

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Bern, 16. August 2013

Totalrevision des Gütertransportgesetzes; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Vernehmlassung über die Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche haben Sie die Grüne Partei zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage äussern zu können.

Aus Sicht der Grünen ist die Vorlage ungenügend, weil sie dem Parlament nur eine Variante zur Diskussion stellt. Zwar wurden andere Varianten zusammen mit den Branchenakteuren geprüft. Da diese dem Parlament nicht vorgelegt werden, ist unklar, wie die geprüften Varianten und Instrumentarien genau ausgesehen haben; somit ist auch die Überprüfung der daraus abgeleiteten Verwerfung eines Verlagerungsziels nicht möglich. Dies ist aber für eine Gegenüberstellung der Ideen und für eine ausgewogene Diskussion über die Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche unumgänglich. Die Frage, ob und wie viel Verlagerung wir wollen, ist politischer Natur und bedarf des Einbezugs aller am Thema Interessierten.

Wir bitten Sie, unser Anliegen wohlwollend zu prüfen. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Regula Rytz
Co-Präsidentin



Urs Scheuss
Fachsekretär

Totalrevision des Gütertransportgesetzes; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche; Vernehmlassung

Antwort der Grünen Partei der Schweiz

Einleitend

Die Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche wurde aufgrund eines Auftrages der KVF SR erarbeitet. Das bedeutet, dass die Vorlage an der Erfüllung des Auftrages gemessen werden muss. Der Auftrag der Motion lautet wie folgt:

Zukunft des Schienenverkehrs in der Fläche

Eingereichter Text

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Gesamtkonzeption für die zukünftige Förderung des schweizerischen Schienengüterverkehrs in der Fläche vorzulegen. Der Bundesrat schlägt in diesem Rahmen Massnahmen vor, wie der Schienenanteil am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs gehalten bzw. vergrössert werden kann und wie Anreize für Innovationen geschaffen werden können. Dabei ist den besonderen Bedürfnissen des Schienengüterverkehrs in der Fläche Rechnung zu tragen. Der Bundesrat unterbreitet dem Parlament eine Vorlage mit den dafür notwendigen Anpassungen der geltenden Rechtsgrundlagen für den Schienengüterverkehr, allenfalls verbunden mit einer Kreditvorlage.

Begründung

Während im alpenquerenden Güterverkehr mit Artikel 84 BV ein generelles Ziel zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene festgehalten ist, fehlt ein entsprechender Auftrag für den Güterverkehr in der Fläche. Das Parlament hat jedoch im Rahmen der Behandlung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes im Jahre 2008 und der Verabschiedung eines Zahlungsrahmens für den nichtalpenquerenden Verkehr seinen Willen zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche bekundet. Allerdings erschwert die Vielzahl der heutigen Fördertatbestände im Schienengüterverkehr (Investitionen in Anschlussgleise und KV-Terminals, Abgeltung der ungedeckten Betriebskosten des Wagenladungs- und kombinierten Verkehrs, Abgeltung der ungedeckten Kosten des Betriebs der Rangierbahnhöfe im Rahmen der Infrastrukturbestellung) eine ganzheitliche und gezielte Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche. Diese Motion soll ermöglichen, dass die verschiedenen heute bestehenden Fördermöglichkeiten im Rahmen einer Gesamtkonzeption zusammengefügt und die gegebenenfalls notwendigen Rechtsanpassungen vorgenommen werden können. Die Konzeption muss auch einen Lösungsweg für die Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche im Spannungsfeld von flächendeckender Bedienung und wirtschaftlichem Betrieb aufzeigen.

Stellungnahme des Bundesrates vom 24.11.2010

Der Bundesrat begrüsst die Stossrichtung der Motion, den Güterverkehr auch in der Fläche so weit wie möglich und sinnvoll auf der Schiene abzuwickeln. In Artikel 1 des

Bundesbeschlusses über den Zahlungsrahmen für die Förderung des nicht alpenquerenden Schienengüterverkehrs vom 3. Dezember 2008 (BBl 2009 8287) ist als Ziel "eine Effizienzsteigerung des (genannten Verkehrs) sowie eine Erhöhung des Bahnanteils, primär im Binnengüterverkehr" formuliert. Der Bundesrat ist daher bereit zu überprüfen, wie das Ziel möglichst gut erreicht werden kann. Ebenso ist er gewillt, die diesbezüglichen Konzeptionen zu erarbeiten und allenfalls notwendige Erlasse dem Parlament zum Beschluss vorzulegen. Der Bundesrat stützt sich dabei auf die Erfahrungen mit den bereits getroffenen Massnahmen und legt zusammen mit der Konzeption den Bericht vor, der gemäss Artikel 2 des Bundesbeschlusses über den Zahlungsrahmen für die Förderung des nicht alpenquerenden Schienengüterverkehrs zu erstellen ist. Dabei geht der Bundesrat vorderhand davon aus, dass die Neuausrichtung für den Bund keine finanzielle Mehrbelastung mit sich bringt.

Der Bundesrat will den Modal Split zwischen Schiene und Strasse in der Ebene nach den komparativen Vorteilen der jeweiligen Verkehrsträger ausgestalten. Dies bedeutet, dass er sowohl ökonomische wie auch ökologische Aspekte in seinen Arbeiten berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund geht der Bundesrat davon aus, dass die folgende Formulierung des Motionstextes nicht als verbindliche Quantifizierung des schienenmässigen Mindestanteils des Güterverkehrs am gesamten Güterverkehr in der Ebene zu verstehen ist, sondern als grundsätzliche Stossrichtung: "... wie der Schienenanteil am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs gehalten bzw. vergrössert werden kann ..."

Aus Sicht der Grünen erfüllt der vorliegende Vorschlag den Auftrag der Motion nicht. Obwohl diese einen Lösungsweg im Spannungsfeld von flächendeckender Bedienung und wirtschaftlichem Betrieb fordert, geht die Vorlage einseitig nur auf die Wirtschaftlichkeit ein, ohne aufzuzeigen wie ein flächendeckender Betrieb erreicht werden könnte.

Zudem ist nichts spürbar von der Bereitschaft des Bundesrates, das Ziel des Artikel 1 des Bundesbeschlusses über den Zahlungsrahmen für die Förderung des nicht alpenquerenden Schienengüterverkehrs möglichst gut zu erreichen. Es fehlt klar ein Vorschlag, wie ein allfälliges explizites Verlagerungsziel aussehen könnte. Nach wie vor liefert der erläuternde Bericht keine nachvollziehbaren Beispiele, weshalb dies nicht möglich sein soll. So steht auf Seite 19 zum Beispiel nur:

(...) Die Festlegung eines Verlagerungsziels wie auch die Festlegung eines definierten Angebotes in Schienengüterverkehr könnte der Bund nur über ein massiv ausgebautes Instrumentarium, welches schwerwiegende Eingriffe in die unternehmerische Freiheit der einzelnen Marktakteure zur Folge hätte, erreichen. Es ist offensichtlich, dass der Bund aus ordnungspolitischen Gründen auf solche Zwangsmassnahmen verzichtet. (...)

Und auf Seite 56:

1.2.2.2 Verworfenne Ziele

Ein konkretes Verlagerungsziel (z.B. im Sinne eines definierten Marktanteils der Schiene) oder die staatliche Bestimmung eines Grundangebots (z.B. im Sinne eines definierten Bediennetzes im EWLK) sollen für den Güterverkehr in der Fläche nicht vorgegeben

werden. Diese Varianten wurden geprüft und - auch als Ergebnis der Diskussion mit den Branchenakteuren - verworfen. Wichtigste Gründe dafür sind:

- Im Binnen-, Export- und Importverkehr ist ein Zusammenspiel zwischen Strasse und Schiene von grosser Bedeutung. Aufgrund der knappen Infrastrukturverfügbarkeit beider Verkehrsträger ist eine Ko-Modalität in Zentren und Agglomerationen unverzichtbar. Auch für die Güterversorgung in den Berg- und Randregionen ist die Zusammenarbeit von Strasse und Schiene wichtig.*
- Die Entwicklung der Warenflüsse und die Standortwahl der Unternehmen liessen sich vom Bund nur mit massiven Eingriffen in die private Wirtschaft erreichen. Solche Eingriffe sind mit der Wirtschaftsordnung der Schweiz nicht vereinbar. Ein starres Verlagerungsziel kann der Bund darum nicht garantieren. Es ist aber wichtig, dass der Bund mit den Förderinstrumenten flexibel auf die Anforderungen des Marktes reagieren kann.*
- Die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft wandeln sich ständig, ebenso die technischen Möglichkeiten und Logistikprozesse im Gütertransport. Ein im Voraus definiertes Verlagerungsziel oder gar ein staatlich definiertes Bedien-netz wird dem nicht gerecht.*

Diese Aussagen lassen keine Rückschlüsse zu, wie die geprüften Varianten und Instrumentarien genau ausgesehen haben; somit ist auch die Überprüfung der daraus abgeleiteten Verwerfung eines Verlagerungsziels nicht möglich. Dies ist aber für eine Gegenüberstellung der Ideen und für eine ausgewogene Diskussion über die Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche unumgänglich. Ausserdem ist es nicht zielführend, die Diskussion nur mit den Branchenakteuren zu führen. Die Frage, ob und wie viel Verlagerung wir wollen, ist politischer Natur und bedarf des Einbezugs aller am Thema Interessierten.

Die Grünen fordern deshalb, dem Parlament eine Ergänzung zur Anpassung des Gütertransportgesetzes vorzulegen, die beinhaltet:

- eine Transportpflicht für Güterverkehr auf der Schiene mit einer dementsprechenden Umformulierung der Leistungsvereinbarung
- mögliche Verlagerungsziele des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene
- konkrete Instrumente, wie der Schienenanteil am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs vergrössert werden kann
- konkrete Massnahmen (allenfalls zusätzliche Kreditvorlage), wie diese durch die Leistungserbringer mit neuen Rahmenbedingungen kostendeckend erbracht werden können.

Die Zukunft des Güterverkehrs darf nicht nur nach wirtschaftlichen Kriterien geplant werden. Ebenso entscheidend sind Ökologie, Betrachtungen des Gesamtsystems, der Sicherheit sowie die Bedürfnisse der Randregionen. Auch ausserhalb der Ballungszentren muss der Zugang zum Güterverkehrsnetz der Bahn gewährleistet sein.

Die neusten Prognosen zur Verkehrsentwicklung auf der Strasse¹ lassen überdies einen Kollaps des Systems immer wahrscheinlicher erscheinen. Um diesem Szenario entgegenzuwirken, muss ein möglichst grosser Teil des Güterverkehrs auf der Schiene transportiert werden. Davon profitiert nicht nur der Personenverkehr, denn mit Gütern, die in Lastwagen im Stau stecken bleiben, ist niemandem gedient.

Die Verlagerung des Güterverkehrs ist auch aus umweltpolitischen Gründen nötig, denn beim Güterverkehr ist die spezifische Klimabelastung durch die Bahn zehn Mal kleiner als durch schwere LKW.

Schliesslich ist die Schiene im Vergleich zur Strasse schliesslich das sicherere Verkehrsmittel.² Die potenziell grössere Auswirkung eines Unfallereignisses auf der Schiene ist aufgrund der strengen Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr (RID) und der verschiedenen seit Mitte der Neunzigerjahre eingeführten Sicherheitsmassnahmen bei den Bahnen minimiert worden.

¹ Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen Jahresbericht 2012

² 13.3038 – Interpellation Gefahrguttransporte. Verlagerungspolitik im Binnenverkehr, Antwort des Bundesrates