

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 21. Februar 2023 sgv-ml/ye

Vernehmlassungsantwort: Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und über 600 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Die Vorlage präsentiert zwei verschiedene Varianten für die künftige Ausrichtung des Schienengüterverkehrs. Die erste Variante geht davon aus, dass dieser instrumental für die Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele der Schweiz ist, und sieht daher diverse Modernisierungsmassnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs sowie der Rheinschifffahrt vor. Die zweite Variante geht davon aus, dass der Strassengüterverkehr bald in der Lage sein wird, klimaneutrale Transportketten bereitzustellen, und sieht daher keine gezielte finanzielle Unterstützung, sondern lediglich die Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens vor.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt die Vorlage ab.

Keine der beiden vorgeschlagenen Varianten ist zweckdienlich, um den Güterverkehr, welcher einen wichtigen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Wirtschaftsstandorts leistet, fit für die Zukunft zu machen. Variante 1 fördert mit überbordenden Subventionen den nicht mehr rentablen Einzelwagenladungsverkehr (EWLV), während Variante 2 eine Abkehr vom Schienengüterverkehr präsentiert. Weder der eine noch der andere Weg ist für den Güterverkehr gangbar. **Daher fordert der sgv eine grundlegende Überarbeitung der Vorlage.** Die Gründe für diese Forderung präsentieren sich wie folgt:

Der Vorlage fehlt es an einer übergeordneten Gesamtsicht des Güterverkehrs in der Schweiz.

Der Titel der Vorlage, «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport», ist irreführend. Denn entgegen der Behauptung fokussiert die Vorlage einseitig auf den Schienengüterverkehr. Die Güterschifffahrt wird zwar ebenfalls einbezogen, jedoch fehlen Überlegungen zum Strassengüterverkehr und der Luftfracht komplett. Eine solch einseitige Definition von «Gütertransport» lässt eine Vielzahl wesentlicher Aspekte ausser Acht und entbehrt daher jeglicher Legitimation. Hinzu kommen unklare Begriffsdefinitionen, beispielsweise bei den «multimodalen Transportketten» sowie den «Umschlagsplattformen». Auch schafft die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger Marktverzerrungen.

Soll die Vorlage tatsächlich, wie der erläuternde Bericht stipuliert, die Entwicklung multimodaler Gütertransportangebote zur Folge haben, so ist bei der Konzeption der Weiterentwicklung zwingend auf alle relevanten Verkehrsträger sowie Infrastrukturbetreiber einzugehen.

Die Vorlage weitet Bundeskompetenzen übermässig aus und setzt auf masslose Subventionierungen.

Mit der Umsetzung der Vorlage schafft der Bund eine Reihe neuer Aufgaben, die eigentlich durch die Kantone oder die Privatwirtschaft erfüllt werden sollten. Beispielsweise soll er künftig Datenplattformen im Güterverkehr betreiben, den Kantonen stärkere Verpflichtungen in der Raumplanung auferlegen, über die Entwicklung der Rheinhäfen bestimmen, sowie das Marktgeschehen im Schienengüterverkehr durch diverse Fördermassnahmen aktiv beeinflussen. Diese Förderung geht folglich auch mit einer massiven Erhöhung an Subventionen einher. Damit wird der freie Markt ausgehebelt und das Prinzip der Wirtschaftsfreiheit mit Füssen getreten.

Die vorgesehenen finanziellen Mittel würden die bereits unter Druck stehende Bundeskasse massiv belasten.

Die Vorlage ist finanziell sehr weitgreifend ausgestaltet, und berücksichtigt dabei die finanzielle Realität des nach der Pandemie stark angeschlagenen Finanzhaushalts nicht. Die Mittel müssen zwingend kritisch überdacht und massiv gekürzt werden. Auch sind die effektiven Kosten für die vorgesehenen Massnahmen, sowie die Folgeentwicklungen der geplanten Investitionen in der Vorlage zu wenig ersichtlich. Gleiches gilt für die Entwicklungen bei der SBB Cargo. Es braucht mehr Transparenz, um das volle Ausmass der finanziellen Auswirkungen der Vorlage abschätzen zu können.

Trotz mangelnder Eigenwirtschaftlichkeit wird die SBB Cargo weiter staatlich unterstützt.

Die SBB Cargo AG, welche im EWLK eine Monopolstellung innehat – dies entspricht ungefähr 70 % des gesamten Aufkommens im Schienengüterverkehr – ist schon seit Jahren defizitär. Ein eigenwirtschaftlicher Betrieb konnte trotz diverser Massnahmen bisher nicht erreicht werden. Grund dafür sind die mangelhafte Marktorganisation sowie eine verfehlte Eignerstrategie. Die Vorlage sieht nun weitere Subventionen für die SBB Cargo vor, und stützt damit die Monopolstellung des bröckelnden Giganten zusätzlich. Dies läuft nicht nur dem Prinzip der freien Marktwirtschaft entgegen. Der multimodale Wettbewerb wird dadurch behindert, was keineswegs zur Verbesserung der Situation des Schienengüterverkehrs beiträgt. Denn Erfahrungen aus der Vergangenheit haben gezeigt, dass der Schienengüterverkehr zu wenig flexibel ist, um die Logistikbedürfnisse der Wirtschaft eigenständig adäquat zu bedienen. Daran konnte auch die Revision des Gütertransportgesetzes von 2016 nichts ändern; ein Schluss, zu welchem auch der erläuternde Bericht kommt. Stattdessen ist dringend eine Reorganisation angezeigt, beginnend mit einer Marktöffnung. Denn nur durch Wettbewerb kann Innovation stattfinden, und die Eigenwirtschaftlichkeit zurückgewonnen werden. Die Prinzipien der Wirtschaftsfreiheit und des Wettbewerbs müssen in der gesamten Güterlogistik zum Tragen kommen. Dazu gehören namentlich auch Infrastrukturbetreiber und KV-Umschlagsanlagen.

Es wird auf einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene beharrt, ohne entsprechende gesetzliche Grundlage.

Fakt ist: Im Binnengüterverkehr gibt es keinen verfassungsmässigen Verlagerungsauftrag. Trotzdem hat die Vorlage vorderhand zum Ziel, den Marktanteil der Schiene zu erhöhen und so den Modalsplit im Güterverkehr durch staatliche Eingriffe zu verändern. Dem liegt die alte Denkweise zugrunde, dass die Strasse «schlecht» und die Schiene «gut» sei. Diese Sichtweise lässt bereits erfolgte Entwicklungen der verschiedenen Verkehrsträger völlig ausser Acht, und verschliesst sich damit auch deren künftigen Entwicklungspotenzialen gegenüber. Alternative Antriebstechnologien im Strassenverkehr beispielsweise, oder auch das Projekt «Cargo Sous Terrain», welche grosses Potenzial besitzen, den Gütertransport der Zukunft effizienter zu gestalten, bleiben damit unberücksichtigt. In Wahrheit kann nur ein leistungsfähiges Güterverkehrsnetz etabliert werden, wenn alle Verkehrsträger ihre Stärken ausspielen können und so optimal und multimodal miteinander verknüpft sind. Denn die Nachfrage bestimmt den Modalsplit und bringt somit die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger und deren Zusammenspiel zum Ausdruck. Ganz im Sinne der freien Wahl des Verkehrsmittels, für die sich der sgV seit jeher einsetzt.

Es werden Entscheide vorweggenommen und unterschiedliche Vorlagen miteinander vermischt.

So stützt sich die Vorlage beispielsweise auf die Mobilitätsdateninfrastruktur, welche als Basis für die Digitalisierung des Güterverkehrs dienen soll. Die Vernehmlassung zu dieser Vorlage wurde allerdings noch gar nicht ausgewertet, es wurden noch keine Ergebnisse präsentiert. Die Verflechtung der beiden Vorlagen greift dem Entscheid bezüglich der Mobilitätsdateninfrastruktur vor. Gleiches gilt für die Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Gemäss erläuterndem Bericht ist diese nicht Gegenstand der Vorlage zur Weiterentwicklung des Gütertransports, wird allerdings bereits als flankierende Massnahme definiert und bekommt sogar eigenes Personal zugewiesen.

Durch die Fokussierung auf zwei gegensätzliche Lösungen (mit bzw. ohne EWL) werden alternative Lösungsmöglichkeiten ausgeblendet.

In der Vorlage ist entweder eine grossmasstäbliche Förderung des EWL, oder aber dessen komplette Einstellung vorgesehen. Zwischen diesen beiden Extremen befindet sich jedoch eine ganze Bandbreite an weiteren Möglichkeiten, denen sich die Vorlage allerdings verschliesst. Da weder die vollumfängliche finanzielle Förderung des EWL, und damit die Aushebelung des Marktes (Variante 1), noch die komplette Einstellung des EWL und die damit verbundene Rückverlagerung auf die Strasse – welche wohl kaum in der Lage sein dürfte, diese zusätzlichen Kapazitäten aufzufangen (Variante 2) – die Lösung des Problems darstellt, muss der Horizont erweitert werden. Es braucht alternative Lösungsmöglichkeiten, die unter Einbezug sämtlicher Marktakteure und unter Einbindung aller Verkehrsträger sowie Infrastrukturbetreiber entwickelt und diskutiert werden müssen.

Daher fordert der sgv eine grundlegende Überarbeitung der Vorlage, sowie die Ausarbeitung weiterer Handlungsoptionen, unter Berücksichtigung der obengenannten Aspekte.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv

Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Beilage

- Fragenkatalog