

Public Affairs und Regulation · Hilfigerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Umwelt BAFU  
3003 Bern

Per E-Mail an: [raphael.bucher@bafu.admin.ch](mailto:raphael.bucher@bafu.admin.ch)

Bern, 1. April 2022

## **Revision des CO2-Gesetzes**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Revision des CO2-Gesetzes Stellung nehmen zu können. Die SBB begrüsst, dass der Bundesrat nach der Volksabstimmung vom Juni 2021 rasch eine neue Vorlage vorbereitet hat.

Der Bahnsektor leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele des Pariser-Abkommens durch die Schweiz. Mit ihrer Strategie Klimaneutrale SBB 2030 will die SBB, ihre Treibhausgasemissionen massiv senken und ab 2030 klimaneutral sein. Die SBB unterstützt die Stossrichtung der vorliegenden Revision und hat folgende Anliegen:

### **1. Grenzüberschreitender Personenfernverkehr auf der Schiene**

Die SBB begrüsst die Aufnahme des neuen Art. 37a zum grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Schiene. Wie aus den Erläuterungen zum Gesetz zu entnehmen ist, liegt der Fokus der Förderung auf dem Ausbau des Nachtverkehrs. Die SBB unterstützt diese Stossrichtung und sieht im Nachtverkehr ebenfalls das grösste direkte Verlagerungspotential vom Luftverkehr auf die Schiene. Kritisch hingegen sieht die SBB eine Begrenzung der Finanzhilfe bis längstens Ende 2030. Unter Annahme gleichbleibender wirtschaftlicher Rahmenbedingungen wird der Nachtverkehr auch nach 2030 nicht selbsttragend sein. Die SBB regt deshalb an, keine Befristung für die Finanzierung vorzusehen. Dies würde auch die in Art. 37a Abs. 3 Bst. a geforderte Bedingung verstärken, das Angebot während mehrerer Jahre zur Verfügung zu stellen - auch über 2030 hinaus. Ein defizitäres Angebot einzuführen, für das die Finanzierung bereits nach wenigen Betriebsjahren nicht mehr gesichert ist, erschwert Investitionen in neues, hochwertiges Rollmaterial mit hohen Anschaffungskosten und einer langen Nutzungsdauer von mind. 25 Jahren. Dadurch leidet die Qualität des Angebots enorm. Die grösste Verlagerungswirkung kann aber nur mit einem qualitativ hochwertigen Angebot erzielt werden.

#### **SBB AG**

Public Affairs und Regulation  
Hilfigerstrasse 1 · 3000 Bern 65 · Schweiz  
[meier.bernhard@sbb.ch](mailto:meier.bernhard@sbb.ch) / [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)

Die in Abs. 1 stipulierte Begrenzung auf 30 Millionen Franken pro Jahr ist für den ersten Ausbauschnitt gemäss den bereits kommunizierten Plänen der SBB ausreichend. Sollte das Angebot im Nachtverkehr weiter ausgebaut werden, wird eine Aufstockung der Finanzierung nötig sein.

**Antrag:** Art. 37a Abs. 2 ist ersatzlos zu streichen.

## 2. Umrüstung von Diesellokomotiven oder Neubeschaffung von Elektro-Hybridlokomotiven

SBB Cargo hat 75 Rangierlokomotiven (45 Am843 und 30 Eem923) im Eigentum und ist Leasingnehmer von 12 Hybridlokomotiven (H3, Diesel-Batterie). Die Flotte der Am843 emittiert rund 10'000 Tonnen und die Eem923-Flotte rund 600 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr.

- Ein Umbau der Am843 Flotte ist aufgrund der technischen Komplexität und des fortgeschrittenen Alters (letztes Drittel des Life-Cycle) nicht sinnvoll. Es kommt nur ein Ersatz in Frage. SBB Cargo prüft den Ersatz durch Elektro-Hybridlokomotiven (Stromabnehmer-Batterie) mit Umsetzungshorizont auf 2029/30. Batterieelektrischen Hybridfahrzeuge kosten ca. 4 Millionen CHF pro Fahrzeug.
- Die Fahrzeugflotte der Eem923 befindet sich im ersten Drittel ihres Lebenszyklus und hat deutlich einfachere Voraussetzungen für eine technische Umrüstung, da die Eem923 bereits einen Stromabnehmer besitzen. Mittelfristig wird eine Umrüstung dieser Fahrzeuge angestrebt. Eine Umrüstung dieser Lokomotiven würde dem Sinn und Zweck der Vorlage entsprechen.

Wichtig ist, dass das Ziel der CO<sub>2</sub>-Reduktion über eine Investition in Hybridtechnologien gefördert wird, unabhängig davon, ob man bestehenden Fahrzeuge umbaut oder diese früher ausmustert und neue Hybridfahrzeuge kauft bzw. mietet. Nur eine Anschubfinanzierung zu Beginn des Investitionszyklus wird es SBB Cargo erlauben, die Fahrzeuge vor end-of-life auszumustern bzw. einer grösseren Umbaumassnahmen zu unterziehen und damit insgesamt 10'600 Tonnen CO<sub>2</sub> einzusparen.

**Antrag:** Art. 41a soll wie folgt ergänzt werden:

Art. 41a Förderung von CO<sub>2</sub>-neutralen Antriebstechnologien im strassengebundenen öffentlichen Verkehr, im Schiffsverkehr und von Lokomotiven

...

1 Der Bund kann im strassengebundenen öffentlichen Verkehr, ~~und~~ im öffentlichen Schiffsverkehr und für Lokomotiven.... [Rest unverändert]

### 3. Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG)

Die SBB weist darauf hin, dass die vollständige LSVA-Befreiung elektrisch angetriebener Fahrzeuge nicht verhältnismässig ist. Die der LSVA zugrundeliegende Idee besteht darin, die externen Kosten des Schwerverkehrs zu decken. Auch elektrisch angetriebene Fahrzeuge verursachen externe Kosten, z.B. Lärm und Raumbedarf, die nicht gedeckt sind. Zudem bezahlen solche Fahrzeuge keine Mineralölsteuer, weil sie über keinen Verbrennungsmotor verfügen. Damit umgehen sie die finanzielle Partizipation an den Infrastrukturkosten bereits einmal.

Dementsprechend begrüssen wir explizit, dass die LSVA-Befreiung bis 2030 befristet ist. Wir anerkennen, dass elektrisch angetriebene Lastwagen weniger externe Kosten verursachen und deshalb befristet gefördert werden sollten. Deshalb ist es verhältnismässig, elektrisch angetriebene Lastwagen *teilweise* von der LSVA zu befreien. Zudem ist nur eine teilweise Befreiung vereinbar mit dem Auftrag des Parlaments, das in der angenommenen Motion 19.431 eindeutig von einer «Reduktion der LSVA-Pflicht» spricht (und nicht von einer vollständigen Befreiung). Die Höhe der Befreiung kann zu einem späteren Zeitpunkt in der Schwerverkehrsabgabeverordnung, wo bereits heute die Höhe der LSVA geregelt ist, festgelegt werden.

**Antrag:** Art. 4 Abs. 1bis E-SVAG ist wie folgt zu ändern:

Fahrzeuge, die mit Elektrizität oder mit Wasserstoff als Energiequelle ausschliesslich elektrisch angetrieben werden, sind bis zum 31. Dezember 2030 teilweise von der Abgabe befreit.

### 4. Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge

Die SBB begrüsst die geplante Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben und auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen. Investitionen in E-Ladeinfrastruktur haben eine tiefe Rentabilität und sind nur über eine sehr lange Amortisationsdauer investitionskostendeckend. Die SBB investiert in den nächsten 5 Jahren eine Summe von rund 9 Millionen CHF in den Ausbau von E-Ladeinfrastruktur, diese Investitionen kommen der Allgemeinheit zugute und ermöglichen der Bevölkerung Zugang zur benötigten Ladeinfrastruktur. Die SBB plant folgende Ausbauprojekte:

- Ausbau ihrer bestehenden Mietobjekte (Mehrparteienwohnungen) mit 100-200 Ladestationen 2022-2025
- Ausbau ihrer Betriebsgebäude mit 400-500 Ladestationen für die eigenen Flottenfahrzeuge und für Mitarbeitendenfahrzeuge 2022 bis 2026

- Ausbau der P+Rail Parkflächen mit ca. 200 öffentliche Ladestationen 2023 bis 2027.

Es sind jeweils fixe Förderbeiträge für Basisinfrastruktur und Ladestationen vorgesehen. Fixe Förderbeiträge sind für Ladestationen in Abhängigkeit der Ladeart und Ladeleistung (AC-Ladung oder DC-Ladung) möglich, da es hier keine grossen Preisunterschiede gibt. Für die Basisinfrastruktur halten wir fixe Förderbeiträge hingegen für nicht geeignet. Die Kosten der Basisinfrastruktur variieren je nach Standort aufgrund der unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten sehr stark. Fixe Förderbeiträge würden dazu führen, dass die benötigte Infrastruktur nur an Standorten installiert würde, wo die Installation leicht und günstig umzusetzen wäre. Dort, wo eine Installation teurer wäre, würde das Angebot nicht erstellt, obwohl gerade an diesen meist abgelegenen und derzeit noch schlecht versorgten Standorten eine Ladestation dringender benötigt würde. Investitionen in die Basisinfrastruktur sind um ein Vielfaches teurer als die Investitionskosten in eine Ladestation.

Wir schlagen deshalb vor, dass für die Bemessung der Finanzhilfen gemäss Art. 37 Abs. 3 E-CO2-Gesetz die Förderbeiträge für die Basisinfrastruktur dementsprechend höher ausfallen und plädieren dafür, dass für die Basisinfrastruktur ein Förderbeitrag, der prozentual zur tatsächlichen Investitionssumme ermittelt wird, vergütet wird.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Die SBB ist gerne bereit, die Experten der Bundesverwaltung bei der Erarbeitung der Ausfuhrbestimmungen gemäss Art. 37 Abs. 3, Art. 37a Abs. 4 und Art. 41a Abs. 3 zu unterstützen. Bei Fragen steht Ihnen Matthieu Boillat ([matthieu.boillat@sbb.ch](mailto:matthieu.boillat@sbb.ch)) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Vincent Ducrot  
CEO



Dr. Bernhard Meier  
Delegierter Public Affairs und Regulation

Kopie an:

- Guido Vasella, Leiter Direktionsstab bundesnahe Unternehmen, UVEK
- Gery Balmer, Abteilungschef Politik, Vizedirektor, BAV