

Bundesamt für Verkehr BAV
Herrn
Toni Eder
Abteilung Infrastruktur
3003 Bern
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 15. Dezember 2015 sgv-KI/ds

Anhörung: Verordnungen zur Gesamtkonzeption des Güterverkehrs in der Fläche (Vo-GVidF)

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 250 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 20. Oktober 2015 hat uns das Bundesamt für Verkehr zur Stellungnahme betreffend der Verordnungen zur Gesamtkonzeption des Güterverkehrs in der Fläche (Vo-GVidF) eingeladen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Gütertransportverordnung

Der Schweizerische Gewerbeverband hat sowohl im Rahmen der Vernehmlassung (2013) als auch im Rahmen der parlamentarischen Beratungen (2014 und 2015) das Gütertransportgesetz abgelehnt. Der sgv fordert eine Gesamtschau zum Güterverkehr und einen integrativen Masterplan Logistik für alle Verkehrsträger (Boden, Wasser und Luft). Auch hat sich der sgv gegenüber den verschiedenen z.T. neu geschaffenen Subventionstatbeständen kritisch gezeigt.

Die vorliegende Verordnung basiert auf dem vom Parlament verabschiedeten Gütertransportgesetz. Die entsprechenden Eckwerte sind im Gesetz bereits festgelegt worden. Umfangreiche Subventionstatbestände sind geschaffen bzw. bestätigt worden.

Für den sgv ist es unerlässlich, dass die Betreiber von Anschlussgleisen und KV-Umschlagsanlagen stark in die Finanzierung eingebunden sind und sich die Anlagen nicht voll durch den Staat finanzieren lassen können. Nicht nachvollziehbar ist, wieso bei KV-Umschlagsanlagen in Ausnahmefällen die Kosten für den Landerwerb anrechenbar sein sollten, bei Anschlussgleisen aber nicht (Art. 7 Abs. 4 GüTV). Allein die Tatsache, dass dies der heutigen Praxis entspricht und es Fälle geben kann, in denen der Betreiber einer KV-Umschlagsanlage gezwungen wird, das Land zu erwerben, rechtfertigt nach Ansicht des sgv nicht eine Ungleichbehandlung.

In Art. 14 Abs. 3 des Gütertransportgesetzes legt der Bundesrat fest, welche Sicherheitsbestimmungen der Gesetzgebung über die Eisenbahnen auf den Bau, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung von Anschlussgleisen anwendbar sind. Die Risiken auf Anschlussgleisen sind allerdings mit den Risiken der normalen Strecken nicht vergleichbar. Trotzdem wird in Art. 28 und Art. 30 des Verordnungsentwurfs festgelegt, dass die Sicherheitsbestimmungen des Eisenbahngesetzes gelten. Der sgv lehnt die Anwendung der gleichen Sicherheitsbestimmungen auf Anschlussgleisen wie auf der offenen Strecke ab. Die Umsetzung wäre eine unnötige Überregulierung, die für die betroffenen Unternehmen mit Mehrkosten verbunden wäre.

Schwerverkehrsabgabeverordnung

Von der LSVA-Rückerstattung ausgeschlossen werden sollen mit der Revision der Schwerverkehrsabgabeverordnung die Verkehre zu Kombiverkehrs-Umschlagsanlagen im grenznahen Ausland. Die Weiterverteilung der Container ab den Rheinhäfen soll gemäss Vorschlag des Bundesrates für Güter mit Zielort mit grösserer Entfernung zu Basel möglichst auf der Schiene erfolgen. Der Vor- und Nachlauf auf der Strasse soll damit so kurz als möglich gehalten werden. Künftig sollen deshalb Strassenverkehre im Vor- und Nachlauf zur Rheinschiffahrt nur noch rückerstattungsberechtigt sein, wenn die Container via Schiene zu bzw. von den Rheinhäfen transportiert werden. Erfolgt der Umschlag direkt von der Strasse auf das Schiff, sind keine LSVA-Rückerstattungen mehr vorgesehen.

Der Schweizerische Gewerbeverband fordert, dass die LSVA-Rückerstattung auch bei grenznahen Terminals beibehalten wird und empfiehlt die in diesem Zusammenhang noch in Beratung befindliche Motion 15.3627 von Ständerat Janiak zur Ablehnung. Die Motion ist lediglich eine Scheinlösung. Der Wegfall der LSVA-Rückerstattung, wie in der Motion beantragt, betrifft nicht nur ausländische, sondern auch inländische Transportunternehmen. Zahlreiche Aufträge in die Schweiz würden erst recht an die ausländische Konkurrenz vergeben. Zudem wird das eigentliche Problem, die Änderung des zollrechtlichen Status des Terminals Weil, nicht gelöst. Die vorgeschlagene Lösung schafft somit ungleich lange Spiesse zwischen in- und ausländischen Terminals und löst zudem das Problem der aus zollrechtlicher Sicht „legalen Kabotage“ beim Terminal Weil nicht. Das Ziel sollte in einem marktwirtschaftlichen Wettbewerb zwischen in- und ausländischen Terminals liegen.

Zudem lehnen wir den Vorschlag ab, wonach Strassenverkehre im Vor- und Nachlauf zur Rheinschiffahrt nur noch rückerstattungsberechtigt sind, wenn die Container via Schiene zu bzw. von den Rheinhäfen transportiert werden. Nach wie vor gibt es Containerläufe, welche aus diversen Gründen direkt vom Versender / Empfänger zum oder vom Rheinschiff gehen da ein Bahnlauf ökologisch, ökonomisch oder zeitlich keinen Sinn macht.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Dieter Kläy
Ressortleiter