



Medienmitteilung, Bern, 2. November 2022

Unterstützung für einen starken Schienengüterverkehr in der Fläche

Der Bundesrat hat heute die [Vernehmlassungsvorlage zur zukünftigen Ausrichtung des Schienengüterverkehrs in der Fläche](#) verabschiedet. LITRA, ASTAG, IG Kombiniertes Verkehr, VAP und VÖV sind überzeugt, dass Gütertransporte auf der Schiene sowohl im Inland wie für Importe und Exporte erst recht in Zukunft von grosser Bedeutung sind. Unsere fünf Organisationen unterstützen deshalb ausdrücklich die vorgeschlagene Variante des Bundesrats, mit der der Schienengüterverkehr in der Fläche, und dabei insbesondere der Einzelwagenladungsverkehr, nachhaltig gestärkt wird. Unsere Organisationen weisen auf folgende Ziele und Massnahmen hin, mit denen dies erreicht werden kann.

Die Schweiz hat heute und benötigt auch künftig eine starke Binnengüterverkehrslogistik. Voraussetzung dafür sind Angebote auf Schiene und Strasse, die auf die Bedürfnisse der Kunden der verladenden Wirtschaft ausgerichtet sind. Mit Blick auf die Abhängigkeit unseres Landes von Importen und Exporten und die internationale Vernetzung von Lieferketten müssen die grenzüberschreitenden Verkehre – inklusive Schiffsanbindungen – in diese Betrachtung miteinbezogen werden. Es ist deshalb zwingend, dass die rechtlichen Vorgaben nicht nur für die Schiene weiterentwickelt, sondern für den gesamten Schweizer Gütertransport verbessert werden.

Folgende Ziele sind dabei zu berücksichtigen:

- Zentral sind die Versorgungssicherheit der Schweiz, die Leistungsfähigkeit und Robustheit der dafür notwendigen Infrastrukturen sowie die Redundanz des Logistiksystems.
- Es braucht faire Wettbewerbsbedingungen, damit Unternehmen ihre Güterverkehrsangebote nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und möglichst klimaverträglich erbringen können.
- Das erfolgskritische Zusammenwirken der Verkehrsträger (Ko-Modalität) soll weiter gestärkt werden, damit Branchenakteure, Kunden und Verlager, Behörden und Politik sich insgesamt auf ein verbindliches Zielbild ausrichten, Planungssicherheit haben und investieren können.

Um diese Ziele zu erreichen, ist für alle Verkehrsträger ein angemessener Mix aus eigenen oder staatlichen Investitionen und aus anreizbasierten finanziellen Förderungen notwendig, die diskriminierungsfrei und wettbewerbsneutral ausgerichtet werden. Die Zielerreichung wird durch ein pragmatisches Monitoring sichergestellt, das situative Anpassungen am Massnahmenmix erlaubt.

Handlungsbedarf sehen wir unter anderem für folgende Massnahmen:

- Bahngüterverkehr ist nur mit Digitalisierung und Automatisierungen längerfristig wettbewerbsfähig (digitale automatische Kupplung (DAK), digitale Bremsproben und digitale Daten-/Buchungsplattformen).
- Der Netzwerkverkehr auf der Schiene muss neu organisiert und modernisiert werden.
- Für den Aufbau und den Betrieb dieses zukunftsfähigen Netzwerkangebots sind mindestens vorübergehend finanzielle Beiträge nötig. Von diesen sollen die verschiedenen Betreiber von Bahngüterverkehr und Kunden im Binnenverkehr in gleicher Art und Weise profitieren können. Parallel soll der Druck auf die Eigenwirtschaftlichkeit bei unternehmerischer Freiheit und der Möglichkeit zur Gewinnerzielung hoch sein. Die Dimensionierung des zukünftigen Angebots

ist innerhalb der Branche zu entwickeln, politisch zu beschliessen und mittels einer mehrjährigen Leistungsvereinbarung zu bestellen.

- Infrastrukturseitig sind Trassenpreissenkungen auf europäisches Niveau notwendig.
- Strassenseitig gilt es die anstehende Weiterentwicklung der LSVA so zu gestalten, dass die bestehenden Zielsetzungen beibehalten werden, zugleich aber die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen auf die Fahrzeughalter beherrschbar bleiben. Vor diesem Hintergrund bieten sich folgenden Leitlinien an, die in den weiteren Diskussionen zu konkretisieren sind:
 - Umsetzung ohne Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit der EU
 - Beibehaltung der bisherigen Tarifobergrenzen, Verzicht auf generelle Erhöhungen
 - Gewährleistung einer Planungs- bzw. Investitionssicherheit von 7 Jahren
 - Technologieneutrale LSVA-Integration von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben
 - Schaffung einer Anschubfinanzierung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben
 - Bestandesgarantie von 1,7 Mia. Franken an LSVA-Erträgen für Bund und Kantone
 - Verwendung von Erträgen darüber für einen «Dekarbonisierungsfonds»
 - Ausdehnung der pauschalen Rückerstattung der LSVA auf alle multimodalen Kombinationsformen mit Systembruch (Gleichbehandlung Behälter-/Güterumschlag)
- Mit dem «Dekarbonisierungsfonds» sollen Rückerstattungen an die Fahrzeughalter zur Anschubfinanzierung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und die oben erwähnten Innovationen und finanziellen Anreize im Güterverkehr auf der Schiene finanziert werden.
- Ceteris Paribus weiterzuführen sind die Investitionen via NAF und BIF in die jeweiligen Infrastrukturen, Umlade- und Terminalanlagen, Anschlussgeleise, etc.
- Das Nachtfahr- und das Kabotageverbot sind unbestritten und sollen im heutigen Umfang weitergeführt werden.

Für Fragen stehen Ihnen die unterzeichnenden Personen der fünf Organisationen zur Verfügung.

LITRA



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident (078 841 66 86)

ASTAG



Thierry Burkart, Ständerat
Zentralpräsident (078 764 15 88)

IG Kombiniertes Verkehr



Hans-Jörg Bertschi
Präsident (079 330 50 72)

VAP



Frank Furrer
Generalsekretär (079 544 58 78)

Verband öffentlicher Verkehr (VöV)



Ueli Stückelberger
Direktor (079 613 77 01)

Kommission Güterverkehr VöV



Philipp Wegmüller
Präsident (079 335 37 39)