



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

Bericht zu den Ergebnissen der Anhörung

Verordnungen Güterverkehrsvorlage

Oktober 2009

1. Durchführung der Anhörung

Die eidgenössischen Räte haben im Rahmen der Güterverkehrsvorlage (BBI 2007 4377) am 19. Dezember 2008 die gesetzlichen Grundlagen verabschiedet. Gestützt darauf werden die folgenden drei Verordnungen des Bundesrates erlassen bzw. total revidiert:

- Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge (BGFV)
- Verordnung über die Anschlussgleise (AnGV).
- Verordnung über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportverordnung, GüTV).

Die Anhörung wurde am 31. März 2009 durch das Bundesamts für Verkehr (BAV) eröffnet und dauerte bis zum 1. Juni 2009.

Zur Anhörung wurden die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die auf gesamtschweizerischer Ebene tätigen Wirtschaftsverbände sowie Organisationen eingeladen.

Insgesamt gingen 68 Anhörungsantworten ein. Von den zur Vernehmlassung eingeladenen Kreisen antworteten 23 Kantone, 5 politische Parteien, 7 Gesamtschweizerische Dachverbände, 33 Organisationen.

		Adressaten Total	Antwortende
1.	Kantone	26	23
2.	Politische Parteien	14	5
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	2
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	5
5.	Organisationen	53	33
	Total	104	68

2. Liste der eingereichten Stellungnahmen im Anhörungsverfahren

Abkürzung Abréviation	Absender / Expéditeur
1	Kantone
AG	Kanton Aargau
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
BL	Kanton Basel-Land
BS	Kanton Basel-Stadt
BE	Kanton Bern
FR	Canton de Fribourg
GE	Canton de Genève
GL	Kanton Glarus
GR	Kanton Graubünden
LU	Kanton Luzern
NW	Kanton Nidwalden
OW	Kanton Obwalden
SH	Kanton Schaffhausen
SZ	Kanton Schwyz
SO	Kanton Solothurn
SG	Kanton St. Gallen
TG	Kanton Thurgau
TI	Cantone Ticino
UR	Kanton Uri

VD	Canton de Valais
VS	Canton du Vaud
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich
2	Politische Parteien / Partis politiques / Partiti politici
CVP/PDC	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
FDP / PLR	FDP.Die Liberalen
Grüne Partei	Grüne Partei der Schweiz
PLS	Liberale Partei der Schweiz
SP	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SVP	Schweizerische Volkspartei
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete
	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
	Schweizerischer Städteverband
4	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft
Bauernverband	Schweizerischer Bauernverband
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
	sgv@usam Dachorganisation der Schweizer KMU
	kvschweiz
	Stiftung für Konsumentenschutz
5	Organisationen / Organisations / Organizzazioni
Alpen-Initiative	Alpen-Initiative
AFV	Aktion Freiheit und Verantwortung
ÄrztInnen für Umweltschutz	Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz
AGVS	Autogewerbe-Verband der Schweiz (AGVS/UPSA)
ACS	Automobilclub der Schweiz
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
	Cargo Forum Schweiz
centre patronal	centre patronal
Coop	Coop Schweiz (Basel)
	DB
Post	Die Schweizerische Post
EV/UP	EV/UP Erdöl-Vereinigung
Hupac	Hupac AG
	IGLS Schweiz Interessengemeinschaft gegen Eisenbahnlärm
LITRA	Litra Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
Migros	Migros-Genossenschaft-Bund
	Naturfreunde Schweiz
	Port of Switzerland
	Pro Bahn Schweiz
	Pro Cargo & Rail
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SVS	Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft
SEV	Schweizerischer Eisenbahner-Verband
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
SSB	Schweizerischer Schutzverband gegen Bahnlärm
strasseschweiz	strasseschweiz routesuisse, Verband des Strassenverkehrs FRS
TCS	Touring Club der Schweiz
transfair	Transfair Christliche Gewerkschaft Service public und Dienstleistungen Schweiz
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VSMR	Verband Stahl-, Metall- und Papier-Recycling Schweiz

VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
WWF	World Wildlife Fund Schweiz

3. **Stellungnahmen zu den einzelnen Verordnungen**

Es gingen mehrheitlich Stellungnahmen ein, die sich zu allgemeinen Fragen und jeweils zu einigen wenigen Detailfragen der Verordnungen äusserten.

4. **Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge (BGFV)**

Neben Bemerkungen, eher technischer oder begrifflicher Art zu einigen Bestimmungen, wurden folgende Themen oft genannt:

4.1 **Geltungsbereich und Kombiniertes Verkehr (KV)**

Einige Antwortende regen an, den Geltungsbereich der Verordnung weiter zu fassen und neben dem alpenquerenden (Transit-, Binnen-, Import- und Exportverkehr) auch den nicht-alpenquerenden Güterverkehr, insbesondere alle Arten des Binnengüterverkehrs, zu fördern. Dem widersprechen jene Antworten, die beantragen, dass Bestellungen des Bundes - insbesondere im Einzelwagenladungsverkehr -, so gering wie möglich ausfallen sollen, weil Subventionen im Binnengüterverkehr auf der Schiene weder dem Verlagerungsauftrag noch logistischen Anforderungen entsprechen.

Es wird von einigen Seiten kritisiert, dass die Definition des kombinierten Verkehrs unverändert bleiben soll, d.h. nur solche KV gefördert werden, bei welchen das Transportgefäss (mit Ausnahme der Transportkette Schiff-Bahn) nicht gewechselt wird. Gerade diese - auch im europäischen Kontext übliche - Definition wird hingegen von anderen Kreisen ausdrücklich begrüsst.

4.2 **Investitionsbeiträge an den Einzelwagenladungsverkehr**

Es wird vereinzelt gewünscht, Investitionsbeiträge - wie sie im kombinierten Verkehr vorgesehen sind - , sollten auch für den Einzelwagenladungsverkehr definiert werden. Von anderen Kreisen wird hingegen darauf hingewiesen, dass staatliche Zuschüsse in langfristig wirksame Infrastrukturen primär als Investitionsbeiträge an den kombinierten Verkehr auszurichten seien.

Andere Antwortende begrüssen ausdrücklich die Zahlung von Betriebsbeiträgen an den kombinierten Verkehr und den Einzelwagenladungsverkehr in Form von Abgeltung der ungedeckten Kosten.

4.3 **Schifffahrt**

Es wird von einigen Kreisen gewünscht, dass die Schifffahrt neben der Strasse als sogenannter Vor- oder Nachlauf zum förderwürdigen Transportteil des Bahntransportes betrachtet werden müsse.

4.4 **Bundesbeitrag zur Reduzierung des Trassenpreises (Art. 20 BGFV)**

Die vorgesehene Möglichkeit, die Reduktion des Trassenpreises bis 31. Dezember 2010 aufrecht zu erhalten, wird von vielen Antwortenden begrüsst, wobei gleichzeitig oft gewünscht wird, der Geltungsbereich sei auszudehnen, damit auch der Einzelwagenladungsverkehr ebenfalls von dieser Reduktion profitieren könne. Es wird zudem festgehalten, es sei von zentraler Bedeutung, das Trassenpreissystem ab 2011 grundlegend zu reformieren - Zielsetzung müsste sein, den Subventionsbedarf der Infrastrukturbetreiber ganz aufzuheben.

Andererseits wird angeregt (z.B. Kanton Zug), der Artikel sei ganz zu streichen, da für alle Verkehrsarten auf der Schiene sich immer mehr die fehlende Trassenkapazität als grösste Herausforderung zeige. Dieser könne aber nur mit entsprechender Infrastruktur begegnet werden, welche auch finanzierbar sein müsse. Viel eher sollte die Bahninfrastruktur unter anderem auch über angemessene Trassenpreise mitfinanziert werden, wobei Güter- und Personenverkehr verursachergerechte Trassenpreise zu entrichten hätten.

5 Verordnung über die Anschlussgleise (AnGV)

5.1 Allgemeines

In einigen Stellungnahmen wird die vorgesehene Praxis im Anhörungsentwurf begrüsst, der den Grundzügen der bisherigen Verordnung entspreche, wonach der Bund auch künftig gestützt auf die AnGV private Anschlussgleise fördere und einige Anpassungen zur Verbesserung der Subventionseffizienz vorschläge. Andere Kreise beantragen, mit einer Bedingung Anreize zu schaffen, wonach Industriezonen generell mit Anschlussgleisen zu versehen seien.

5.2 Sicherheits- und Aufsichtsbestimmungen in Anschlussgleisen

Der Vorschlag, die Sicherheitsbestimmungen der Gesetzgebung über Eisenbahnen in der AnGV als generell für anwendbar zu erklären und Abweichungen in einer Departementsverordnung festzulegen, wird von einigen Seiten kritisiert. Gleichzeitig wird es gerade von diesen Kreisen (wie VAP, Erdölvereinigung, ProCargo&Rail, Coop) sehr begrüsst, dass der VAP gemeinsam mit dem BAV die Arbeiten an einer Verordnung über die anwendbaren Sicherheitsbestimmungen in Anschlussgleisen sowie die Neuordnung der Anschlussgleisaufsicht bereits aufgenommen habe.

5.3 Finanzielle Beteiligung des Bundes: Voraussetzungen für die Gewährung und Höhe von Finanzhilfen (Art. 14, 15 und 16 AnGV)

Die in Artikel 14 Abs. 2 vorgeschlagene Vereinheitlichung der umzuschlagenden Transportmenge auf 12'000 Tonnen oder 720 Wagen (auch für Anschlüsse auf Bahnhöfen, wo 20'000 Jahresumschlagstonne erreicht werden) sowie die Einführung eines maximalen Beitrages des Bundes pro jährlich umgeschlagener Tonne oder Gleismeter wird von vielen Antwortenden, die sich zu diesem Thema äussern, kritisiert und verlangt, die heute geltende Regelung beizubehalten. Hingegen befürworten wiederum meist die gleichen Kreise die Senkung der Mindestgrenze für die Bundesbeteiligung auf 30'000 Franken (Art. 15 Abs. 4) und die Verbesserung bei der Erneuerung von Anschlussgleisen (Art. 16 Abs. 2), wonach in Zukunft die gesamten anrechenbaren Kosten und nicht mehr nur die Hälfte berücksichtigt werden. Dadurch soll eine Gleichstellung mit Neubauprojekten realisiert werden. Zu den jeweiligen Aussagen wurden jeweils auch gegenteilige Ansichten geäussert.

5.4 Diverse Anpassungen

Der bisherige Begriff Bahn wurde im neuen Anschlussgleisgesetz (Art. 2 Bst. e AnG) ersetzt durch Infrastrukturbetreiberin oder Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese Begriffe werden auch in der Anschlussgleisverordnung in diversen Bestimmungen entsprechend eingeführt. Vereinzelt enthielten Empfehlungen zu einzelnen Bestimmungen, ob ein Begriff im jeweiligen Artikel einzufügen oder zu streichen sei.

6 Verordnung über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportverordnung, GüTV)

6.1 Gefahrgut

Es wird (z.B. vom Kanton Uri) darauf hingewiesen, dass die noch fehlende Bearbeitung der Thematik "Gefahrgut" im Kanton Uri von besonderem Interesse sei - der Regierungsrat lege Wert darauf, dass dies bald geschehe.

6.2 Lieferfristen

In einigen Stellungnahmen wird bemerkt, dass die Lieferfristen grundsätzlich von den Parteien des Beförderungsvertrages festgelegt werden können, falls keine Vereinbarungen getroffen werden, die im Textentwurf vorgegebenen Lieferfristen gelten. Es wird sodann folgende Reduktion der Fristen vorgeschlagen: 12 Stunden bis 300 km, 18 Stunden ab 301 km für Schnellgut und 24 Stunden bis 200 km, 36 Stunden oberhalb 300 km für Frachtgut.

6.3 Verjährung

Einige Antwortende weisen darauf hin, es sei nicht einzusehen, weshalb die im internationalen Staatsvertragsrecht für Binnenverkehre gültige dreijährige Verjährungsfrist auf Verordnungsstufe auf ein Jahr verkürzt werden solle. Das Argument der Einheitlichkeit der schweizerischen Rechtsordnung vermöge nicht zu überzeugen, da gerade keine einheitlichen Sachverhalte geregelt würden.