

swisscleantech | Reitergasse 11, CH-8004 Zürich

Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK,
Bundesamt für Verkehr, BAV
3003 Bern

per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Zürich, 24. Februar 2023

Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Vorlage zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung zu nehmen. Für den Schienengüterverkehr und damit auch den Güterverkehr in der Schweiz ist die Vorlage von grosser Bedeutung. Mit einer ambitionierten Verlagerungspolitik im Güterverkehr in der Fläche könnten volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile realisiert, die Energieeffizienz und -unabhängigkeit gesteigert und die Umwelt und das Klima geschützt werden. Die Vorlage bietet die Chance, diese Vorteile des Schienengüterverkehrs zu nutzen. Wir unterstützen die in Variante 1 vorgeschlagenen Massnahmen (vor allem bezüglich EWLV, DAK und Rheinschiffahrt) klar.

Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Zielsetzungen

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

Ja, ganz klar.

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

Variante 1. Variante 2 würde zu einer deutlichen Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse führen. Bis der Strassengüterverkehr grösstenteils dekarbonisiert ist, wird es noch Jahrzehnte dauern. Eine Rückverlagerung würde daher die Emissionen des Güterverkehrs deutlich erhöhen, was klima- und energiepolitisch höchst problematisch wäre. Deshalb muss der EWLV daher erhalten und weiterentwickelt werden.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

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

Ja. Es ist im Interesse der Schweizer Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, dass die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) möglichst rasch vollumfänglich umgesetzt wird. Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Neuerungen wie unter anderem der DAK ist der Schienengüterverkehr zukunftsfähig.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, unbedingt. Aus Sicht der Branche ist eine Mitfinanzierung des Bundes bei der Migration zur DAK zwingend. Die Migration zur DAK und den damit neu möglichen digitalen Fähigkeiten sind ein Quantensprung für den Schienengüterverkehr. Als Pendant zu den Steuererleichterungen im Strassengüterverkehr zur Förderung innovativer Technologien durch LSVA-Befreiung für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sind im Schienengüterverkehr Investitionsbeiträge in neue Technologien ebenfalls gerechtfertigt.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja, das macht Sinn, wobei insbesondere auch die Geschwindigkeit der Umsetzung berücksichtigt werden sollte. Der Nutzen automatischer Kupplungen kann erst voll ausgespielt werden, wenn die Umstellung weitgehend erfolgt ist.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Ja. Der volkswirtschaftliche Nutzen, der nach der Migration zur DAK in den kommenden Jahren jährlich in die vorhersehbare Zukunft hinein anfallen wird, rechtfertigt diese Mitfinanzierung des Bundes. Unserer Einschätzung nach, würde der volkswirtschaftliche Nutzen sogar deutlich höhere Mitfinanzierungen rechtfertigen.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja, die Rheinschifffahrt ist für die Versorgung der Schweiz wichtig. Es werden heute rund 6 Mio. Tonnen Schiffsumschlag und 3.2 Mio. Tonnen Bahnumschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt. Des Weiteren bildet die Rheinschifffahrt eine gute Alternative zur – leider – stark ausgelasteten deutschen Rheintalbahn, welche nicht mehr viel Kapazitäten für weitere Güterzüge hat. Vor diesem Hintergrund ist die Rheinschifffahrt auch sehr wichtig für den gesamten Rhein-Alpen-Korridor

durch die Schweiz. Die Versorgung auf dem Wasserweg bleibt auch für eine dekarbonisierte Wirtschaft zentral.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja.

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

Ja, es ist sehr wichtig, dass die Rheinschifffahrt künftig klimaneutral abgewickelt werden kann, und auch bei – künftig wegen dem Klimawandel wohl noch häufigerem – Niedrigwasser verkehren kann. Mit dem Umstieg auf klimaneutrale Antriebe kann die energie- und flächeneffiziente Binnenschifffahrt ihren grossen ökologischen Vorteil gegenüber dem Strassengüterverkehr künftig gar noch ausbauen.

Wir danken Ihnen für eine gebührende Berücksichtigung der Anliegen im Sinne eines starken Schienengüterverkehrs.



Dr. Christian Zeyer
Co-Geschäftsführer swisscleantech



Gregory Germann
Mobilität