



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 2. November 2022 hat Frau Bundesrätin Sommaruga die Kantone eingeladen, sich zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport zu äussern. Wir danken Ihnen dafür. Gerne nehmen wir dazu wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat begrüsst die Zielsetzungen des Bundesrats für eine Weiterentwicklung des Gütertransports. Er ist überzeugt, dass eine leistungsfähige und zukunftsgerichtete Verkehrsinfrastruktur und zuverlässig funktionierende Transportketten zentral sind für eine positive volkswirtschaftliche Entwicklung der Schweiz.

Der Regierungsrat spricht sich schon seit langer Zeit für eine Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene aus. Diese Überlegungen lassen sich auch auf den Güterverkehr in der Fläche übertragen. Vor dem Hintergrund der Klimaveränderung ist es wichtig, durch das Setzen neuer Impulse das vorhandene Potenzial des Schienengüterverkehrs zu nutzen. Die Rolle des zukünftigen Güterverkehrs muss angesichts der geänderten klima- und energiepolitischen Rahmenbedingungen geklärt und neu definiert werden.

Die erste Variante ermöglicht mit der vom Bundesrat vorgeschlagenen finanziellen Unterstützung die

technische und organisatorische Modernisierung des Schienengüterverkehrs. Dazu sind anfangs jährliche Bundesausgaben von 155 Millionen Franken vorgesehen. Das System soll innerhalb von vier bis sechs Jahren schrittweise eigenwirtschaftlich funktionieren. Längerfristig bleiben Umschlags- und Verladebeiträge im Umfang von 25 Millionen Franken bestehen.

Die Variante 1 sichert produktionsseitig Arbeitsplätze und Wertschöpfung im Schienengüterverkehr (SBB Cargo, weitere Bahnunternehmen, verladende Wirtschaft usw.) und leistet einen wichtigen Beitrag zum Bruttoinlandprodukt der Schweiz. Dabei ergänzen sich die beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene und gewährleisten weiterhin die Versorgung der Volkswirtschaft mit Gütern. Mit einem leistungsfähigen Schienenangebot ist die gute verkehrliche Anbindung der wichtigen Wirtschaftsräume in der Schweiz sowohl auf der Strasse als auch der Schiene weiterhin gegeben. Das trägt zur Standortattraktivität für Unternehmen der verladenden Wirtschaft und generell zur Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz bei. Durch die Redundanz der Verkehrsträger Schiene und Strasse erhöht sich auch Resilienz des gesamten Verkehrssystems, was wiederum die Versorgungssicherheit erhöht.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass Variante 1 geeignet ist, um das vorhandene Potenzial des Schienengüterverkehrs für umwelt- und klimafreundliche Transporte künftig besser auszuschöpfen. Aufgrund des nahezu CO₂-freien Strom-Mix der Schweizer Bahnen stellt der Schienengüterverkehr heute schon eine klimafreundliche Transportmöglichkeit dar. Demgegenüber ist der Strassengüterverkehr noch sehr stark auf Verbrennungsmotoren angewiesen. Ob und falls ja, in welchem Zeitraum es gelingt, dass der Strassengüterverkehr klimafreundlich wird, ist heute unbekannt. Bis jetzt deckt er durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) nur 61 Prozent seiner externen Kosten ab. Eine Stärkung des Schienengüterverkehrs ist daher auch aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll.

Mit der Variante 2 entfallen die volkswirtschaftlichen Vorteile eines dichten Netzwerkangebots im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV). Die Kosten fallen für den Bund in den ersten sechs Jahren mit jährlichen Ausgaben von 29 Millionen Franken geringer aus als bei Variante 1, längerfristig sind noch jährliche Kosten von 10 Millionen Franken vorgesehen. Der Bundesrat äussert im erläuternden Bericht die Vermutung, dass bei der Variante 2 der Einzelwagenladungsverkehr mittelfristig eingestellt werden müsse und es durch die Verlagerung von Transporten auf die Strasse zu einer Zunahme von rund 650'000 Lastwagenfahrten pro Jahr käme. Der Marktanteil der Schiene würde schweizweit betrachtet voraussichtlich um 5 bis 6 Prozentpunkte sinken, im Binnenverkehr um rund 15 Prozentpunkte. Dies führe mittel- bis langfristig zu einer zusätzlichen Belastung der Strasseninfrastrukturen.

Das Verkehrsaufkommen auf den Hauptachsen des Strassennetzes übersteigt schon heute regelmässig die Verkehrskapazität. Das führt zu negativen Folgen für die Volkswirtschaft. Der Regierungsrat erachtet es daher als ungünstig, wenn durch Variante 2 und der dadurch erwarteten Rückverlagerung eines Teils des Güterverkehrs zurück auf die Strasse die Kapazitätsprobleme weiter verschärft werden. Neben einer stärkeren Belastung der Strasseninfrastruktur und zunehmenden Stausituationen führen überlastete Strassen auch zu einer Abnahme der Versorgungssicherheit.

Ein wichtiger Unterschied zwischen den beiden vorgeschlagenen Varianten ist die Frage, ob weiterhin eine finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) erfolgen soll. Im Kanton Uri werden heute rund zwei Drittel der Bahntransporte als Einzelwagenladungen befördert (ohne Tran-

sitverkehr). Ein Verzicht auf die finanzielle Förderung des Netzwerkangebots im Einzelwagenladungsverkehr führt gemäss Erläuterungsbericht voraussichtlich dazu, dass diese Angebote eingestellt werden. Der Transport kleinerer Losgrössen würde so zukünftig auf der Strasse erfolgen. Es wird erwartet, dass dadurch schweizweit 8,5 Prozent der heutigen Schienentransporte auf die Strasse zurückverlagert werden und entsprechender Mehrverkehr auf der Strasse entsteht. Ein gut organisiertes Schienengüterverkehrsangebot entlastet hingegen die Strasseninfrastrukturen und verbessert den Verkehrsfluss. Der Schienengüterverkehr wird zudem gegenüber dem Strassengüterverkehr aus umweltpolitischer und gesellschaftlicher Sicht als vorteilhafter betrachtet. Dies betrifft neben den Schadstoff- und Treibhausgasemissionen auch Fragen wie Flächen- und Energieverbrauch.

Um das Potenzial des Schienengüterverkehrs zu nutzen, braucht es optimale Abläufe in der Automatisierung und somit konkurrenzfähige Zeitgewinne. Im Vordergrund stehen dabei die Modernisierung des gesamten Netzwerkangebots sowie die dazu notwendige Migration zur DAK (digitale, automatische Kupplung). Bei der DAK handelt es sich um ein System, das europaweit eingeführt wird. Es ist daher richtig, dass eine finanzielle Unterstützung dieses Systems in beiden vorgeschlagenen Varianten enthalten ist. Mit diesen Massnahmen kann der Schienengüterverkehr seine Produktivität weiter verbessern und die Prozesse mit Fortschreitung der Digitalisierung vorantreiben.

Weiter ist der Regierungsrat der Ansicht, dass die in Variante 1 vorgeschlagene unbefristete Weiterführung der Unterstützung des Bundes von entscheidender Bedeutung für den Güterverkehr auf Schmalspurstrecken. Ohne finanzielle Unterstützung können die Schmalspurbahnen keinen Güterverkehr betreiben. Bisher ist diese Unterstützung Bestandteil des jährlichen Bundesbudgets und bietet deshalb zu wenig Planungssicherheit über einen Zeithorizont von mehreren Jahren. Eine Plafonierung der Abgeltung vom Bund lehnen wir ab, weil der Abgeltungsbedarf des Güterverkehrs in der Zeitperiode 2023-2027 steigt.

Antrag

Der Regierungsrat unterstützt die Variante 1 und begrüsst die Weiterentwicklung und die damit verbundene finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr. Mit gezielter Steuerung durch festgelegte Leistungsvereinbarungen soll die begleitende Umsetzung und das Controlling sichergestellt werden.

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 14. Februar 2023



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

A handwritten signature in blue ink, consisting of several vertical and horizontal strokes, representing the name Urs Janett.

Urs Janett

Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, sweeping initial 'R' followed by 'Balli', representing the name Roman Balli.

Roman Balli

Beilage

- Fragebogen - Antwort Kanton Uri



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
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
Variante 1
 - 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.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?
Ja
4. Sind Sie einverstanden,
 - a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?
Ja
 - b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
Ja, wobei eine höhere Kostenbeteiligung des Bunds in Erwägung gezogen werden muss.
 - c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
Ja, wobei eine höhere Beteiligung des Bunds noch mal geprüft werden sollte.
 - d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?
Ja
5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?
Ja
 - 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



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
 - 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?
 - 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?
Die LSVA-Rückerstattung soll weitergeführt werden.
 - 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

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
- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?
Ja
 - 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 EWLTV) als geeigneter an?
Nein
10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?
Ja

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?
Keine