



Verband Schweizerischer  
Bagger- und Lastschiffbesitzer

## VBL-Positionspapier: «24.017: Gütertransportgesetz. Totalrevision»

---

### Ausgangslage

Die schweizerische Schifffahrt stützt sich heute auf **drei Leistungsträger**:

- die **konzessionierten Schifffahrtsbetriebe**, die sich auf Personentransporte beschränken;
- die **Rheinschifffahrt**, welche nebst Personentransporten im Rahmen der Gütertransporte für die Abwicklung von 10% des schweizerischen Aussenhandels verantwortliche ist;
- die privat organisierten **Gütertransporte auf schweizerischen Binnengewässern**, die jährlich eine Menge vergleichbar mit rund 90% des Trockengüterumschlages der Rheinhäfen Basel abwickeln und im **VBL** (Verband Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer) organisiert sind.

Die volkswirtschaftliche Leistung der Gütertransporte auf schweizerischen Binnengewässern entspricht dabei einem gesamten jährlichen Tonnageverkehr von 3.5 bis 4 Mio. Tonnen an Gütern, vornehmlich Sand/Kies und übrige Güter wie z.B. die Kehrrichtabfuhr der Stadt Genf. Dank diesen mit dem Schiff transportierten Gütern wird das Strassennetz jährlich mit einer Gesamtdistanz entlastet, die über 103-mal dem Weltumfang entspricht und über 5'300 Tonnen CO<sub>2</sub> verhindert.

Trotz dieser und weiterer Vorteile sind die Transporte auf den Schweizer Binnengewässern im vergangenen Jahrzehnt auf dramatische Weise um über 30 Prozent eingebrochen. Politisch sollte dem aus klima- und umweltpolitischen Gründen sowie zur Entlastung der stark ausgelasteten Strassen- sowie Schienennetze entgegengewirkt werden.

### Problemstellung

Im Rahmen der Vernehmlassung des UVEK zur «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» hat der VBL am 24.02.2023 seine Stellungnahme eingereicht. Am 10.01.2024 hat der Bundesrat die Botschaft zum neuen Gütertransportgesetz publiziert. In einem Vergleich mit der VBL-Stellungnahme musste festgestellt werden, dass keiner der VBL-Anträge aufgenommen oder beantwortet wurde. Gleichzeitig schreibt der Gesetzgeber im neuen Art. 32, Abs. 2 vor, dass: «Er (der Bundesrat) kann insbesondere Vorschriften erlassen, um Diskriminierungen im Gütertransport zu verhindern».

Die Branche der Gütertransporte auf schweizerischen Binnengewässern – wie oben ausgeführt als relevanter Leistungsträger in der schweizerischen Schifffahrt und Teil des Modalsplits im Güterverkehr – wird im vorliegenden Gesetzesentwurf komplett aussen vorgelassen. Dies ist vor dem Hintergrund der Ziele der Revision und auch dem Vermeiden einer Diskriminierung untragbar.

### Forderung der Branche

Der VBL und seine Mitglieder, die heute auf allen grösseren Seen aktiv sind, erwarten eine Gleichstellung mit den weiteren Verkehrsträgern und Leistungserbringen in der Schifffahrt. Vor diesem Hintergrund, sowie der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Transporte von Gütern auf Schweizer Binnengewässern, ist es angezeigt, dass die Branche mindestens als Transportart im neuen Gütertransportgesetz explizit erwähnt wird. Die Nennung stellt sicher, dass die Branche auch in Zukunft ihren Beitrag im Transport von Gütern leisten kann. Dies wird nur möglich sein, wenn Art. 32 Abs. 2 und 3 «Berücksichtigung des Konzeptes für den Gütertransport nach Art. 4 ... und über die Umsetzung der Massnahmen der Raumplanung nach Art. 17 in der Richtplanung» auch für die Güterschifffahrt auf Schweizer Binnengewässern anzuwenden ist. Der VBL plädiert darum, den Gütertransport auf Schweizer Binnengewässern in den Artikeln 1-4 zu ergänzen. Wichtig zu betonen dabei ist, dass dieser Antrag weder zu Subventionen noch anderweitigen Unterstützungsbeiträgen führen wird, sondern lediglich eine Gleichbehandlung mit anderen Transporteuren zu Wasser und zu Lande sicherstellt.