

Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation - UVEK  
zuhänden Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern

1124

Bern, 28. August 2013 BVE C

## Vernehmlassung Totalrevision des Gütertransportgesetzes; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienenverkehrs in der Fläche



Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat des Kantons Berns bedankt sich für die ihm gebotene Möglichkeit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Gütertransportgesetz Stellung zu nehmen.

Der Kanton Bern schliesst sich grundsätzlich der Vernehmlassung der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 9. Juli 2013 an. Die nachfolgenden Überlegungen ergänzen und präzisieren diese Stellungnahme.

### 1. Grundsätzliches

Vorab halten wir fest, dass der Güterverkehr auf der Schiene ein wichtiges Anliegen des Kantons Bern ist. Mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes wird die gesetzliche Grundlage in diesem Bereich an die heutigen Anforderungen angepasst und es werden die Grundlagen für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des Güterverkehrs geschaffen.

Der Kanton Bern unterstützt die Stossrichtung des Bundes, für den Güterverkehr in der Fläche klare und möglichst zukunftsgerichtete Rahmenbedingungen zu definieren.

Gemäss der heutigen Aufgabenteilung sind die Kompetenzen im Bereich des Güterverkehrs weitgehend beim Bund, die Kantone sind aber in einzelnen Bereichen, wie der Bestellung von Güterverkehrsleistungen bei einzelnen Schmalspurbahnen oder als Besteller des regionalen Schienenverkehrs, stark betroffen. Dazu kommt der volkswirtschaftliche Nutzen des Güterverkehrs.

In den letzten Jahren war SBB Cargo aufgrund der fehlenden Wirtschaftlichkeit gezwungen, beim Einzelwagenladungsverkehr das Bedienungsnetz deutlich zu verkleinern. Dabei hat sich gezeigt, dass trotz der relativ geringen auf die Strasse verlagerten Gütermengen eine grosse Betroffenheit bei der Bevölkerung und den Regionen vorhanden ist. Diesem Aspekt gilt es bei der Totalrevision des Gütertransportgesetzes Rechnung zu tragen.

Der Güterverkehr ist grundsätzlich liberalisiert. Damit der Güterverkehr auf der Schiene konkurrenzfähig ist und ein freier Markt funktionieren kann, sind die Rahmenbedingungen so zu definieren, dass ein diskriminierungsfreier Zugang aller Marktteilnehmer zu den wesentlichen Infrastrukturen möglich ist. Zudem ist sicherzustellen, dass innerhalb von Bahnunternehmungen keinerlei Quersubventionierungen zwischen Bereichen mit Leistungsauftrag und vollständig liberalisierten Bereichen möglich sind.

## 2. Rahmenbedingungen für den Güterverkehr

### 2.1 Institutionelle Rahmenbedingungen

Wir begrüssen, dass die heutigen Regulierungen beim Verkehrsträger Strasse beibehalten werden sollen. Diese unterstützen einerseits die Konkurrenzfähigkeit der Bahn, andererseits würde die Erhöhung von Gewichtslimiten bei der Strasse zu zusätzlichen, kostenintensiven Infrastrukturinvestitionen bei den Strassen führen; dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung wird mit dem Nachtfahrverbot nachgelebt.

### 2.2 Finanzierung

Gemäss der Vernehmlassungsvorlage will der Bund in Zukunft Investitionsbeiträge an den Bau von Güterverkehrsanlagen ausrichten. Die Beiträge des Bundes sollen ab dem Jahr 2016 innerhalb von 5 Jahren um rund 20 Mio. CHF sinken. Die bisher ausgerichteten Beiträge an bestellte Leistungen sollen innerhalb von 3 Jahren wegfallen.

Aus unserer Sicht sind diese **Kostensenkungen in der Phase der Einführung und Umsetzung des neuen Finanzierungssystems unglücklich und die Übergangsfrist von 3 Jahren zu knapp bemessen.**

**Antrag:** Überprüfung der Kostensenkungen sowie der Übergangsfristen.

Die Möglichkeit der Mitfinanzierung gemäss Art. 7 GÜTG unterstützen wir – unter Vorbehalt des entsprechenden Antrags der KöV zu diesem Artikel. Primär für Schmalspurbahnen, welche aufgrund des zusätzlichen Umladens einen systembedingten Wettbewerbsnachteil haben, für eine Anschubfinanzierung oder in besonderen Fällen für eine zeitlich eng begrenzte Überbrückungsfinanzierung sind Beiträge von Bund und Kantonen entscheidend. Der Kanton Bern beabsichtigt zumindest mittelfristig die Güterverkehrsbeiträge an Schmalspurbahnen beizubehalten. Nicht einverstanden sind wir hingegen, dass bei einzelnen Kantonen der Bundesanteil an der Betriebsförderung reduziert werden soll, wodurch eine Lastenverschiebung auf Kosten von Kantonen stattfinden würde.

**Antrag:** Überprüfung des Mindestbeteiligungssatzes

### 2.3 Netznutzungskonzept / Netznutzungsplan

Grundsätzlich begrüssen wir, dass ein neues Planungsinstrument zur Sicherung von genügend Trassen für die verschiedenen Verkehrsarten eingeführt werden soll, da heute gerade beim Güterverkehr bezüglich Trassenplanung Handlungsbedarf besteht. Die Ausführungen und Anträge der KöV zu diesem Themenkreis unterstützen wir.

Aus unserer Sicht sind verschiedene Fragen zur Ausgestaltung der Planungsinstrumente und der Abstimmung der Planungen in den verschiedenen Planungshorizonten offen. Dabei sind die folgenden Aspekte bei der Konkretisierung der Planungsinstrumente zu berücksichtigen:

- Der Güterverkehr ist teils kurzfristigen wirtschaftlichen Entwicklungen unterworfen. Bei der Entwicklung des Personenverkehrs ist eine weit stärkere Kontinuität gegeben. Beim Personenverkehr bestehen zudem grosse finanzielle Verpflichtungen der Besteller (Bund und Kantone) und die Bevölkerung ist für die tägliche Mobilität auf ein stabiles öV-Angebot und ausreichende Kapazitäten angewiesen. Somit sind **Abweichungen zwischen dem Netznutzungskonzept und den Netznutzungsplänen** absehbar und entweder regelmässige Anpassungen oder grosszügige Interpretationen des

Netznutzungskonzeptes nötig. Aufgrund der vorliegenden Informationen ist dieser Punkt noch nicht ausreichend geklärt.

- Das Netznutzungskonzept ist ein Planungsinstrument, welches im Zusammenspiel mit den übrigen Planungsinstrumenten, welche mit FABI eingeführt werden, konzipiert werden sollte. Nach unserer Einschätzung wäre es zweckmässig, die **Ansprüche des Güterverkehrs bereits im Rahmen der regionalen Planungen unter Federführung der Kantone zu berücksichtigen**, wie dies heute teilweise auch der Fall ist. Dies würde dazu führen, dass das Netznutzungskonzept somit zum Zeitpunkt der Beschlüsse zu den ZEB-Ausbausritten weitgehend definiert wäre.
- Während das Netznutzungskonzept die Grundsätze der Nutzung festlegt, muss mit den Netznutzungsplänen bei ausgewiesener Nachfrage ein Instrument für die Ausnutzung der vorhandenen Infrastrukturkapazitäten geschaffen werden. Im Rahmen der Netznutzungspläne muss die Möglichkeit vorhanden sein, die **Nachfragespitzen im Wochen- und Tagesverlauf der verschiedenen Verkehrsarten Personen- und Güterverkehr zu berücksichtigen**.

### 3. Antwort auf den Fragenkatalog

1. *Sind Sie mit den Grundsätzen und Zielen der Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?*

Ja

2. *Sind Sie mit den vorgeschlagenen Instrumenten zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?*

Grundsätzlich ja, wir verweisen auf unsere Ausführungen unter Ziffer 2.2.

3. *Erachten Sie Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne als geeignete Instrumente für eine Kapazitätssicherung zugunsten des Schienengüterverkehrs?*

Wir verweisen auf unsere Ausführungen unter Ziffer 2.3.

4. *Erachten Sie einen institutionalisierten Planungsprozess für die Erarbeitung eines Konzepts für die Entwicklung der bedeutenden Güterverkehrsanlagen und deren Abstimmung mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur als erforderlich und zielführend?*

Wir verweisen auf die Stellungnahme der KöV.

5. *Eignen sich die vorgeschlagenen finanziellen Fördermassnahmen (Investitionsbeiträge an Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und private Anschlussgleise, LSVA Rückerstattung im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs, die Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone, Anschubfinanzierung, Übergangsfrist für bestehende Betriebsabteilungen), um die Zielsetzungen der Vorlage zu erreichen?*

Grundsätzlich ja, wir verweisen auf unsere Ausführungen unter Ziffer 2.2.

6. *Sind Sie mit der Befreiung der SBB von der Pflicht, Güterverkehr als Kernaufgabe zu betreiben, einverstanden?*

Ja

7. Sehen Sie andere Instrumente und Massnahmen, die die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in der Fläche wirksam steigern könnten?

-

8. Sind Sie mit den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen der Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche einverstanden?

Ja.

9. Sehen Sie neben den im erläuternden Bericht beschriebenen Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Wir verweisen auf die Stellungnahme der KöV.

10. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja, unter Berücksichtigung unserer oben aufgeführten Bemerkungen und Anträge.

11. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Diese sind in unserer Vernehmlassungsantwort aufgeführt.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:



Der Staatsschreiber:

