



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Spitalgasse 34, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern
E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 18. Dezember 2015

Verordnungen zur Gesamtkonzeption des Güterverkehrs in der Fläche: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Füglistaler, sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

1. Grundsätzliche Bemerkungen

- Für die SP hat die Verlagerung des Güterverkehrs, namentlich auch des Binnengüterverkehrs, hohe Priorität. Diese muss aus Gründen der Sicherheit und des Umwelt- und Klimaschutzes gestärkt und gefördert werden. Die Rahmenbedingungen für die Schiene im Transportmarkt sollen verbessert werden. Aus diesen Gründen unterstützen wir Massnahmen, die zur Verlagerung von Gütern auf die Schiene beitragen, wie das auch in der Verfassung festgehalten ist.
- Das totalrevidierte Gütertransportgesetz sieht eine Gesamtkonzeption zur Förderung des Güterverkehrs in der Fläche vor und das Gesetz soll in den entsprechenden Verordnungen so umgesetzt werden, dass es diesem Auftrag im Sinne des grösstmöglichen Nutzens für Mensch, Umwelt und Volkswirtschaft nachkommt. Eine angemessene Berücksichtigung und Förderung des Güterverkehrs ist die notwendige Folge aus verschiedenen, vom Parlament bzw. von der Bevölkerung getroffenen Entscheidungen.

2. Weitere Bemerkungen zur konkreten Vorlage

Verkehrsverlagerung als Service public

- Die Verordnung enthält die Ausführungsbestimmungen zum totalrevidierten Gütertransportgesetz. Sie soll so ausgestaltet werden, dass sie zu einer effektiven und langfristigen Verlagerung von Gütern von der Strasse auf die Schiene führt. Die der Totalrevision des Gütertransportgesetzes zugrundeliegende Motion der KVF-S (10.3881) verlangte denn auch eine Gesamtkonzeption mit Massnahmen, wie der Schienenanteil am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs vergrössert werden kann.
- In der parlamentarischen Beratung haben wir uns dafür stark gemacht, dass das Kriterium der Eigenwirtschaftlichkeit nicht zum alles dominierenden wird. Wir halten an dieser Stelle noch einmal fest, dass wir die Verlagerung des Binnengüterverkehrs als Service public betrachten. Natürlich soll dieser effizient erbracht werden, als Angebot des Service public hat er u.E. aber weitere Anforderungen zu erfüllen, als aus rein betriebswirtschaftlicher Sicht gesehen eigenwirtschaftlich sein zu müssen.

- Diese Bemerkung machen wir u.a. auch mit Blick auf Artikel 8 (Bemessung) der Gütertransportverordnung, wo die Höhe einer Finanzhilfe durch das BAV festgelegt wird. Durch die Konkretisierung auf Verordnungsstufe der im Gesetz definierten Kriterien - verkehrs-, energie- und umweltpolitische Ziele, wirtschaftliche Kriterien, Vorteile Dritter und Übereinstimmung mit dem Konzept nach Art. 3 GüTG - soll aus unserer Sicht vor allem bezüglich der verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele eine Priorität gesetzt werden.
- Die Vorlage soll zudem so ausgestaltet sein, dass sie zu möglichst hoher Planungssicherheit führt und dem Güterverkehr einen gleichwertigen und diskriminierungsfreien Zugang auf dem Schienennetz ermöglicht.
- Das Parlament hat den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs erhöht und dessen Laufzeit bis Ende 2023 verlängert. Wir begrüßen es mit Nachdruck, dass die bisherigen Betriebsbeiträge (Abgeltungen) für den alpenquerenden Güterverkehr zumindest vorerst weitergeführt werden.
- In Artikel 4 Absatz 4 soll für die Hafenanlagen eine spezifische Regelung vorgesehen werden. An den Bau von Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr sollen gemäss Vorschlag des Bundesrats ausschliesslich unverzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen möglich sein, was eine Abweichung vom Grundsatz nach Artikel 4 Absatz 1 darstellt. Diese Ausnahme für Hafenanlagen widerspricht dem Willen des Gesetzgebers. Sie widerspricht auch der politisch gewollten Gleichberechtigung des Verkehrsträgers Schifffahrt. Diese Ausnahme ist im Gütertransportgesetz nicht vorgesehen und wir beantragen eine entsprechende Streichung in der Verordnung.

Gemeinsame Anstrengungen von Bund und Kantonen

- Mit Artikel 9 Absatz 1 Gütertransportgesetz kann sich der Bund an Bestellungen von Leistungen im Gütertransport eines Kantons zu beteiligen. Die Kantone können so mit Unterstützung des Bundes ein Angebot schaffen, das die regionalen Gegebenheiten berücksichtigt. Die Kantone sollten u.E. auf geeignete Weise dazu ermuntert werden, sich für solche Angebote zu engagieren und die entsprechenden Beiträge zu sprechen.

Sicherheit

- Sicherheit soll einen grossen Stellenwert haben und wir begrüßen alle Massnahmen, die zum Schutz der Mitarbeitenden und zum Schutz der Passagiere sowie der Anwohnerinnen und Anwohner getroffen werden. Grösstmögliche Sicherheit soll auch bei Anschlussgleisanlagen gelten.

Anpassung der Schwerverkehrsabgabeverordnung

- Strassenverkehre im Vor- und Nachlauf zur Rheinschifffahrt sind nur LSVA-rückerstattungsberechtigt, wenn die Container via Schiene zu bzw. von den Rheinhäfen transportiert werden. Erfolgt der Umschlag direkt von der Strasse auf das Schiff, sind keine LSVA-Rückerstattungen mehr vorgesehen. Wir begrüßen diese Anpassung.
- Von der LSVA-Rückerstattung ausgeschlossen werden mit der vorgeschlagenen Neuformulierung sämtliche Verkehre zu KV-Umschlagsanlagen im grenznahen Ausland. Diese Anpassung entspricht der Motion Janiak (15.3627) und wird von uns unterstützt.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz