

Tenniken, den 17. Februar.2023

## Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

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

**Antwort: Ja**

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

**Antwort: Variante 1**

- a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschiffahrt, oder
- b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

### Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

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

**Antwort: Ja, unter der genannten Bedingung, dass eine einheitliche DAK im europäischen Raum zustande kommt. Eine Beteiligung durch den Bund an den heute zur Anwendung kommenden Automatischen Kupplungen erachten wir nicht als Zielführend und gewinnbringend. Die bisherigen Automatisierungs- und Digitalisierungsschritte haben ihre Ziele nur teilweise erreicht. So sind bereits an verschiedensten Punkten nachteilige Effekte für die Kosten, die Prozesshandhabung, den Betrieb und letztlich die Kunden festzustellen. Ebenfalls sehen wir die geplante Aufteilung für einen reinen EWL in Betracht auf Ressourcen, Flexibilität und Effizienz als sehr kritisch.**

4. Sind Sie einverstanden,
  - a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?  
**Antwort: Ja, unter der Berücksichtigung, dass eine einheitliche Lösung im Güterverkehr in Europa zustande kommt.**
  - b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?  
**Antwort: Ja**
  - c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?  
**Antwort: Ja**
  - d. dass der Bund die Fördersatzte nach den genannten Kriterien staffelt?  
**Antwort: Ja**

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

### **Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:**

1. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:
  - a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?  
**Antwort: Ja**
  - b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?  
**Antwort: Ja**
  - c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?  
**Antwort: Ja**
    - I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?  
**Antwort: Ja**
    - II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?  
**Antwort: Die LSVA Rückerstattung soll in die Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden.**
  - d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?  
**Antwort: Ja**
2. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?  
**Antwort: Ja**

### **Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:**

3. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLVs Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?  
**Antwort: Ja, es besteht aber die Gefahr, dass eine Isolierung des EWLV vom restlichen Güterverkehr, zu erheblichen Mehrkosten führen wird.  
Wagen, Triebfahrzeuge und Personal würden nicht mehr flexibel eingesetzt werden können. Es ist zwingend, dass ein Netzwerkangebot in bestehende Strukturen integriert wird.  
Analog SBB Personenverkehr, wo der Subventionierte**

### Regionalverkehr im Restangebot integriert ist.

- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLV dafür geeignet?  
**Antwort: Ja**
  - b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?  
**Antwort: Ja**
  - c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLV) als geeigneter an?  
**Antwort: Nein**
4. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?  
**Antwort: Ja**

### Rechtsanpassungen

5. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?  
**Antwort: Ja**

### Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

**Antwort: Durch eine Digitalisierung des Güterverkehrs ergeben sich erhebliche Mehrkosten, wodurch der Transport auf der Schiene als Ganzes betrachtet eher verteuert wird. Gründe dafür sind:**

- **Laufende Investitionen durch immer kürzer werdenden Hard- und Software Neuerungen.**
- **Erhöhte Aufwendungen zur Systembeherrschung, insbesondere über diverse Schnittstellen.**

**Digitale Güterwagen mit automatischen Bremsprobensystemen können Einsparungen bringen. Diese Einsparungen werden sich durch weiterhin notwendige optische und technische Kontrollen der Züge und den gesamten Unterhalt der Fahrzeuge und Wagen inklusive der benötigten Geräte auf den Fahrzeugen in Grenzen halten.**

**Die universelle Einsetzbarkeit der Fahrzeuge droht verloren zu gehen und somit sind neue Abhängigkeiten vorprogrammiert.**

**Wichtig ist zu beachten, dass die Technologien oftmals voneinander abhängig sind und ein wirtschaftlicher Gewinn erst mit einer Einführung aller Systeme erzielt werden kann. Es besteht dazu auch noch die Gefahr, dass die Risiken und Folgekosten steigen und die Beherrschbarkeit parallel sinken könnte, womit die Gesamtwirtschaftlichkeit in Frage gestellt werden muss.**

Danke für Ihr Interesse und freundliche Grüsse  
für den Vorstand VSLF



Martin Geiger