

UVEK  
Herr Bundesrat  
Albert Rösti  
Bundeshaus  
Bern

Bern, 15. Februar 2023

## **Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport - Stellungnahme transfair**

Sehr geehrter Herr Bundesrat,  
Sehr geehrte Damen und Herren,

Gerne nehmen wir die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport wahr.

Der Personalverband transfair und sein Dachverband Travail.Suisse unterstützen die Weiterentwicklung und Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Güterverkehr, um sowohl den Klimazielen, der Versorgungssicherheit als auch dem Güterverkehrspersonal der Schweiz mit einem ganzheitlichen Ansatz gerecht zu werden.

Um bis 2050 Netto-Null-Treibhausgasemissionen zu erreichen, ist es gemäss dem Ziel des Bundesrates unerlässlich, die Rahmenbedingungen des Güterverkehrs anzupassen. Da der Entwurf keine Verschärfung der Rahmenbedingungen für den Strassengüterverkehr vorsieht (keine regulatorischen Massnahmen oder Anreize, die den Strassengüterverkehr verteuern oder erschweren), geht es darum, neue Anreize zu schaffen, um den Anteil des Schienengüterverkehrs zu erhalten und zu erhöhen. Um eine Dekarbonisierung des Güterverkehrs zu erlangen, sehen wir keine alternativen Möglichkeiten.

In Anbetracht der gegebenen Umstände, hat transfair die beiden vom UVEK vorgeschlagenen Varianten zur Weiterentwicklung des Güterverkehrs sorgfältig geprüft. transfair unterstützt klar die Variante 1 (Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des Schweizer Schienengüterverkehrs und der

Rheinschiffahrt) und lehnt Variante 2 (Ad-hoc-Optimierung der rechtlichen Rahmenbedingungen des Güterverkehrs) ab.

Dank technischen Fortschritten kann der Strassengüterverkehr zwar auch zu den Klimazielen beitragen, doch wirkt sich seine Zunahme negativ auf die Strasseninfrastruktur und die Überlastung der Strassen (Staus) aus, was zu makroökonomischen Nachteilen führt. Darüber hinaus beeinträchtigt die Zunahme des Strassengüterverkehrs die nachhaltige Nutzung von Land und Umwelt, auch wenn er seine Ökobilanz verbessert. Auch aus Sicherheitsgründen ist es besser, den Anteil des Schienenverkehrs zu erhöhen. Ein moderates Verlagerungsziel im Gesetz erscheint uns angebracht.

Was die Arbeitsbedingungen und Arbeitsplätze betrifft, hätte Variante 2 mit der Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) katastrophale Folgen. Laut Erläuterndem Bericht (S. 93) würde der Personalbestand bei SBB Cargo AG von heute rund 2350 auf 820 Vollzeitstellen sinken, was einem Rückgang von 65 Prozent entspricht. Auch Variante 1 hat erhebliche Auswirkungen auf das Personal, die im Bericht leider nicht angesprochen und diskutiert werden. So werden durch die digitale automatische Kupplung (DAK), deren Zweck wir nicht in Frage stellen, wenn die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gesteigert werden soll, heute wichtige manuelle Arbeitsprozesse wegfallen. Wir fordern daher, dass im Erläuternden Bericht auch eine Einschätzung der Auswirkungen der DAK aber auch weiterer Digitalisierungsprozesse auf das Personal aufgenommen wird, und wie diese Transformationsphase ohne negative Auswirkungen auf das Personal umgesetzt werden soll. Zudem soll der Bildungsbedarf für die neuen Anforderungen der Digitalisierung und der Automatisierungsprozesse abgeschätzt werden (weitere Inputs zum Thema unter Punkt 12 «Weitere Bemerkungen»).

Im Folgenden finden Sie unsere Antworten zu den im Fragenkatalog aufgeführten Fragen.

### **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport**

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

*Ja. Es braucht eine Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport, um die Treibhausgasemissionen zu verringern, die Versorgungssicherheit der Schweiz zu gewährleisten und die Zusammenarbeit der Verkehrsarten (Bahn, Strasse und Schiff) zu stärken. Aus Sicht von transfair muss jedoch vor allem das bestehende System Bahn als Basis gefördert und besser genutzt werden.*

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

*transfair unterstützt klar die Variante 1. Der Güterverkehr kann mittel- und langfristig nur dann einen entscheidenden Beitrag zu den Zielen der Klima- und Energiepolitik sowie zur Versorgungssicherheit der Schweiz leisten, wenn umfassende Transportangebote auf der Schiene gewährleistet sind. Der weiterentwickelte Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) soll es den Verladern ermöglichen, Güter zwischen vielen Orten in der Schweiz auf der Schiene oder in einer Kombination der Verkehrsträger Schiene und Strasse zu transportieren. transfair erscheint es in diesem Zusammenhang als relevant, das Verlagerungsziel (Modal-Split-Ziel), das sich bisher auf den alpenquerenden Güterverkehr beschränkt, auf den Anteil des Schienengüterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr im Gütertransportgesetz zu erweitern. transfair befürwortet die Stärkung und das damit einhergehende Wachstum des Schweizer Güterverkehrs mit dem Ziel, dass der Schienengüterverkehr mindestens proportional mitwächst und nicht vernachlässigt wird. Variante 1 hat das Potential, ein starkes Netzwerk-Angebot aufzubauen zum Nutzen aller Akteure im Schweizer Gütertransport.*

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

*transfair glaubt nicht, dass die Versorgungssicherheit ausreichend gewährleistet werden kann, wenn das Angebot an Schienengüterverkehr drastisch reduziert werden muss. Es reicht nicht aus, wenn sich das staatliche Handeln auf eine Optimierung des bestehenden gesetzlichen Rahmens beschränkt. Den Fokus nur auf eine einmalige Investition in die DAK zu richten ist kein umfassender Ansatz. Die ambitionierten Ziele können nicht erreicht werden und die Konsequenzen sind insgesamt negativ. Wir sind auch nicht der Ansicht, dass die technischen Lösungen, die für die einseitige Einrichtung umweltverträglicher Transportketten im Strassengüterverkehr erforderlich sind, ausreichen. Die Perspektive eines gestärkten Netzwerk-Angebots wird dem Güterverkehr genommen. Variante 2 dient nicht einer gesamtheitlichen Weiterentwicklung des Schweizer Gütertransports.*

#### **Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:**

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

*Ja. transfair unterstützt die DAK, um den Anteil der Schiene am Güterverkehr zu halten und zu steigern. Da die Umrüstung von Güterwagen und Lokomotiven auf die DAK bis 2030 europaweit erfolgen soll, muss die Schweiz das Vorgehen mit den Nachbarländern koordinieren. Aus Sicht von transfair reichen die im Erläuternden Bericht (S. 88) genannten 6 Jahre dafür nicht aus. Es muss hier mehr Zeit für die Migration eingeplant werden. transfair bedauert ausserdem, dass der Erläuternde Bericht die Auswirkungen der DAK auf die Beschäftigung und den Ausbildungsbedarf der Mitarbeitenden nicht abbildet. Die Einführung so umfassender digitaler Prozesse verlangt eine intensive Schulung und einen ressourcenstarken Kompetenzaufbau bei den Arbeitnehmenden. Auch dafür muss ausreichend Zeit eingeplant werden. Die technische Migration und der entsprechende Kompetenzaufbau müssen verzahnt laufen. Nebst der DAK beinhaltet die Transformation auch weitere Elemente, wie die automatische Bremsprobe und Sensorik.*

4. Sind Sie einverstanden,  
a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

*Ja. Die Automatisierung und Digitalisierung setzen sich auf dem Markt für Schienengüterverkehr nicht von selbst durch. Eine Finanzierung durch den Bund ist unerlässlich, da die anfänglich zu tätigen Investitionen durch die Unternehmen nicht zu stemmen sind. Die finanzielle Unterstützung des Bundes zielt darauf ab, die Amortisationszeit der Investition zu verkürzen und so die Akzeptanz der Akteure für die Notwendigkeit der Migration zur DAK zu erhöhen.*

*Insgesamt betrachtet transfair die vorgeschlagene Investition in die Modernisierung und Digitalisierung jedoch als unzureichend. Nebst den finanziellen Mitteln für die DAK braucht es weitere Investitionen in den umfassenderen Ansatz mit Bremsprobe und Sensorikausstattung an Wagen und Lokomotiven.*

- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

*Ja. Diese Teilfinanzierung ist jedoch optional erweiterbar festzulegen.*

- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

*Grundsätzlich Ja. Dank der einmaligen Finanzierung durch den Bund profitieren schlussendlich die Akteure der ganzen Branche von verbesserten Produktionsbedingungen und können daher ihren Anteil auch zur Amortisation der DAK verwenden.*

*transfair erachtet die Investitionsbeiträge des Bundes insgesamt als zu tief, um den nötigen Innovationsschub beim Schienengüterverkehr im Gesamtrahmen zu gewährleisten. Es stellt sich insbesondere auch die Frage, was nach den getätigten Investitionen geschieht. Festgeschriebene Optionen auf Erweiterung oder Verlängerung der Investitionen müssen bereits zu Beginn vorgesehen sein. Dies wird im Erläuternden Bericht nicht thematisiert. Wir schlagen vor, die à-Fonds-perdu-Beiträge als Option auf CHF 360 Mio. zu verdoppeln, ebenso die Laufzeit auf 12 Jahre.*

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

*Ja.*

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

*Ja. transfair befürwortet die Stärkung der Rheinschifffahrt und erachtet insbesondere die Zusammenarbeit mit der Schiene und die Nutzung deren Synergien als Mehrwert.*

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

*Ja.*

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

*Ja.*

**Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:**

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

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

*Ja.*

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

*Ja. Jedoch mit der Option der möglichen Erweiterung, mindestens solange die Transformationsphase der Automatisierung und Netzwerkstärkung beim Schienengüterverkehr Mittel benötigt.*

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

*Die LSVA-Rückerstattung soll beibehalten werden und der Umschlags- und Verladebeitrag separat behandelt werden.*

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

Eher ja.

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

Ja.

**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 EWLTV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

*Ja. Jedoch soll die Förderung optional auf CHF 900 Mio. erhöht und die Dauer auf 12 Jahre erstreckt werden können.*

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLV dafür geeignet?

*Ja.*

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

*Ja. Jedoch sollen die Investitionen in die DAK und weitere Modernisierungen auf CHF 360 Mio. verdoppelt und die Laufdauer auf 12 Jahre erstreckt werden können.*

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLV) als geeigneter an?

*Nein.*

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

*Ja, ergibt Sinn (Bau von Verladeanlagen, Hubs).*

### **Rechtsanpassungen**

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

*Grundsätzlich ja. Aus Sicht von transfair gibt es jedoch wesentliche Anpassungen zu berücksichtigen:*

*1. Die Eigenwirtschaftlichkeit des EWLV soll im Gütertransportgesetz separat behandelt werden. Im EWLV ist die Erreichung der Eigenwirtschaftlichkeit auch nach dieser Investitions- und Transformationsphase fraglich und sollte daher auch nicht mehr per Gesetz vorausgesetzt werden. transfair spricht sich für eine vorläufig unbefristete Abgeltung des EWLV durch den Bund aus.*

*2. Insgesamt betrachtet transfair die Laufzeiten der Massnahmen und Investitionen als zu kurz und zu tief. Die gesetzliche Ausgangslage sollte bereits Optionen auf Erhöhung der Mittel und der Laufdauer beinhalten (siehe auch Punkt 7 c, I; 9 und 9 b). Wir gehen von einer längerdauernden Transformationsphase aus und die vorgeschlagenen Mittel für die Variante 1 sind kaum ausreichend!*

3. *transfair* verlangt die gesetzliche Aufnahme eines moderaten Verlagerungsziels zu Gunsten des Schienengüterverkehrs in der Schweiz, wie folgt: Der Binnen-, Import- und Exportgüterverkehr auf der Schiene wächst mindestens proportional zum Gesamtverkehr.

### **Weitere Bemerkungen**

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

*Es sollte vertieft untersucht werden, welche Auswirkungen dieses Vorhaben auf die Beschäftigung, die Arbeitsbedingungen und die Notwendigkeit der Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden besonders im Schienengüterverkehr hat, um vorausschauend auf den Strukturwandel zu reagieren, insbesondere auf die Digitalisierung des Schienengüterverkehrs und die Umstellung auf die digitale automatische Kupplung (DAK und andere). Letzteres wird viele manuelle Arbeitsprozesse bezüglich der Vorbereitung, des Rangierens und des Führens von Güterzügen stark verändern. Die Berufe der Cargo-Produktion beinhalten heute viele manuelle Arbeiten: Die Zustellung und Abholung der Wagen beim Kunden in Anschlussgleisen oder auch die Trennung und erneute Zusammenstellung der Züge in den Rangierbahnhöfen. Vor allem das An- und Abkuppeln der Wagen erzeugt einen hohen manuellen Arbeitsaufwand. Bisher wird dies von Rangiermitarbeitenden mit Hilfe von Schraubenkupplungen durchgeführt. Die Mitarbeitenden der Eisenbahnverkehrsunternehmen führen darüber hinaus weitere Prozessschritte durch, wie z. B. die Erfassung der Daten der Güterwagen mit mobilen Erfassungsgeräten, die Bestimmung des Wagenplatzes, die Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Bremsen, die technische Untersuchung der Wagen etc. Die Arbeiten erfordern Zeit und Kompetenzen für den sicheren Betrieb der Güterzüge. Mit diesen Ausführungen weist *transfair* darauf hin, dass die Weiterentwicklung insbesondere von den Mitarbeitenden im Schienengüterverkehr abhängt. Die Vorlage muss deshalb nebst technischen Modernisierungen auch der Personalentwicklung Rechnung tragen.*

*Organisatorisch ist es wichtig, dass die Leistungsvereinbarungen auch mit SBB Cargo in ihrer heutigen Aufstellung umgesetzt werden können. Diese müssen subventionsrechtlich korrekt abgerechnet werden. Die Leistungen des EWLV sollen integral bei SBB Cargo angesiedelt bleiben, so dass der Personaleinsatz, die Organisation und die Prozesse dort verortet bleiben. Eine separate Führung des EWLV ist aus Sicht *transfair* nicht notwendig, da nur weitere Kosten generiert und Synergien verloren gehen würden.*

*Abschliessend weist *transfair* erfreut darauf hin, dass die SBB stark am Schienengüterverkehr interessiert sind und diesen weiterhin als Kerngeschäft betrachten. Die grossen Bestrebungen und Investitionen seitens der SBB sollten vom Bund durch attraktive und verlässliche Rahmenbedingungen unterstützt und gefördert werden. Die*



*Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr müssen demnach so gesetzt werden, dass die SBB und die weiteren Akteure diese Modernisierungen mit Erfolg umsetzen können.*

Wir danken für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und stehen Ihnen bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**transfair – Der Personalverband**



Bruno Zeller  
Branchenleiter Öffentlicher Verkehr



Olivia Stuber  
Wissenschaftliche Mitarbeiterin