



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

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

Ja, der Kanton Bern teilt die Einschätzung des Bundes, dass die Revision des Gütertransportgesetzes von 2016 ein wertvolles Instrumentarium angeregt hat (insbesondere das Konzept zum Gütertransport auf der Schiene), aber keine Impulse für eine umfassendere Stärkung des Schienengüterverkehrs und einen anhaltend höheren Marktanteil der Schiene gesetzt hat (vgl. erläuternder Bericht, Seite 11). Im Kanton Bern wurden seither mehrere Bedienpunkte und Freiverlade abgebaut und der Güterverkehr somit in der Tendenz geschwächt.

Damit der Schienengüterverkehr eine tragendere Rolle in der Transportwirtschaft der Zukunft spielen kann, erachten wir eine Anpassung der Rahmenbedingungen als zielführend. Der Güterverkehr muss zudem die Klimastrategie des Bundesrates berücksichtigen. Die Rahmenbedingungen müssen an die aktuellen Technologien angepasst werden und den neuen Anforderungen der Klima- und Verkehrspolitik entsprechen. Der Güterverkehr soll seine wirtschaftlichen Freiheiten möglichst behalten, wobei die Rahmenbedingungen den Gütertransport auf der Schiene wettbewerbsfähiger machen sollten.

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

Der Kanton Bern unterstützt die Variante 1, die zur Stärkung des Schienengüterverkehrs (inkl. Einzelwagenladungsverkehr) führt. Der Kanton Bern ist überzeugt, dass der Schienengüterverkehr mit Anreizen zur Modernisierung des Betriebs und der Infrastruktur sowie mit gezielter finanzieller Unterstützung in der Zukunft einen wichtigen Beitrag zur Versorgung der Schweizer Agglomerationen wie auch ländlichen Regionen beitragen kann und der Güterverkehr damit einen Beitrag zu einer klimaverträglicheren Mobilität leisten kann.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

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

Ja, der Kanton Bern findet eine koordinierte Umstellung zur digitalen automatischen Kupplung sinnvoll. Die Umstellung soll unter Einbezug der Branche und in Abstimmung mit den europäischen Standards vorangetrieben werden.

Die angestrebte neutrale Analyse der Produktion sollte nach unserer Einschätzung nicht nur für den Einzelwagenladungsverkehr vorgenommen werden. Zudem wäre es sinnvoll, bei der Unterstützung von Digitalisierung und Innovation eine gewisse Flexibilität vorzusehen, da möglicherweise weitere Technologien namhafte Beiträge zur Effizienzsteigerung des Güterverkehrs leisten können.

4. Sind Sie einverstanden,



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

Ja, die finanzielle Unterstützung einer zügigen und koordinierten Migration erachten wir als zweckmässig.

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

Ja, die Mitfinanzierung durch die Akteure der Branche scheint dem Kanton Bern zwingend, damit die Neuerungen auch von der Branche getragen werden.

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

Ja

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

Ja, der Kanton erachtet die Staffelung als zweckmässig.

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

Ja, denn dank der Stärkung der Rheinschifffahrt können auch vermehrt Güter auf der Schiene weitertransportiert werden. Wichtig ist, dass mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin konkrete Ziele bezüglich Modalsplit Strasse / Schiene zum Weitertransport der Güter vereinbart werden.

Der Kanton Bern beantragt in den Richtplananpassungen '22 die Aufnahme von Bern Weyermannshaus als KV-Umschlagsanlage von überregionaler Bedeutung. Dies würde es ermöglichen, die im Zusammenhang mit dem geplanten Gateway Basel Nord benötigten Kapazitäten sicherzustellen.

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

Aus Sicht des Kantons Bern muss sichergestellt sein, dass die Mittel nicht aus dem Bahninfrastrukturfonds stammen und dadurch nicht für andere zentrale Projekte zur Verfügung stehen würden. Der Kanton kann jedoch nicht beurteilen, ob das vorgesehene Instrument zur Zielerreichung geeignet ist.

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

Ja, der Kanton Bern unterstützt die Umstellung auf umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen. Mit für Niedrigwasser geeigneten Schiffen kann zudem bei zunehmenden Trockenperioden der klimaschonende Transport auf dem Wasser besser bewältigt werden.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

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

- a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, der Kanton Bern unterstützt ausdrücklich die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen und die angedachte Klärung des rechtlichen Status der Betreiber- und Organisationsmodelle sowie der Finanzierung der verschiedenen KV-Umschlagsanlagen.

Aus Sicht des Kantons Bern müssen zentrumsnahe, multimodale Umschlagsplattformen auf nationaler Ebene behandelt werden. Wir erachten bei diesen Umschlagsplattformen eine möglichst weitgehende Anbieteroffenheit als zielführend. Mit der Förderung sollen Anreize geschaffen werden, damit verschiedene Akteure in der Plattform eingebunden werden.

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

Ja, die vorgeschlagenen Ansätze hält der Kanton für zielführend.

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

- I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Ja.

- II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Wir verfügen nicht über die nötige Erfahrung, um zu beurteilen, ob dieser Vorschlag angemessen ist.

- 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 Bern unterstützt die Umstellung auf umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen.

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

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

Ja, bisher war aus Sicht des Kantons nicht nachvollziehbar, weshalb KV-Verkehr subventioniert wurde und der EWLTV nicht.

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

Der Kanton Bern kann nicht beurteilen, ob dieses Instrument geeignet ist, um die gewünschten Ziele zu erreichen.

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

Ja, die Anschubfinanzierung muss allerdings zeitlich klar begrenzt werden.

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

Nein.

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

Gegen eine stärkere Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung ist an sich nichts einzuwenden. Viele Kantone haben diesbezüglich entsprechende Konzepte erarbeitet und haben Festlegungen zum Gütertransport auf Stufe Richtplanung geschärft oder werden das in den nächsten Jahren tun. Auch der Kanton Bern ist bereits aktiv geworden und hat ein Güterverkehrs- und Logistikkonzept erarbeitet und durch den Regierungsrat verabschiedet.

Das verkehrsträgerübergreifende Konzept dient als Steuerungsinstrument für den Kanton und als Orientierungsrahmen für Dritte. Erste Massnahmen daraus wurden im Rahmen der Richtplananpassungen '22 umgesetzt. So wurden im Teil «Verkehr» zwei neue Massnahmenblätter zum Thema Güterverkehr aufgenommen: B_03 «Gunstlagen und Vorranggebiete für Logistiknutzungen bezeichnen» und B_10 «Verladeanlagen und Güterbahnhöfe raumplanerisch sichern». Durch die Umsetzung dieser Massnahmen erhofft sich der Kanton, Interessenkonflikte frühzeitig zu erkennen und die notwendigen Anlagen zur Versorgung des Kantons langfristig zu sichern.

Allerdings stossen die Bemühungen insbesondere bei der Erschliessung der Anschlussgleise auf Gemeindeebene bei den Nutzungsplanungen an Grenzen. Insbesondere sind grundeigentümerverbindliche Vorschriften nur umsetzbar, wenn umfangreiche technische Abklärungen vorliegen und seitens der Gemeinde der Wille besteht, entsprechende Vorschriften umzusetzen.

Wir weisen darauf hin, dass die Rolle der Kantone eng begrenzt werden sollte, da der Güterverkehr meist kantonsübergreifend erfolgt und daher auf nationaler Ebene koordiniert werden muss.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja, unter Berücksichtigung der oben und nachfolgend genannten Punkte.

Für den Kanton Bern ist in der Variante 1 besonders relevant, dass die Beteiligung des Bundes bei Bestellungen von Güterverkehrsangeboten auch nach 2027 weitergeführt wird, insbesondere für die Erschliessung von Ortschaften ohne Strassenerschliessung. Eine verbindlichere Formulierung der Mitfinanzierung durch den Bund würde für den Kanton Bern die Planungssicherheit erhöhen und die Absichten der Variante 1 unterstützen.

- **Im GÜTG Artikel 9:** «Bestellt ein Kanton ein Angebot des Gütertransports auf der Schiene, so ~~kann~~ beteiligt sich der Bund ~~sich~~ an der Bestellung und der Abgeltung der ungedeckten Kosten des Angebots ~~beteiligen~~».
- **In der GüTV Artikel 16 Absatz 2:** «Bestellt ein Kanton ein Angebot auf dem Netz der Schmalspurbahnen, so ~~können~~ entsprechen die Betriebsbeiträge des Bundes ~~bis zum dem~~ prozentualen Anteil der Bundesbeteiligung nach Anhang 2 der Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) ~~erhöht werden~~».

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Mit der Variante 1 werden gegenüber heute auf alle Verkehrsträger betrachtet die Transportkosten zumindest zeitweise sinken und somit möglicherweise Mehrverkehr induziert (z.B. durch weitergehende räumliche Arbeitsteilung). Zur Verbesserung des Modalsplit ist aus Gesamtverkehrssicht relevant, dass die Instrumente zur Lenkung des Strassenverkehrs auf die Schiene weitergeführt und -entwickelt werden, beispielsweise indem die LSVA auf Lieferfahrzeuge ausgeweitet wird. Unklar erscheint uns die Finanzierung der diversen Förderinstrumente. Nach Ansicht des Kantons Bern dürfen dazu keine kantonalen Finanzmittel vorgesehen werden.

Der Kanton Bern sieht zudem die Chance durch die verschiedenen geleisteten Beiträge und die abzuschliessenden Vereinbarungen auch Anforderungen an die Datentransparenz zu knüpfen. Heute ist es schwierig, bei Planungen über detaillierte Grundlagendaten zu verfügen. Der Kanton Bern würde eine Vereinfachung des Datenzugangs durch die öffentliche Hand begrüssen. Er unterstützt daher die im erläuternden Bericht genannte Verknüpfung mit dem «Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG)» und Prüfung von Rechtsanpassungen, um den Zugang zu den Daten zu verbessern.