

Bundesamt für Verkehr (BAV)
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Bern, 15. August 2013

Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienen- güterverkehrs in der Fläche

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend die Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche – namentlich die Totalrevision des Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG) sowie die Änderungen des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG), des Eisenbahngesetzes (EBG), des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) – Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist mit der vorliegenden Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche grundsätzlich nicht einverstanden, weil sie zu viele Mängel, Schwächen sowie Widersprüche aufweist und stark befürchten lässt, dass der Schienengüterverkehr in der Fläche auch in Zukunft jenseits jeglicher logistischen Vernunft sowie unter Ausschluss einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtsicht massiv subventioniert werden soll. strasseschweiz verlangt einen integrativen Masterplan Güterverkehr und Logistik, der klar definierte Grundsätze und Ziele sowie eindeutig messbare Instrumente und Massnahmen zur leistungsmässigen Beurteilung beinhaltet.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Zwar begrüsst und befürwortet es **strasseschweiz**, dass künftig für Angebote des Schienengüterverkehrs in der Fläche – zumindest vordergründig – das Primat der Eigenwirtschaftlichkeit gelten soll. Ebenso begrüssenswert erscheint auf den ersten Blick die Befreiung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) von der Pflicht, Güterverkehr als Kernaufgabe zu betreiben.

Nichts desto trotz weist die zur Diskussion stehende Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche u.E. gravierende Mängel und Schwächen bzw. Widersprüche auf, welche die besagten, grundsätzlich richtigen Prinzipien nicht nur zu reiner Makulatur machen, sondern sogar eine „versteckte Agenda“ vermuten lassen, um den nie und nimmer kostendeckend bzw. eigenwirtschaftlich zu betreibenden Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) von SBB Cargo sanieren zu können.

strasseschweiz lehnt deshalb die GÜTG-Totalrevision in der vorliegenden Form solange ab, als diese Mängel, Schwächen und Widersprüche nicht behoben worden sind. Dies setzt voraus, dass das Problem SBB Cargo (inklusive EWLV) ein für alle Mal gelöst und nicht auf die lange Bank geschoben wird¹ sowie dass der staatliche Protektionismus und die andauernde Finanzkosmetik mittels Subventionen ein Ende haben.

Insbesondere befürchtet **strasseschweiz**, dass – mangels klar definierter, weiterer Grundsätze und Ziele, die auch leistungsmässig konkretisiert sind – die seit Jahrzehnten praktizierte versteckte Finanzkosmetik der verfassungsrechtlich nicht vorgesehenen Verlagerungspolitik in der Fläche mittels Betriebssubventionen fortgesetzt und sogar ausgebaut wird. Das lehnen wir deshalb strikt ab, weil es der verfassungsmässig garantierten freien Wahl des Verkehrsmittels ebenso widersprechen würde wie dem Gebot der Nachhaltigkeit. Letztlich würde die Politik damit nur den bei den Bahnen über Jahrzehnte hinweg kultivierten Griff in fremde Schatullen auch in Zukunft legitimieren.

Stattdessen ist im Schienengüterverkehr in der Fläche jetzt zwingend und ohne Vorbehalte, Hintertürchen und Schlupflöcher die Eigenwirtschaftlichkeit anzustreben und schrittweise umzusetzen, wobei die finanzielle Gesundheit der staatlichen Güterbahn keinesfalls von restriktiven Massnahmen gegen den Strassentransport abhängen darf.

Aus übergeordneter, genereller Sicht fehlt ein eigentlicher Masterplan Güterverkehr und Logistik, der nicht primär die Probleme von SBB Cargo in den Vordergrund rückt, sondern sich mit den real existierenden Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft und der Konsumenten befasst! Die vorhandene und aktualisierte Grundlagen- bzw. Ressortforschung zum Güterverkehr in der Schweiz müssten dabei zwingend in die Erarbeitung einer nach unseren Vorstellungen ausgestalteten Gesamtkonzeption sowie Terminalstrategie mit einfließen.

Nachfolgend halten wir jene Grundsätze und Ziele sowie Instrumente und Massnahmen fest, die für uns vordringlich sind.

¹ „Die organisatorische und eigentumsrechtliche Weiterentwicklung von SBB Cargo ist nicht Gegenstand dieser Vorlage. Handlungsoptionen wie eine Teilprivatisierung oder die Ausgliederung des Cargo-Geschäfts aus den SBB wären – parallel zu den beschriebenen Massnahmen des geordneten Übergangs – vor allem dann zu ergreifen und im Rahmen einer separaten Gesetzesvorlage umzusetzen, wenn auch zukünftig organisatorische und strukturelle Probleme die Erbringung eines eigenwirtschaftlichen Angebots verunmöglichen würden.“ (Totalrevision des Gütertransportgesetzes; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche, erläuternder Bericht für das Vernehmlassungsverfahren, 16. April 2013, S. 81)

1.1. Grundsätze und Ziele

strasseschweiz lehnt eine Gesamtkonzeption ausschliesslich für den Schienengüterverkehr in der Fläche ab. Notwendig wäre vielmehr ein integrativer Masterplan Güterverkehr und Logistik, der alle Verkehrsträger unter Einbezug des für Bevölkerung und Wirtschaft unentbehrlichen Strassentransports umfasst. Dabei stehen für **strasseschweiz** die folgenden Grundsätze im Vordergrund:

- Im Güterverkehr gilt der Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel: Wer Verkehrsleistungen beanspruchen will, soll frei und ohne staatliche Einmischung unter den Verkehrsträgern und den Verkehrsmitteln des privaten oder des öffentlichen Verkehrs wählen können. Wer für sich oder für Dritte Verkehrsleistungen auf der Strasse nutzen bzw. anbieten will, soll dies innerhalb der für alle Verkehrsträger gleichermassen geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen tun dürfen; verkehrsträgerspezifische Vorgaben für Verkehrsanbieter bleiben vorbehalten.
- Es gilt der Grundsatz der Gleichbehandlung der Verkehrsträger unter Berücksichtigung deren systemspezifischen Vorteile: Der Staat setzt für alle Anbieter im Güterverkehr die gleichen Rahmenbedingungen und verzichtet auf einseitige Zwangs-, Förder- bzw. Hinderungsmassnahmen. Er ermöglicht mittels Bereitstellung der notwendigen Infrastrukturen und durch die möglichst zurückhaltende gesetzliche Regelung des Betriebs den wesensgerechten Einsatz der Verkehrsträger entsprechend deren systemspezifischen Angebotspotenziale im Güterverkehr.
- Die Bereitstellung der Güterverkehrsinfrastrukturen erfolgt nachfrageorientiert: Die Bereitstellung der Infrastrukturen für den Güterverkehr auf Strasse und Schiene und die zu ihrer Benutzung erforderlichen Regelungen erfolgt durch die öffentliche Hand nach Massgabe der Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft.
- Es gilt das Verursacherprinzip: Jeder Verkehrsträger finanziert seine Kosten selber. Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern werden vermieden. Das Verursacherprinzip muss künftig auch für den Schienenverkehr gelten.

Die vorgeschlagene Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche vermag diesen Vorstellungen über die Ausgestaltung des künftigen Güterverkehrs in der Schweiz in keiner Weise zu genügen. Sie beruht ausserdem zu einem grossen Teil auf blossen Schlagworten, Leerformeln und Worthülsen (Stichworte: „nachhaltige Entwicklung des Güterverkehrs“, „angemessene Ko-Modalität“, „Service public“, „geeignete Güterverkehrsanlagen“ usw.). Dadurch droht die Gefahr einer rein politisch motivierten Förderung der Schiene auf Kosten der Strasse, ohne realen Bezug zur eigentlichen Nachfrage des Markts und somit zur Finanzierbarkeit der Bahnangebote, was **strasseschweiz** entschieden ablehnt.

Der Strassentransport ist für Wirtschaft sowie Bevölkerung unentbehrlich und hat seine Ökobilanz in den vergangenen Jahren laufend und signifikant verbessert. Es ist nicht zulässig, die geplante Förderung des Schienengüterverkehrs durch angebliche Schwächen der Strasse, insbesondere der Stauanfälligkeit des Strassennetzes, zu legitimieren. Für die so genannte Entlastung der Strasse braucht es nämlich nicht mehr Schienen(güter)verkehr, sondern so rasch als möglich primär den Ausbau der Leistungskapazitäten des Strassennetzes (und dies nicht nur für den Güterverkehr). Insbesondere die Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf dem Nationalstrassennetz ist in den vergangenen Jahren verantwortungslos vernachlässigt worden. Infolgedessen sind die Staustunden und die dadurch verursachten volkswirtschaftlichen Kosten für Wirtschaft und Gesellschaft massiv angewachsen.

1.2. Instrumente und Massnahmen

strasseschweiz lehnt jegliche weitere Verschärfung der Rahmenbedingungen für die Strasse und insbesondere für den Strassengüterverkehr aus Gründen der Förderung des Schienengüterverkehrs entschieden ab. Es wäre absolut inakzeptabel, die Förderung der Schiene durch eine Schwächung der Strasse anstreben zu wollen.

Richtig und sinnvoll ist hingegen, die Verfügbarkeit von genügend Eisenbahntrassen in qualitativ ausreichender Qualität künftig mittels eines Netznutzungskonzepts und eines Netznutzungsplans zu realisieren. Der Schienengüterverkehr muss dabei verstärkt berücksichtigt werden.

Zwingend und eine Voraussetzung für einen leistungs- und konkurrenzfähigen Schienengüterverkehr ist ein diskriminierungsfreier Zugang der Transporteure zu allen Terminals des kombinierten Verkehrs (KV).

strasseschweiz wendet sich nicht grundsätzlich gegen Förderbeiträge für die Schieneninfrastruktur oder gegen die finanzielle Förderung von Umschlagsanlagen. Diese müssen sich aber auf das Notwendigste beschränken. Nicht infrage kommt eine (an mittelalterliche Pfründenwirtschaft erinnernde) protektionistische und versteckte Alimentierung der Verlagerungspolitik in der Fläche mittels staatlicher Bestellungen und Subventionen des Bahnbetriebs bzw. durch eine gezielte Schlechterstellung der Strasse gegenüber der Schiene, wie dies offenbar u.a. in SBB-Positionspapieren aufgezeigt und gefordert wird. Umso wichtiger ist ein integrativer Ansatz für alle Verkehrsträger.

strasseschweiz begrüsst es schliesslich, dass den SBB mehr unternehmerische Freiheit zugestanden und diese insbesondere aus der Pflicht zum Betrieb des Güterverkehrs entlassen werden soll. Nebst einer Lockerung des Zweckartikels (Güterverkehr als Kann-Bestimmung) braucht es aber vor allem eine Trennung von Netz und Betrieb sowie letztlich auch die volle strategische und unternehmerische Freiheit bzw. Unabhängigkeit von SBB Cargo – beispielsweise durch einen effektiv unabhängigen Verwaltungsrat an der Spitze der staatlichen Güterbahn.

II. Fragenkatalog

2.1. Sind Sie mit den Grundsätzen und Zielen der Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?

A) Masterplan Güterverkehr und Logistik für eine integrative Gesamtbetrachtung

strasseschweiz begrüsst prinzipiell die Absicht, Grundsätze und Ziele für den Schienengüterverkehr in der Fläche formulieren zu wollen. Die schwierige Finanzsituation zahlreicher Bahnunternehmen in der Schweiz rührt nicht zuletzt daher, dass das historisch gewachsene Regulativ bisher keine oder zumindest nicht genügend präzise Vorgaben enthielt. Insbesondere wurde es im Lauf der Jahre verpasst, die – bei Staat, Wirtschaft und Bevölkerung vorhandenen – Erwartungen und Ansprüche an den Schienenverkehr mit konkreten Leistungszielen zu verknüpfen.² Insofern ist – je stärker der Problemdruck (Verkehrswachstum, Kapazitätsengpässe, Finanzprobleme) – eine Gesamtkonzeption nicht nur sinnvoll, sondern sogar zwingend notwendig.

² Vgl. Kirchhofer, André: Stets zu Diensten – gezwungenermassen! Die Schweizer Bahnen und ihre „Gemeinwirtschaftlichkeit“ für Staat, Wirtschaft und Bevölkerung. Diss. Universität Bern, Basel 2010 (Verlag Schwabe)

Dabei sind verschiedene Ausrichtungen denkbar. Die Unterlagen zur entsprechenden Vorkonsultation enthielten ein Zielsystem, wie es im Rahmen des Forschungspakets „Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz“³ erarbeitet wurde. Allerdings macht es keinen Sinn, ein Zielsystem isoliert nur für den Schienenverkehr festzulegen. Auch der Strassenverkehr müsste in ein solches Zielsystem integriert werden.

Der Strassentransport ist für die Güterversorgung innerhalb der Schweiz (Binnenverkehr) sowie für den Import und Export absolut unentbehrlich: Gut 63 Prozent (2011) aller Tonnenkilometer (inkl. Transit) werden auf der Strasse geleistet, in Tonnen gemessen sind es 85 Prozent und bezogen auf den Warenwert der beförderten Güter liegt der Anteil sogar bei über 90 Prozent. Insofern sind die Ausführungen zum Schweizer Gütertransportmarkt in den Vernehmlassungsunterlagen in wesentlichen Teilen unvollständig und damit kaum zielführend. Vor allem die Aussage, wonach der Schienenverkehr „von grosser Bedeutung“ (erläuternder Bericht, S. 10) sei, greift in dieser Absolutheit zu kurz, zumal der angeführte Vergleichswert von „ein Viertel“ (S. 2/10) anhand der vorgenannten Angaben stark zu relativieren ist: Die Schiene kommt nur deshalb auf rund 37 Prozent aller geleisteten Tonnenkilometer, weil durchschnittlich längere Distanzen zurückgelegt werden als auf der Strasse und weil im sinnvollen Nebeneinander von Strasse und Schiene insbesondere unverarbeitete, schwerere Güter richtigerweise mit der Bahn transportiert werden. Mit Blick auf die volkswirtschaftlich besonders relevante Wertschöpfung ergibt sich aber eine fundamental andere Ausgangslage: Die Gesamtwertschöpfung des Strassentransports beläuft sich auf rund sechs Milliarden Franken und ist damit rund sechs Mal grösser als jene des Schienengüterverkehrs.⁴

Ferner zeigt eine Betrachtung über die Zeit hinweg, dass der Strassentransport gegenüber dem Schienenverkehr laufend an Bedeutung gewinnt. Der Grund dafür liegt in der Entwicklung der Wirtschaft bzw. der damit verbundenen Logistik hin zu kleinteiligen, hochwertigen Gütern, die nach dem „Just-in-time-Prinzip“ möglichst ohne Lagerhaltung jederzeit zuverlässig, schnell sowie zeitlich und örtlich flexibel transportiert werden. Produktion, Distribution wie auch Dienstleistungen sind heute je länger, desto ausgeprägter auf einen funktions- und leistungsfähigen Strassentransport angewiesen.

Fazit: Ein integrativer Ansatz, der alle Verkehrsträger miteinbezieht, ist deshalb für die Konzeption des Güterverkehrs zwingend. Insofern ist strasseschweiz – trotz des grundsätzlichen Einverständnisses – mit einer Gesamtkonzeption auf Basis des gewählten Ansatzes nicht zufrieden. Eine isolierte Betrachtungsweise ist nicht zulässig. Stattdessen braucht es einen Masterplan Güterverkehr und Logistik für alle Verkehrsträger, d.h. für Schiene, Strasse, Wasser und Luft.

B) Konkrete Ziele statt nichtssagende Schlagwörter

Nebst einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise ist zudem von entscheidender Bedeutung, dass die angestrebten Ziele, wenn sie schon „Grundpfeiler“ (S. 69) der Gesamtkonzeption sein sollen, einen bestimmten Konkretisierungsgrad aufweisen. Normative Annahmen, die politisch-ideologische Denkmuster widerspiegeln, sind nicht zulässig. Stattdessen ist eine leistungsmässig definierte Zielumschreibung notwendig, so wie es auch im erläuternden Bericht (S. 50) festgehalten ist: „An diesen Zielen muss sich das vorgeschlagene Förderinstrumentarium orientieren und messen lassen.“

³ UVEK/ASTRA, Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz, Teilprojekt G: Zielsystem im Güterverkehr, Entwurf Schlussbericht, Bern 2012

⁴ Bundesamt für Raumentwicklung und Bundesamt für Strassen (2006): Die Nutzen des Verkehrs, Synthese der Teilprojekte 1-4; S. 10

Dessen ungeachtet beruht die Vorlage auf Gemeinplätzen wie etwa „nachhaltige“ Entwicklung des Güterverkehrs (S. 55), „bedarfsgerechte“ Eisenbahninfrastruktur (S. 55), „geeignete“ Güterverkehrsanlagen oder „angemessene“ Ko-Modalität (S. 55). Nirgends wird präzisiert, was genau darunter zu verstehen ist. Selbst unter dem Titel „Begründung und Bewertung der vorgeschlagenen Lösung“ (S. 69-71) findet sich im Grunde genommen keine Begründung, sondern lediglich eine etwas detailliertere Umschreibung. Vor allem wird hier die Strasse kaum erwähnt. Gerade die Definition einer „geeigneten Struktur für den Gütertransport auf der Schiene“ (S. 70) ist per se nur in Abhängigkeit von den erbrachten Dienstleistungen des Strassentransports möglich. Dasselbe gilt für den „vollen Nutzen“ (S. 70), den die Schieneninfrastrukturen entfalten sollen. Am schwersten wiegt jedoch das Versäumnis, „sinnvolle“ (S. 71) Innovationen, die für eine allfällige finanzielle Unterstützung zur Diskussion stehen, näher zu definieren. Diesbezüglich soll die Gestaltungsmacht ganz offensichtlich der Verwaltung bzw. externen Beratungsbüros auf Basis von teuer bezahlten Auftragsgutachten überlassen werden.

In der Folge droht, analog der gängigen Praxis zum „Service public“, eine fast endlose Beliebigkeit in der Auslegung bzw. Interpretation. Je nachdem, welche Vorstellungen sich mit den erwähnten Leerformeln und Modewörtern verbinden und wer über die genaue Ausgestaltung mitbestimmt, zielt die Gesamtkonzeption in eine andere Richtung. Beispielsweise könnte „nachhaltig“ in absolut unhaltbarer Weise einseitig als „ökologische“ Ausrichtung des Verkehrs und daraus abgeleitet als eine Verlagerung in der Fläche interpretiert werden. Ein Missbrauch von Subventionen für politisch-ideologische Zwecke wäre das Resultat.

Fazit: strasseschweiz fordert eine genaue Zielfestlegung ohne Leerformeln. Zur Festlegung einer Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche genügen blosse Schlagworte ohne konkrete Inhalte überhaupt nicht. Notwendig ist eine nachvollziehbare Begründung im Kontext der Gesamtlogistik.

C) Wettbewerb und Markt – Schluss mit versteckter Finanzkosmetik

Auszuschliessen ist insbesondere jegliche Strategie zur Verlagerung des Güterverkehrs auch in der Fläche mittels nicht nachhaltiger Betriebssubventionen oder regulativ-restriktiver Eingriffe zulasten des Strassentransports. Die angestrebte Gesamtkonzeption darf unter keinen Umständen dazu dienen, die Schiene auf Kosten bzw. durch eine Schwächung der Strasse zu stärken und damit eine Beeinflussung des Modalsplits im Binnengüterverkehr erzwingen zu wollen. Ein „konkretes Verlagerungsziel“ (S. 56) wird zwar erfreulicherweise verworfen; aufgrund der erwähnten Leerformeln sowie den in den Vernehmlassungsunterlagen gemachten Ausführungen zum Zusammenwirken der Verkehrsträger muss jedoch eine versteckte Agenda im Sinne einer erzwungenen Verlagerung in der Fläche befürchtet werden, die letztlich nur der versteckten Finanzkosmetik dient. Je mehr Schienenverkehr bestellt und staatlich abgegolten wird, desto stärker ist die Wettbewerbsverzerrung zulasten der Strasse, wobei – volkswirtschaftlich betrachtet – die Gesamtkosten steigen.

Massgabe für eine Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche muss das Prinzip der Ko-Modalität auf Grundlage der Eigenwirtschaftlichkeit aller Verkehrsträger sein. Die „Aufgabenteilung“ (S. 19) zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern darf nicht nach politisch-ideologischen Gesichtspunkten erfolgen, sondern muss grundsätzlich den Bedürfnissen der Nachfrager (verladende Wirtschaft und Konsumenten) nach Verkehrsdienstleistungen entsprechen. Insofern kommt dem Markt und nicht dem Staat als Besteller die zentrale Rolle zu.

Darüber hinaus besteht keinerlei Grund, in das Zusammenspiel zwischen Schiene und Strasse einzugreifen. Es ist der Markt, nicht die Politik, der das Zusammenspiel regelt. Konkret bestimmen die Bedürfnisse der Kunden und Verloader über den Einsatz von Schiene und Strasse. Von daher kann auch die Rolle des Schienengüterverkehrs in der Fläche im Verhältnis zur Strasse „weitge-

hend offen“ (S. 10) bleiben, wie es heute bereits der Fall ist. Dies auch vor dem Hintergrund, dass keinerlei entsprechende rechtliche Vorgaben in der Verfassung stehen:

- Die Bundesverfassung (BV) geht vom Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse aus. Für den Einzelnen und die Wirtschaft ist damit die freie Wahl der Verkehrsmittel garantiert.
- Darüber hinaus verzichtet die BV explizit auf eine hoheitliche Verkehrsteilung. Die einzige Ausnahme bildet der Alpenschutzartikel 84, der ausdrücklich und ausschliesslich für den „alpenquerenden Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze“ (Art. 84 Abs. 2) gilt.
- Ebenso kennt die BV keine Prioritätensetzung zugunsten des öffentlichen oder privaten Verkehrs. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist nach geltendem Verfassungsrecht kein explizites Ziel.
- Dieselben Grundsätze sind auch im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) verankert.

Die Festlegung von Rahmenbedingungen ist zwar zweifellos Aufgabe des Staates. Hingegen hat es der Souverän seit jeher und mehrmals abgelehnt, mittels Festsetzung von Rahmenbedingungen auch eine konkrete Arbeitsteilung zwischen Schiene und Strasse vorzunehmen – sämtliche Versuche scheiterten im Lauf der Jahrzehnte. Die einzige Ausnahme bildet die Alpeninitiative zur Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs von Grenze zu Grenze, die im vorliegenden Entwurf ausdrücklich nicht zur Debatte steht. Insofern ist die Behauptung falsch, wonach die Arbeitsteilung zwischen Schienen- und Strassengüterverkehr seit mehreren Jahrzehnten im „Mittelpunkt der Güterverkehrspolitik“ (S. 14) steht. Im Gegenteil: Volk und Stände haben sich vielmehr stets zugunsten einer Marktlösung ausgesprochen – die freie Konkurrenz zwischen den Verkehrsmitteln soll regeln, welcher Verkehrsträger zum Einsatz kommt.

Grundsätzlich muss jedes Verkehrsmittel der Nachfrage genügen. Dort, wo eine Nachfrage besteht und ein Angebot zu vollen Kosten wahrgenommen wird, soll ein Verkehrsmittel zum Einsatz kommen. Mit anderen Worten: Alle Angebote müssen mit der Nachfrage übereinstimmen und insofern – zumindest im Betrieb – eigenwirtschaftlich sein. Oder anders ausgedrückt: Jeder Verkehrsträger und jedes Verkehrsmittel sind nur so gut, wie es der Nachfrage entspricht; sie können jedoch nicht besser werden, indem der andere Verkehrsträger bzw. das andere Verkehrsmittel geschwächt wird.

Auch in der zur Diskussion stehenden Vorlage dürfen die staatlichen Rahmenbedingungen keinesfalls zu einer Schlechterstellung der Strasse gegenüber der Schiene führen. Für den Binnengüterverkehr besteht keinerlei Rechtsgrundlage, die es erlauben würde, den intermodalen Wettbewerb zwischen den beiden Verkehrsträgern staatlich zu beeinflussen. Einzig der Markt bestimmt über die Arbeitsteilung. Konkret wird insbesondere eine Beeinflussung des Modalsplits im Binnengüterverkehr kategorisch abgelehnt. Eine Güterverlagerung in der Fläche kommt für **strasseschweiz** nicht infrage.

Fazit: Eine einseitige Bevorzugung der Schiene im Binnengüterverkehr kommt nicht infrage. strasseschweiz spricht sich kategorisch gegen eine erzwungene Verlagerung auf dem Hintergrund der praktizierten versteckten Finanzkosmetik mittels staatlicher Bestellungen und Subventionen aus. strasseschweiz lehnt eine Güterverlagerung in der Fläche konsequent ab. Die Gesamtkonzeption muss einen integrativen Ansatz für alle Verkehrsträger aufweisen.

D) Einbezug der Grundlagen- bzw. Ressortforschung

Insgesamt erweist sich die Gesamtkonzeption, wie sie nun vorliegt, im besten Fall als ein Teilschritt. Nicht nur müssen die erwähnten Mängel korrigiert werden, notwendig ist insbesondere ein Masterplan Güterverkehr und Logistik für alle Verkehrsträger, d.h. für Schiene, Strasse, Wasser und Luft. Nur so kann der europaweit akzeptierte Grundsatz einer wesensgerechten Ko-Modalität überhaupt umgesetzt werden, nicht jedoch mit einer isolierten Gesamtkonzeption nur für den Schienengüterverkehr in der Fläche.

Grundlage müssen wissenschaftlich belastbare Fakten sein. Dazu laufen derzeit verschiedene Projekte. Zu erwähnen ist insbesondere das Forschungspaket „Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz“ (ASTRA/UVEK), ferner aber auch die Studie von KöV/BPUK/VDK/VAP/Logistikcluster Basel „Infrastruktur Güterverkehr 2030“ sowie der kürzlich veröffentlichte Bericht der Expertengruppe Organisation Bahninfrastruktur. Die Erstellung einer Gesamtkonzeption ohne Berücksichtigung dieser Grundlagen- bzw. Ressortforschung, die teilweise im Auftrag des Bundes geleistet wird, kommt einer Verschleuderung von Steuergeldern gleich.

Fazit: Eine Gesamtkonzeption ohne Einbezug der Grundlagen- bzw. Ressortforschung ist für strasseschweiz inakzeptabel. Dies trifft auch auf die laufenden Arbeiten zu einer Terminalstrategie zu.

E) Strikte Umsetzung der Eigenwirtschaftlichkeit statt ausufernde Subventionen

Im Gegensatz zum Strassengütertransport, der in wachsendem Ausmass mit Abgaben belastet wird, profitiert der Schienengüterverkehr in der Schweiz massiv von staatlichen Subventionen. Die Mittel stammen aus dem ordentlichen, von den Steuerzahlenden alimentierten Bundeshaushalt sowie zu einem grossen Teil von Erträgen aus dem Strassenverkehr (LSVA, Mineralölsteuer), die zugunsten der Schiene zweckentfremdet werden. Folglich leisten nebst dem Fiskus auch die Benutzer des Strassenverkehrs einen enormen Beitrag an die Finanzierung der Schiene. Im Jahr 2012 waren es insgesamt 1,74 Milliarden Franken oder rund 18 Prozent aller Steuern und Abgaben, die der Bund beim Strassenverkehr erhebt.

Hinzu kommt eine erhebliche Intransparenz des Systems: Die finanzielle Förderung erfolgt nicht nur auf „vielfältige Weise“ (S. 43), sondern ist mittlerweile so unübersichtlich, dass ein Überblick über die Finanzströme und damit über die Eigenwirtschaftlichkeit der Schiene bzw. der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sogar für Experten kaum noch möglich ist.

Die ausufernden Subventionen haben schwerwiegende volkswirtschaftliche Auswirkungen. Auf der einen Seite entstehen völlig falsche Anreize für Benutzer und Anbieter von Leistungen des Schienenverkehrs. Insbesondere führen die staatlichen Zuschüsse zu Transportpreisen, die nicht den eigentlichen Kosten des Bahnbetriebs, geschweige denn jener der Infrastruktur entsprechen. Als Folge wird der Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene massiv verzerrt, und zwar zugunsten der Schiene. Gerade bei der Finanzierung bestehen deshalb schon heute enorm „günstige Rahmenbedingungen“ (S. 50) für die Schiene, wie sie mit der zur Diskussion stehenden Vorlage erst bzw. zusätzlich geschaffen werden sollen.

Im Spannungsfeld von wachsender Mobilität – die zusätzliche Infrastrukturbedürfnisse nach sich zieht –, von steigenden Investitionen und Kosten sowie von knappen öffentlichen finanziellen Mitteln sind deshalb klare Vorgaben und Prioritäten für die künftige Finanzierung des Verkehrs zwingend notwendig. Aus Sicht von strasseschweiz müssen dabei folgende Grundsätze befolgt werden:

Erster Grundsatz: Es gilt das Verursacherprinzip. Das bedeutet, dass jeder Verkehrsträger seine Kosten gemäss seiner Wegekostenrechnung selber bezahlt. Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern sind zu vermeiden und Betriebskosten vollumfänglich vom Verkehrsbenuzter bzw. -besteller zu finanzieren (Eigenwirtschaftlichkeit). Infrastrukturkosten können entweder durch die öffentliche Hand – aufgrund des von der Verkehrserschliessung erwarteten Nutzens – oder unter Beteiligung der Verkehrsteilnehmenden übernommen werden.

Zweiter Grundsatz: Es gibt keine Abgabe ohne Zweckbindung. Verkehrsabgaben sollen ausschliesslich zur Finanzierung von Verkehrskosten erhoben werden. Zweckgebundene Strassengelder sind auch für Strassenzwecke einzusetzen. Lenkungsabgaben (z.B. auf nicht erneuerbaren Energieträgern) untergraben die Fiskalabgaben und führen systemimmanent zu einem Versiegen der Geldquelle. Eine so genannte Internalisierung externer Kosten, welche die Verkehrsnutzen nicht berücksichtigt, ist nicht zielführend.

Dritter Grundsatz: Es dürfen keine Steuern auf Vorrat erhoben werden. Die Steuern sind entsprechend dem für Bau und Betrieb der Strasseninfrastrukturen erforderlichen Finanzbedarf zu bemessen. Grundlage dazu muss eine Investitions- und Finanzplanung bilden, die auf verbindlichen Bauprogrammen basiert.

Vierter Grundsatz: Es braucht eine ausreichende Finanzierung für bedarfsgerechte Verkehrsinfrastrukturen. Mit einer allfälligen Steuererhöhung müssen vorhandene, echte Bedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft abgedeckt werden.

Vor diesem Hintergrund begrüsst es strasseschweiz, dass die „Eigenwirtschaftlichkeit der Schienenverkehrsangebote in der Fläche“ (S. 50) zu einem Hauptziel der Vorlage erhoben wird. Eigenwirtschaftlichkeit auf Grundlage des Verursacherprinzips muss künftig Richtschnur der gesamten Verkehrsfinanzierung sein.

Umso befremdlicher ist es deshalb, dass die Vorlage insgesamt trotzdem zur Hauptsache auf eine Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche durch staatliche Subventionen hinausläuft. Andere Massnahmen wie etwa eine organisatorische Neustrukturierung der Bahnlandschaft Schweiz (Trennung von Netz und Betrieb) sowie insbesondere von SBB Cargo fehlen – abgesehen von den Instrumenten zu einer verbesserten Netznutzung – leider fast gänzlich. Immerhin ist wenigstens nicht vorgesehen, die „finanziellen Mittel für den Güterverkehr in der Fläche zu erhöhen“ (S. 50). Handkehrum erfolgt aber auch kein Abbau der Subventionen, wie es dem postulierten Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit eigentlich entsprechen würde. Mit anderen Worten: Der Begriff „Eigenwirtschaftlichkeit“ entpuppt sich als eine reine Worthülse, als ein Deckmäntelchen, um die fortgesetzte Subventionierung des Bahngüterverkehrs weiter zu kaschieren.

Dies ist umso störender bzw. inakzeptabel, als es offensichtlich nicht einmal um verbesserte Marktchancen für den Schienengüterverkehr geht. Im Vordergrund stehen vielmehr politische Ziele. Den Kantonen und dem Bund soll explizit ermöglicht werden, die Entwicklung des Schienengüterverkehrs so zu „lenken“ (S. 50), wie es „aus politischer und raumplanerischer Sicht erwünscht ist“ (S. 50). Allerdings wird nirgends präzisiert, was darunter zu verstehen ist. Es fehlt eine konkrete Umschreibung der gewünschten Leistungen. Zur Zielumschreibung werden stattdessen Leerformeln verwendet wie etwa „regionale wirtschaftliche Entwicklung“ (S. 56) oder „raumplanerische Aspekte“ (S. 56). Es besteht deshalb die Gefahr, dass es infolge der definitiven Unschärfe der Konzeption zu einer fortschreitenden Subventionierung der EVU kommt. Je nachdem, was von Bund und Kantonen als „politisch erwünscht“ (S. 67) angesehen wird, beispielsweise unter dem Titel „Service public“, kann die Subventionierung darauf ausgerichtet werden – egal, ob die entsprechenden Ziele tatsächlich realistisch sind, mit den Marktbedürfnissen übereinstimmen und vor allem mit der übergeordneten Gesetzgebung vereinbar sind. De facto droht so eine Strategie der sozusagen zwanghaften Verlagerung mit finanzkosmetischem Hintergrund im Binnengüterverkehr – dies nicht zuletzt deshalb, weil die übergeordneten Zielsetzungen der Vorlage unscharf formuliert sind.

Um eine strikte Umsetzung der Eigenwirtschaftlichkeit durchsetzen und eine ausufernde Subventionierung von politischen Zielen ausschliessen zu können, ist im Infrastrukturbereich eine klare und übergeordnete Strategie notwendig. **strasseschweiz** stellt sich denn auch nicht grundsätzlich gegen Förderbeiträge für Erstellung, Betrieb und Unterhalt der Schieneninfrastruktur. Allerdings muss die Zahlungsbereitschaft der Benützenden und Bestellenden soweit wie möglich abgeschöpft werden. Zudem braucht es eine klare Prioritätensetzung gemäss volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Überlegungen bei der Auswahl der zu fördernden Projekte. Auf eine Förderung von Anlagen, die eine bestimmte wirtschaftliche Grösse (z.B. Anschlussgleise mit fünf Bahnwagen pro Tag) nicht erreichen, ist gänzlich zu verzichten.

Kategorisch abgelehnt werden von **strasseschweiz** Subventionen zur Verbilligung von Transportkosten im Betrieb. Im Strassentransport müssen sämtliche Innovationen (auch in der Startphase) privat mit entsprechendem unternehmerischem Risiko getragen werden. Aus Gründen der Wettbewerbsverzerrung (Stichwort: gleich lange Spiesse) kann es nicht sein, dass der Bund mit Unterstützungsbeiträgen für eine künstliche Senkung der Transportkosten sorgt. Stattdessen muss das Verursacherprinzip gelten, ohne jede Abweichung von der Eigenwirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs.

Fazit: strasseschweiz fordert, auf Subventionen für den Infrastrukturbereich soweit wie möglich und für die Güterverkehrsdienstleistungen vollständig zu verzichten. Das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit muss auch für die Schiene gelten.

2.2. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Instrumenten zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?

Durch das Fehlen einer übergeordneten Strategie mit klaren Grundsätzen und messbaren Zielen erscheint grundsätzlich jede Auswahl von Instrumenten, mit denen „Grundsätze umgesetzt und die Ziele erreicht“ (S. 69) werden sollen, als problematisch. Entsprechend ist **strasseschweiz** gegenüber den meisten Massnahmen sehr skeptisch eingestellt.

A) Rahmenbedingungen für den Strassengüterverkehr

strasseschweiz kann sich damit einverstanden erklären, dass die in den Vernehmlassungsunterlagen erwähnten Rahmenbedingungen (aber nur diese!) für den Strassengüterverkehr „unverändert“ (S. 57) gelten sollen. Seitens der Transportbranche bestehen auch keinerlei Absichten, beispielsweise das Nacht- und schon gar nicht das Sonntagsfahrverbot komplett aufheben zu wollen. Die firmeninternen Abläufe bei den Kunden sowie die arbeitsrechtlichen Bedingungen in der Schweiz sind so ausgelegt, dass es weder rechtlich möglich noch sinnvoll wäre, die Logistik auf einen Sieben-Tage- und 24-Stunden-Betrieb umzustellen. Denkbar wäre allenfalls eine Lockerung des Nachtfahrverbots im Sinne einer Flexibilisierung in den Morgenstunden, wie es **strasseschweiz** bereits bei anderer Gelegenheit angeregt hat.

„Unverändert“ bedeutet jedoch umgekehrt auch, dass eine weitere Verschärfung der Rahmenbedingungen ausgeschlossen bleibt und abgelehnt wird. Schon heute wird das Transportgewerbe mit Zwangsmassnahmen einseitig und massiv belastet. In den letzten Jahren hat sich der fiskalische und administrative Druck laufend verstärkt. Die Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Transportunternehmen gegenüber ausländischen Mitbewerbern im Import und Export wird dadurch erheblich eingeschränkt. Der negative Effekt für Wirtschaft und Umwelt ist, dass grenzüberschreitende Transporte zunehmend durch ausländische Transporteure zu schlechteren Bedingungen (Löhne, Dienstleistungen, Leerfahrten) ausgeführt werden.

strasseschweiz fordert deshalb, dass die besagten Rahmenbedingungen – zumal sie offenbar in der Bevölkerung „breit akzeptiert“ (S. 57) sind – keinesfalls verschärft werden. Stattdessen ist ein Abbau der fiskalischen und administrativen Belastung zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Transportunternehmen zu prüfen. Nochmals sei betont: Jeder Verkehrsträger und jedes Verkehrsmittel sind nur so wettbewerbsfähig, wie es der Nachfrage entspricht; sie können ihren Marktanteil nicht steigern, indem der andere Verkehrsträger und das andere Verkehrsmittel geschwächt werden.

Fazit: strasseschweiz lehnt jede Verschärfung der Rahmenbedingungen für den Strassen-transport kategorisch ab.

2.3. Erachten Sie Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne als geeignete Instrumente für eine Kapazitätssicherung zugunsten des Schienengüterverkehrs?

Die Verfügbarkeit von genügend Trassen in ausreichender Qualität (zeitliche Lage, geforderte Fahrgeschwindigkeit, flexible Buchung usw.) ist ein Kernproblem des Schienengüterverkehrs. Gemäss Rückmeldungen aus der Branche, d.h. von ASTAG-Mitgliedern, die im Schienengüterverkehr als Operateure aktiv sind, wird es zunehmend schwieriger, qualitativ hochwertige Trassen zum richtigen Zeitpunkt sowie vor allem auch kurzfristig gemäss Kundenanforderungen organisieren zu können. Grund dafür ist die fast absolute Priorisierung des Personenverkehrs bei der Planung und Vergabe bzw. die fehlende rechtliche Handhabe zur Sicherung von Trassen für den Güterverkehr. **strasseschweiz** begrüsst es deshalb, dass die zeitliche und örtliche Verfügbarkeit der erforderlichen Schieneninfrastruktur zu einem „Kernanliegen“ (S. 73) der Vorlage erklärt wird. Hier wird ein konkretes, mess- und operationalisierbares Ziel formuliert, wie es leider bei den Grundsätzen und Zielen fehlt.

Das gewählte Vorgehen, die Zuteilung der Trassen mit einem langfristigen Netznutzungskonzept (NNK) sowie nachgelagert einem Netznutzungsplan (NNP) rechtsverbindlich zu sichern, geht grundsätzlich in die richtige Richtung. Es braucht eine „rollende Planung“ (S. 59), die auch die Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs abbildet. Zu beachten sind jedoch folgende Punkte:

- Alle „interessierten Kreise“ (S. 59) müssen bei den vorgesehenen Planungsarbeiten zum NNK jeweils gleichberechtigt angehört werden. Es kann aus Gründen einer drohenden Wettbewerbsverzerrung nicht sein, dass EVU – die je nachdem auch als Operateure tätig sind – ihre eigenen Begehrlichkeiten vor Anhörung der anderen Branchenakteure anmelden können.
- Seltsamerweise soll die Zuteilung der Trassen durch das BAV gemäss den Zielen des Bundesrats erfolgen (S. 59) – dies, obwohl im Rahmen der vorliegenden Geamtkonzeption gar keine genügend konkretisierten Ziele vorliegen.
- Die angestrebte „Flexibilität“ (S. 62) von NNK und NNP ist im Hinblick auf die heutige Situation, die kaum kurzfristige Verfügbarkeiten von Trassen zulässt, grundsätzlich positiv. Ausgeschlossen muss jedoch sein, dass es auch aufgrund der erwähnten Mitspracherechte bei der Planung nachträglich zu einer schleichenden Verdrängung des Güterverkehrs durch den Personenverkehr kommt. Hier müsste den betroffenen Branchenakteuren bei allfälligen Änderungsbegehren von EVU (S. 62) zumindest ein Informations- und Anhörungsrecht eingeräumt werden.
- Zu beachten ist dabei insbesondere, dass „zweckmässige Einzelmassnahmen“ (S. 62) auch dem Güterverkehr zugutekommen.

Fazit: strasseschweiz befürwortet eine Zuteilung der Trassen mittels NNK und NNP, legt jedoch Wert auf eine verstärkte Berücksichtigung des Güterverkehrs bzw. der Interessen der Branchenakteure.

2.4. Erachten Sie einen institutionalisierten Planungsprozess für die Erarbeitung eines Konzepts für die Entwicklung der bedeutenden Güterverkehrsanlagen und deren Abstimmung mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur als erforderlich und zielführend?

Aufgrund der zunehmenden Dynamik im Gütertransportmarkt macht eine rollende Planung für die gesamte Schieneninfrastruktur unter Einschluss der Trassenkapazitäten, Rangier- und anderen Anlagen durchaus Sinn. Zielbilder können dabei hilfreich sein. Allerdings müssen die Zielbilder zwingend mit den allgemeinen Zielen für den Güterverkehr abgestimmt sein. Zudem dürfen keine bürokratischen und administrativen Leerläufe entstehen. Alle Prozesse sind so einfach und schlank wie möglich auszugestalten. Wichtig ist zudem – vor allem im Hinblick auf (Gross-) Terminals – eine gesamtschweizerische Sicht. Die Federführung muss deshalb zwingend beim Bund und nicht bei den Kantonen liegen.

Fazit: strasseschweiz ist mit einer rollenden Planung für die ganze Schieneninfrastruktur inklusive Trassenkapazitäten, Rangier- und anderen Anlagen einverstanden. Die Federführung muss beim Bund liegen.

2.5. Eignen sich die vorgeschlagenen finanziellen Fördermassnahmen (Investitionsbeiträge an Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und private Anschlussgleise, LSVA-Rückerstattung im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs, die Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone, Anschubfinanzierung, Übergangsfrist für bestehende Betriebsabgeltungen), um die Zielsetzungen der Vorlage zu erreichen?

A) Finanzielle Förderung von Umschlagsanlagen

Grundsätzlich muss die finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs – sofern sie überhaupt notwendig ist – zwingend mit den Zielsetzungen der Vorlage und unter Einbezug der Leistungen des Strassentransports abgestimmt werden. Umso wichtiger wäre eine präzise Festlegung der Grundsätze und Ziele in einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtsicht. Bei allen Investitionsbeiträgen für Güterverkehrsanlagen ist zudem das Credo „So wenig wie möglich, so viel wie nötig“ zu beachten.

Terminals/Anschlussgleise: Anschlussgleise dienen lediglich einem einzelnen Verloader, KV-Terminals hingegen einer grossen Zahl von Verladern. Sie sind zudem systemisch mit den Rangieranlagen zu vergleichen. Das Fördermass von KV-Terminals soll deshalb in Zukunft weiterhin deutlich höher liegen als jenes für Anschlussgleise.

Kategorienbildung: Sämtliche KV-Anlagen sollten bezüglich Förderquote gleich behandelt werden. Es müssen dieselben Kriterien gelten – mit dem Ziel, die Beiträge mit der Zeit reduzieren zu können.

A-fonds-perdu-Beiträge: Trotz Subventionen müssen Anreize für ein effizientes unternehmerisches Verhalten weiterhin gegeben sein. Es ist deshalb in jedem Fall zwingend, A-fonds-perdu-Beiträge durch Grundpfand oder Bankgarantien sichern zu lassen.

Bedingungen: Die Förderbeiträge des Bundes dürfen nicht nur „wenn immer möglich“ (S. 66), sondern müssen ausnahmslos an überprüfbare Bedingungen des diskriminierungsfreien Zugangs geknüpft werden.

Angleichung: Auf die Konvergenz zwischen Anschlussgleis- und Terminalfinanzierung ist zu verzichten. Sie ist nicht sachgerecht.

Zuweisung Eisenbahninfrastruktur: Anschlussweichen sollen der Eisenbahninfrastruktur zugeschrieben werden. Bestellungen des Betriebs sowie eine teilweise Abgeltung der Betriebskosten des Terminals durch den Bund führen zu Wettbewerbsverzerrungen und werden von strasseschweiz abgelehnt.

Fazit: Die Investitionsförderung soll so gering wie möglich ausfallen. Es braucht genügend Anreize und Sicherheit für deren schrittweise Reduktion.

B) Innovationen im Schienengüterverkehr

Das Innovationspotenzial im Schienengüterverkehr und insbesondere im EWLTV ist vergleichsweise klein und aufgrund der Netzeffekte sehr stark von technischen Standards im Ausland abhängig. Nicht umsonst ist in den Vernehmlassungsunterlagen von einem hohen „Risiko für Fehlinvestitionen“ (S. 76) die Rede. Das beste bzw. schlechteste Beispiel ist die „automatische Mittelpufferkupplung“ (S. 76). Davon wird seit Jahrzehnten gesprochen, ohne dass je der Durchbruch erfolgt wäre. Es ist deshalb nicht einsichtig, weshalb das offenbar vorhandene Risiko für Fehlinvestitionen vom Staat getragen werden soll.

Zu beachten ist ferner, dass sich aufgrund restriktiver Rahmenbedingungen auch der Strassentransport unter anhaltendem Innovationsdruck befindet. Insbesondere müssen die Fuhrparks infolge neuer Emissionsgrenzwerte und entsprechend höherer LSVA-Tarife laufend erneuert werden. Die Folge davon sind Investitionen in Milliardenhöhe in neue Nutzfahrzeuge durch die betroffenen Unternehmen – und zwar ohne jegliche staatliche Unterstützung. Aus Wettbewerbsgründen sowie mit Blick auf das sehr begrenzte Innovationspotenzial kann es deshalb nicht sein, dass Innovationen im Schienengüterverkehr mit Subventionen gefördert werden.

Fazit: strasseschweiz lehnt Förderbeiträge für Innovationen im Schienengüterverkehr strikt ab. Anschubfinanzierungen für Güterverkehrsdienstleistungen kommen grundsätzlich nicht infrage.

C) LSVA-Rückerstattung

Als „versteckte Subvention“ (S. 78) kollidiert die LSVA-Rückerstattung mit dem übergeordneten Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit. Sie müsste deshalb zumindest mittelfristig abgeschafft werden. strasseschweiz anerkennt jedoch, dass ein zu rascher und kurzfristiger Abbau momentan auch kontraproduktiv sein könnte. Abgelehnt wird jedoch jeglicher Ausbau der LSVA-Rückerstattung.

Fazit: strasseschweiz kann sich mit der Beibehaltung der LSVA-Rückerstattung zum heutigen Zeitpunkt einverstanden erklären.

D) Betriebsbeiträge

strasseschweiz tritt für einen Abbau der staatlichen Förderbeiträge bei der Bahninfrastruktur ein und lehnt die Subventionierung des Bahnbetriebs kategorisch ab. Wie für den Gütertransport auf der Strasse muss Eigenwirtschaftlichkeit auch für den Schienengüterverkehr gelten. Eigenwirtschaftlichkeit als Hauptziel der Vorlage wird deshalb nicht nur vorbehaltlos unterstützt; für strasseschweiz ist sie vielmehr zwingende Voraussetzung. Zu Recht wird in den Vernehmlassungs-

unterlagen festgehalten, dass Anbieter im Schienengüterverkehr „eigenverantwortlich handeln und ein nachhaltig eigenwirtschaftliches Netz“ (S. 78) anbieten sollen.

Absolut inakzeptabel ist es hingegen, Eigenwirtschaftlichkeit offensichtlich nur vorzuschieben und eine Fortsetzung der bisherigen Subventionspraxis mit politischen Zielen rechtfertigen zu wollen. Auszuschliessen ist insbesondere eine zwanghafte Verlagerung durch die finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche – dies aufgrund der folgenden, teils bereits erwähnten Überlegungen:

Grundversorgung durch Strassengüterverkehr: Der Güterverkehr in der Fläche wird durch den Strassentransport in genügendem Ausmass und in genügender Qualität gewährleistet. Eine redundante Erschliessung durch Schienengüterverkehr im Sinne eines „Service public“ ist völlig unnötig.

Fehlende Rechtsgrundlage: Für eine Güterverlagerung in der Fläche besteht keinerlei Rechtsgrundlage in der Verfassung. Das Prinzip der freien Verkehrsmittelwahl muss weiterhin uneingeschränkt gelten.

Unklare Zielformulierung: Die erwähnten Ziele sind bloss Leerformeln, die nirgends konkretisiert sind. Es droht die Gefahr einer Instrumentalisierung bzw. weiteren Subventionierung.

Beschränkter Gestaltungsspielraum: Die behaupteten Wirkungen des Schienengüterverkehrs sind historisch widerlegt (Siedlungs-/Wirtschaftsentwicklung) oder sogar falsch (Beitrag an die verladende Wirtschaft sowie an die Entlastung der Strasseninfrastrukturen und der Umwelt).

Kommt hinzu, dass die Verkehrsmittelwahl auf dem Güterverkehrsmarkt primär vom Markt, d.h. von der privaten Nachfrage der Verlagerer, abhängt. Entscheidend und zunehmend wichtiger als nur die Transportpreise sind dabei qualitative Vorzüge wie Zuverlässigkeit, Geschwindigkeit und Flexibilität. Von daher lässt sich der Modalsplit mit Subventionen, die zu künstlich verbilligten Transportpreisen führen, kaum beeinflussen. Der einzige Effekt ist eine Ungleichbehandlung von Schiene und Strasse, will heissen eine Wettbewerbsverzerrung, die zu unnötigen Kosten (für den Steuerzahlenden) führt und keinerlei Nutzen hat.

Beiträge des Bundes an EWLVBestellungen: Die Möglichkeit, ein „erwünschtes und auf die aktuelle bzw. zukünftig erwartete Marktlage und die regionalen Besonderheiten zugeschnittenes Angebot“ (S. 79) mittels Subventionen sicherzustellen, öffnet Tür und Tor für eine Fortsetzung der bisherigen Subventionspraxis. Unter Umständen droht hier sogar eine zwanghafte Verlagerung – je nachdem, welche „Gründe für die Bestellung“ (S. 79) durch Behörden und Verwaltung als gerechtfertigt angesehen werden.

Betriebsbeiträge für neue Angebote: Beim Betrieb ist es nicht zulässig, neue Angebote der EVU mit staatlichen Geldern zu fördern. Eine recht verstandene Eigenwirtschaftlichkeit im freien Wettbewerb beinhaltet ebenfalls das Risiko von Investitionen in neue Angebote und Dienstleistungen – inklusive den betrieblichen Folgekosten. Es kann und darf nicht Aufgabe des Staates sein, hier das „Auslastungsrisiko“ (S. 79) mitzutragen. Das würde eine weitere Wettbewerbsverzerrung zulasten des Strassentransports bedeuten. Bei Letzterem muss jedes Unternehmen selber und mit eigenem Risiko entscheiden, welche Leistungen zu welchen Kosten und Preisen erbracht werden.

Fazit: strasseschweiz spricht sich kategorisch gegen jegliche Betriebsbeiträge im Schienengüterverkehr aus bzw. fordert, dass auf Betriebsbeiträge und Anschubfinanzierungen in Zukunft verzichtet wird. Subventionen müssen so rasch als möglich abgebaut werden.

E) Diskriminierungsfreier Zugang

Der diskriminierungsfreie Zugang zur Strasse und weitgehend auch zur Schiene ist in der Schweiz aus rechtlicher Sicht zwar gewährleistet; eine Ausnahme bilden jedoch gewisse Anlagen

im Bereich der Schieneninfrastruktur. Aufgrund ihres Monopolcharakters ist es jedoch insbesondere bei (Gross-)Terminals im KV-Bereich von zentraler Bedeutung, dass auch hier ein diskriminierungsfreier Zugang durchgesetzt wird; nur so können Chancengleichheit und damit das Funktionieren des inter- und intermodalen Wettbewerbs gewährleistet werden.

Fazit: strasseschweiz fordert gleiche, diskriminierungsfreie Zugangsbedingungen für alle KV-Terminals.

2.6. Sind Sie mit der Befreiung der SBB von der Pflicht, Güterverkehr als Kernaufgabe zu betreiben, einverstanden?

Durch staatliche Einflussnahme via starre Gesetzesvorgaben, die mit der Marktentwicklung nicht Schritt halten (können), sowie vor allem durch die Eigentümerstruktur wird der unternehmerische Handlungsspielraum der SBB sehr stark eingeschränkt. Das Resultat sind alljährlich steigende Defizite und Subventionen im Güterverkehr. SBB Cargo hat seit der Unternehmensgründung als Tochtergesellschaft der SBB noch nie einen Ertragsüberschuss erwirtschaftet. Es ist deshalb ein erster und notwendiger Schritt in die richtige Richtung, die SBB von ihrer Verpflichtung, Güterverkehr als Kernaufgabe betreiben zu müssen, zu befreien. Damit würde – nach dem erfolgreichen Vorbild von SBB Cargo International und Cargo Domizil – endlich die Möglichkeit einer (teilweisen) Privatisierung auch des Binnengüterbereichs der SBB geschaffen. Nur so hat SBB Cargo langfristig eine Überlebenschance.

Darüber hinaus müssen die Eigentümerverhältnisse der SBB bzw. im Schienenverkehr grundsätzlich überdacht werden. Für mehr unternehmerische Freiheit und Flexibilität braucht es eine konsequente rechtliche, organisatorische und rechnerische Trennung zwischen Infrastruktur (Netz) und Betrieb. Damit nimmt auch der Anreiz zu, dass sich privates Kapital und Know-how im Schienenverkehr einbringt.

Fazit: strasseschweiz begrüsst und befürwortet mehr unternehmerische Freiheit für die SBB. Nebst einer Lockerung des Zweckartikels (Güterverkehr als Kann-Bestimmung) braucht es vor allem die strikte Trennung von Netz und Betrieb.

2.7. Sehen Sie andere Instrumente und Massnahmen, die die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in der Fläche wirksam steigern könnten?

Siehe die unter Ziffer 1.2. angeführten Bemerkungen.

2.8. Sind Sie mit den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen der Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?

strasseschweiz steht grundsätzlich hinter allen Bestrebungen, ein möglichst effizientes Zusammenwirken aller Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Wasser, Luft) zu fördern. Gemeint ist eine Ko-Modalität nach dem Grundsatz des wesensgerechten Verkehrs. Über den Einsatz eines Verkehrsmittels im Güterverkehr in und aus der Schweiz (Binnenverkehr, Import, Export) sollen nicht regulatorische Vorgaben durch den Staat und schon gar nicht Subventionstatbestände entscheiden,

sondern die Bedürfnisse und Ansprüche der Verkehrsbenutzer. Ausschlaggebend sind dabei Grundsätze der modernen Logistik, d.h. insbesondere Qualitätsmerkmale und Vorteile der einzelnen Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Luft, Wasser). Ziel ist eine effiziente Nutzung der einzelnen Verkehrsträger oder ihrer Kombination aufgrund ihrer Qualitätseigenschaften und damit eine optimale sowie nachhaltige Nutzung der Ressourcen im Güterverkehr in und aus der Schweiz. Davon ausgeklammert bleiben soll weiterhin und ausdrücklich der alpenquerende Transitverkehr von Grenze zu Grenze, wo gemäss BV ein expliziter Verlagerungsauftrag von der Strasse auf die Schiene besteht.

In den Vernehmlassungsunterlagen bleibt „Ko-Modalität“ jedoch eine blosse Worthülse. Eine nachvollziehbare Strategie zu einem tatsächlichen „Zusammenwirken der Verkehrsträger“ (S. 50) ist nicht auszumachen. Stattdessen wird als Beweis, dass dem Schienengüterverkehr auch im Binnenverkehr eine „tragende Rolle“ (S. 50) zukommt, die Strasse auf inakzeptable Weise schlechtgeredet. Dabei werden unter anderem Ergebnisse aus dem Forschungspaket „Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz“ (ASTRA/UVEK) entweder nicht berücksichtigt oder – schlimmer noch – bewusst ignoriert bzw. in unzulässiger Verkürzung wiedergegeben. Auch dadurch entsteht – nebst den bereits erwähnten Leerformeln bei der Zielformulierung – der Eindruck, dass ein Zwang zur Verlagerung auf der Agenda stehen könnte.

strasseschweiz legt deshalb Wert auf eine Richtigstellung der Fakten. Eine ideologisch motivierte Überhöhung des Schienengüterverkehrs in der Fläche zwecks dessen finanzieller Förderung ist völlig inakzeptabel.

Zu beachten sind insbesondere folgende Fakten und Zusammenhänge:

A) Beitrag des Schienengüterverkehrs an die verladende Wirtschaft

Entgegen der Darstellung in den Vernehmlassungsunterlagen sind Güterverkehrsangebote auf der Schiene kein „wichtiges logistisches Rückgrat der schweizerischen Wirtschaft“ (S. 51), sondern lediglich eine Ergänzung. Diesbezüglich zeigt sich deutlich, dass die Forschungsergebnisse des vorgenannten Forschungspakets⁵ gar nicht bzw. unvollständig berücksichtigt oder aber bewusst ignoriert worden sind.

Erwähnung finden die chemische Industrie, die metallverarbeitende Industrie und der Detailhandel, die sich aufgrund von „Berechenbarkeit und Pünktlichkeit“ (S. 51) angeblich auf die Angebote im Schienengüterverkehr abstützen sollen. Dazu sind – auf Grundlage der Forschungsergebnisse – folgende Relativierungen anzubringen:

- Der Anteil der Chemie- und Metallindustrie sowie des Detailhandels an der Transportleistung (in Tonnenkilometer) beträgt zusammengenommen nur gerade 24 Prozent, am Transportaufkommen (in Tonnen) nur 21 Prozent. Der allergrösste Teil der Gütertransporte fällt in anderen Schlüsselbranchen an.⁶
- Auch in der Chemieindustrie (78%), in der Metallindustrie (57%) und im Detailhandel (73%) fällt der Modalsplit im Binnenverkehr überdeutlich zugunsten der Strasse aus, zum Teil – wie etwa im Detailhandel aufgrund des zunehmenden Online-Shoppings – sogar mit steigender Tendenz.⁷

⁵ UVEK/ASTRA, Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz, Teilprojekt B1: Güterverkehrsintensive Branchen und Güterverkehrsströme in der Schweiz, Schlussbericht, Bern 2013

⁶ a.a.O., S. 48

⁷ a.a.O., S. 61, 66, 87

- In den anderen untersuchten Schlüsselbranchen kommt der Strassenanteil sogar auf einen Modalsplit von bis zu 91 Prozent (Abfall/Recycling, Baumittel).⁸
- Die wichtigsten Unternehmen der untersuchten Branchen sind räumlich sehr dispers verteilt. Die Erreichbarkeit auf der Schiene ist dadurch eingeschränkt.⁹
- Der durchschnittliche Anteil der Logistikkosten am Umsatz liegt in allen untersuchten Schlüsselbranchen unter zehn Prozent. Deshalb ist der schon oft erwartete Schwenk auf die Nutzung von Schienenverkehren – trotz stark gestiegener Mineralölpreise – ausgeblieben.¹⁰
- Die Branchen mit den höchsten Transportaufkommen sind die am stärksten dezentralisierten Branchen. Daraus resultieren kurze durchschnittliche Transportdistanzen im Binnentransport – mit der Folge, dass die Strasse gegenüber der Schiene im Vorteil ist.¹¹

Mit einem Gesamtanteil von 26 Prozent am Modalsplit im Binnen-, Import- und Exportverkehr (S. 23) kommt damit der Schiene insgesamt eine Ergänzungsfunktion zu. Das logistische Rückgrat der Schweizer Wirtschaft ist und bleibt die Strasse. Die Zahlen dazu sind eindrücklich:

- Im Binnenverkehr werden (gemäss Studien der ProgTrans AG) über 80 Prozent aller Transportleistungen (Tonnenkilometer) auf der Strasse erbracht.
- Im Import und Export sind es 70 bis 75 Prozent.
- Pro Jahr werden über 350 Millionen Tonnen auf der Strasse transportiert.
- Daraus resultieren 160'000 Lastwagenfahrten pro Werktag.
- Der Warenwert auf der Strasse beläuft sich auf rund 100 Milliarden (Import) bzw. 90 Milliarden Franken (Export).
- Die Gesamtwertschöpfung des Strassengüterverkehrs beträgt rund sechs Milliarden Franken.¹²

Die Erklärung dafür liegt gemäss überwältigender Mehrheitsmeinung der Verkehrswissenschaft, die paradoxerweise an anderer Stelle der Vernehmlassungsunterlagen übernommen wird (S. 24), im strukturellen Wandel des Güterverkehrsmarkts in den letzten Jahren und Jahrzehnten. Nebst der zunehmenden Globalisierung und Arbeitsteilung, die zu einem Rückgang von traditionell auf den Schienengüterverkehr ausgerichteten Branchen und Marktsegmenten führt, fällt dabei vor allem der – damit zusammenhängende – Güterstruktureffekt ins Gewicht: Die Wirtschaft bzw. die damit verbundene Logistik entwickelt sich zunehmend hin zu kleinteiligen, hochwertigen Gütern, die nach dem „Just-in-time“-Prinzip möglichst ohne Lagerhaltung jederzeit zuverlässig, schnell sowie zeitlich und örtlich flexibel transportiert werden müssen. Produktion, Distribution wie auch Dienstleistungen sind heute je länger, desto ausgeprägter auf einen funktions- und leistungsfähigen Strassentransport angewiesen – während demgegenüber die Schiene an Bedeutung verliert.

Insofern ist es auch völlig falsch, wenn in den Vernehmlassungsunterlagen von Vorteilen der Schienenverkehrsangebote „in Bezug auf Berechenbarkeit und Pünktlichkeit“ (S. 51) gesprochen wird. Das Gegenteil ist der Fall – nicht zuletzt wegen der knappen Trassenkapazitäten bzw. aufgrund der Prioritätenordnung, die eine effiziente Nutzung von qualitativ hochwertigen Trassen durch den Güterverkehr vielfach verhindert.

⁸ a.a.O., S. 77, 93

⁹ a.a.O., S. 134

¹⁰ a.a.O., S. 135

¹¹ a.a.O.

¹² Bundesamt für Raumentwicklung und Bundesamt für Strassen (2006): Die Nutzen des Verkehrs, Synthese der Teilprojekte 1-4; S. 10

B) Beitrag des Schienengüterverkehrs an die Entlastung der Strasseninfrastruktur

Auf der Strasseninfrastruktur gibt es massive Engpässe. Die Folge davon ist eine stetige Zunahme der Stautunden, verbunden mit steigenden volkswirtschaftlichen Kosten. Zu Recht muss deshalb – leider! – festgehalten werden, dass das Transportsystem Strasse „stauanfällig“ (S. 51) ist. Dennoch ist es unzulässig, daraus einen komparativen Vorteil des Schienenverkehrs abzuleiten: Erstens sind die Kapazitäten auch im Schienenverkehr knapp, vor allem aufgrund der erwähnten Verdrängung des Güter- durch den Personenverkehr. Und zweitens fusst der angebliche „Beitrag“ (S. 51) der Schiene zur Entlastung der Strasseninfrastruktur auf der völlig unhaltbaren Prämisse, dass künftig keine nennenswerten Kapazitätserweiterungen (Engpassbeseitigung, Ausbau) zugunsten der Strasse stattfinden werden. Mit anderen Worten: Die Schiene soll dadurch Erfolg haben, dass die Infrastruktur der Strasse weiter sträflich vernachlässigt wird und insofern eine auf Zwang setzende Verlagerungspolitik in der Fläche betrieben wird.

Fazit: strasseschweiz fordert zum wiederholten Mal, dass die Strasseninfrastruktur so rasch als möglich ausgebaut und modernisiert wird. Zur Entlastung der Strasse braucht es nicht Mehrleistungen auf der Schiene – noch läge dies im Bereich des Möglichen –, sondern primär und umgehend mehr Kapazitäten sowie die Beseitigung von Engpässen.

C) Beitrag des Schienengüterverkehrs an die Versorgung von Berg- und anderen peripheren Regionen

Ein kennzeichnendes Merkmal von Berg- und peripheren Regionen ist die dezentrale, grossflächige Verteilung von Wirtschaft und Bevölkerung. Versorgung und Entsorgung von Gütern sind deshalb ohne Feinverteilung schlichtweg undenkbar. Nicht die Schiene leistet hier den grössten Beitrag, sondern – wiederum völlig anders als in den Vernehmlassungsunterlagen dargestellt – die Strasse. Zudem zeigt die historische Entwicklung, dass sich Infrastrukturpolitik nur sehr bedingt zur Standortförderung eignet. Vor allem kann, wie die historische Entwicklung zeigt, die Abwanderung aus Randregionen auch mit besten Verkehrsverbindungen kaum gestoppt werden. Für eine möglichst dezentrale Bevölkerungs- und Industrieverteilung sind zunehmend andere Standortfaktoren als Verkehrsinfrastrukturen von Bedeutung. Deshalb erübrigt sich auch eine redundante Erschliessung der Fläche durch Schiene und Strasse, wie sie in der Vorlage als Forderung zwischen den Zeilen aufscheint. Die Grundversorgung in der Fläche wird durch den Strassentransport bereits vollauf und bestens gewährleistet.

Fazit: Das Ziel einer redundanten Erschliessung der Fläche ist überflüssig und aus der Vorlage zu eliminieren.

D) Flankierung des Nachtfahrverbots

Es ist richtig, dass der Schiene im Güterverkehr die wichtige Funktion zukommt, die Versorgungs- und Entsorgungsprozess in der Nacht sicherzustellen. Auch besteht keinerlei Interesse und Absicht seitens des Transportgewerbes, das Nachtfahrverbot aufzuheben. Dennoch sei erwähnt, dass Verkehrslärm – als ein Argument für das Nachtfahrverbot (S. 52) – nicht nur durch die Strasse, sondern gerade in der Nacht vielmehr durch die Schiene entsteht, die auf weiten Strecken entlang von oder mitten durch dicht besiedelte(n) Räumen führt. Zudem werden während der Nacht keine Schienengütertransporte „in der Fläche“ (S. 53), sondern primär auf den Hauptachsen erbracht.

E) Beitrag des Schienengüterverkehrs an die Entlastung der Umwelt

Äusserst stossend, weil absolut irreführend und wissenschaftlich nicht haltbar, sind die Ausführungen zur „Entlastung der Umwelt“ (S. 53) durch die Bahn. Es stimmt zwar, dass der Strassenverkehr gemäss einer Studie des erwähnten Forschungspakets Güterverkehr¹³ betreffend Emissionen weniger gut abschneidet als der Schienenverkehr.

Dahingegen ist die Modernisierung der Fahrzeugflotten im Strassentransport dank anhaltender technischer Fortschritte und freiwilliger Investitionen in Milliardenhöhe weit vorangekommen. Mittlerweile werden über 90 Prozent aller Fahrzeugkilometer mit modernsten Lastwagen der umweltverträglichen EURO-Normen 3 bis 6 zurückgelegt. Als Folge davon haben die Schadstoffemissionen des Strassentransports in den vergangenen Jahren massiv abgenommen. Der Ausstoss von CO (Kohlenmonoxid) sank zwischen 1980 und 2010 um 50 Prozent, von HC (Kohlenwasserstoffe) um 87 Prozent, von NO_x (Stickstoffoxide) um 36 Prozent und von Feinstaub um 91 Prozent. Ebenso positiv verlief die Entwicklung beim CO₂ (Kohlendioxid). Unter Berücksichtigung der zwei Millionen Tonnen CO₂, die durch den Kauf ausländischer Emissionszertifikate durch die Stiftung Klimarappen jährlich kompensiert werden, liegen die Emissionen aus dem Strassentransport heute fast gleich tief wie 1990. Ausserdem stammen nur gerade vier Prozent des gesamten – global betrachtet marginalen – CO₂-Ausstosses der Schweiz aus dem Strassengüter- und Personentransport.

So hält die vorgenannte Studie denn auch im „Management Summary“ klar fest, dass zum einen der Strassenverkehr betreffend Lärm viel besser abschneidet als der Schienenverkehr¹⁴ und zum andern die Emissionen des Strassengüterverkehrs längst den angestrebten Reduktionszielen entsprechen bzw. diese sogar übertreffen.¹⁵ Zudem wird im Bereich CO₂ mit einer weiteren Absenkung des Kraftstoffverbrauchs und damit auch der CO₂-Emissionen gerechnet. Die Schlussfolgerung der Studie – die im Übrigen auch in den Vernehmlassungsunterlagen genannt wird (S. 54) – ist deshalb eindeutig (S. 17 der Studie):

„Die bereits getroffenen Massnahmen in Form von Vorschriften (Grenzwerte; EURO VI) für den Luftschadstoffausstoss der Fahrzeuge sind demnach ausreichend.“

Kurzum: Dank der Modernisierung infolge technischer Fortschritte erreicht der Strassentransport längst alle Grenzwerte. Auf zahlreichen Transportrelationen präsentiert sich die Ökobilanz des Strassentransports heute mindestens ebenso gut wie jene des Schienenverkehrs. Es geht deshalb nicht an, um die angebliche Überlegenheit des Schienenverkehrs zu illustrieren, eine noch weitergehende Absenkung der Emissionen ganz nach dem Motto „Sauberer als sauber!“ zu fordern. Insofern muss der angebliche „Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen des Verkehrs“ (S. 54) durch die Schiene stark relativiert werden.

Fazit: Der Strassentransport verbessert seine Ökobilanz laufend. Eine Förderung des Schienengüterverkehrs (in der Fläche) kann deshalb nicht mit Umweltaspekten legitimiert werden.

¹³ UVEK/ASTRA, Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz, Teilprojekt H: Ortsbezogene Massnahmen zur Reduktion der Auswirkungen des Güterverkehrs, Teil I: Referenzzustände 2010 und 2020 „Umweltatlas“, Schlussbericht, Bern 2012

¹⁴ a.a.O., S. 16

¹⁵ a.a.O., S. 17

2.9. Sehen Sie neben den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Nein (siehe dazu auch die in der Antwort auf Frage 2.8. angeführten Bemerkungen).

2.10. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Nein (siehe dazu die eingangs unserer Stellungnahme angeführten grundsätzlichen Bemerkungen).

2.11. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir haben keine weiteren Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der stv. Generalsekretär



Peter Kneubühler