassungen sicherstellen, dass es zu keiner Wettbewerbsverzerrung durch einen subventionierten Netzanbieter kommt. Die abgeltungsberechtigte Aktivität des Netzanbieters im EWLV soll deshalb organisatorisch und finanziell vom Ganzzugverkehr getrennt werden, um Querfinanzierungen auszuschliessen. Die FDP fordert ebenfalls, dass Marktverzerrung zwischen den verschiedenen Produktionsformen im Binnenschienengüterverkehr ausgeschlossen werden bzw. keine Kannibalisierung von bestehenden Ganzzugverkehren durch den EWLV erfolgt. Die Nutzer des EWLV sind stärker an den Kosten zu beteiligen.

Förderung multimodaler Transportketten und verstärkte Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr: Die FDP erachtet die Anreize im Infrastrukturbereich (Anlagen zum Warenverlad oder-umschlag und KV-

Umschlagsanlagen) als prüfenswert unter der Voraussetzung, dass ein diskriminierungsfreier Zugang zu den entsprechenden Anlagen sichergestellt wird.

Nicht einverstanden sind wir hingegen mit einer zusätzlichen Förderung der Anschlussgleise, denn da besteht ein Diskriminierungsrisiko. Hinzu kommt, dass die Dynamik im Bereich der alternativen Antriebe weitere klimaneutrale Lösungen für die sogenannte letzte Meile hervorbringen wird. Aus Gründen der Effizienz und im Sinne der Technologieneutralität soll die Vorlage keine Subventionen bei den Anschlussgleisen vorsehen.

Anreize für den Ersatz klimaneutraler Antriebe: Die FDP teilt die Einschätzung des Bundesrats, dass die Logistik- und Verkehrssysteme der Zukunft klimafreundlich und emissionsfrei sein müssen. Subventionen für die Umstellung resp. Beschaffung von Rollmaterial mit klimaneutralen Antrieben, erachtet die FDP unter den gegebenen Umständen jedoch nicht als zielführend. Die Finanzierung von neuem Rollmaterial für SBB-Cargo birgt grosse Risiken für Marktverzerrungen. Das Staatsunternehmen hat bereits heute gewichtige Vorteile gegenüber privaten Wagenhaltern. Durch zusätzliche Investitionshilfen würde dieses Ungleichgewicht weiter verstärkt.

Stärkere Berücksichtigung des Gütertransports bei der Raumplanung des Bundes und der Kantone:
Keine Anmerkungen, die FDP ist mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden.

Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten: Die Rheinschifffahrt ist für die Versorgungssicherheit der Schweiz von zentraler Bedeutung. Container und Schüttgut (Mineralölzeugnisse, Baustoffe, aber auch Agrargüter) erreichen die Schweiz zu einem erheblichen Teil auf dem Wasserweg. Dieser Stellenwert dürfte in Zukunft noch steigen, so dass günstige Rahmenbedingungen für eine Weiterentwicklung der Rheinschifffahrt besonders wichtig sind. Insbesondere braucht es gute Anbindungen mit den Häfen. Grundsätzlich muss die Hafeninfrastruktur möglichst eigenwirtschaftlich funktionieren. Sollte dies nicht möglich sein und Bundesbeiträge unumgänglich werden, soll die Finanzierung – analog zu unserer Forderung beim Schienengüterverkehr – vollständig durch bereits bestehende Gefässe erfolgen. Ebenfalls ist sicherzustellen, dass allfällige staatliche Beiträge zu keinen Marktverzerrungen führen, da im Umfeld der Rheinhäfen auch privatwirtschaftliche Unternehmen tätig sind.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse
FDP.Die Liberalen
Der Präsident

Der Generalsekretär



Thierry Burkart
Ständerat



Jon Fanzun