



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 Referendumsfrist ist am 14. Januar 2016 unbenützt 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)

		Adressaten Total	Antwortende
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
	Total	128	72

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 Verloader, 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 zurückerstatten müssten.

3.7 Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone

Es wird von verschiedenen Branchenverbänden (Bauernverband, SVZ Schweizerischer Verband der Zuckerrübenpflanzer, swissgranum, 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 Rheinschiffahrt, 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 Rheinschiffahrt 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.