

SBB AG · Hilfigerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 24. Februar 2023

Stellungnahme SBB und SBB Cargo zur «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» im Rahmen der Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zu diesem Geschäft Stellung nehmen zu können. Die nachfolgenden Ausführungen widerspiegeln die Sicht der SBB AG und der SBB Cargo AG. Sie richten sich sowohl an das federführende Bundesamt für Verkehr wie auch an den Eigner der SBB AG.

Die Wachstumsaussichten für den Binnenschienengüterverkehr sehen wir wie der Bundesrat und die Branche positiv. Viele Unternehmen haben die Ambition und konkrete Projekte, um Verkehre auf die Schiene zu verlagern – zum Beispiel im Bereich City-Logistik, Kundenlösungen mit Ganzzügen oder Ver- und Entsorgung im Baugewerbe und Recycling. Gleichzeitig steigt die Nachfrage nach versorgungssicheren Transportketten, nachweisbar CO₂-reduzierter Logistik oder leistungsfähigen Umschlagsanlagen für den multimodalen Gütertransport.

Vor diesem Hintergrund bekräftigen wir erneut unsere Ambition und Bereitschaft, für den Schienengüterverkehr in der Schweiz auch in Zukunft ein leistungsfähiges und attraktives Angebot zu erbringen, das auf die Bedürfnisse der Kunden der verladenden Wirtschaft in der Schweiz ausgerichtet ist. Das bestehende Schienennetz soll optimal für den Gütertransport genutzt werden. Dafür haben wir bereits das Zielbild «Suisse Cargo Logistics» entwickelt, das wir schrittweise bis 2050 umsetzen. In diesem Rahmen arbeiten wir an einem spezifizierten Zielbild für den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV), damit die Transformation zur politisch beschlossenen Variante rasch starten kann.

SBB AG

Public Affairs und Regulation
Hilfigerstrasse 1 · 3000 Bern 65 · Schweiz
meier.bernhard@sbb.ch / www.sbb.ch

Wie in der Vernehmlassungsvorlage ausgeführt, ist der von SBB Cargo betriebene EWLV heute das Rückgrat des Schweizer Gütertransports, insbesondere für die Kunden des Detailhandels, Stückgut, Ver- und Entsorgung oder auch für die Armee. SBB Cargo ist damit erfolgskritischer Teil ihrer integrierten Logistik, nicht zuletzt zum Transport von Waren in der Nacht. Tatsache ist gleichzeitig, dass der EWLV unter den derzeitigen Rahmenbedingungen aufgrund der hohen Systemkosten und des hohen Auslastungsrisikos sowie der am Markt zu erzielenden Preise (von der Strasse vorgegeben) nicht kostendeckend betrieben werden kann. Die SBB hat in diesem Geschäft über Jahre hohe Verluste übernommen, ist jedoch weder Willens noch in der Lage, diese weiter in Kauf zu nehmen.

Aus diesem Grund begrüßen wir es, dass nun die politischen Weichen für die «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» gestellt werden sollen. Die dafür in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Ziele bezüglich Versorgungssicherheit der Schweiz, Leistungsfähigkeit und Robustheit der dafür notwendigen Infrastrukturen, Klimaschutz, Energieeffizienz und Raumplanung unterstützen wir.

Wir bitten Sie, die nachfolgenden Anliegen bei der Finalisierung der Vorlage angemessen zu berücksichtigen:

1. **Es bedarf im Binnengütertransport eines deutlichen Modernisierungsschubs, um Effizienz, Produktivität, Marktfähigkeit und Sicherheit für Mitarbeitende zu verbessern.** Wie im Bericht zur Vernehmlassung ausgeführt, besteht diesbezüglich zurzeit insbesondere beim Schienengüterverkehr sowie beim Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger (Ko-Modalität) Nachhol- und politischer Entscheidungsbedarf. Die Bahnbranche will und muss Fortschritte erzielen bspw. bezüglich Automatisierung, Kundenorientierung, Umsetzung neuer Produktionsmodelle oder der digitalen Integration der Logistikketten.
2. **Die SBB bevorzugt den Massnahmenmix im Sinne von Variante 1:**
 - Modernisierung, Automatisierung und Umrüstungsfinanzierung für technische Neuerungen
 - Weiterentwicklung und Förderung des EWLV auf der Normal- und Schmalspur
 - Anreize für Förderung multimodaler Transportketten
 - Verstärkte Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung
 - Stärkung und bessere Einbindung der Rheinschifffahrt in multimodale Logistikketten
 - Anreize für klimaneutrale Antriebe

Ganzzugsverkehr und kombinierter Verkehr sollen unverändert im Wettbewerb erbracht werden. Bei den geförderten Verkehren und Leistungen sichern wir Diskriminierungsfreiheit zu, damit der Wettbewerb nicht verzerrt wird. Wir begrüßen, dass der Wirkungshorizont der Instrumente vorerst auf 12 Jahre ausgelegt wird und die Fortschritte periodisch transparent dargelegt werden sollen. Wir empfehlen, ebenso die finanzielle Ausstattung entsprechend zu dimensionieren.

- 3. Der Modernisierungsschub verlangt technische Neuerungen; und zwar unabhängig der gewählten Variante.** Dazu gehören u.a. (a) die digitale automatische Kupplung (DAK) und (b) die automatische Bremsprobe. Die Automation bildet die Basis für den Aufbau von (c) digitalen Daten- und Buchungsplattformen, die allen Akteuren diskriminierungsfrei zugänglich sein sollen.

Ad (a): Der Förderplan der Migration ist unseres Erachtens zeitlich zu begrenzen und soll national vom BAV gemäss der Abstimmung mit der EU vorgegeben und mit der Branche koordiniert werden. Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen-EWLV in der Schweiz durchgeführt werden, gegebenenfalls vorerst nur als automatische Kupplung. In einem zweiten Schritt sollen die Ganzzugverkehre folgen, da in dieser Sparte aus heutiger Sicht die Produktivitätsgewinne untergeordnet sein werden.

Ad (c): Via digitale Plattformen sollen alle Akteure in der Lage sein, sich zeitverzugslos über freie Kapazitäten (Trassen, Loks, Wagen etc.) oder Synergien mit bereits bestehenden Güterverbindungen ein Bild zu machen, um Effizienzen zu heben und diese mittels direkter Buchung umsetzen zu können. Dafür sollen im Gesetz zur Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) die Grundlagen geschaffen werden.

- 4. Der finanzielle Aufwand für die technischen Neuerungen ist bedeutsam, gleichzeitig aber noch mit einigen offenen Fragen und Unsicherheiten behaftet.** Wegen der Verzögerung zwischen Investition und Inwertsetzung, des technisch notwendigen Doppelbetriebs in der Migrationsphase und der Notwendigkeit, diese Neuerungen mit anderen Teilen des Bahnsystems zu systematisieren (ETCS, Rangieren etc.), erachten wir eine Teilfinanzierung durch die öffentliche Hand als gerechtfertigt. Wir regen an, die Justierung der Fördermittel für die Automatisierung in Kenntnis der Resultate auf EU-Ebene 2023 nochmals mit der Branche zu plausibilisieren.
- 5. Das Angebot für den EWLV ist unter Berücksichtigung der Marktentwicklung, der Kundenbedürfnisse und der realistisch vorfindbaren Trassenkapazitäten anzupassen. Die Stossrichtungen für das zukünftige Angebot, das Netz sowie die dazugehörige finanzielle Unterstützung sind politisch zu definieren.** Wir unterstützen, dass dafür auf Basis des Güterverkehrskonzepts und der Leitlinien, die unter Federführung des BAV und unter Einbezug der relevanten Akteure zu erarbeiten sind, mit der Netzwerkanbieterin eine Rahmen- bzw. jeweils eine vierjährige Leistungsvereinbarung (LV) abgeschlossen werden soll. Darin sind die Grundsätze des EWLV-Angebots, die Grundsätze des Pricings, die notwendigen Investitionen für die Modernisierung sowie die Abgrenzung zu den anderen Verkehrsarten des Schienengüterverkehrs (SGV) zu regeln. Es ist sicherzustellen, dass die LV während der Laufzeit flexibel angepasst werden kann und der Druck Richtung Eigenwirtschaftlichkeit bei gleichzeitiger unternehmerischer Freiheit und der Möglichkeit zur Gewinnverwendung hoch bleiben. Wir begrüssen, dass die Netzwerkanbieterin mit entsprechender breiter politischer Rückendeckung auf diesen unternehmerischen Transformationspfad

verpflichtet wird. Das Ganze ist so zu dimensionieren, dass ein unternehmerisch nachhaltiger Betrieb möglich wird.

Die SBB teilt die Ansicht des Bundesrats, dass im Rahmen der Weiterentwicklung des EWLTV das heutige Angebot des System-Wagenladungsverkehrs von SBB Cargo als Basis zu nehmen ist. Der Fokus soll dabei nicht auf der Eröffnung neuer Bedienpunkte liegen, sondern auf der Realisierung von neuen Angeboten und der Schaffung von Mehrverkehr in einem konsolidierten und gut ausgelasteten Netzwerk.

Der vom Bundesrat für die LV vorgeschlagene Verpflichtungskredit für die Jahre 2025–2028 in Höhe von 300 Millionen CHF ist jedoch nach unserem aktuellen Wissensstand finanziell nicht ausreichend. Wir erarbeiten derzeit die entsprechenden Grundlagen und sind bemüht, durch weitere Optimierungen bspw. beim Produktionskonzept oder den Produktdefinitionen zusätzliche Potenziale oder Einsparungen zu erzielen. Mit zunehmendem Fortschritt der Modernisierung können die benötigten Mittel mutmasslich reduziert, aber nicht vollständig eliminiert werden – unter der Voraussetzung, dass die erwarteten Effizienz- und Produktivitätspotenziale resultierend aus der Automation, Digitalisierung und den im Ausbauschnitt 2035 vorgesehenen Kapazitätsmassnahmen ausgeschöpft werden können. Treten diese nicht ein oder müssen diese im Markt und an die Kunden abgegeben werden, werden für die Modernisierung des SGV insgesamt mehr Mittel einzusetzen sein. Die Finanzierungshöhe wird entscheidend auch davon abhängen, wie die künftigen Rahmenbedingungen beim EWLTV bezüglich Netzdimensionierung, Leistungsumfang etc. politisch festgelegt werden.

6. **Wir verstehen, dass seitens der Branche Erwartungen bezüglich organisatorischer Ausgestaltung und Trennung des zukünftigen Netzwerkbetreibers SBB Cargo bestehen.** Selbstredend verpflichten wir uns zu einer diskriminierungsfreien Leistungserbringung, Transparenz und zur Vermeidung der befürchteten Wettbewerbsverzerrungen bei gleichzeitiger Überwachung durch das BAV. Unseres Erachtens sind die dafür vom Bundesrat in Art. 9a Abs. 7 Gütertransportgesetz (GüTG) vorgesehenen Massnahmen ausreichend. Dazu kommt, dass wir von bedeutenden zusätzlichen Kosten zwischen 20-30 Mio. CHF pro Jahr ausgehen, wenn eine vollständige rechtliche Trennung umgesetzt werden sollte. Ebenfalls zu vermeiden sind Zusatzaufwände zulasten des Bahninfrastrukturfonds (BIF) ohne entsprechende vollständige Gegenfinanzierung.
7. **Aus Sicht SBB ist die Umsetzung der Variante 2 nicht zu empfehlen, da sie mit weitreichenden, rasch eintretenden und nicht reversiblen Auswirkungen verbunden wäre.** Gemäss dieser Variante wäre der EWLTV, wie bisher an sich bereits gesetzlich geregelt, eigenwirtschaftlich zu erbringen. Bei einem politischen Beschluss für Variante 2 würde der EWLTV zur Vermeidung weiterer Verluste – unter Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen – schrittweise und irreversibel eingestellt. Insbesondere Wirtschaftsräume ausserhalb der Ost-Westachse und landwirtschaftliche Regionen wären von der Einstellung des EWLTV-Angebots stark betroffen. Dies hätte eine umfangreiche Restrukturierung mit Personalabbau, Stilllegungs- und Transformationskosten für die Redimensionierung von für den

Schienen Güterverkehr dedizierten Anlagen wie Rangierbahnhöfe zur Folge. Die personellen Auswirkungen würden im Rahmen von Sozialplänen und in Zusammenarbeit mit Dritten reduziert und gemäss bestehendem Gesamtarbeitsvertrag umgesetzt.

Ein Grossteil der heute im EWLTV geführten Verkehre würde auf die Strasse verlagert. Das ganze Branchenspektrum – von Detailhandel, Recycling, über Stückgut und die Armee bis hin zu Stahl-, Agrar- und Chemietransporten – wären von der Einstellung betroffen. Ein beträchtlicher Anteil der Kunden von SBB Cargo müsste ihre Logistikprozesse anpassen und auf die Strasse verlagern (gemäss Vernehmlassungsvorlage müssten 400'000 Wagenladungen pro Jahr neu organisiert werden, was ca. 650'000 Lastwagenfahrten entspricht). In kurzer Zeit müsste eine grosse Anzahl Chauffeusen und Chauffeure rekrutiert werden. Kunden, die in ihre Anschlussgleisinfrastruktur investiert haben, würden nicht mehr durch die Schiene bedient. Die SBB geht ausserdem davon aus, dass wichtige Grundsätze der Schweizer Verkehrspolitik stark unter Druck kämen, insbesondere das Nachtfahrverbot und die Gewichtslimiten für Lastwagen. Könnte die Schweizer Strassenlogistik die Bedürfnisse der Wirtschaft nicht befriedigen, stünde bei einer Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit der EU mutmasslich auch das Kabotageverbot zur Diskussion.

Die SBB hat sich bei der Erstellung ihrer Stellungnahme ebenfalls mit der Branche ausgetauscht (wir verweisen auf die [Stellungnahme](#) der Branchenverbände LITRA, ASTAG, IG Kombierter Verkehr, VAP, Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und Kommission Güterverkehr VöV vom 8. Februar 2023). Mit Ausnahme der Aspekte «Mindest- und Maximalmengen für den Verladeanreiz», «Zeitraum für die EWLTV-Finanzierung», «Gesamtfinanzierungsrahmen» und «juristische Trennung des neu zu fördernden EWLTV-Teils von SBB Cargo» konnte in den grundlegenden Stossrichtungen eine weitestgehende Einigung mit der Branche erzielt werden.

Bitte beachten Sie in der Anlage unsere Antworten auf den Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage sowie unsere konkreten Anträge zum Gütertransportgesetz (GüTG). Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Gerne sind wir bereit, unsere Position im Rahmen weiterer Gespräche zu vertiefen. Für Rückfragen stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie insbesondere die Herren Nicolas Germanier und Bernhard Meier (nicolas.germanier@sbb.ch; meier.bernhard@sbb.ch) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Monika Ribar
Verwaltungsratspräsidentin SBB AG

Vincent Ducrot
CEO SBB AG

Anlage:

- Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage mit integrierten Antworten und Rechtsanpassungsanträgen

Kopien:

- Herr Yves Bichsel, Generalsekretär UVEK
- Frau Sabine D'Amelio-Favez, Direktorin EFV
- Herr Peter Füglistaler, Direktor BAV

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?
Ja.
 - **Die SBB sowie die Branchenakteure des öffentlichen Verkehrs und der verladenden Wirtschaft in der Schweiz wollen einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche.** Ihr Ziel ist, Bestandsverkehre zu halten und Neuverkehre stärker mit der Bahn zu transportieren. Hierzu gilt es, die optimalen Rahmenbedingungen für den SGV zu definieren.
 - Der SGV hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Er leistet einen massgeblichen Beitrag zur Versorgungssicherheit, zu einer funktionierenden Wirtschaft und Gesellschaft, zur Erreichung der Klima- und Energieziele sowie zur Umsetzung der Raumpolitik des Bundes. Gleichzeitig stagniert der Anteil des SGV in der Fläche am Gesamtgüterverkehr. Der SGV kann mit dem bestehenden Regulativ die derzeitigen Erwartungen von Gesellschaft, Politik, Kantone und Kunden nicht erfüllen. Es herrscht daher **dringender Handlungsbedarf zugunsten günstiger Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Schweizer Gütertransport.**
 - Der Gütertransport in der Schweiz ist liberalisiert und es herrscht ein intensiver Wettbewerb zwischen den Marktakteuren in einem Geschäft mit tiefen Margen. Damit zwischen Schiene und Strasse auch zukünftig der Wettbewerb um innovative und marktgerechte Logistikangebote stattfinden kann, **benötigen die Güterbahnen einen grossen Modernisierungsschub für ihre Produktionsmittel und -anlagen** mit Automation und weiteren digitalen Komponenten.
 - Der Netzwerkverkehr auf der Schiene, der sogenannte Einzelwagenladungsverkehr (EWLV), erbringt heute rund 70 Prozent aller Transporte im SGV in der Fläche und bildet somit das Rückgrat des Bahngütertransports. Der EWLV kann aufgrund der hohen Systemkosten und des hohen Auslastungsrisikos im Vergleich zum tiefen Preis, der von der Strasse vorgegeben ist, nicht kostendeckend betrieben werden. **Zur Aufrechterhaltung und Stärkung eines leistungsfähigen Netzwerkangebots ist eine nachhaltige Finanzierung in Form ausgeprägter Abgeltungs- und Anreizmechanismen erforderlich.**
 - Die zukünftigen Rahmenbedingungen im Bahngütertransport müssen sicherstellen, dass zwischen den geförderten und nicht-geförderten Marktsegmenten **Wettbewerbsverzerrungen ausgeschlossen werden können und Diskriminierungsfreiheit gewährleistet ist.**
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

- a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder
- **Die SBB setzt sich für eine Stärkung des SGV ein.** Ein starker SGV benötigt zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung.
 - Nur die **Umsetzung der Variante 1** erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLV und sorgt dafür, dass **der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLV eine grössere Rolle in der Binnenlogistik spielen kann.** Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.
 - Die SBB bekennt sich weiterhin zu unternehmerischem Handeln im Güterverkehr, um die Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie die Flexibilisierung von Kosten und Angeboten zu erreichen. Die SBB begrüsst, dass im Güterverkehr am Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit festgehalten werden soll.
 - Die SBB begrüsst, zusammen mit den Branchenakteuren des öffentlichen Verkehrs und der verladenden Wirtschaft, die konsequente Ausrichtung der Variante 1 auf multimodale Logistikketten. Der SGV hat aufgrund des künftigen Gütermixes nur im effizienten Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern reelle Marktchancen.
- b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.
- **Die SBB rät von einer Umsetzung der Variante 2 ab.** Bei strikter Umsetzung von Variante 2 würde der EWLV weiter der Eigenwirtschaftlichkeitsvorgabe unterliegen und keine direkten Fördermittel erhalten. Zur **Vermeidung ihrer Verluste würde der EWLV** – unter Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen – **schrittweise eingestellt.** Der Entscheid zur Einstellung des EWLV würde unmittelbar erfolgen. Er wäre endgültig und irreversibel.
 - Die Umsetzung von Variante 2 hätte eine umfangreiche **Restrukturierung mit Personalabbau und Stilllegungs- und Transformationskosten für die Redimensionierung von für den SGV dedizierten Anlagen wie Rangierbahnhöfe** zur Folge. Die Auswirkungen würden im Rahmen von Sozialplänen und in Zusammenarbeit mit Dritten reduziert und gemäss bestehendem Gesamtarbeitsvertrag umgesetzt. SBB Cargo wäre nicht an eine allfällige Leistungsvereinbarung oder an eine Rahmenvereinbarung, wie sie in der Variante 1 angedacht sind, gebunden. Nicht rentable Verkehre und Bedienpunkte würden nicht mehr aufrechterhalten und entsprechende Verträge angepasst oder nach Vertragsende nicht weitergeführt. Es würde ein von der SBB separater, in der Logistik branchenüblicher, Gesamtarbeitsvertrag angestrebt, um gegenüber der Strasse und anderen Bahnunternehmen konkurrenzfähig zu sein. Auf die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) kämen Mehrkosten zu, da die Leistungen für die Baustellenverkehre nicht mehr über ein bestehendes EWLV-Netzwerk abgewickelt werden könnten, sondern selbst und aufwändig erbracht werden müssten.
 - Ein Grossteil der heute im EWLV geführten Verkehre würde auf die Strasse verlagert. Die SBB erwartet **beträchtliche volkswirtschaftliche und klima-, energie-**

und verkehrspolitische Konsequenzen durch die Einstellung des EWLV, die jedoch je nach Branche und Region unterschiedlich ausfallen würden. Insbesondere Wirtschaftsräume ausserhalb der Ost-Westachse und landwirtschaftliche Regionen wären von der Einstellung des EWLV-Angebots stark betroffen. Ein beträchtlicher Anteil der Kunden von SBB Cargo müsste ihre Logistikprozesse anpassen und auf die Strasse verlagern. Das ganze Branchenspektrum – von Detailhandel, Recycling, über Stückgut und die Armee bis hin zu Stahl-, Agrar- und Chemietransporten – wären von der Einstellung betroffen. In kurzer Zeit müsste eine grosse Anzahl Chauffeuren und Chauffeure rekrutiert werden – dies in einer Branche, wo heute schon Personalmangel herrscht. Kunden, die in ihre Anschlussgleisinfrastruktur investiert haben, würden nicht mehr bedient.

- Die SBB geht ausserdem davon aus, dass **wichtige Grundsätze der Schweizer Verkehrspolitik stark unter Druck kämen**, insbesondere das Nachfahrverbot und die Gewichtslimiten für Lastwagen. Könnte die Schweizer Strassenlogistik die Bedürfnisse der Wirtschaft nicht befriedigen, stünde bei einer Neuverhandlung des Landverkehrsabkommen mit der EU auch das Kabotageverbot zur Diskussion. Das Kabotageverbot schützt Schweizer Unternehmen vor europäischer Konkurrenz und ermöglicht die im Vergleich zur EU besseren Arbeitsbedingungen für in der Schweiz angestellte Chauffeuren und Chauffeure. Bei einer Anpassung grundlegender Rahmenbedingungen ist auch die Umsetzung des Alpenschutzartikels und der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr gefährdet.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja.

- **Aus Sicht SBB ist die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im SGV eine Conditio sine qua non.** Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Innovationen, wie unter anderem der digitalen automatischen Kupplung (DAK), ist der SGV zukunftsfähig. Die DAK schafft die Voraussetzung für die umfassende Digitalisierung des Güterverkehrs und den Aufbau von digitalen Plattformen. Für letztere sind im Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) entsprechende Vorkehrungen zu treffen. **Es ist unerlässlich die technologische Schere zwischen Schiene und Strasse zu schliessen, um die Wettbewerbsfähigkeit des SGV nachhaltig zu sichern.**
- Mit Hilfe der Digitalisierung und Automation kann der SGV die Kundenanforderungen an Leistung, Abwicklungsgeschwindigkeit, Sicherheit und Datenverfügbarkeit erfüllen. Die **Geschwindigkeits- und Effizienzgewinne machen die Schiene für kürzere Strecken und kleinere Transportmengen attraktiver.**
- Im System Bahn schafft die DAK Kongruenz zur ERTMS Strategie des BAV, indem sie zum Beispiel die sichere Erfassung der Zugintegrität während der Fahrt gewährleistet und den Betrieb auf den ETCS-Strecken auch in Zukunft ermöglicht.
- Die **Sicherheit der Mitarbeitenden** wird mit der Automation erhöht. Das Berufsbild des Rangierens wird modernisiert und damit attraktiver für jüngere Generationen. In Zeiten

wachsenden Fachkräftemangels ist das essenziell für die langfristige Sicherstellung von Betriebspersonal.

- **Die SBB ist gewillt, ihren Teil dazu beizutragen.** SBB Cargo treibt schon heute zusammen mit dem BAV die Automation als Innovationsthema voran. Die Pionierarbeit hat auch auf europäischer Ebene grossen Einfluss und das Momentum für die Einführung der DAK in Europa ist so gross wie nie. SBB Cargo setzt sich in den europäischen Gremien für die DAK ein. Die SBB Cargo hat die Vereinbarung betreffend die «Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur DAK» zwischen dem BAV, dem Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) sowie dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) mitunterzeichnet und die entsprechende Zusammenarbeit zugesichert.
- **Die SBB begrüsst den Vorschlag, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, den Beginn und das Ende der Umrüstung auf die DAK zu bestimmen.** Die SBB begrüsst zudem den Migrationszeitraum von fünf Jahren, hält jedoch einen Migrationsstart 2025 zurzeit nicht für realistisch. Gleichwohl ist es sinnvoll, den Verpflichtungskredit per 2025 zu beschliessen, um andere dringende Aufgaben im Bereich der Automation und Digitalisierung zügig voranzutreiben. Der Entscheid muss in Absprache mit der Branche gefällt werden. Faktoren wie zum Beispiel die technische Reife der Anwendungen, die notwendige Übernahme von europäischen Spezifikationen, die komplexe europäische Migrationsstrategie und die noch unklare Finanzierung in der EU müssen berücksichtigt werden. Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen.
- Bezüglich DAK-Readiness und dem vorgeschlagenen Stichtag für die Registrierung von Wagen im Schweizer Fahrzeugregister müssen aus Sicht SBB pragmatischere Regelungen gefunden werden als jene, die im erläuternden Bericht zur Vernehmlassung vorgeschlagen werden.
- Aus Sicht **SBB sind die Terminologie und der Umfang des Begriffes DAK sowie der Automation und Digitalisierung zu klären:** Nach Verständnis der SBB beinhaltet eine Migration zur DAK die zusätzlich zu entwickelnden digitalen Applikationen wie beispielsweise die automatische Bremsprobe (ABP), automatische Wagenreihung und Zugsintegrität. Dazu ist anzumerken, dass auch auf europäischer Ebene noch Unsicherheit besteht, welche Applikationen umgesetzt werden und wie hoch die zu veranschlagenden Umrüstungskosten sind (siehe Antwort auf Frage 4c).
- **Aus Sicht der Schieneninfrastruktur sieht die SBB die Vorteile der DAK.** Zu diesem Zweck hat SBB Infrastruktur in einer ersten Studie die Auswirkungen der DAK auf ihre Infrastruktur überprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass einerseits ihre Infrastruktur, beispielsweise Prellböcke, und andererseits ihr Rollmaterial angepasst werden müssten. Wichtig ist, dass ausreichend Vorlaufzeit zur Umrüstung von ausgewählten Anlagenteilen und Rollmaterial eingeplant wird. Beispielsweise müssen zum Start der Migration die Rangierloks in den relevanten Rangierbahnhof auf eine Hybridkupplung umgerüstet sein und Prellböcke in bedeutsamen Güterverkehrsanlagen ausgetauscht werden.

4. Sind Sie einverstanden,

- a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja.

- **Aus Sicht SBB ist eine Mitfinanzierung des Bundes bei der Migration zur DAK zwingend.** Die Migration zur DAK und den damit neu möglichen digitalen Fähigkeiten sind ein **Quantensprung für den SGV.**

Mit Bezug auf die Mitfinanzierung hat die SBB folgende Anmerkungen:

- Der Umfang der geplanten Beteiligung des Bundes ist zu eng gefasst:
 - **Kapitalkosten, zusätzliche Betriebskosten und Abschreibungen im Migrationszeitraum:** Während der Migration werden die Effizienzsteigerungen nur in geringem Masse erzielt. Kapitalkosten und Abschreibungen fallen umso höher aus, je niedriger der Förderbeitrag des Bundes ist. Der Bund soll die Möglichkeit haben, neben à-fonds-perdu-Beiträgen zinslose **Darlehen an die Fahrzeughalter** zur Finanzierung der Umrüstkosten zu sprechen.
 - **Ausweitung auf weitere Anwendungen:** Sowohl der erläuternde Bericht wie auch der vorgeschlagene Artikel 10 des GÜTG konzentrieren sich auf die Förderung der DAK. Damit die vom Bundesrat formulierten Ziele der Modernisierung und Automatisierung erreicht werden, sollten der Inhalt in der Botschaft und der neu formulierte Artikel die Finanzierung weiterer Elemente, wie zum Beispiel die digitale Wagenkontrolle und Rangierassistenzen, ermöglichen, wenn der Nutzen für die Branche nachgewiesen werden kann. **Folglich sind die Fördertatbestände in der Botschaft zu schärfen.**
 - Für die Förderung technischer Innovationen ist im Rahmen der vorgesehenen Anpassung des SVAG eine Fondslösung (Dekarbonisierungsfonds) zu prüfen, um die Dekarbonisierung und Modernisierung für den gesamten schweizerischen Gütertransport auf der Strasse und auf der Schiene zu implementieren.
 - **Berücksichtigte Kosten:** Im erläuternden Bericht sind neben den Ausrüstungskosten der Fahrzeuge lediglich die Kosten aufgeführt und beziffert, die im EWLK im Zusammenhang mit dem Doppelbetrieb während der Migration entstehen. Ebenfalls relevant sind weitere **betriebliche Kosten wie zum Beispiel das Zu- und Wegführen von Wagen zum Umbau, die Abstellung von umgebauten Wagen sowie die Ausbildung Betriebsmitarbeitender.** Diese Kosten belaufen sich für SBB Cargo auf insgesamt ca. 25-40 Millionen CHF kumuliert über die fünfjährige Migrationsphase. Beide Kostenblöcke müssen in der zukünftigen Leistungsvereinbarung EWLK geregelt werden (siehe Antwort auf Frage 9b).
 - **Zeitliche Flexibilität:** Der zukünftige technische Anpassungsbedarf und die Kosten zur Umrüstung zum Beispiel auf die DAK Stufe 5 oder die Nachrüstung weiterer Applikationen, die erst nach der Migration umgesetzt werden, sollte nicht vom Fördertatbestand ausgeschlossen sein. **Eine Förderung soll über einen längeren Zeitraum möglich sein und ein Fahrzeug soll in mehreren Schritten umgerüstet werden können.** Gleichzeitig sollte die Förderung bestimmter Tatbestände zeitlich begrenzt sein (zum Beispiel auf einen Migrationszeitraum).
- Neben der finanziellen Beteiligung muss der Bund auch die Rahmenbedingungen der Migration aktiv mitgestalten, um das Gelingen sicherzustellen:

- **Betriebsvorschriften und Zulassung:** Die DAK und digitalisierte Applikationen ermöglichen eine Anpassung der Bahnproduktion. Damit die Automation und Digitalisierung ihre volle Wirkung erzielen können, müssen jedoch die **Betriebs- und Zulassungsvorschriften angepasst und europäisch harmonisiert** werden. Hier ist eine aktive Mitarbeit der Fachstellen des BAV und ihrer europäischen Pendanten unerlässlich.
 - **Verpflichtender Umrüstungszeitplan für die Branche:** Der finanzielle Anreiz allein ist für die Branche nicht genügend verpflichtend. Die Migration kann nur dann gelingen, wenn die Wagen von den Wagenhaltern entsprechend dem betrieblichen Migrationsplan umgerüstet werden. Anders als bei der Lärmsanierung, erfolgt der Umbau der Fahrzeuge der betrieblichen Migration koordiniert in Wellen. Als Ergänzung braucht es **einen verpflichtenden Umrüstungszeitplan für alle Branchenakteure** sowie eine zentrale Koordinationsinstanz mit den entsprechenden Kompetenzen.
 - **Unabhängige Umsetzung von Automatisierungs- und Digitalisierungsschritten in der Schweiz:** Angesichts der offenen Fragen in der europäischen Umsetzung muss eine von Europa unabhängige Umsetzung von Automatisierungs- und Digitalisierungsschritten in einem sinnvollen Rahmen möglich sein. Zum Beispiel die Migration in autonomen Binnen-Teilnetzen mit der DAK, die Umsetzung der digitalen Wagenkontrolle oder die Ausrüstung von Wagen mit ausgewählten Automatisierungskomponenten, wie sie bereits im kombinierten Verkehr von SBB Cargo im Einsatz sind. Bei der Migration von Teilnetzen oder von spezifischen Komponenten kann der Kundennutzen unmittelbar realisiert werden, während der finanzielle Nutzen bei der vollständigen Migration des Netzes erst gegen Ende auftritt. Zu beachten ist, dass bei der Teilmigration teilweise die Vorleistungen seitens Infrastruktur miteinberechnet werden müssen.
 - **Die Finanzierung der Infrastrukturkosten über die Leistungsvereinbarung Infrastruktur wird begrüsst.** Zum einen muss das Rollmaterial der ISB angepasst werden. Andererseits muss die Infrastruktur selbst angepasst werden, beispielsweise die Ablaufsteuerung in den Rangierbahnhöfen sowie sämtliche Prellböcke. Insgesamt geht SBB Infrastruktur von Investitionskosten von über 100 Millionen CHF aus, diese können nicht in der LV SBB-I/BAV zum Beispiel durch die Repriorisierung von Substanzerhalt kompensiert werden, sondern erfordern zusätzliche finanzielle Mittel.
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Ja.

- **Die SBB unterstützt eine Teilfinanzierung durch den Bund aufgrund des langfristigen Nutzens der Automatisierung für den SGV**, ist aber der Überzeugung, dass der volkswirtschaftliche Nutzen stärker wiegt als der betriebswirtschaftliche.
- Aus folgenden Gründen ist eine Teilfinanzierung unabdingbar:
 - Die **hohe Interoperabilität und der aktuell niedrige technische Standard** sind eine unüberwindbare Hürde für die umfassende technische Modernisierung auf Basis von Marktmechanismen.

- Während der Migration besteht eine **grosse zeitliche Differenz zwischen der Investition und dem sich daraus ergebenden Nutzen**, die von den Branchenakteuren nicht überbrückt werden kann.
- **Ohne Förderung oder bei einem zu tiefen Fördersatz verbleiben die Umstellungskosten bei den Fahrzeughaltern oder den EVU, die durch die später realisierbaren Effizienzgewinne nicht gedeckt werden.** Es drohen Defizite und Dysnergien im SGV, was den SGV unattraktiver macht.
- Die Aufteilung des finanziellen Nutzens ist noch offen. **Bei einer Nutzenverteilung und einem Kostentransfer über Marktmechanismen könnten die EVU, Fahrzeughalter oder Kunden ungleich belastet werden.** Wenn der Nutzen vor allem den Kunden zugutekommt, kann sich dies positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit des SGV und die Verlagerung auswirken. Die Amortisation bei den EVU ist damit jedoch gefährdet und die Defizite im EWLV bleiben bestehen. Wird der finanzielle Nutzen bei den EVU einbehalten, können diese die Investitionen amortisieren und ihr Defizit senken. Gleichzeitig wird die Wettbewerbsfähigkeit nicht verbessert.
- **Aktuell kann die SBB den im Bericht dargestellten Nutzen für die ISB** in Form von zusätzlichen Kapazitäten im Netz und weniger Verschleiss an den Schienen **nicht bestätigen**. Der Nutzen der DAK auf die Infrastruktur ist im Rahmen des weiteren Projektverlaufs zur Umsetzung der DAK vertieft zu prüfen.
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Nein.

- **Die SBB ist der Ansicht, dass der Förderanteil von 30 Prozent dem volkswirtschaftlichen Nutzen nicht gerecht wird.** Einerseits sind die Annahmen bezüglich der für die Umrüstung der Fahrzeuge anfallenden Kosten zu tief angesetzt und andererseits ist der vom Bund avisierte maximale Förderanteil zu niedrig. Akzentuiert wird dies noch durch die Staffelung der Förderbeiträge nach Alter der Flotte (siehe Antwort auf Frage 4d).
- **Der Förderanteil pro Fahrzeug sollte den überwiegenden Teil der Kosten decken und zusätzlich eine Vorfinanzierung mittels zinsloser Darlehen vorsehen.** Ebenfalls könnte sich die SBB eine im Migrationsverlauf sinkende Förderung vorstellen, um die Differenz zwischen Kosten und erst später eintretendem Nutzen auszugleichen. Eine zu tief angesetzte Förderung hätte ausserdem eine lange Migrationsdauer mit langem Parallelbetrieb zur Folge.
- **Die aufgeführten Investitionskosten pro Wagen** von 13'000 CHF (Neuwagen, entspricht den Equipment-Kosten) bis 31'000 CHF (schwierig umzurüstende Wagen) **sind aus Sicht SBB zu tief angesetzt.** Nach internen Berechnungen von SBB Cargo betragen die durchschnittlichen Umrüstkosten je Wagen (DAK und ABP) rund 40'000 CHF. Je nach Umfang weiterer digitaler Applikationen, bei einem allfälligen technischen Anpassungsbedarf sowie bei einer Umrüstung auf die DAK Stufe 5 zu einem späteren Zeitpunkt kann dieser Wert auch noch höher ausfallen. Aufgrund des unzureichenden Reifegrads der Entwicklungen auf EU-Ebene ist dieser Wert mit einem hohen Risiko behaftet. Die Kostenentwicklung sollte daher mit der Branche aufgrund der Ergebnisse auf EU-

Ebene vor und während der Migration im Rahmen eines geordneten Monitorings verfolgt werden.

- Für die ISB ist eine Vollfinanzierung ihrer Kosten zur Umrüstung ihrer Infrastruktur und ihres Rollmaterials durch den Bund über deren Leistungsvereinbarung notwendig.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Nein.

- **Der Ansatz der Wagenparkoptimierung ist zwar grundsätzlich sinnvoll, die SBB spricht sich jedoch gegen die vorgeschlagene Staffelung aus.** Die Umrüstungskosten sind bei älteren Wagen mindestens gleich hoch. Auch reduziert eine geringere Restlebenszeit älterer Wagen die Abschreibungsdauer der Automationskomponenten. Damit ist der Umbau für Halter von Fahrzeugen im mittleren Lebenszyklus wirtschaftlich schwieriger. Zudem ist ein vorzeitiger Ersatz älterer Wagen, die noch nicht das Ende ihrer Lebenszeit erreicht haben, aufgrund der fehlenden Produktionskapazitäten für Güterwagen nicht möglich und eine frühzeitige Aussortierung von Wagen betriebswirtschaftlich und aus Nachhaltigkeitsgründen nicht sinnvoll. Ein beträchtlicher Teil des Wagenparks in der Schweiz ist in der Kategorie der Inbetriebsetzung von 1995–2009.
- Die Optimierung des Wagenparks muss differenziert angegangen und die Restlebensdauer sowie der kommerzielle Bedarf der einzelnen Wagentypen müssen geprüft werden. Die SBB schlägt eine mit dem BAV vereinbarte **Positivliste auf Basis des Fahrzeugregisters unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse und Marktaussichten sowie der Industriekapazitäten für die Fertigung neuer Wagen vor.** In diesem Rahmen könnte auch eine Altersgrenze für die Umrüstung von Wagen angewendet werden, falls diese inklusive Ausnahmekriterien umgesetzt wird. Neuwagen, die in der Schweiz immatrikulierte Wagen ersetzen, sollten in jedem Fall gefördert werden.
- **Die SBB schlägt deshalb vor, alle zu einem spezifischen Zeitpunkt umgerüsteten Fahrzeuge mit demselben Fördersatz zu fördern.** Sie könnte sich eine jährlich **degressive Staffelung der Fördersätze gemäss Umrüstzeitpunkt auf die DAK vorstellen**, da, wie oben beschrieben, ein signifikanter zeitlicher Verzug zwischen Investitionen und Wirkungseintritt besteht.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja.

- Die SBB begrüsst die vorgeschlagenen Massnahmen zur Stärkung der Rheinschifffahrt. Sie sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen sowie an das gesamte europäische Wasserstrassennetz. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule für den Import und Export dar und sichern für viele Güter auch im erheblichen Umfang die Landesversorgung. **Zusammen mit der Bahn bildet die Rheinschifffahrt ein redundantes System von zwei energieeffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsträgern.** Zentral ist hierbei die Einbindung der SRH in den schweizerischen EWLK und den kombinierten Verkehr.

- a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja.

- Die SBB begrüsst den vorgeschlagenen GÜTG Artikel 8a in der Variante 1. Die vorgeschlagene Form einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und einer noch zu schaffenden Betriebsgesellschaft für die Infrastrukturen des Hafens – einer Hafeninfrastruktur Schweiz AG analog zur Hafenbahn Schweiz AG – sieht die SBB als wirkungsvolles und zielführendes Instrument an.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja.

- Die SBB unterstützt die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe. Der Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Schifffahrt, spezifisch in der Rheinschifffahrt, schafft ein redundantes CO₂-freies Transportsystem und ermöglicht klimaneutrale intermodale Transportketten zwischen Wasser und Schiene.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

Ja.

- **Die SBB unterstützt die Förderung multimodaler Transportketten.** Aufgrund der Entwicklung des Gütermixes kann der SGV nur als Teil multimodaler Logistikketten wachsen und Verlagerungswirkung erzielen. Jeder Verkehrsträger sollte gemäss seinen Stärken eingesetzt werden. Die Strasse in der Feinverteilung in der Fläche, Schiene und Rheinschifffahrt im Hauptlauf und für grosse Mengen. Multimodale Transportalternativen sind wichtig für die Kunden und für die Versorgungssicherheit.
- Der SGV hat als Teil multimodaler Transporte insbesondere auch im Import- und Exportverkehr erhebliches Wachstumspotenzial. Freiverlade-, KV- und Anschlussgleisanlagen sind betrieblich mit internationalen Umschlags- und Verladeanlagen zu verknüpfen und entsprechend raumplanerisch zu gestalten.
- Anbindungen des kombinierten Verkehrs (KV) an den unterirdischen Güterverkehr sind entsprechend den Grundsätzen des Bundesgesetzes über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) weder direkt noch indirekt durch Investitionen der ISB zu fördern, da sie auf privater Initiative beruhen und eigenwirtschaftlich erbracht werden sollen.

- a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

- Das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen soll gefördert und weiterentwickelt werden. Die **SBB begrüsst die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen**,

wenn diese zu einer Beschleunigung der Verfahren führt und zusätzliche Anreize für den Ausbau solcher Plattformen bietet.

- Die SBB befürwortet die **Zusammenfassung von Anschlussgleisen, KV-Umschlagsanlagen und Freiverladeanlagen** unter dem **Begriff Umschlags- und Verladeanlagen** und begrüsst, dass für diese **Investitionsbeiträge des Bundes** beantragt werden können.
- **Die bestehende Definition von Freiverladeanlagen, bestehend aus Verladegleis und Verladeplatz gemäss Eisenbahngesetz, soll beibehalten werden.** Alle darüber hinaus gehenden Anlagen sollen nicht Bestandteil des öffentlichen Netzzugangs sein. Die Einführung des Begriffs der Umschlags- und Verladeanlagen darf nicht mit einer Ausweitung der Aufgaben für die ISB verbunden sein. Die **Zusatz- und Serviceleistungen von multimodalen Umschlagsplattformen müssen im Grundsatz durch Dritte übernommen werden.** Hinsichtlich bedienter Freiverladeanlagen ist zu klären, wie zwischen dem BAV, dem Betreiber und der RailCom der diskriminierungsfreie Zugang geregelt wird.
- Bei der Umsetzung von multimodalen Umschlagsplattformen hat der Bund sich an die Regulierung von KV-Anlagen oder Anschlussgleisen zu orientieren: die ISB ist für die Anschlussvorrichtung zuständig und der Betreiber der Anlage für die Gleisanlagen nach der Anschlussweiche sowie die übrigen Anlagen, für welche gemäss GüTG Beiträge beantragt werden können.
- Die **SBB spricht sich für eine Ausweitung des Fördertatbestands auf weitere Anlagen** aus, dies darf aber **den Zugang zu Freiverladen nicht erschweren.** Die Beiträge sind aus dem Rahmenkredit für die Förderung von Güterverkehrsanlagen zu finanzieren und dürfen nicht den BIF belasten. **Die SBB begrüsst ebenfalls die Ausweitung der Förderung auf weitere Anlagenelemente.** Vor allem im Bereich der mobilen Umschlagsgeräte, wie Stapler oder Mobilkräne, ist jedoch klar zu definieren, dass diese bahnspezifisch sein müssen, um einen Anspruch auf eine Förderung zu haben.
- Die Standorte und das Netzwerk multimodaler Umschlagsplattformen zur Vernetzung und Bündelung, wie sie im Sachplan Verkehr und im Bericht zur Vernehmlassung beschrieben werden, sollen von der Branche zusammen mit dem Bund und den Kantonen definiert werden. Die heutigen Anlagenbesitzer sind in diesen Prozess einzubeziehen.
- Die bestehenden Anlagen, wie sie im Konzept Gütertransport auf der Schiene festgehalten sind, sind gemäss den Bedürfnissen der Branche weiterzuentwickeln. Im **Zentrum der Weiterentwicklung steht eine Konsolidierung der Güterverkehrsanlagen** (Freiverlade, Annahme- und Formationsbahnhöfe), wie sie bereits im Zielbild Güterverkehrsanlagen (2021) von SBB Infrastruktur, zusammen mit der Branche und im Auftrag des BAV, erarbeitet wurde. Bei der Weiterentwicklung und Förderung von Güterverkehrsanlagen und dem Verladebonus, inklusive der Freiverlade, schlägt die SBB vor, sich als Richtwert an die Zahl von 720 Wagenladungen gemäss Artikel 5 Absatz 1 der Gütertransportverordnung (GüTV) zu halten. Wichtiger Faktor bei der Förderung ist die Erreichbarkeit von Güterverkehrsanlagen.
- Für die SBB steht die **rasche Realisierung von Umschlagsanlagen im Vordergrund** – die Ausweitung eines Fördertatbestands darf in keinem Fall zu einer Verzögerung von

City-Logistik-Projekten führen. Privat finanzierte Lösungen sollen gegenüber geförderten Lösungen nicht benachteiligt werden.

- b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?
- Die SBB begrüsst eine Vereinfachung der finanziellen Förderung durch pauschale Ansätze. **Die SBB erwartet dadurch einen geringeren administrativen Aufwand und eine schnellere Durchlaufzeit von Förderverfahren.** Hingegen muss die Möglichkeit bestehen bleiben, auf spezielle Situationen Rücksicht zu nehmen und – in begründeten Ausnahmefällen – von standardisierten Fördersätzen abzuweichen. Möglichst günstige Baukosten garantieren keinen erfolgreichen Betrieb.
 - Die SBB unterstützt den Verzicht auf Mindestmengen bei Anlagen mit einem Investitionsvolumen von weniger als fünf Millionen CHF nur für Anlagen auf dem Schmalspurnetz.
 - Der Fördersatz von 80 Prozent soll für jene Projekte mit einem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen CHF möglich sein, welche die entsprechenden Kriterien des Sachplans erfüllen. **Das Kriterium der nationalen verkehrspolitischen Bedeutung sollte um eine überregionale Bedeutung ergänzt werden.**
 - Die SBB unterstützt die Fördersätze bei Erneuerungen von 40 Prozent und für Neubauten und Erweiterungen von 40-80 Prozent.
- c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?
- I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?
- **Die SBB unterstützt den Verladebeitrag pro Güterwagen bei Verlad und Entlad mittels Pauschalen.** Dieser sollte aber für alle gleichermassen gelten und nicht nach Neu- und Bestandsverkehr unterscheiden.
 - Empfänger des Verladebeitrags müssen die Verlader sein, damit diese direkten Anreize für zusätzliche Verlagerungen auf die Schiene erhalten.
 - Generell sollte der Verladebeitrag nur für Wagen ausgerichtet werden, welche an Bedienpunkten be- bzw. entladen werden, an **denen im entsprechenden Jahr mindestens 720 Wagen verarbeitet werden.** Diese Grenze soll auch für Freiverlade und für neu eröffnete Bedienpunkte gelten. Die SBB spricht sich für eine Obergrenze für die Entrichtung des Verladebeitrags auf Anlagen mit über 1'500 Wagen aus.
 - Die SBB befürwortet die Möglichkeit, einen **Bonus für Mehrmengen** auszurichten.
 - Die SBB erkennt vor allem bei Grosskunden und grossen Verladepunkten ein Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene. Darum soll beim Bonus für

Mehrmengen die Obergrenze von 1'500 beladenen Wagen nicht gelten. Auf die Förderung von Neuverkehren gemäss dem heute geltenden Artikel 9 Absatz 2 GüTG kann in Zukunft verzichtet werden.

- Die Höhe des Beitrags hat sich an der Kostendifferenz zwischen Schiene und Strasse sowie an die Höhe der heutigen LSVA-Rückerstattung im KV zu richten. Für den Verladebeitrag sollen wie vorgeschlagen maximal 25 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung stehen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

- Der vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des SVAG gelten.
- Aus Sicht der SBB sollte eine allfällige Anpassung des Anreizmechanismus im KV jedoch keinesfalls zu einer Reduktion der Beiträge führen. Die LSVA-Rückerstattung hat sich als wichtiges und bewährtes Instrument zur Unterstützung der Verlagerung Strasse-Schiene im Binnengüterverkehr erwiesen, welches zwar umstrukturiert, nicht aber zurückgebaut werden kann.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

- Ja, die SBB begrüsst dies. Für Eigner und Betreiberinnen von privaten Güterverkehrsanlagen ist die Einhaltung von eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und der Aufbau von entsprechenden Kompetenzen eine grosse Herausforderung, welche eine Hürde für eine stärkere Nutzung des SGV darstellt.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr?

Ja.

- **Die SBB unterstützt die Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im SGV.**
- Die SBB **unterstützt den Vorschlag, sowohl Umrüstung von Bestandsfahrzeugen als auch Neubeschaffungen zu finanzieren.** Die SBB begrüsst die Finanzierung der Umrüstung der Lokomotiven von SBB Infrastruktur über die Leistungsvereinbarung Infrastruktur. Wir teilen die Einschätzung, dass die Förderhöhe pro Lokomotive von 1 Million CHF adäquat ist, um die Mehrkosten für klimaneutrale Antriebe zu decken.
- Die SBB hat keine Präferenz bezüglich der vom Bundesrat vorgeschlagenen Finanzierungsoptionen. Bei einer Finanzierung über den «Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen» ist dieser zwingend, um den für die Umrüstung benötigten Betrag zu erweitern, sodass keine Mittelknappheit für die Finanzierung von Anlagen entsteht.
- Eine **Förderung für Schienenfahrzeuge sollte nur im Falle einer massgeblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bei der Leistungserbringung möglich sein**, also

insbesondere bei Rangierlokomotiven, die in der Nahzustellung und teilweise auf der Strecke eingesetzt werden.

- Streckenloks mit einem Last-Mile-Modul können teilweise Rangierlokomotiven ersetzen. Die Ausrüstung einer Streckenlokomotive mit Last-Mile Modul ist voraussichtlich kostengünstiger als die Umrüstung oder der Neukauf eines Batterie-elektrischen Hybridfahrzeugs. Daher soll die **Ausrüstung von Streckenlokomotiven mit einem Last-Mile Modul ebenfalls als Fördertatbestand aufgenommen werden**.
- Eine Förderung sollte neben dem Kauf auch auf Fahrzeugleasing und Fahrzeugmiete angewendet werden können und auch die Förderung von Leasings und Mieten bei ausländischen Leasinggebern einschliessen. Diese Möglichkeit ist insbesondere für Netzanbieter, welche zur Senkung der Fixkosten keine Ressourcen anschaffen, vital.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLV als Netzanbieter im Schienengüterverkehr?

Ja.

- Die SBB teilt die Einschätzung, dass der EWLV ein **grosses Potenzial zur Weiterentwicklung** birgt. Der EWLV ist bereits heute das Rückgrat der Schweizer Logistik. Die wirtschaftliche Entwicklung mit schnelleren Lieferzeiten wird die Losgrößen und Mengen weiter verkleinern, womit vermehrt nur noch der EWLV als Bahnoption in Frage kommt. Der EWLV ist damit nicht nur heute zentral, sondern wird dies auch in Zukunft bleiben.
- Die SBB vertritt die Ansicht, dass **das vorgeschlagene Instrumentarium** inklusive einer genügenden finanziellen Förderung im Rahmen von Abgeltungen und Investitionsbeiträgen im Grundsatz **geeignet ist**, um den EWLV grundlegend zu modernisieren. Die finanzielle Förderung des EWLV bezweckt die Weiterentwicklung des EWLV-Systems und hat nicht die Verbilligung des EWLV-Angebots gegenüber den anderen Produktionsformen im SGV zum Ziel. Der Nutzen für die Verlager liegt somit in einem effizienteren und schnelleren EWLV und nicht in reduzierten EWLV-Preisen.
- Bei zufriedenstellender Ausgestaltung der Rahmenbedingungen **bekräftigt die SBB ihren Willen, weiterhin ein EWLV-Angebot zu betreiben und den SGV gemäss den Zielen der Vorlage noch kundenfreundlicher, flexibler, innovativer und produktiver zu machen**.
- Die SBB teilt die Ansicht des Bundesrats, dass im Rahmen der Weiterentwicklung des EWLV **das heutige Angebot des System-Wagenladungsverkehrs von SBB Cargo als Basis** zu nehmen ist. Der Fokus soll dabei nicht auf der Eröffnung neuer Bedienpunkte liegen, sondern auf der Realisierung von neuen Angeboten und der **Schaffung von Mehrverkehr in einem konsolidierten und gut ausgelasteten Netzwerk**.
- Die **SBB teilt insbesondere die Einschätzungen des Bundesrats zum Investitionsbedarf in digitale Plattformen**. Eine durchgängig digital unterstützte Angebots- und Produktionsplanung im Zusammenspiel mit ISB, Anschlussgleisbesitzern, Wagenhaltern und weiteren Partnern in der Transportkette sowie Echtzeitdaten zur operativen Steuerung des Verkehrs

können die Effizienz in der Leistungserstellung verbessern. Die Digitalisierung kann ausserdem helfen, dass verkehrsträgerübergreifende Angebote respektive Transportketten für Kunden einfacher und transparenter aufzubauen und zu nutzen sind. Die SBB würde den Aufbau einer solchen Plattform unterstützen und Daten zum eigenen Angebot über die Plattform bereitstellen.

- **Der Aufbau einer durchgehenden digitalen multimodalen Plattform ist aber mit grossen Investitionen verbunden.** Ein Aufbau einer durchgehenden Plattform durch die EWLV-Netzwerkanbieterin ist nur mit einer Beauftragung und Finanzierung des Bundes realistisch.
 - Bei der geplanten Regulierung von digitalen Plattformen über die **Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) des Bundes** ist die hohe Komplexität des Angebotes (zum Beispiel die Anforderungen aus dem Transport von Gefahrgut, spezifische Anforderungen an Rollmaterial aus dem Transportgut oder Kundenanforderungen an den Datenschutz ihrer Logistikströme) gegenüber dem Personenverkehr (einfacheres Angebot und einfachere Produkte) zu beachten. Zudem ist der Anteil internationaler Verkehre im Güterverkehr bedeutend höher. Insofern ist auch die Unterstützung europäischer Plattformen zwingend notwendig. **Im Rahmen des bereits fortgeschrittenen Prozesses zur Erarbeitung MODIG müssten die Anliegen des Güterverkehrs aufgenommen und eng mit den europäischen Projekten abgestimmt werden.** Sollte sich die Umsetzung des MODIG zeitlich nicht mit dem Inkrafttreten des revidierten GÜTG vereinbaren lassen, müsste für die Schaffung und Finanzierung der Plattform eine Alternative geschaffen werden.
- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLV dafür geeignet?

Ja.

- Das Instrument der **Leistungsvereinbarung** (LV EWLV) zwischen dem BAV und der Anbieterin des EWLV im Normalspurnetz mit einer Laufzeit von vier Jahren **ist geeignet**, den Erhalt, die Modernisierung und Weiterentwicklung des EWLV in einer Übergangsphase zu ermöglichen. Das Netzwerkangebot soll aus einer Hand bezogen werden können. Aus diesem Grund soll das BAV auch **nur eine LV EWLV für das gesamte Netzwerk** im Normalspurnetz abschliessen.
- Die SBB unterstützt die für die LV EWLV aufgeführten **Elemente**:
 - **Definition von Angebot, Netzwerk und Investitionen:** Die LV EWLV definiert das vorgesehene Angebot und das in Konsultation mit der Branche festgelegte Netzwerk. Dieses **Netzwerk** soll im Rahmen der Laufzeit der LV EWLV **flexibel** angepasst werden können. **Die Grösse des Angebots und des Netzwerks steht in direktem Zusammenhang mit der Höhe der benötigten jährlichen Abgeltungen.** Ebenso sollen die benötigten Investitionen zur Weiterentwicklung des Netzwerks festgelegt werden.
 - **Preisentwicklung und Bildung von Reserven:** Die SBB unterstützt den Vorschlag der flexiblen Preisgestaltung entlang in der LV EWLV definierter Vorgaben. Die Anbieterin des EWLV-Netzwerks muss die Möglichkeit haben, Gewinne zu erzielen, Reserven zu bilden und das Kapital in die Weiterentwicklung des

EWLV zu investieren oder – im Falle ausbleibender Mengen – darauf zurückgreifen zu können.

- **Klare subventions- und wettbewerbsrechtliche Vorgaben:** Unabhängig von ihrer rechtlichen Organisation, hat die Netzwerkanbieterin subventions- und wettbewerbsrechtliche Vorgaben zu respektieren. In der Nahzustellung behalten die Regeln von Artikel 6a GüTV bezüglich des diskriminierungsfreien Zugangs ihre Gültigkeit.
 - Das Angebot, das Netzwerk und die Investitionen müssen nach Massgabe der Grundlagendokumente des Güterverkehrs festgelegt werden: Die **Grundsätze des EWLK-Angebots**, die notwendigen Investitionen für die Modernisierung sowie die Abgrenzung zu den anderen Verkehrsarten des SGV soll **in der Rahmenvereinbarung** zwischen Bund und Anbieterin des EWLK festgehalten werden. Die Akteure der Branche werden dazu angehört. Die SBB begrüsst das Instrument der **gemeinsamen Leitlinien**. Die Erarbeitung der Leitlinien muss unter der Verantwortung des BAV erfolgen.
 - Die **Rahmenvereinbarung**, auf welche sich die LV EWLK stützt, sollte einen Zeitraum von **mindestens 12 Jahren** sichern und Kriterien enthalten, die **gegebenenfalls eine Verlängerung** ermöglichen. Da für die Unterstützung des Netzwerkverkehrs eine «kann»-Formulierung gewählt wurde, ist **von der Befristung des Gesetzesartikels** abzusehen.
- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

- **Die SBB begrüsst Abgeltungen und Investitionsbeiträge im Verbund mit den anderen Massnahmen der Vernehmlassungsvorlage.**
- **Finanziell ist aus Sicht der SBB der vom Bundesrat für die LV vorgeschlagene Verpflichtungskredit für die Jahre 2025–2028 von 300 Millionen CHF gemäss aktuellem Wissenstand jedoch nicht ausreichend.** Die SBB erarbeitet derzeit die entsprechenden Grundlagen und ist bemüht, durch weitere Optimierungen bspw. beim Produktionskonzept oder den Produktdefinitionen zusätzliche Potenziale oder Einsparungen zu erzielen. Mit zunehmendem Fortschritt der Modernisierung können die benötigten Mittel mutmasslich reduziert, aber nicht vollständig eliminiert werden – unter der Voraussetzung, dass die erwarteten Effizienz- und Produktivitätspotenziale resultierend aus der Automation, Digitalisierung und den im Ausbauschnitt 2035 vorgesehenen Kapazitätsmassnahmen ausgeschöpft werden können. Treten diese nicht ein oder müssen diese im Markt und an die Kunden abgegeben werden, werden für die Modernisierung des SGV insgesamt bedeutend mehr Mittel einzusetzen sein.
- Zusätzlich zu den im Bericht berücksichtigten Kosten sind über die LV EWLK Mehrkosten zu übernehmen, die während der Migrationsphase zur DAK durch Dyssynergien in der Bahnproduktion im EWLK und betriebliche Kosten zum Beispiel das Zu- und Wegführen von Wagen zum Umbau, die Abstimmung von umgebauten Wagen sowie die Ausbildung Betriebsmitarbeitender anfallen.

- c. Sehen Sie andere Massnahmen (zum Beispiel Ausschreibung des Angebots im EWLV) als geeigneter an?

Nein.

- Sollte jedoch eine Ausschreibung des Angebots im EWLV beschlossen und umgesetzt werden, dann müsste sie **für das gesamte Netzwerkangebot** auf dem Normalspurnetz erfolgen. Ausserdem muss das Netzwerkangebot über die gesamte Dauer der Rahmenvereinbarung durch eine Anbieterin wahrgenommen werden.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja.

- **Die SBB begrüsst die vorgeschlagenen Massnahmen** zur stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes.
- Für Infrastrukturanlagen des SGV sollen die Kriterien der Richtlinie für die Sachplanrelevanz von Eisenbahnanlagen zur Anwendung kommen. Güterverkehrsanlagen, welche die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen, sind in den Sachplan Schiene des Bundes aufzunehmen. Das nur im SGV verwendete Kriterium der «nationalen verkehrspolitischen Bedeutung» ist auf Gesetzes- und Verordnungsstufe so zu erweitern, dass auch **Anlagen von überregionaler Bedeutung aufgenommen und entsprechend gefördert werden können**.
- Die SBB teilt die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle stärker wahrnehmen sollen. Die Festlegung von Logistikflächen auf kantonaler sowie kommunaler Ebene ist daher zu begrüessen. Sie unterstützt zudem die Aussage des Bundesrats, dass das **Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ein wichtiges Instrument zur Bestandsicherung von Güterverkehrsanlagen ist, das weiterentwickelt werden sollte**.
- **Die SBB unterstützt die Verpflichtung der Kantone die im Konzept an sie adressierten Festlegungen in ihrer Richtplanung zu berücksichtigen**. Entscheidend ist aber die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen auch grundeigentümergebunden in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden. Ausserdem muss der Bund den Kantonen Fristen setzen, bis zu welchem Zeitpunkt Anlagen des SGV inklusive KV-Terminals in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden müssen. Sowohl das Konzept für den Gütertransport wie auch die kantonale Umsetzung (auf Ebene der kantonalen Güterverkehrsstrategien wie auch auf Ebene Richtplan) sollen regelmässig überprüft werden, da sich die Markt- und Kundenbedürfnisse über die Zeit verändern.
- Die SBB unterstützt ausserdem, dass der **Fokus des Konzepts auf den gesamten Güterverkehr, insbesondere auf die Schnittstelle zwischen Schiene und Strasse, ausgeweitet wird** und weitere Akteure in der Erarbeitung einbezogen werden. Der Anschluss der Schienenanlagen zur Strasseninfrastruktur muss gewährleistet sein.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja, zum grössten Teil. Die SBB beantragt folgende Änderungen (in rot):

- Artikel 1a: «a. Einzelwagenladungsverkehr (EWLV): der Transport von Gütern auf der Schiene **nach dem Prinzip der Bündelung von Einzelwagen oder Wagengruppen mehrerer Verloader in einem Netzwerk** im Binnen-, Import- und Exportverkehr mit mindestens einer Rangierbewegung»
 - Begründung: Die vorgeschlagene Definition des EWLV ist aus Sicht der SBB ungenügend. Die Definition muss eine klare Abgrenzung zu Ganzzügen (die auch rangiert werden), Linienzügen mit mehreren Halten oder auch Kundenlösungen (welche nicht im Netzwerk verkehren) beinhalten.
- Artikel 1a: «c. 3. Freiverladeanlagen: öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, ~~einschliesslich der Kräne und anderer Umschlagsgeräte;~~»
 - Begründung: Kräne und andere Umschlagsgeräte sollen nicht Bestandteil des öffentlichen Netzzugangs sein.
- Artikel 2, Absatz 1, «a. eine nachhaltige, insbesondere auf eine Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen **sowie auf Energieeffizienz und eine effiziente Raumnutzung** ausgerichtete Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser;»
 - Begründung: Neben der Reduktion von Treibhausgasen werden in Zukunft die Energie- und die Raumeffizienz aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht im Vordergrund stehen.
- Artikel 3, Absatz 3: «Er stimmt das Konzept mit **den gemeinsamen Leitlinien der Akteure des Gütertransports auf der Schiene**, der Entwicklung der Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastruktur sowie der Anlagen des unterirdischen Gütertransports, mit dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes und der kantonalen Richtplanung ab.»
- Artikel 3, Absatz 5: «Die Kantone berücksichtigen das Konzept **insbesondere** in ihrer Richt-, Nutzungs- und Agglomerationsplanung **auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden.**»
 - Begründung: Die Festlegung von Logistikflächen sowohl auf kantonaler wie kommunaler Ebene sollte im Gesetz festgeschrieben werden.
- Artikel 3a, Absatz 1: «**Das BAV erarbeitet unter Mitwirkung der Akteure des Gütertransports auf der Schiene erarbeiten gemeinsame Leitlinien zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes in Abstimmung mit den Entwicklungen im europäischen Umfeld.** Die Leitlinien ~~können~~ betreffen **insbesondere:** [...]»
 - Begründung: Federführung für die Erarbeitung des Konzepts muss beim BAV liegen, die Leitlinien sollen aber im Grundsatz die Position der «Akteure des Gütertransports auf der Schiene» wiedergeben.
- Artikel 5, Absatz 3: «**Die Kantone sorgen mit Massnahmen der Raumplanung für einen effizienten Transport gefährlicher Güter insbesondere in dicht besiedelten Gebieten.**»

- Artikel 8, Absatz 3: Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt zwischen 40 und 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Bei Projekten von nationaler **oder überregionaler** verkehrspolitischer Bedeutung kann er auf höchstens 80 Prozent erhöht werden.
 - Begründung: Neben Projekten von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung sollen auch Projekte mit überregionaler Bedeutung nach dem höheren Satz gefördert werden können.
- Artikel 8, Absatz 6: «Der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), schliesst mit den Betreiberinnen von **Umschlags- und Verladeanlagen** Vereinbarungen über vier Jahre ab; die Vereinbarungen legen die Investitionen der Betreiberinnen und die Höchstbeträge der Bundesbeiträge fest.»
 - Begründung: Vereinbarungen sollen auch möglich sein, falls ein privater Betreiber Investitionsbeiträge in Anlagenelemente einer multimodalen Plattform (Freiverlad) beantragt.
- Artikel 9a, Absatz 2: «Der Bund, vertreten durch das BAV, und die Anbieterinnen des EWLV auf dem Normal- oder Schmalspurnetz schliessen für jeweils vier Jahre Leistungsvereinbarungen ab. Die Leistungen **im Normalspurnetz umfassen die Angebote und die Produktion des EWLV-Netzes gemäss Artikel 1a GÜTG.**»
 - Begründung: Die vorgeschlagene Umschreibung «Die Leistungen umfassen die Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen» ist irreführend und liesse den Rückschluss zu, dass nur die letzte Meile im EWLV gefördert wird. Es sollte auf die Definition in Artikel 1 a verwiesen werden.
- Artikel 9a, Absatz 4: «Sie **schliessen** über die Entwicklung des EWLV und die dafür notwendigen Investitionen und Abgeltungen eine Rahmenvereinbarung für mehrere Vierjahresperioden **ab.**»
 - Begründung: Die Rahmenvereinbarung ist ein zentraler Bestandteil der vertraglichen Beziehungen zwischen der Anbieterin des EWLV und dem BAV. Sie ist die Voraussetzung, dass sowohl die Anbieterin des EWLV und die Kunden Investitionssicherheit haben und in die Schienenlogistik investieren. Falls von einer zeitlichen Begrenzung von Artikel 9a abgesehen wird (Artikel 28, Absatz 3) kann die «kann»-Formulierung beibehalten werden.
- Artikel 9a, Absatz 5: «b. Verbesserungen bei der Planung, der Leistungserbringung und der Koordination des Angebots **zwischen den Anbieterinnen** zu ermöglichen»
- Artikel 9a, Absatz 7: «Sie treffen die nötigen organisatorischen Vorkehrungen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLV in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die Leistungserbringung **untereinander** zu Marktkonditionen.
- Artikel 9b, Absatz 1: «Der Bund kann für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern pauschale Beiträge pro transportierten Bahnwagen an die **Absender und Empfänger** ausrichten.»

- Begründung: Der Bonus soll nicht an die Betreiber von Anschlussgleisen, sondern direkt an die Verlagerer entrichtet werden, wodurch auf die Weitergabe des Bonus über die marktlichen Beziehungen verzichtet werden kann.
- Artikel 10, Absatz 2: «Er fördert mit pauschalen A-Fonds-perdu-Beiträgen **und zinslosen, rückzahlbaren Darlehen** die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung **und weiteren Automations- und Digitalisierungskomponenten** für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge.»
 - Begründung: Damit die vom Bundesrat formulierten Ziele der Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr erreicht werden, muss der Bundesrat über die isolierte Förderung der DAK hinausgehen können.
- Artikel 10, Absatz 3: «Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt **durchschnittlich 60 Prozent, die zinslosen, rückzahlbaren Darlehen betragen zusätzlich höchstens 20 Prozent** der anrechenbaren Kosten; ~~dabei wird das Eigeninteresse der Gesuchstellerin berücksichtigt.~~
 - Begründung: Das Eigeninteresse der Gesuchstellerin sollte keinen Einfluss auf die Höhe des Investitionsbeitrags haben. Der pauschale Beitrag sollte in gewissen Fällen – zum Beispiel im Falle einer frühen Umrüstung – auch mehr als 60 Prozent der anrechenbaren Kosten betragen.
- Artikel 12, Absatz 2: «Die Kantone **und Gemeinden** legen diese Massnahmen in ihren Richt- und Nutzungsplänen fest.»
- Artikel 19a, Absatz 3: «Der Bundesrat legt im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler **und überregionaler** verkehrspolitischer Bedeutung fest.»
- Artikel 19a, Absatz 4: «Die Kantone **und Gemeinden** legen diese Massnahmen in ihren Richt- und Nutzungsplänen fest.
- Artikel 28, Absatz 3: ~~«3 Artikel 9a gilt bis zum 31. Dezember 20xx.»~~
 - Begründung: Wenn im Absatz 1 von Artikel 9a eine «kann»-Formulierung angewendet wird, ist eine Begrenzung der Geltungsdauer nicht notwendig.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

a) **Reporting des Bundes zur Förderung des SGV in der Fläche (analog Verlagerungspolitik)**

Wir regen an, für die Entwicklung des SGV in der Fläche und insbesondere im EWLTV ein Monitoring und Reporting zu führen analog der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr. Das Monitoring sollte auf definierten Kennzahlen basieren und folgende Kategorien umfassen:

- Entwicklung Kunden-/Branchenstruktur

- Mengenentwicklungen/inter- und intramodaler Wettbewerb
- Kapazitäts- und Qualitätsmonitoring
- Volkswirtschaftliche und umweltpolitische Entwicklung
- Entwicklung Fördermittel

Die Entwicklungen sollten jährlich erhoben, evaluiert und gegebenenfalls mit Massnahmen hinterlegt werden. Die Führung des Monitorings sollte dem BAV obliegen.