

**Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)**  
**Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)**  
**Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)**  
**Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)**

CH-3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16  
Internet: <http://www.sab.ch> E-mail: [info@sab.ch](mailto:info@sab.ch) Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 15. Mai 2009  
TE / I 306

Herr Max Friedli  
Direktor  
Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

[doris.hierling@bav.admin.ch](mailto:doris.hierling@bav.admin.ch)

## **Stellungnahme der SAB zu den Verordnungen zur Güterverkehrsvorlage**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung über das randvermerkte Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 23 Kantone, rund 700 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Die SAB hat sich bezüglich des alpenquerenden Güterverkehrs für das Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten bis zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthardbasistunnels ausgesprochen. Das Parlament hat diese Zielvorgabe mit der Verabschiedung des Güterverlagerungsgesetzes bestätigt. Die SAB hat in diesem Zusammenhang aber auch klar darauf hingewiesen, dass es beim Güterverkehr nicht nur um den alpenquerenden Güterverkehr sondern auch um den Güterverkehr in der Fläche geht. Der Güterverkehr ist aus Sicht der Berggebiete in zweierlei Hinsicht wichtig:

1. geht es um die Sicherstellung einer angemessenen Grundversorgung mit Transportleistungen.
2. geht es um die Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene als gesamtes System (und nicht nur lineares Nord-Süd-System) und damit letztlich auch einen möglichst grossen Verlagerungseffekt in der Schweiz gesamthaft.

Das Parlament hat diese Zusammenhänge erkannt und sich nicht zuletzt mit Art. 4 des neuen Gütertransportgesetzes deutlich für eine Förderung des Binnengüterverkehrs ausgesprochen.

Wir müssen nun allerdings feststellen, dass die vorliegenden Verordnungen zur Güterverkehrsvorlage in erster Linie auf den alpenquerenden Güterverkehr ausgerichtet sind. Dies manifestiert sich insbesondere in der Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge (BGFV). Gemäss Art. 1 der BGFV beschränkt sich der vorgesehene Anwendungsbereich auf die Förderung des kombinierten Verkehrs, des Einzelwagenladungsverkehrs und des Autoverlads. Wir regen stattdessen an, den Begriff des Binnengüterverkehrs explizit in die Verordnung aufzunehmen. Insbesondere sollen alle Arten des Binnengüterverkehrs gleichwertig gefördert werden können, wenn dies zur Versorgung in der Fläche oder der Verlagerung des alpenquerenden Transit-, Import-, Export- und Binnengüterverkehrs notwendig erscheint.

***BGFV Art. 1: Diese Verordnung regelt die Förderung des kombinierten Verkehrs, des Einzelwagenladungsverkehrs, Bahngüterverkehrs im Transit-, Import-, Export- und Binnenverkehr sowie des Transports begleiteter Motorfahrzeuge.***

Art. 2 der BGFV führt in der aktuellen Interpretation dazu, dass der kombinierte Verkehr einen Wechsel des Transportgefässes nicht zulässt. Dadurch wird eine durchgehende Logistikkette Strasse – Schiene verunmöglicht, was aber gerade im Sinne der flächendeckenden Erschliessung mit Transportleistungen sinnvoll wäre. Wir schlagen deshalb in Art. 2 der BGFV folgende Formulierung vor:

***BGFV Art. 2, Bst. a: Kombiniertes Verkehr: Bahntransport von Containern, begleiteten oder unbegleiteten Lastwagen, Anhängerzügen, Sattelmotorfahrzeugen, Anhängern, Sattelaufliegern, abnehmbaren Aufbauten (Wechselbehältern), wobei der Umschlag zwischen Strassen- oder Rheintransport und Eisenbahn ohne Wechsel des Transportgefässes erfolgt und durch besondere Bauten, Anlagen und Einrichtungen erleichtert wird, sowie der Bahntransport von Gütern, die direkt zwischen Strassen- oder Rheintransport und Eisenbahn ohne weitere Veränderung, Lagerung oder Kommissionierung umgeschlagen werden, so dass eine durchgehende Beförderungskette zwischen Bahn- und Strassentransport dieser Güter von Haus zu Haus garantiert ist;***

Die BGFV sieht Investitionsbeiträge nur im Bereich des – restriktiv definierten - kombinierten Verkehrs vor. Diese Einschränkung entspricht nicht der gesetzlichen Grundlage in Art. 4 des GÜTG, welche zwei mögliche Fördermassnahmen nennt:

- In Abs. 2 und 3 Bestellungen von Leistungen unter Übernahme der ungedeckten Kosten und Gewährung von Beiträgen an die Investition;
- in Abs. 4 Investitionsbeihilfen und zinslose Darlehen.

Investitionsbeiträge haben im Gegensatz zu Bestellungen von Verkehrsleistungen einen langfristigen Effekt, indem Effizienzsteigerungen durch entsprechend geförderte Investitionen dem Eisenbahnverkehr zugute kommen und seine Wettbewerbsfähigkeit verbessern. Sie sind daher im Gegensatz zum Vorschlag des BAV prioritär anzuwenden, Bestellungen hingegen sollen nur subsidiär als ultima

ratio zum Einsatz gelangen. Wir regen daher die Ausdehnung der Investitionsbeiträge auf den Einzelwagenladungsverkehr im Sinne der nachstehenden Textformulierungen an:

**BGFV, Art. 3, Abs. 1:** *Der Bund kann Eisenbahnunternehmen und Dritten auf deren Gesuch hin Investitionsbeiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Einzelwagenladungsverkehrs gewähren.*

Im Sinne unserer Ausführungen zu Art. 1 der BGFV muss in Art. 4 der Begriff des kombinierten Verkehrs weiter gefasst werden. Wir schlagen deshalb folgende Änderungen vor:

**BGFV Art. 4, Abs. 1:** *Investitionsbeiträge ~~an den kombinierten Verkehr~~ können ausgerichtet werden für:*

- a. *den Bau, die Beschaffung, die Erneuerung und die Erweiterung von Bauten, Anlagen und Einrichtungen für den Umschlag von Gütern zwischen den Verkehrsträgern;*
- b. *den Ausbau von Bahnanlagen ~~für den kombinierten Verkehr~~;*
- c. *die Beschaffung von ~~Bahnfahrzeugen für den kombinierten Verkehr~~ Fahrzeugen für den Gütertransport;*
- d. *übrige Investitionen, welche die ~~Benutzung des kombinierten Verkehrs~~ Erhöhung des Bahnanteils massgeblich erleichtern und fördern.*

Die selbe Überlegung gilt ebenso für Art. 20 der BGFV, in welcher der Bundesbeitrag zur Reduzierung des Trassenpreises festgelegt wird:

**BGFV Art. 20:** *Der Bund leistet an die Infrastrukturbetreiberin, die den nach der Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 berechneten Trassenpreis für den ~~kombinierten Verkehr~~ Güterverkehr reduziert, bis zum 31. Dezember 2010 einen Beitrag in der Höhe der Reduktion.*

Wir begrüssen die neu vorgesehene Möglichkeit, Darlehen auch für Bauten, Anlagen und Einrichtungen in der Schweiz zu vergeben (BGFV Art. 8). Allerdings erachten wir die vorgeschlagene Formulierung von Abs. 2 wonach in jedem Fall ein Grundpfand oder eine Bankgarantie zu gewähren ist, als sehr restriktiv. Wir schlagen diesbezüglich folgende Formulierung vor:

**BGFV Art. 8, Abs. 2:** *Die Empfängerin muss Darlehen für Bauten, Anlagen und zugehörige Einrichtungen im Rahmen des Möglichen mittels Grundpfand oder Bankgarantie sichern. Sie muss ...*

## Zusammenfassung

Wir können den Verordnungsentwürfen aus Sicht der Berggebiete weitgehend zustimmen. Bei der Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge (BGFV) fordern wir aber eine stärkere Berücksichtigung des Güterverkehrs in der Fläche.

Mit freundlichen Grüßen

### **SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Der Präsident:

Der Direktor:

Dr. Theo Maissen

Thomas Egger