

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern

St. Gallen, 14. August 2013

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zum oben genannten Entwurf Stellung nehmen zu dürfen. Gerne fassen wir im Folgenden unsere Stellungnahme basierend auf den für uns relevanten Fragen aus ihrem Fragenkatalog zusammen.

Zielsetzungen:

Frage 1: Die SVI steht dem Anliegen der Totalrevision des Gütertransportgesetzes grundsätzlich positiv gegenüber. Automatisierte Förderbeiträge werden zurückgefahren zugunsten einer bedarfsgerechten kohärenten Angebotsentwicklung nahe am Markt. Fixe Netzbedienkonzepte und Verlagerungsziele fehlen richtigerweise im neuen GüTG. Das Zukunftspotenzial des Verkehrsträgers Schiene für Gütertransporte wird wahrgenommen.

Massnahmen:

Frage 2: Die SVI ist der Meinung, dass die vorgeschlagenen Instrumente und ihre Leistung angemessen bewertet werden.

Frage 3: Die SVI begrüsst das neue Instrument der Netznutzungskonzepte und -pläne. Damit können in unterschiedlichen Verkehrsräumen und stark befahrenen Achsen die Kapazitäten besser, d.h. optimaler dem Personen- und Güterverkehr zugeteilt werden. Die Netzpläne mit Systemtrassen dienen der Kapazitätssicherung, das Netznutzungskonzept der Vorsorge. Die rollende Planung und periodische Überprüfung des Netznutzungskonzepts verbessert das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP und stärkt die angestrebte Qualität und Kontinuität bei der Planung.

Frage 4: Im Siedlungssystem Schweiz hat die Schiene einen festen Platz, den es weiter zu entwickeln und anzupassen gilt. Das revidierte GüTG schafft wichtige Rahmenbedingungen für den geforderten breiten Zielfindungs- und Planungsprozess. Das ist vorrangig zum Erarbeiten des angestrebten Konzepts für Schieneninfrastrukturen wie z. B. Gleisanschlusspunkte, Anlagen wie z. B. Terminalstandorte und Umschlagpunkte sowie Betriebskonzepte für einen breiten Fächer von verschiedenen Logistikfunktionen. Aus Sicht der SVI ist es richtig und wichtig, dass alle relevanten Akteure und die nachgeordneten Zuständigkeitsebenen die Chance zur Mitwirkung haben. Der im erläuternden Bericht vorgestellte Prozess muss deshalb eine ausserordentliche Dynamik aufweisen und sorgfältig aufgegleist sowie fachlich überzeugend geführt werden. Der erläuternde Bericht verweist hier auf die Sachpla-

nung des Bundes (RPG §13). Im Falle des Schienengüterverkehrs sind die nachgeordneten Tätigkeiten der Kantone und Gemeinden, ob auf politischer, wirtschaftlicher oder gesellschaftlicher Ebene von herausragender Bedeutung. Wenn die gesuchte Marktnähe in der landesweiten Entwicklungsplanung wirklich erreicht werden soll, ist mit der Einführung des neuen GÜTG vor allem darauf zu achten, dass dieser umfassende Prozess in Gang kommt und substanzielle Ergebnisse zeitigt. Der Bund hat hier eine massgebliche Rolle zu spielen, was im Bericht nicht zum Ausdruck kommt. Die erwarteten Ergebnisse, Gegenstandsbereiche und die zu koordinierenden Zuständigkeiten müssen bezeichnet werden. Als Fachvereinigung verweisen wir auf das Handbuch Güterverkehrsplanung, das als Ergebnis des Nationalen Forschungsprogramms 54 Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung ab Sommer 2013 vorliegt. Eine solche Grundlage oder ähnliche Leitfaden können beim Relaunch eines so anspruchsvollen umfassenden Prozesses hilfreich sein.

Frage 6: Wir beantworten diese Frage mit ja. Das neue GÜTG zeigt, dass eine zweckmässige Förderpraxis mit anderen Massnahmen auch zweckmässig sein kann.

Frage 7: Die SVI nimmt mit Genugtuung zur Kenntnis, dass die Revision des GÜTG auch mit der Förderung von Innovationen im Schienengüterverkehr Ernst macht. Unterstützungsleistungen sollen punktuell erfolgen und zielen auf eine kostengünstige energieeffiziente Produktion ab. Die SVI erwartet, dass die mit dieser Fördermassnahme betrauten Instanzen beim Bund frühzeitig das erprobte Fachwissen aus der Verkehrsingenieurbranche heranziehen. An vorderster Stelle muss die Frage nach den Defiziten bei den Normbehältern aufgeworfen werden. Das Thema der fehlenden Normierung im Bereich Kleincontainer für landseitige Transporte wird im erläuternden Bericht nicht erwähnt, dafür andere. Dennoch handelt es sich um ein Schlüsselthema, das vielfältige Wirkungen auf Verkehrsträger, Verkehrsarten, Produktionsbedingungen und Festlegungen in den Richtplänen erzeugt. Auch hier muss der Bund seine Rolle an der Schnittstelle zum europäischen Aussenraum dezidiert wahrnehmen. Im erläuternden Bericht als einer Art Pflichtenheft muss ein solches Vordergrundthema klar bezeichnet werden. Die SVI wird einen Prozess der Erneuerung tatkräftig unterstützen. Ein Vorgehen im Rahmen ausgetretener Verwaltungspfade wäre nicht zielführend.

Wir schlagen vor, dem Innovationsgedanken bei der Umsetzung im Rahmen eines Innovationszentrums (vernetzt mit der entsprechenden schweizerischen Forschungslandschaft) Gestalt zu geben.

Freundliche Grüsse

SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten



Andreas Brunner, Geschäftsführer