



---

**Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Bahnhofstrasse 15  
Postfach 3768  
6002 Luzern  
Telefon 041 228 51 55  
buwd@lu.ch  
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-  
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-  
tion UVEK

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

Luzern, 7. Februar 2023

Protokoll-Nr.: 117

## **Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport, Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrter Herr Bundesrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. November 2022 laden Sie die Kantonsregierungen ein, zu den Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und halten im Namen und Auftrag des Regierungsrates und übereinstimmend mit der gemeinsamen Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) und der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) innert der eingeräumten Frist folgendes fest.

Angesichts der aktuellen und künftigen Herausforderungen in der Klima- und Verkehrspolitik sowie unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit erachten wir es zielführend, die Rahmenbedingungen nochmals anzupassen und dabei auf die Variante 1 zu setzen. Mit Blick auf das prognostizierte Wachstum beim Schienengüterverkehr wie auch beim Schienenpersonenverkehr erwarten wir, dass die Massnahmen noch innovativer ausgestaltet werden. Ziel darf nicht der Status-Erhalt des derzeitigen Gütertransportsystems sein. Der Fokus muss auf dessen Flexibilisierung und Dynamisierung liegen. Die angestrebten Verbesserungen der Produktionsanlagen, die Modernisierung und Automatisierung der digitalen Kuppelung sowie der stärkere Bündelungseffekt dank räumlich abgestimmten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und längeren Güterzügen müssen zu einem tendenziell geringeren Bedarf an Gütertrassen und zu einer höheren Flexibilisierung bei der Trassenzuteilung führen.

Die stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung von Bund und Kantone ist für uns unabhängig der beiden Varianten nötig, da es sowohl die schienen- wie strassenseitige Güteranbindung betrifft. Ausserdem ist die Wechselwirkung mit Cargo Sous Terrain (CST) zu prüfen. CST ist eine potenzielle Konkurrenz zum Einzelwagenladungsverkehr im Sinne von Wagengruppen bzw. Ganzzügen in den Korridoren zwischen den CST-Hubs.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Antworten im Fragebogen, der sich im Anhang dieses Schreibens findet, bei der Weiterbearbeitung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Fabian Peter', with a large, stylized flourish above the name.

Fabian Peter  
Regierungsrat

**Anhang: Fragenbogen**

## Fragekatalog

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

Ja.

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

Wir erachten die Variante 1 als zielführender. Dabei gilt folgender Vorbehalt: Sollte sich der Einzelwagenladungsverkehr auf das Zustellen/Abholen einzelner Wagen beziehen, erachten wir das als nicht zielführend. Bezieht sich der Einzelwagenladungsverkehr hingegen auf Wagengruppen und damit auf ein effizienteres Mass an Mindestmengen, unterstützen wir die Variante 1.

- b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Variante 2, die letztlich wohl zu einer Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs führen würde, ist aus unserer Sicht nicht weiterzuerfolgen. Sie hätte negative Folgen für die Volkswirtschaft und würde zu einer erheblichen Mehrbelastung des Strassenverkehrssystems führen. Zudem können mit der Variante 2 die gesteckten Klimaziele kaum erreicht werden.

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. Zudem erhöht es die Arbeitssicherheit das Personal massiv und macht die Arbeit in gewissen Berufsprofilen deutlich attraktiver. Denn erst wenn die ganze Migration geschafft ist, fallen zusätzliche Aufwände weg (effektive Umrüstkosten und betriebliche Zusatzkosten der Aufrechterhaltung eines doppelten Systems mit und ohne DAK) und der Grossteil des Nutzens an.

4. Sind Sie einverstanden,

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

Ja. 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?

Auch die Wagenhalter sollen einen Teil der Kosten tragen. Der potenziell höhere Nutzen im Betrieb wird wohl auch zu höheren Einnahmen pro Wagen führen. Eine rasche Umsetzung ist für die künftige Effizienz des Schienengüterverkehrs wichtig, da ansonsten auf ineffiziente Art und Weise zwei parallele Systeme betrieben werden

müssen. Inwiefern der vorgeschlagene Anteil der Kostenbeteiligung des Bundes für eine rasche Umsetzung ausreicht, ist schwierig zu beurteilen.

- 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 anfallen wird, rechtfertigt diese Mitfinanzierung des Bundes.

- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Dies erscheint zweckmässig.

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?

Wir unterstützen die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Ob das Instrument der Leistungsvereinbarung dafür geeignet ist, können wir nicht beurteilen.

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

Ja.

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

- a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja.

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

Ja.

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

Ja. Es ist unbedingt notwendig die Verlagerung auf die Schiene auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr zu fördern.

- 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?

Das lässt sich nicht beurteilen.

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

Ja.

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

Ja. Der Kanton unterstützt die Umstellung auf umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen, um den heute bereits sehr gut positionierten Schienengüterverkehr künftig vollständig klimaneutral zu machen.

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Einerseits ist es positiv, möglichst viel Güterverkehr auf der Schiene zu befördern, allerdings nur auf Relationen mit einer gewissen Mindestmenge zu transportierender Güter. Die Zukunft des Schienengüterverkehrs muss in der effizienten Beförderung grösserer Mengen (mittels Wagengruppen) liegen und nicht beim – trotz DAK – zeitintensiven Zustellen bzw. Abholen von Einzelwagen. Dabei ist die Überlegung zur Erreichung des Klimaziels vorliegend nicht nur auf den Güterverkehr, sondern auf die gesamte Verkehrsnachfrage zu richten: Der Schienengüter- und der Schienenpersonenverkehr stehen auf vielen Strecken bzw. in vielen Knoten in potenzieller Trassenkonkurrenz. Die Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs darf somit nicht zu Lasten der Trassen des Schienenpersonenverkehrs gehen. Die Abgeltungen sollen zu einer höheren Flexibilisierung des Einzelwagenladungsverkehrs beitragen. Anstelle der heute oft starren Bedienstruktur soll die Produktion (ähnlich wie in der Strassenlogistik) in effiziente, gut ausgelastete Touren erfolgen, um den Trassenbedarf zu optimieren.

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

Das lässt sich nicht beurteilen.

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

Ja.

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

Auch mit einer Ausschreibung dürfte der Einzelwagenladungsverkehr nicht kostendeckend betrieben werden können, womit auch damit Abgeltungen nötig sein werden.

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

Ja, insbesondere in der kantonsübergreifenden Abstimmung von intermodalen Umschlags- und Verladeanlagen, um die Vorteile der beiden Verkehrsträger (Schiene: effiziente Bündelung grosser Mengen möglich, Strasse: effizienter in der Feinverteilung) bestmöglich zu verknüpfen. Dieses Element scheint uns auch in der Variante 2 nötig zu sein, da die bessere Berücksichtigung des Güterverkehrs sowohl die schienen- wie strassenseitige Erschliessung betrifft und insbesondere für den stärkeren Stellenwert von Ganzzügen in der Variante 2 entsprechende Bündelungsanlagen bestehen sollten.

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja, unter Berücksichtigung der Bemerkungen und Vorbehalte dieser Stellungnahme sind wir mit den gesetzlichen Anpassungen einverstanden.

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine weiteren Bemerkungen.