

FSU Geschäftsstelle Alexanderstrasse 38 Postfach 216 7001 Chur

per E-Mail (Formate .docx und .pdf)  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Marc Schneiter / Esther Casanova  
info@f-s-u.ch  
Zürich / Chur, 24. Februar 2023

## **Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellungnahme des FSU**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner FSU dankt für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung nehmen zu können.

Wir fühlen uns von der Vernehmlassung angesprochen. Als Raumplanerinnen und Raumplaner befassen wir uns damit, wie unser Lebensraum nachhaltig und interdisziplinär zu planen und zu gestalten ist. Die Digitalisierung und der Klimawandel zwingen uns zu einem Strukturwandel, der aus gesellschaftlicher Sicht unbedingt zu gestalten ist und nicht rein ökonomisch verwaltet werden darf. Raumplanung muss konsequent auf Netto Null Treibhausgase ausgerichtet werden.

Der Gütertransport auf der Schiene nimmt eine wichtige wirtschaftliche und verkehrliche Rolle für die Versorgung der Schweiz ein. Güterverkehr auf der Strasse prägt unseren Lebensraum, besonders in den Agglomerationen. Ohne massive Ausbauten des National- und Kantonsstrassennetzes wäre die Strasse nicht in der Lage, den Gütertransport als alleiniger Verkehrsträger zu bewältigen. Schienengüterverkehr ist deshalb ein wichtiger Grundpfeiler zur verträglichen Bewältigung des gesamten Güterverkehrsaufkommens. Um ein funktionierendes Wirtschaftssystem sicherzustellen gilt es deshalb, den Gütertransport wo möglich, gerade aus klima- und energiepolitischen Gesichtspunkten, auf die Schiene zu verlagern und die verschiedenen Verkehrsträger unter Nutzung ihrer Stärken zu kombinieren. Dies gilt gleichermassen für die Vernetzung der Rheinschifffahrt, die eine tragende Rolle für die Landesversorgung einnimmt. Während sich die Rahmenbedingungen für den Strassengütertransport grundsätzlich bewährt haben, zeigt sich vor allem beim Schienengüterverkehr und bei der Rheinschifffahrt Handlungs- und Nachholbedarf.

2/7

Bei den zwei grundlegenden Varianten für die Weiterentwicklung des Güterverkehrs bevorzugen wir dezidiert die Variante 1, um dem Handlungsbedarf und den formulierten Zielsetzungen in adäquater Weise zu begegnen. Bei Variante 2 befürchten wir nicht abschätzbare negative Folgen für die Gesellschaft, die Wirtschaft, das Strassenverkehrssystem und auf die Siedlungen.

Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkataloges (grau) aus den Vernehmlassungsunterlagen dar.

### Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?
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
  - b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Der Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner FSU sieht Handlungsbedarf bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen, und sieht die Variante 1 klar als geeignet, die Variante 2 als ungeeignet an.

Auf technische Entwicklungen zu setzen und auf die Selbstorganisationsfähigkeit des Marktes ohne raumplanerische Rahmenbedingungen zu setzen, genügt nicht, um auch nur annähernd klimaneutrale Siedlungsstrukturen zu erhalten. Die Variante 2 setzt darauf, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen auf die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft ausgerichtet werden. Es gibt auch gesellschaftliche Bedürfnisse, die mit geeigneten Rahmenbedingungen einbezogen werden müssen. Variante 2 würde bedeuten, dass der Einzelwagenladungsverkehr aufgegeben würde.

Die Herausforderungen in der Klima- und Energiepolitik sowie in der Landesversorgung verlangen nach Massnahmen für die Förderung des Gütertransports auf Schiene und Rhein.

Mit Blick auf das prognostizierte Wachstum beim Schienengüterverkehr wie auch beim Schienenpersonenverkehr sind bei der Gesamtkonzeption der Vorlage die Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan für eine bessere Auslastung der Gütertrasen innovativer auszugestalten.

Die Verlagerung auf die Schiene im Schweizer Alpen transit ist ein Erfolgsmodell. Im Gegensatz zu den Nachbarländern wird der alpenquerende Güterverkehr in der Schweiz

3/7

mehrheitlich über die Schiene abgewickelt. Nichtsdestotrotz ist die Anzahl Lastwagen-Fahrten durch die Alpen noch deutlich zu hoch. Auch sind die Potenziale für eine optimale, abgestimmte Nutzung zwischen Strasse und Schiene noch nicht ausgeschöpft: Der Anteil der transportierten Güter auf der Schiene stagniert und ohne die vorgelegten Massnahmen droht eine Abnahme und eine Rückverlagerung von über 1'000'000 Fahrten auf die Strasse. Dies ist keine Alternative mit Blick auf die Herausforderungen in der Klima-, Energie-, Verkehrs- und Raumpolitik. Eine weitere proportionale Steigerung des Strassengüterverkehrs stellt vor dem Hintergrund des hochausgelasteten Strassennetzes – auch mit den laufenden Projekten der Engpassbeseitigungen – keine opportune Lösung dar. Es ist daher richtig und wichtig, Förderungen und Anreize für ein attraktives Güter-Transportangebot zu schaffen, die multimodale Transportketten im Binnen- ebenso wie im Import-/Exportverkehr ermöglichen und ausbauen und den Güterverkehr auf der Schiene halten.

#### **Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:**

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

Der FSU unterstützt die Modernisierung, und wir sehen, dass hier eindeutig grosser Handlungsbedarf besteht.

4. Sind Sie einverstanden,

- a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Der FSU ist einverstanden und der Meinung, dass es Unterstützungsbeiträge braucht, um diese nötige Modernisierung durchführen zu können. Offensichtlich war es bisher nicht möglich, das antiquierte und gefährliche System der Schraubekupplung aus dem 19. Jahrhundert zu ersetzen.

Mangels detaillierter Kenntnisse ist es uns nicht möglich, die Fragen b bis d zu beantworten.

4/7

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?
- a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Der FSU unterstützt multimodale Transportketten grundsätzlich, auch unter Einbezug des Rheins. Die Rheinschifffahrt sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen (ARA-Häfen) sowie an das gesamte an den Rhein angeschlossene europäische Wasserstrassennetz (u.a. Frankreich, Belgien, Deutschland mit Ruhrgebiet, Main, Mosel, Neckar, Donau-Staaten).

Zur Eignung des Instruments Leistungsvereinbarung enthalten wir uns einer Stellungnahme.

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

Der FSU unterstützt Massnahmen für klimaneutrale Transporte. Eine gesetzliche Grundlage zur finanziellen Unterstützung genannter Massnahmen ermöglicht, dass der energieeffiziente Verkehrsträger Binnenschifffahrt auf dem Weg zur Klimaneutralität gestärkt wird.

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

Das Forschungsprojekt SVI 2019/003 (Kennwerte der Verkehrserzeugung in Güterverkehr und Logistik; Abschluss Februar 2023) weist nach, dass bei Betriebs- und Logistikanlagen mit Gleisanschluss ein grösserer Umschlag pro Vollzeitäquivalent erfolgt als bei Anlagen des gleichen Typs ohne Gleisanschluss, d.h. diese Anlagen mit Gleisanschluss sind insgesamt effizienter und volkswirtschaftlich dementsprechend wohl interessanter.

Aus Sicht des FSU sind Unterstützungsbeiträge in Umschlags- und Verladeanlagen und regional räumlich funktional zwischen Bahn-, Strassen- und allfälligen weiteren Infrastruktur abgestimmte Umschlagsanlagen die zwingen erforderlichen Massnahmen, um den Bahngüterverkehr aufrecht zu erhalten und weiterzuentwickeln.

5/7

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

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

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

Anreize zu Gunsten möglichst hoher Transportmengen erscheinen uns fragwürdig und erachten wir als kontraproduktiv, angesichts der Zielsetzung der Minimierung des Ressourcenverbrauchs und anzustrebender Strategien zur Verkehrsvermeidung.

Um den Ressourcenverbrauch zu minimieren, erachten wir andere Massnahmen als geeigneter als Förderungsbeiträge, die Anreize schaffen, Verkehr zu erzeugen.

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

Wir begrüssen mehr Transparenz und Flexibilität. Für Eigner und Betreiberinnen privater Güterverkehrsanlagen ist die Einhaltung von eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und der Aufbau von entsprechenden Kompetenzen eine grosse Herausforderung, welche eine Hürde für eine stärkere Nutzung des Schienengüterverkehrs darstellt.

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

Der FSU unterstützt Massnahmen für klimaneutrale Transporte. Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe sehen wir als fördernd.

**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?

Ja, wir unterstützen eine Weiterentwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs. Die finanzielle Förderung soll sich auf die Weiterentwicklung beschränken und befristet sein. Es sollen keine Anreize geschaffen werden, Verkehr zu erzeugen, der nicht nötig ist.

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

Ja, soweit das für uns beurteilbar ist, scheint uns die Leistungsvereinbarung als geeignetes Instrument.

6/7

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

Ja, wir begrüßen Abgeltungen und Investitionsbeiträge im Verbund mit den anderen Massnahmen der Vernehmlassungsvorlage. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Verpflichtungskredit für die Jahre 2025–2028 von 300 Millionen CHF erscheint uns angemessen.

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

Wir haben keine ausreichende Kenntnis, um diese Frage zu beantworten.

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

Der FSU als Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner unterstützt die Bestrebung dezidiert, den Güterverkehr in der Raumplanung der Kantone und des Bundes stärker zu berücksichtigen.

Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle bei der Koordination des Güterverkehrs stärker wahrnehmen sollen. Die Festlegung von Logistikflächen auf kantonaler sowie kommunaler Ebene ist zu begrüßen. Wir unterstützen zudem die Aussage des Bundesrats, dass das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ein wichtiges Instrument zur Bestandsicherung von Güterverkehrsanlagen ist, das weiterentwickelt werden sollte.

Wir unterstützen die Verpflichtung der Kantone, die im Konzept an sie adressierten Festlegungen in ihrer Richtplanung zu berücksichtigen. Entscheidend ist aber die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen auch grundeigentümergebunden in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden. Ausserdem muss der Bund den Kantonen Fristen setzen, bis zu welchem Zeitpunkt Anlagen des SGV inklusive KV-Terminals in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden müssen. Sowohl das Konzept für den Gütertransport wie auch die kantonale Umsetzung (auf Ebene der kantonalen Güterverkehrsstrategien wie auch auf Ebene Richtplan) sollen regelmässig überprüft werden, da sich die Markt- und Kundenbedürfnisse über die Zeit verändern.

Güterverkehrsanlagen, welche die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen, sind in den Sachplan Schiene des Bundes aufzunehmen.

### Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Der FSU unterstützt die vorgeschlagenen Anpassungen gemäss Variante 1. Die Nennung im Gesetz, dass das Konzept für den Gütertransport in der Richtplanung zu berücksichtigen sei, ist für die künftige Raum- und Verkehrsentwicklung wichtig.

7/7

### Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir danken für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage Stellung nehmen zu können. Wir betonen die Wichtigkeit der Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs, des kombinierten Verkehrs, der räumlich besser koordinierten Abstimmung und der weiteren Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse  
FSU



Francesca Pedrina  
Co-Präsidentin



Pierre-Alain Pavillon  
Co-Präsident



Marc Schneiter  
Vorstandsmitglied