



Verein Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer
Association Suisse des propriétaires des dragues et chalands à moteur
Associazine Svizzera proprietari de draghe e chiatte

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr
Energie und Kommunikation UVEK

Per E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Flüelen, 24. Februar 2022 / FSA/MM/UJ

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport – Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrter Damen und Herren

Die Schweizerische Schifffahrt stützt sich heute auf 3 Leistungsträger ab, die konzessionierten Schifffahrtsbetriebe die sich auf den Personentransport beschränken sowie die für den Gütertransport verantwortliche Rheinschifffahrt und die in unserem Verband zusammengeschlossenen Bagger- und Lastschiffbesitzer, welche für den Transport von verschiedenen Gütern auf den Schweizer Binnengewässer verantwortlich sind. Darunter fallen vornehmlich Sand- und Kiesmaterialien, aber auch bspw. Kehrichttransporte in der Stadt Genf.

Die Transportmengen der Rheinschifffahrt umfassen rund 10% des gesamten schweizerischen Aussenhandels. Ihre jährliche Transportmenge beträgt rund 7 Mio. Tonnen Güter, wobei der Anteil Flüssiggüter rund 43% (ca. 3 Mio. to) und der Anteil Trockengüter rund 57% (ca. 4 Mio. to) beträgt.

Im Vergleich dazu ist die transportierte Gütermenge unserer Mitglieder was den Trockenumschlag betrifft leicht tiefer. In den Erhebungsjahren 1997 – 2008 betrug unsere Mengen rund 3.6 Mio. to p.a., erreichten also rund 93% des Tonnagen-Umschlages aller Rheinhäfen Basel. Leider sank unsere Transportmengen in letzten Jahren kontinuierlich und erreichte im letzten Vergleichsjahr 2018 lediglich noch rund 2.5 Mio. to resp. 84% des Trockenumschlages der Rheinschifffahrt..

Unser Verband vertritt die Interessen der Güterschifffahrt auf Schweizer Binnenseen seit 1918. Die erwähnten Rückgänge unserer Mengen sind vielschichtig, sie stehen aber in den letzten Jahren klar im Widerspruch zum Gesamtausstoss der Schweizer Kies- und Betonindustrie. Die Gründe sind also nicht wirtschaftlich sondern klar politisch begründet. In Folge fehlender Konzessionen mussten in den letzten 15 Jahren die Betriebe auf dem Walensee und dem Lago Maggiore leider eingestellt werden. Bisher und bis dato verfügen wir leider über kein politisches Gewicht und wurden bis vor wenigen Jahren auch nicht von den entsprechenden Bundesämtern wahrgenommen. In Gesprächen mit dem Bundesamt für Verkehr, Abteilung Schifffahrt wurden wir schliesslich letztes Jahr auf die nun anstehende Vernehmlassung des neuen Gütertransportgesetzes aufmerksam gemacht.

1. VBL-Positionen

Für die Gelegenheit zur Vernehmlassung danken wir Ihnen bestens. Gestützt auf die Ergebnisse unserer Arbeitsgruppe „Förderung der Gütertransporte auf Schweizer Binnengewässern“ sowie der Konsultation unserer Mitglieder nehmen wir zusammenfassend gerne wie folgt Stellung:

- Der VBL begrüsst die in der Vernehmlassungsvorlage klar ersichtliche Stärkung der Gütertransporte auf Schweizer Binnengewässer resp. der Schifffahrt generell.
- Wir bevorzugen ganz klar die erste der beiden vorgeschlagenen Varianten gemäss Ihrem Fragebogen.
- Wir schlagen jedoch vor, dass aufgrund der volkswirtschaftlichen Bedeutung die Binnenschifffahrt mit der Rheinschifffahrt per lege gleichgesetzt wird, wobei gegen eine Priorisierung resp. schwerpunktmässige Bevorzugung der Rheinschifffahrt keine Vorbehalte angebracht werden.
- Die Rheinschifffahrt verdient diese Priorisierung, weil sie für den Aussenhandel und die Landesversorgung mit Import- und Exportgütern von eminenter Bedeutung ist.
- Der Anspruch unserer Mitglieder auf Bundesgelder ist generell nicht vorhanden und wird auch nicht erwartet. Lediglich in Bezug auf die Mineralölsteuer wird erwartet, dass diese zur Förderung unserer Schifffahrt abgeschafft oder via Co2-Gesetzgebung zweckgebunden für die Fördermittel zur Entwicklung von klimaneutralen Antriebstechnologien eingesetzt wird.
- Ferner ist unseren Mitglieder finanziell ebenso gedient, wenn bei Abgaben und Gebühren sowie bei Konzessionen keine weiteren fiskalischen Zwecke sondern Kostendeckungen angepeilt werden und Abgaben aus wettbewerbsmässigen Gründen wie bspw. Hafennutzungsgebühren schweizweit harmonisiert werden.
- Am ehesten ist unserer Branche wirksam geholfen, wenn die Kantone auf Stufe Richt-, Nutzungs-, Sach- und Agglomerationsplanungen (z.B. Seeufer), inkl. Regionen und Gemeinden was unser Umschlagsplätze betrifft in die Pflicht genommen und schliesslich solche Standort einerseits erhalten und andererseits bewusst wieder geschaffen werden.

2. Ausgangslage

Die Lastschifffahrt ist eine volkswirtschaftlich wichtige Branche, die immer stärker unter Druck gerät und dringend gestärkt werden muss. So sind die Seetransporte im vergangenen Jahrzehnt um über 30 Prozent zurückgegangen, der Verlust der Güterschifffahrt auf den erwähnten 2 Seen steht diesbezüglich exemplarisch an. Die Abnahme der Gütertransporte auf Schweizer Binnengewässern ist wie vorstehend erwähnt nicht branchenspezifisch bedingt, sie hat klare politische Ursachen, nämlich:

- Fehlendes politisches Bewusstsein der Bedeutung der Branche bezüglich aktueller und potenziell massiver Einsparungen von CO2 im Strassentransport.
- Richt-, Nutzungs-, Sach- und Agglomerationsplanungen von Kantonen, Regionen und Gemeinden werden laufend zu Lasten unserer Branche an Seeufern ausgeführt, indem Umzonungen von bisher gewerblichen Zonen in neue Seeuferzonen mit Sport- und Freizeitanlagen unter Wegfall von Verlad-, Entlad- und Umschlagzonen geschaffen werden.
- Erschwerung, bzw. massive Verteuerung der Konzessionen für gewerbliche Nutzung von Hafenanlagen nicht nur für die Freizeit- und Sportschifffahrt sondern insbesondere auch für unsere Lastschiffe und Hafenanlagen.
- Steigende und daher immer kostenintensivere technische Anforderungen an den Schiffsbau.

Gleichzeitig trägt der Gütertransport von Sand, Kies und Schotter auf den Schweizer Binnenseen durch Motorlastschiffe nachweisbar massiv zur Reduktion von CO₂ bei. Jährlich werden durchschnittlich total mindestens 2,4 Mio. Tonnen Material über die Seewege transportiert. Damit können jährlich mindestens 4,1 Mio. gefahrene Strassenkilometer verhindert werden, was 103 Mal dem Erdumfang entspricht. Aufgrund der Effizienz der Schiffe gegenüber den Lastwagen umfasst die Einsparung pro Jahr mindestens 2 Mio. Liter Dieseltreibstoff und somit CO₂-Ausstösse von über 5'300 Tonnen. Auf Schiffen können mit relativ wenig Treibstoff grosse Mengen transportiert werden, was Vorteile für die Umwelt beinhaltet und das Strassen- und Schienennetz erheblich entlastet. Der Güterverkehr auf Binnenseen verursacht auch keine Erstellungs- und Unterhaltskosten für Infrastrukturen, wie das für Strassentransporte der Fall ist.

3. Dringlichkeit politischer Aktivitäten

Der Abnahme von Seetransporten muss aus umwelt-, gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Gründen dringend entgegengewirkt werden. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf den See ist im Interesse, da der Transport umweltfreundlicher erfolgt als auf Strasse und Schiene und die Verkehrsbelastung auf dem ohnehin bereits ausgelasteten Strassen- sowie Schienennetz verringert wird. Zudem wird für BewohnerInnen der Siedlungsgebiete die Lärm- und Luftbelastung ebenfalls massiv verringert. Und abgesehen von Hafen- und Umschlagplatzanlagen sind für den Schiffsverkehr keine Kunstbauten, Trasseebauten und weitere kostspielige Infrastrukturbauten nötig, welche zu Lasten der Steuerzahler vorgenommen werden müssen. Es gilt deshalb Massnahmen zu prüfen, die die Güterschifffahrt, damit insbesondere auch weiterhin und allenfalls auch zusätzliche Beiträge an die klima- und umweltpolitischen Ziele geleistet werden können.

Die Güterschifffahrt auf den Schweizer Binnengewässern kann wie folgt gefördert werden:

- Gütertransportgesetzesrevision: es sollen der Bestand und allenfalls auch der Neu- oder Ausbau von Umschlagplätzen und Hafenanlagen gefördert und die Kantone dabei vermehrt in die Pflicht genommen werden, solche Anlagen zu fördern und vermehrt auf fiskalisch motivierte Abgaben resp. Hafen- und Wassernutzungsgebühren zu verzichten und Wasserstrassen gebührenfrei zu halten.
- RPG II-Revision: Die Lastschifffahrt gilt es gebührend zu gewichten und in die Richt-, Sach-, Nutzungs- und Agglomerationsplanungen auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden einzubeziehen in Bezug auf Standortplanung, Nutzungskonflikte usw. Ebenso sind Abbaukonzessionen aus und in Gewässern neu zu regeln und schweizweit einheitliche Konzessionsbedingungen zu erlassen.
- Regulatorische Anpassungen gilt es in Zukunft verstärkt auf die Förderung der Lastschifffahrt zu beurteilen.
- CO₂-Gesetzesrevision: es sollen klimaneutrale Schiff-Antriebstechniken sowie der Bau von entsprechenden Versorgungsstellen finanziell gefördert werden. Die bisherige Mineralölsteuer soll anstelle der fiskalischen Verwendung neu für diese Finanzierung beigezogen werden.
- Es gilt ein nationales Forschungsprojekt für die Entwicklung von CO₂-neutralen Schiffsantriebstechniken ins Leben zu rufen und so für die Industrie Anreizsysteme zu schaffen, auch in diese anzahlmässig sehr beschränkten Marktfelder Forschung und Gelder zu investieren.

4. Detaillierte Rückmeldungen des VBL

Im Folgenden äussern wir uns zu den einzelnen Artikeln des GÜTG. Wir gehen dabei artikelmässig vor und erlauben uns in **kursiver und unterstrichener Schrift** unsere Änderungs- und Ergänzungsvorschläge darzulegen.

- **Art. 1a: Begriffe**

Neu: c) Gütertransporte auf Schiffen (GTS): diese Transporte umfassen die Rheinschifffahrt und die Güterschifffahrt im Sinne von Art. 2 Abs. 1 lit. a.Ziff.8 der Binnenschifffahrtsverordnung (SR 747.201.1)

Begründung:

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Güterschifffahrt verdient es einerseits, das Gebot der Gleichbehandlung der verschiedenen Gütertransportarten andererseits macht es zwingend nötig, dass die Schifffahrt hier speziell erwähnt wird. Zudem wird klar festgelegt, welche Transporte auf Wasser schlussendlich im GÜTG gemeint sind. Die Güterschifffahrt muss dabei nicht nur die Rheinschifffahrt sondern auch jene auf Schweizer Binnengewässer umfassen.

- **Art. 1, c, Ziffer 3. Freiverladeanlagen (bisher Art. 1, c)**

Neu ergänzen: 3. Freiverladeanlagen: öffentliche und private Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen, Verlade- und Umschlagplätzen, einschliesslich der Kräne und anderer Umschlagsgereäte für Bahn-, LKW- und Schiffsver- und -entlad.

Begründung:

Die Freiverladeanlagen dürfen sich nicht nur auf die Bahngüter sondern auch klar auf die Transportgüter für die Schifffahrts- sowie den LKW-Verlad beziehen. Eine Gleichbehandlung von Gütertransporten auf Schienen, Strasse und Wasser ist auch in diesem Begriffsbereich zwingend nötig und unumgänglich. Denn nur mit einer Gleichbehandlung dieser drei Gütertransportarten wird das GÜTG den faktische Verhältnissen gerecht und nicht diskriminierend gegenüber einzelnen Verkehrs- resp. Transportträgern.

- **Art. 2 Abs. 1 und 2 Bst. b und c:**

Neu: b. ergänzen „... für den Gütertransport auf dem Rhein und auf Schweizer Binnengewässern“

Begründung:

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Lastschifffahrt verdient es, dass die Transporte auf Schweizer Binnengewässern der Rheinschifffahrt gleichgestellt wird. Ferner verweisen wir auf unsere Begründung zu Art. 1, c, oben.

- **Art. 3 Abs. 2 Bst. d:**

Neu d. ergänzen „... auf dem Rhein *und auf Schweizer Binnengewässern*.“

Begründung:

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Lastschifffahrt verdient es, dass auch hier diese der Rheinschifffahrt gleichgestellt wird. Wir verweisen ebenfalls auf unsere Begründung zu Art. 1, c, oben.

- **Art. 3 Abs. 5**

Neu ergänzen „... das Konzept in ihren Richt-, Sach-, Nutzungs- und Agglomerationsplanungen auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden.“

Begründung:

Die Sachpläne sind oftmals die ersten Ansatzpunkte für die Umsetzung der Richtpläne. Von daher genügt es nicht, nur die Richtpläne zu benennen, eine Ausdehnung auf die Sach-, Nutzungs- und Agglomerationspläne ist daher zwingend nötig. Zudem gibt es schweizweit keine einheitliche Sprachregelung für die behördenverbindliche Richtplanung. Deshalb verhilft hier eine erweiterte Sprachregelung klar der zielgerichteten Umsetzung der Absichten des Gesetzgebers in den nachfolgenden Planungen und Planungsstufen der verschiedenen Ebenen des Staates. Schlussendlich ist eine gesetzgeberische Zielerreichung nur aufgrund klarer Planungsvorgaben realisierbar, die die Behördenverbindlichkeit eben auch dazu verpflichtet, die Planung letztendlich auch zu einer ebenso notwendigen Eigentümerverbindlichkeit zu erheben.

- **Art. 8a**

Neu Titel ergänzen „Förderung der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein und Schweizer Binnengewässern“

Begründung:

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Lastschifffahrt auf Schweizer Binnengewässern rechtfertigt hier die Gleichbehandlung der Gütertransporte auf allen Gewässern, nicht nur dem Rhein. Die Abschnitte 1 – 8 können sich durchaus auf die Rheinschifffahrt beschränken. Unsere Branche erwartet nicht namhafte Beiträge, ganz sicher nicht wenn solche Anlagen schon bestehen. Diese Hilfe kann sich für unsere Schifffahrt lediglich auf die durch öffentlich rechtlich bedingte Verlagerungen, auf Starthilfen bei Wiederaufbauten oder Wiederinbetriebnahmen von Umschlagplätzen beziehen. Dabei könnte die Hilfen auf einen Beitrag an die Grundinvestitionen beschränkt werden.

Sofern aber Ziff. 8a ausschliesslich für die Rheinschifffahrt angedacht ist, könnte dasselbe natürlich auch durch einen neuen Art. 8b (für die Güterschifffahrt auf Schweizer Binnengewässer) oder durch Umformulierungen resp. Ergänzungen von Art. 9b, Abs. 1 und Abs. 2 vorgenommen werden. Der Titel von Art. 9 des geltenden Gesetzes von 2015 beschränkt sich schliesslich nicht zwingend auf die Schiene. Der Gesetzgeber könnte so dann klar belegen, dass ihm die Beibehaltung resp. Stärkung der Gütertransporte auf dem Wasser ein echtes Anliegen ist und dass er der Gleichbehandlung von Strasse, Schiene und Wassertransporten nachkommen will.

- **Art. 10 Abs. 2**

Neu anfügen: «.....auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge, die Erarbeitung von klimaneutralen Antriebstechniken für die Schifffahrt mittels Forschungs- resp. Pilotprojekten sowie anderer technischen Hilfsmittel, um die Besatzung von Güterschiffen auf 1 oder 0 Personen zu reduzieren».

- **Art. 10a, Abs. 2**

Neu ergänzen: „... Investitionsbeiträge an den Bau von Schiffen gewähren, die für Niedrigwasser geeignet sind sowie für CO2-neutrale Antriebstechniken.“

Begründung:

Die Anzahl CO2-neutraler Antriebstechniken für die Güterschifffahrt hält sich in engen Grenzen im Gegensatz zu solchen für LKW und Busse, sodass die Industrie nicht primär ihre diesbezüglichen Bestrebungen auf die Schiffsantriebstechnik ausrichten wird. Zudem sind erste Erfahrungen mit CO2-neutralen Motoren vorhanden und zeigen, dass diese Motoren rund 5-mal teurer sind, als konventionelle, mit Diesel betriebene Motoren. Hier könnte ein sinnvoller Ausgleich und Anreiz für Unternehmer geschaffen werden, die bereit sind, CO2-neutrale Antriebstechniken einzusetzen. Damit die in Art. 10 und Art. 10a aufgelisteten Hilfen auch praxisgerecht ausgestaltet werden, bitten wir Sie auch dafür zu sorgen, dass unser Verband der Güterschifffahrt auf Schweizer Gewässern neu in die Koordinationsgruppe des Bundesamtes für Verkehr aufgenommen und eine ständige Vertretung von uns darin Einsitz nehmen kann.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Ausführungen danken wir Ihnen. Gerne stehen wir Ihnen bei Rückfragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

VBL Verein Schweizerischer Bagger- und Lastschiffsbesitzer

Franz-Sepp Arnold, Präsident

Beilagen:

- Positionspapier VBL «Stärkung der Güterschifffahrt auf Schweizer Binnengewässern»
- Fragenkatalog zur Vernehmlassung Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport: Stellungnahme VBL