



## Bericht zu den Ergebnissen der Anhörung

### Anpassung der Verordnungen zur Gesamtkonzeption des Güterverkehrs in der Fläche

#### 1. Durchführung der Anhörung

Das eidgenössische Parlament hat am 25. September 2015 die gesetzlichen Grundlagen zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes (BBl 2015 7279) verabschiedet. Die Referendumfrist ist am 14. Januar 2016 unbenutzt verstrichen.

Gestützt darauf erfolgt eine Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV). Die Verordnungen zum Güterverkehr in der Fläche (Totalrevision der GüTV und Anpassungen in sechs weiteren Verordnungen) waren vom 20. Oktober bis 23. Dezember 2015 in der Anhörung. Insgesamt sind 72 Stellungnahmen eingegangen.

Folgende Verordnungen werden ebenfalls angepasst:

- Verordnung über die Gebühren und Abgaben des Bundesamtes für Verkehr (Gebührenverordnung BAV, GebV-BAV; 742.102)
- Verordnung über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen (531.40)
- Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV; 641.811)
- Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV; 741.622)
- Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen (RSD; 742.412)
- Gefahrgutumschliessungsverordnung (GGUV; 930.111.4)

		<b>Adressaten Total</b>	<b>Antwortende</b>
1	Kantone	26	24
2	Politische Parteien	12	3
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	1
4	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	5	4
5	Organisationen	82	40
	<b>Total</b>	<b>128</b>	<b>72</b>

## **2. Liste der eingereichten Stellungnahmen im Anhörungsverfahren**

### **2.1 Kantone**

AG Kanton Aargau  
AI Kanton Appenzell Innerrhoden  
BL Kanton Basel-Landschaft  
BS Kanton Basel-Stadt  
BE Kanton Bern  
FR Canton de Fribourg  
GE Canton de Genève  
GL Kanton Glarus  
GR Kanton Graubünden  
JU Canton du Jura  
LU Kanton Luzern  
NE Canton de Neuchâtel  
NW Kanton Nidwalden  
OW Kanton Obwalden  
SH Kanton Schaffhausen  
SZ Kanton Schwyz  
SO Kanton Solothurn  
TG Kanton Thurgau  
UR Kanton Uri  
TI Cantone Ticino  
VD Canton de Vaud  
VS Kanton Wallis  
ZG Kanton Zug  
ZH Kanton Zürich

### **2.2 Politische Parteien**

CVP Christlichdemokratische Volkspartei  
FDP.Die Liberalen  
SP Sozialdemokratische Partei der Schweiz

### **2.3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete**

Schweizerischer Städteverband

### **2.4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft**

economiesuisse - Verband der Schweizer Unternehmen  
sbv/usp/usc Schweizer Bauernverband  
SGB/USS Schweizerischer Gewerkschaftsbund  
sgv/usam Dachorganisation der Schweizer KMU

### **2.5 Organisationen**

AB Appenzeller Bahnen  
ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

ATE/VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
BAKO AG Baumaschinen und Transportsysteme  
BLS AG  
Centre Patronal  
DB Netze und der Beauftragte für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet  
EV/UP Erdöl-Vereinigung  
fenaco  
Gotthard-Komitee  
HANDELSchweiz  
HUPAC  
IG DHS Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz  
IG Private Terminalbetreiber  
IHK Industrie- und Handelskammer St. Gallen Appenzell  
IMS RAIL Switzerland AG (gemeinsame Stellungnahme mit Swissterminal und TFG)  
LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr  
Matterhorn Gotthard Bahn  
Post CH AG  
Prométerre Association vaudoise de promotion des métiers de la terre  
railCare  
Rhätische Bahn AG  
RSW Region Sarganserland-Werdenberg  
SBB AG  
SEV Zentralsekretariat  
SGPV-FSPC Schweizerischer Getreideproduzentenverband  
SKE Schiedskommission im Eisenbahnverkehr  
SKS Stiftung für Konsumentenschutz  
SOB Südostbahn  
swiss granum  
Swissterminal AG (gemeinsame Stellungnahme mit IMS und TFG)  
SVS Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft  
SVZ -Schweizer Verband der Zuckerrübenpflanzer  
TFG Transfracht (gemeinsame Stellungnahme mit Swissterminal und IMS)  
transfair  
VAP Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen  
Verband kollektiver Getreidesammelstellen  
VöV Verband öffentlicher Verkehr  
Waldwirtschaft Schweiz  
WEKO Wettbewerbskommission

### **3. Stellungnahmen zu den einzelnen Verordnungen**

Es gingen mehrheitlich Stellungnahmen ein, die sich zu allgemeinen Fragen äusserten bzw. ihr generelles Einverständnis erklärten und jeweils zu einigen wenigen Detailfragen Stellung bezogen.

Generell mit der Vorlage einverstanden bzw. keine Bemerkungen melden 22 Antwortende. 14 Kantone sind grundsätzlich einverstanden bzw. haben keine Bemerkungen zur Vorlage anzubringen.

#### **3.1 Sicherheitsbestimmungen**

Von 21 Antwortenden, die sich zu den Sicherheitsbestimmungen in Anschlussgleisen äusserten, lehnen 18 den Anhörungsvorschlag ab. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Anwendung der gleichen Sicherheitsbestimmungen wie in der Eisenbahngesetzgebung als Überregulierung betrachtet werde. Dies sei unverhältnismässig und verursache unnötige Kosten - in den ablehnenden Stellungnahmen (beispielsweise FDP, Kantone BS, BL, SH, AG, UR, sgv/usam, economiesuisse, VAP, VöV, SBB, RhB, IG DHS, railCare, HANDELSchweiz) wird beantragt, weniger strenge Vorschriften in Anschlussgleisen anzuwenden.

#### **3.2 Form der Mittelgewährung an Hafenanlagen**

Von 16 Antwortenden, die sich zu diesem Thema äusserten, wird von 9 beantragt (SP, FDP, CVP, die Kantone BS, BL, VAP, Post, VöV, Hupac), für den Bau von Hafenanlagen im Inland sollten A-fonds-perdu-Beiträge geleistet werden. Die in der Anhörung vorgeschlagene Bestimmung für Hafenanlagen [bedingt rückzahlbare Darlehen] wird von 10 Antwortenden als Widerspruch zu der vom Gesetzgeber gewollten Gleichberechtigung des Verkehrsträgers Schifffahrt betrachtet.

Hingegen wenden die IG Private Terminalbetreiber und die gemeinsame Stellungnahme von Swissterminal/TFG Transfracht/IMS RAIL Switzerland ein, es dürfe nicht sein, dass bestehende Hafenanlagen für die Stadtentwicklung geschlossen werden und gleichzeitig neue vom Bund mittels A-fonds-perdu-Beiträgen gefördert würden. Sie beantragen deshalb, diese Investitionsbeiträge an den Bau von Hafenanlagen dürften nur in Form von unverzinslichen, rückzahlbaren Darlehen geleistet werden (anstatt bedingt rückzahlbare Darlehen).

#### **3.3 Leistungssteigernde Wirkung bei Erneuerungen von KV-Umschlagsanlagen**

In der Anhörung wurde als Voraussetzung bei Erneuerungen von KV-Umschlagsanlagen, die vor Inkrafttreten der neuen Verordnung Finanzhilfen erhielten, vorgeschlagen (Art. 5 Abs. 5 E-GüTV): nur dann Finanzhilfen an Investitionen auszurichten, wenn damit eine Leistungssteigerung bewirkt wird. Es wird von diversen Antwortenden (beispielsweise SGB, SBB, VAP, SEV) eine Abschwächung d.h. Änderung dieser als neuen "Hürde" erachteten Regelung gewünscht. Ganz abgelehnt wird der neue Absatz beispielsweise vom VCS, IG DHS, railCare, IG Private Terminalbetreiber; Swissterminal AG, TFG Transfracht, IMS RAIL Switzerland AG.

#### **3.4 Anrechenbarkeit von Landerwerbskosten**

8 Antwortende äussern sich ausdrücklich zum Thema Landerwerbskosten. FDP und sgv/usam sprechen sich für eine Gleichbehandlung zwischen KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen aus,

äussern sich hingegen nicht konkret dazu, ob die Landerwerbskosten generell anrechenbar sein sollen.

BL beantragt, dass bei KV-Umschlagsanlagen die Landerwerbskosten grundsätzlich anrechenbar sein sollen; diese Ansicht vertreten auch SBB, SEV, VöV, die jedoch zusätzlich beantragen, neben den Landerwerbskosten auch Baurechtszinse als grundsätzlich anrechenbar zu erklären.

VAP und Post empfehlen die Streichung von Artikel 7 Absatz. 4 und schlagen vor, neu denjenigen Landanteil abzugrenzen, der das Anschlussgleis der KV-Anlage betrifft.

### **3.5 Zeitliche Abstimmung mit Verabschiedung Konzept für den Gütertransport auf der Schiene**

Das "Konzept für den Gütertransport auf der Schiene nach Art. 3 GüTG" wird bei der Bemessung der Investitionsbeiträge (Art. 8) und bei der Prioritätenregelung (Art. 9) in der GüTV erwähnt. Es wird in verschiedenen Stellungnahmen (beispielsweise Kanton BL, Kanton SH, Kanton UR, SGB, SEV, SVS) die Frage aufgeworfen, wie mit diesem Kriterium umgegangen werde, da die Arbeiten zum Konzept nach Art. 3 GüTG bei Inkrafttreten der Gütertransportverordnung noch nicht abgeschlossen sein werden. Der Kanton Solothurn weist darauf hin, dass sich die Bemessung der Investitionsbeiträge stark an verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Zielen orientiere, Aspekte bezüglich Raum und Umwelt würden jedoch nicht explizit in die Bemessung einfließen.

Nach Ansicht der SP und des VCS sollte die Priorität vor allem auf verkehrs-, energie- und umweltpolitische Ziele gesetzt werden.

### **3.6 Rückforderung von Investitionsbeiträgen**

Von diversen Antwortenden (beispielsweise FDP, economiesuisse, VAP) wird eine stärkere Gewichtung der Verursachergerechtigkeit bei Rückforderungen von Investitionsbeiträgen gewünscht. Es wird geltend gemacht, Rückforderungen dürften nicht dazu führen, dass Betreiber von privaten Anlagen ohne eigenes Verschulden Beiträge zurückerstatteten müssten.

### **3.7 Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone**

Es wird von verschiedenen Branchenverbänden (Bauernverband, SVZ Schweizerischer Verband der Zuckerrübenpflanzer, swissgramum, Waldwirtschaft, Schweizerischer Getreideproduzentenverband SGPV, Verband kollektiver Getreidesammelstellen) gefordert, dass die gesetzliche Möglichkeit der Bestellung für Güter der Urproduktion ausgeschöpft werde. Es seien zudem einfache administrative Lösungen für die Zusammenarbeit verschiedener Kantone und der Branche nötig. Zudem sollten sich die betroffenen Kantone zusammenschliessen können, damit nicht jeder Kanton einzeln einen Unterstützungsantrag einreichen müsse; viele Bahnlinien und somit deren Güterverkehrsbedienung durch Sammelgüterzüge führe durch mehrere Kantone, weshalb isolierte Anträge einzelner Kantone aus Sicht dieser Antwortenden als nicht zielführend betrachtet werden.

### **3.8 Diverse weitere genannte Themen**

#### **Allgemeines**

Verschiedene Stellungnahmen (beispielsweise BLS, VAP, VöV) regten an, den Begriff Anschlussvorrichtung in der Verordnung zu definieren.

#### **Haftpflichtversicherung**

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Regelung zur Haftpflichtversicherung in die Verordnung aufgenommen werden solle (SBB, VöV).

### **Diskriminierungsfreier Zugang**

Während SVS, IG DHS, railCare, SKE die Bestimmung ausdrücklich begrüssen, bemerkt die EV/UP Erdöl-Vereinigung diese Bestimmung könne in der Erdölbranche nur beschränkt umgesetzt werden. Der VAP weist darauf hin, dass die Verpflichtung nicht virtuell/theoretisch umgesetzt werden sollte, sondern erst im Falle konkreter Anfragen zum Netzzugang.

### **Kostenbeteiligung des Anschliessers an der Anschlussvorrichtung**

Es ist umstritten, in welchen Fällen sich auch die Anschliesser an den Kosten für die Anschlussvorrichtung zu beteiligen haben. VAP, Post, EV/UP Erdöl-Vereinigung sowie die FDP stimmen einer Beteiligung an den Kosten des Rückbaus zu, sofern diese verursachergerecht erfolgt. Eine Beteiligung an den Kosten von *Anpassungen* lehnen sie dagegen ab, weil diese nach Art. 18 Abs. 3 GüTG nicht vorgesehen sei. Auf der anderen Seite wollen SBB, BLS, VöV, dass die Anschliesser neben Anpassung und Rückbau zusätzlich auch an den Erneuerungen beteiligt werden können, wenn weniger Verkehr abgewickelt wurde als angenommen (Nichterreichen der Mindestmengen). Sie regen auch an auf Verordnungsstufe detailliert zu regeln, bei welchen Unterschreitungen der Mindestmengen die Anschliesser in welchem Umfang beteiligt werden sollen.

### **Schlussbestimmungen**

Die Kantone BS, BL und SVS beantragen, dass für Gesuche, die vor dem Inkrafttreten der GüTV beim Bund eingereicht wurden, die Wahlmöglichkeit bestehen soll, ob ein Gesuch nach altem oder nach neuem Recht zu behandeln sei.

## **4. Schwerverkehrsabgabeverordnung**

Zu den vorgeschlagenen Änderungen in der Schwerverkehrsabgabeverordnung äusserten sich insgesamt 22 Antwortende. Nicht in jeder dieser Antworten hat zu allen nachstehend erwähnten Punkten bezüglich der Rückerstattung der LSVA im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs im Einzelnen Stellung bezogen.

Ausdrücklich für die Beschränkung der LSVA-Rückerstattung auf Verkehre, die zwischen Schiene und Strasse umgeschlagen werden und damit für den Ausschluss der Verkehre zur Rheinschifffahrt, sprechen sich 2 Antwortende (SP, Kanton SH) aus. Explizit dagegen äussern sich 8 Stellungnahmen (ASTAG, CVP, VAP, sgv/usam, IG Private Terminalbetreiber, Swissterminal/TFG/IMS ), diese sind der Ansicht die Regelung sollte weiterhin auch für Umschläge zwischen Rheinschifffahrt und Strasse gelten. Die SVS beantragen sodann, die Änderung vollständig zu streichen bzw. die Verkehrsträger Schiff und Bahn gleich zu behandeln.

Auf grosse Ablehnung stiess sodann der Anhörungsvorschlag gemäss der Motion Janiak 15.3627, die LSVA-Rückerstattung auf Verkehre zu einer in der Schweiz liegenden KV-Umschlagsanlage zu beschränken. 14 Antworten beantragen vielmehr, im grenznahen Ausland liegende KV-Terminals (insbes. Weil am Rhein), weiterhin einzubeziehen (CVP, FDP, ASTAG, VAP, Kt. SH, sgv/usam, IG Private Terminalbetreiber, Swissterminal/TFG /IMS, IHK, DB Netze, IG DHS, railCare). Lediglich 2 Antwortende (SP, transfair) erklärten sich mit dem Anhörungsvorschlag einverstanden, nur die in der Schweiz liegenden Umschlagsanlagen zu berücksichtigen.

4 Antwortende (IG DHS, railCare, VCS, SEV) sprechen sich ausdrücklich gegen eine Reduktion der LSVA-Rückerstattungs-Beträge aus. 3 Antwortende (VöV SBB, RhB) beantragen sodann die Beiträge sogar zu erhöhen, sodass die Rückerstattungsbeträge proportional zur Veränderung der erhobenen LSVA erfolgen würde.

## **5. Gefahrgutumschliessungsverordnung**

Die Firma BAKO AG beantragt, auf die Revision der GGUV sei zu verzichten. Die vorgesehene Delegation von Kompetenzen an das UVEK und an das BAV erachtet sie als zu offen formuliert, wodurch die Türe für weitere Vorschriften und Verfahren geöffnet werde.

## **6. Weitere Verordnungen**

Zu den weiteren Verordnungen gingen keine Stellungnahmen ein.