

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Versand ausschliesslich per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

24. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport: Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. November 2022 haben Sie uns eingeladen, zur Vorlage «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und zahlreiche Einzelfirmen. Sämtliche unserer Mitglieder sind auf einen verlässlichen, leistungsfähigen und nachhaltigen Güterverkehr angewiesen.

Wir gehen mit dem Bund darin einig, dass die Rahmenbedingungen im gesamten Güterverkehr zurzeit nicht optimal sind und besser auf künftige Herausforderungen ausgerichtet werden müssen. Aus unserer Sicht wird die Vernehmlassungsvorlage diesem Anspruch jedoch nicht gerecht. Sie kann in jeder Ausprägung höchstens als Übergangslösung dienen. Insbesondere ist ein umfassend nachhaltiges Ergebnis (ökonomisch, ökologisch, sozial) mit beiden skizzierten Varianten nicht zu erreichen. Die Gesamtkonzeption wurde zu wenig auf eine Verbesserung des Kundennutzens und der Eigenwirtschaftlichkeit ausgerichtet. Sie müsste in einem offenen Denkprozess neu aufgerollt werden (insb. Handlungsbedarf und Ziele). Während einzelne Elemente der Vorlage zielführend sind (bspw. Einbezug der Rheinschifffahrt), braucht es in anderen Bereichen auch für eine Übergangsphase Nachbesserungen: Insbesondere für die Weiterentwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs muss ein «dritter Weg» ins Auge gefasst werden. Dieser soll auf organisatorischen Anpassungen, einer Begrenzung der staatlichen Zuschüsse und einer Deregulierung basieren. Die Vernehmlassungsvorlage kann somit zum Anlass genommen werden, um gezielte, «lebenserhaltende» Massnahmen für Teile des Schweizer Schienengüterverkehrs zu ergreifen und den heutigen Binnengüterverkehr für eine Übergangsphase fit zu machen. Sie stellt hingegen keine geeignete Basis dar, um die Landschaft grundlegend «umzupflügen».

Weitere Ausführungen finden Sie nachfolgend sowie im, dieser Stellungnahme beiliegenden, Fragebogen.

Feststellungen zu Handlungsbedarf und Zielen

Logistik und Güterverkehr sind für das Funktionieren einer Volkswirtschaft unverzichtbar. Dies gilt insbesondere für eine kleine, international vernetzte Volkswirtschaft wie die Schweiz. Die Politik sollte deshalb Rahmenbedingungen schaffen, die ein möglichst reibungsloses, flexibles und verlässliches Funktionieren des Güterverkehrs ermöglichen. Dazu gehören u.a. ausreichende und richtig allozierte Infrastrukturkapazitäten und ein geeignetes Marktdesign, das als Nährboden für Innovation und attraktive Angebote dient. Ohne diesen Nährboden ist ein klimaneutraler Güterverkehr sehr schwierig zu erreichen: Leistungsfähigkeit ist eine Voraussetzung für Klimaschutz und nicht umgekehrt.

Es sind nicht die Grundeigenschaften des Schienentransports, welche für die schwierige wirtschaftliche Lage des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) in der Schweiz verantwortlich sind. Vielmehr ist diese das Resultat einer suboptimalen Marktorganisation und einer verfehlten Eigenerpolitik des Bundes. Die dominante Marktposition von SBB Cargo hat einen echten intramodalen Wettbewerb (und damit eine intermodal wettbewerbsfähigere Bahn) bisher verhindert. Hierin sehen wir den grössten Hebel für nachhaltige Verbesserungen.

Auch wenn auf der Schiene spezifische Probleme bestehen, die mit der Vernehmlassungsvorlage adressiert werden sollen, gilt es doch umfassend zu denken. Die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs, die Einbindung der Rheinschifffahrt und auch die Perspektiven der Luftfracht sind für die Zukunft des Schweizer Güterverkehrs ebenfalls entscheidend. Ebenso gilt es, innovative, selbsttragende Lösungen aus der Privatwirtschaft (Cargo sous terrain) konsequent mitzudenken und ihnen den Möglichkeitsraum offenzulassen.

Wir teilen ausserdem die Einschätzung des Bundes, dass ein leistungsfähiges Güterverkehrssystem auf einer optimalen Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern basiert: Die Marktanteile von Schiene, Strasse, Schiff, Flugzeug oder neuer Verkehrsträger wie Cargo sous terrain sind ein Output des Systems, kein Input. Sie entstehen aufgrund der Kundenbedürfnisse und des intermodalen Wettbewerbs, für den alle Verkehrsträger so gut wie möglich fit gemacht werden müssen. Für eine Verlagerungspolitik im Inland gibt es keine verfassungsmässige Grundlage. Es gilt die freie Verkehrsträgerwahl. Sehr gerne sind wir bereit, diese und weitere Punkte zum Handlungsbedarf und den Zielen einer Weiterentwicklung des Schweizer Güterverkehrs zu diskutieren und zu formen.

Zu guter Letzt gilt es zu betonen, dass eine derart umfassende Vorlage, wie sie der Bund vorgelegt hat, an den aktuellen finanzpolitischen Realitäten vorbeizieht. Somit sollten jegliche Massnahmen in erster Linie aus bestehenden Mitteln finanziert werden. Wir sind überzeugt, dass dies möglich ist. Der Güterverkehr und die Bahn verfügen nicht über zu wenig Geld. Es muss jedoch besser alloziert und effizienter eingesetzt werden.

Wir danken Ihnen vorerst für die Berücksichtigung unserer Argumente.

economiesuisse

Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung
Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

Lukas Federer
Stv. Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

- Beilage erwähnt



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

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

Ja, wobei wir jedoch in einigen Grundsatzfragen (Handlungsbedarf und Ziele) fundamental andere Einschätzungen haben. Diese betreffen u.a. das wirtschaftliche Umfeld, die politischen Voraussetzungen für die Vernehmlassungsvorlage sowie die Marktentwicklung und den Möglichkeitsraum im Güterverkehr. Während wir eine breit abgestützte Neuorganisation des EWLTV und eine bessere Einbindung der Rheinschiffahrt für sinnvoll halten (insb. die Umsetzung der Motion 20.3286), besteht aus unserer Sicht keine ausreichende Grundlage, um den gesamten Binnengüterverkehr «umzupflügen». Eine Denkpause für eine kritische Prüfung des Handlungsbedarfs und der Ziele im Dialog mit den Kundinnen und Kunden des Güterverkehrs wäre aus unserer Sicht angezeigt. Auch müssen technische und marktwirtschaftliche Innovationen wie das Konzept Cargo sous terrain ernsthaft in die Überlegungen einbezogen werden. Dies unter der Prämisse, dass der Güterverkehr einen Beitrag zur Versorgungssicherheit und zur langfristigen Standortattraktivität der Schweiz leistet und man den (Schienen-)Güterverkehr daher einer weniger politisierten und selbstbezogenen Analyse unterziehen sollte.

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 Rheinschiffahrt, oder
 - b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Obwohl wir den Grundgedanken hinter der Variante 1 (Schienengüterverkehr fit machen für die Zukunft) teilen, stellt aus unserer Sicht keine der beiden Varianten eine sinnvolle Option dar. Wir befürworten stattdessen einen «dritten Weg», der auf drei Elementen fusst:

Organisatorische Anpassungen beim Einzelwagenladungsverkehr (EWLTV), die ein transparentes und diskriminierungsfreies Angebot gewährleisten und die Kundenorientierung verbessern.

- Wir unterstützen eine Neuorganisation des Schienengüterverkehrs und verweisen in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahme unseres Mitglieds VAP: Eine horizontale Trennung des unrentablen Teils des EWLTV (nämlich der ersten und letzten Meile sowie der Rangierbahnhöfe) vom Ganzzugverkehr auf dem Hauptlauf. Dieser unrentable Teil soll für eine Übergangsphase abgeltungsberechtigt sein und als diskriminierungsfreie Dienstleistung durch eine separate Gesellschaft innerhalb der SBB erbracht werden. Die konsequente horizontale Trennung von Ganzzugverkehr und erster/letzter Meile hat gewichtige Vorteile gegenüber einer vertikalen Trennung von EWLTV und Ganzzugverkehr: Sie stellt sicher, dass keine Betriebsbeiträge in den Ganzzugverkehr fließen und Wettbewerbsverzerrungen entstehen. Sie bietet Effizienzreize, weil heute redundante Produktionsschritte bei SBB Cargo bereinigt werden. Sie ist einfach umsetzbar, weil die Mitarbeitenden dem gleichen GAV unterstellt bleiben und es innerhalb der SBB Einheiten mit Erfahrungsschatz als Anbieterin von diskriminierungsfreien Leistungen gibt. Zu guter Letzt ist sie eignerpolitisch sinnvoll, da die



Entflechtung von unrentablen und rentablen Leistungen zu mehr Transparenz und einer besseren Governance führt.

Weniger Subventionen und eine Gesamtvorlage, die mit den finanzpolitischen Realitäten des Bundes vereinbart werden kann.

- Der Bundeshaushalt steht durch die Covid-Pandemie und strukturelle Mehrausgaben unter massivem Druck. In den Finanzplänen sind Defizite von einer Milliarde (2024) bis drei Milliarden Franken (ab 2025) prognostiziert. Weitere Ausgaben müssen daher einer kritischen Prüfung unterzogen werden. Eine Aufweichung der Schuldenbremse ist in jedem Fall zu verhindern. Unter diesen Voraussetzungen sind umfangreiche Beiträge an den Schienengüterverkehr finanzpolitisch zurzeit nicht tragbar. Der Gesamtumfang der Unterstützung ist daher zu reduzieren und degressiv auszugestalten. In erster Linie ist auf bestehende Mittel zurückzugreifen, insbesondere auf das prädestinierte Finanzierungsinstrument, den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Im Rahmen des BIF muss es das Ziel sein, die Einnahmen aus der LSVA besser für Investitionen und gegebenenfalls Betriebsabteilungen in einen nachhaltigen Güterverkehr einzusetzen, so wie dies im Rahmen der Verlagerungspolitik beabsichtigt ist.

Ein ergänzendes «Deregulierungspaket», das die bürokratische Last auf dem Schienengüterverkehr reduziert und damit zur Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers beiträgt.

- Kunden und Branchenakteure des Schienengüterverkehrs sehen sich heute im Vergleich mit dem Strassentransport mit zusätzlichen Hürden konfrontiert, die neben hohen Initialinvestitionen wesentlich auf bürokratische Vorschriften zurückzuführen sind. Dadurch wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene beeinträchtigt. Dieser Aspekt wird in der Vernehmlassungsvorlage zu wenig adressiert. Neben Investitionen und Betriebsabteilungen braucht es jedoch auch flankierende Massnahmen, die den Schienengüterverkehr einfacher und effizienter machen (bspw. Fahrdienstvorschriften, technische Spezifikationen, Baustellenmanagement, Trassenpreise, LSVA Rückerstattung für alle multimodalen Beförderungen etc.). Hier fordern wir eindringlich ein stärkeres Engagement des Bundes für ein «regulatorisches Facelifting» in der Form eines «Deregulierungspakets».

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

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

Ja, wobei aus Kundensicht anzumerken ist, dass diese Investition vor zehn Jahren hätte stattfinden müssen. Der Bund hat in dieser Zeit weder den intramodalen Wettbewerb gefördert, was zu Innovationen geführt hätte, noch sein dominantes Staatsunternehmen SBB Cargo modernisiert. Wie bei der Infrastruktur (Ausbauschnitt 2035) wird die Migration erst mittelfristig eine Wirkung entfalten, womit der Druck auf den Schienengüterverkehr zunächst hoch bleibt. Hier wäre ein entsprechendes Erwartungsmanagement im politischen Prozess angebracht.

4. Sind Sie einverstanden,

- a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, wobei wir den Kreditantrag im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage ablehnen. Stattdessen fordern wir eine Finanzierung der DAK über den Bahninfrastrukturfonds. Der BIF erhält jährlich rund eine Milliarde CHF an Geldern aus der LSVA. Im Sinne einer effizienten Verlagerungspolitik (der Existenzberechtigung der LSVA) wäre es daher angebracht, wenn dieses Geld umfassend in einen attraktiven Schienengüterverkehr fliesst, sei es infrastrukturseitig oder für betrieboptimierende Investitionen wie die DAK inkl. befristete Betriebsabteilungen.

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

Ja.

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

Keine Stellungnahme.

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

Keine Stellungnahme.

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

Ja. Die Rheinschifffahrt ist für die Versorgungssicherheit der Schweiz schon heute von zentraler Bedeutung. Dieser Stellenwert dürfte in Zukunft noch steigen, so dass günstige Rahmenbedingungen für eine Weiterentwicklung der Rheinschifffahrt besonders wichtig sind. Gerade für die Versorgungssicherheit mit klimaneutraler Energie in Molekül-Form (bspw. grüner Wasserstoff) kann die Rheinschifffahrt in Zukunft eine zentrale Rolle spielen. Insgesamt befürworten wir deshalb die Umsetzung der Motion 20.3286.

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

Gegen eine Leistungsvereinbarung ist a priori nichts einzuwenden, da sie im Sinne der Mo. 20.3286 ist. Dennoch sollte die Hafeninfrastruktur, wenn immer möglich, eigenwirtschaftlich funktionieren. Sollte dies nicht der Fall sein und Bundesbeiträge unumgänglich werden, muss die Finanzierung immerhin vollständig durch bereits bestehende Gefässe erfolgen (insb. BIF und ggf. kantonale Finanzierungsquellen). Darüber hinaus ist genauer zu prüfen, ob allfällige Beiträge den Wettbewerb tangieren, da im Umfeld der Rheinhäfen auch privatwirtschaftliche Unternehmen tätig sind. Verzerrungen durch staatliche Beiträge, etwa bei den Preisen, sind zu verhindern.

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

Wie im erläuternden Bericht festgestellt wird, ist die Marktentwicklung in diesem Bereich noch nicht ausreichend weit fortgeschritten, damit sich ein Förderschema rechtfertigen liesse. Für die Beurteilung einer Förderung ist ausserdem der finanzielle Umfang entscheidend, der vorliegend noch nicht veranschlagt wird. Somit sind wir der Ansicht, dass diese Massnahme zurückgestellt werden sollte, bis die Voraussetzungen klarer sind und der Bund ein überzeugendes Gesamtbild präsentieren kann. Einen Grundsatzentscheid «auf Vorrat» lehnen wir ab. In dieses Gesamtbild ist auch die Finanzierung klimaneutraler Antriebe für LKW, Stapler usw. aufzunehmen.

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, allerdings sollten auch hier für die Finanzierung bestehende Gefässe verwendet werden (insb. BIF). Wir lehnen die Erschliessung neuer Finanzierungsinstrumente ab.

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

Im Vergleich zum heutigen System mit komplizierten Abgrenzungsfragen erscheinen uns Pauschalbeiträge als eine sinnvolle Vereinfachung. Allerdings kann dieser Punkt angesichts fehlender Angaben zur genauen Ausgestaltung (Verordnungen) nicht abschliessend beurteilt werden.

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

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

Grundsätzlich sind solche Beiträge weniger sinnvoll als andere preisrelevante Massnahmen wie bspw. eine Senkung der Trassenpreise. Falls dennoch auf solche Beiträge gesetzt wird, müssen sie aus bestehenden Mitteln finanziert werden können und durch die pauschale Rückerstattung der LSVA im Rahmen der Revision des SVAG abgelöst werden. Wir möchten auch betonen, dass finanzielle Zuschüsse die mittelfristigen Qualitätsprobleme im Schienengüterverkehr nicht werden beheben können. Insbesondere rechnen wir erst mit der Umsetzung des Ausbaus 2035 mit einer substanziellen Verbesserung.

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

Wir befürworten die Weiterführung, wobei die genaue Ausgestaltung in der Zukunft aus unserer Sicht im Rahmen der anstehenden Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes (Weiterentwicklung LSVA) zu diskutieren ist. Die Rückerstattung ist grundsätzlich ein wichtiges Instrument zur Abfederung des Systembruchs zwischen Schiene und Strasse. Sie sollte künftig nicht nur auf Container beschränkt bleiben, sondern unabhängig von der Beförderungsart in der multimodalen Logistikkette gewährt werden.

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

Aus unserer Sicht ist diese Massnahme unnötig. Es bestehen bereits heute ausreichend Gefässe, in denen solche Aspekte thematisiert werden oder werden könnten (insb. Verbände VAP und VöV, aber auch die IG WLV oder die Begleitgruppe Schienengüterverkehr des BAV).

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

Nein, da ein Gesamtbild über alle Verkehrsträger fehlt. Darüber hinaus birgt die Finanzierung von neuem Rollmaterial für SBB Cargo grosse Risiken für Marktverzerrungen. Durch die implizite Staatsgarantie und die Vorzugskonditionen via Eurofima besitzt das Staatsunternehmen bereits heute gewichtige Vorteile gegenüber privaten Wagenhaltern. Durch zusätzliche Investitionshilfen würde dieses Ungleichgewicht weiter verstärkt. Generell müsste hinterfragt werden, ob SBB Cargo zwingend auf eigenes Rollmaterial angewiesen ist oder ob angesichts der hohen Fixkosten ein Leasing nicht eine sinnvolle

Effizienzmassnahme, resp. eine notwendige Eigenleistung für die Sanierung des Schienengüterverkehrs darstellen würde.

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?
 - a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?
 - b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?
 - c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Siehe Antwort auf Frage 2. Obwohl wir den Grundgedanken hinter Variante 1 unterstützen, lehnen beide vorgeschlagenen Varianten ab und befürworten einen alternativen Weg, der vor allem auf einer organisatorischen Neuausrichtung des EWLTV basiert.

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

Ja. Wir unterstützen es ausdrücklich, dass sowohl der Bund als auch die Kantone die Bedürfnisse des Gütertransports stärker bei der Raumplanung berücksichtigen sollen. Dies betrifft in erster Linie die Güterabwägung mit anderen Interessen - wie etwa dem Naturschutz. Prüfenswert wäre eine Empfehlung oder allenfalls sogar Vorgabe des Bundes zur Berücksichtigung der Anliegen des Güterverkehrs in den kantonalen Richtplänen, die gemäss revidiertem Raumplanungsgesetz vom Bundesrat genehmigt werden. Der Bund selbst soll die Anliegen, wie beschrieben, insbesondere in den Sachplänen abbilden. Aufgrund der übergeordneten Funktion des Güterverkehrs für die Versorgung der Schweiz, muss ihm ein mindestens gleichwertiger Status wie anderen Anliegen eingeräumt werden.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Zum jetzigen Zeitpunkt lehnen wir angesichts unserer grundlegenden Vorbehalte gegenüber den beiden vorgeschlagenen Varianten konsequenterweise auch die gesetzlichen Anpassungen pauschal ab. Für die Umsetzung eines «dritten Wegs» gem. bisherigen Ausführungen ist die bestehende Rechtsgrundlage unseres Erachtens weitgehend ausreichend mit Ausnahme von Art. 3a GüTG, resp. strukturelle Anpassungen des Gütertransportgesetzes sind nicht nötig. Art. 4 GüTG bietet eine ausreichende Grundlage für Rahmen- und Leistungsvereinbarungen zugunsten der ersten/letzten Meile im EWLTV. Das Konzept Schienengüterverkehr des Bundes regelt das Verhältnis zur Infrastruktur, Raumplanung und zu den anderen Verkehrsträgern in genügender Weise. Legitim sind aus unserer Sicht einzig Anpassungen zur besseren Erfassung der Rheinschiffahrt und zu allfälligen Investitionsbeiträgen an die DAK-Umrüstung, wobei diese Änderungen im Rahmen eines «dritten Wegs» neu zu formulieren sind.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Angesichts der Komplexität und der wirtschaftlichen Tragweite der Vernehmlassungsvorlage fordern wir eine unabhängige Abschätzung der Regulierungsfolgen.