



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

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

12. August 2025

Umsetzung der Revision GÜTG auf Verordnungsstufe: Stellungnahme economiesuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 30. April 2025 haben Sie uns eingeladen zur Umsetzung der Revision des Gütertransportgesetzes (GÜTG) auf Verordnungsstufe Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse bündelt die Interessen von rund 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und insgesamt circa 100'000 Unternehmen in der Schweiz. Unsere Mitgliederbasis mit ihren rund 2 Mio. Angestellten im Inland ist sehr an einem zukunftsfähigen Schienengüterverkehr interessiert. Entsprechend unterstützt economiesuisse die Vernehmlassungsvorlage mehrheitlich.

Die kürzlich vom Parlament beschlossene Totalrevision des Gütertransportgesetzes ist mit grossen Hoffnungen verbunden. Nicht nur soll sie den Digitalisierungsrückstand und die Wettbewerbsnachteile zur Strasse ausgleichen, sondern auch für einen eigenwirtschaftlichen Schienengüterverkehr sorgen, der künftig mehr Güter anzieht. Diese Ambition ist hoch, was sich auch im finanziellen Rahmen von rund über einer halben Milliarde Franken widerspiegelt. Die Signale aus dem Markt sind derweil angespannt. Vereinzelt zeigen sich aufgrund der Preispolitik von SBB Cargo Rückverlagerungstendenzen auf die Strasse, noch bevor die Revision des GÜTG voll greifen kann. Dies beobachten wir weiterhin mit Besorgnis.

Nun gilt es, auch die Verordnungsebene auf die Ziele der Eigenwirtschaftlichkeit und des Mengenwachstums auszurichten, insbesondere durch eine zielgerichtete, diskriminierungsfreie Aufrüstung der DAK. Ebenso müssen in den Leistungsvereinbarungen für die künftige Abgeltung des EWLV gute Rahmenbedingungen geschaffen werden, die für attraktive und kostengünstige Angebote sorgen. Entsprechende Detailkommentare finden Sie im beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen vielmals für die Berücksichtigung unserer Argumente und stehen bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung, Bereichsleiter
Energie, Infrastruktur & Umwelt



Lukas Federer
Stv. Bereichsleiter Energie, Infrastruktur & Umwelt



Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport);

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles ; Mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises) ;

Ouverture de la procédure de consultation

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci);

Avvio della procedura di consultazione



Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV): Formular für die Vernehmlassung

Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM) : formulaire pour la consultation

Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM): modulo per la consultazione

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Tabelle zur Verfügung stellen. Vielen Dank. /

Un envoi de ce tableau au format Word par courrier électronique facilitera notre travail. Merci beaucoup. /

Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti in formato Word. Grazie.

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an / Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à / Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica seguente:

finanzierung@bav.admin.ch

1 Absender / Expéditeur / Mittente

Organisation / Organisation / Organizzazione	economiesuisse
Abkürzung / Abrévation / Abbreviazione	
Adresse / Adresse / Indirizzo	Hegibachstrasse 47, 8032 Zürich
Name / Nom / Nome	Lukas Federer
Datum / Date / Data	12.08.2025

2 Stellungnahme / prise de position / pareri

2.1 Grundsätzliche Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Wir unterstützen die Vernehmlassungsvorlage mehrheitlich.

Bezüglich den einzelnen Förderinstrumenten möchten wir folgende Punkte hervorheben:

- **Zielgerichtete Verladebeiträge an die Verlader:** Die Verladebeiträge müssen direkt bei den Verladern ankommen, da sie als Entscheidungsträger für die Wahl des Transportmittels sowie als Rechnungsträger massgeblich sind. Nur so entsteht ein starker Anreiz für Unternehmen, ihre Güter auf die Schiene zu verlagern oder dort zu halten, was das Hauptziel der Förderung sein sollte.
- **Bemessung der Beiträge nach effektiver Ladeeinheit statt Bahnwagen:** Die Förderhöhe muss sich künftig an der Anzahl der tatsächlich verladenen Ladeeinheiten orientieren und nicht mehr pauschal nach Anzahl Bahnwagen. Dadurch werden Wettbewerbsverzerrungen zwischen verschiedenen Wagenarten vermieden, da Wagen mit höherer Kapazität oder spezieller Bauart angemessen berücksichtigt werden können. Dieses System bildet die tatsächliche Transportleistung genauer ab und setzt gezielt Anreize für eine effiziente Nutzung der Transportkapazitäten. So wird eine gerechtere und leistungsorientierte Förderung gewährleistet, die zudem die Verlagerung von Gütern auf die Schiene nachhaltiger unterstützt.
- **Verzicht auf mengenmässige Obergrenze bei geförderten Wagen:** Auf eine mengenmässige Obergrenze von 8'000 geförderten Wagen pro Anschlussgleis ist zu verzichten, da sie leistungsstarke, gemeinsam genutzte Anlagen benachteiligt. Eine solche Deckelung würde den Skaleneffekt der Verlagerung auf die Schiene bremsen, da ab Erreichen der Obergrenze der Anreiz zur weiteren Nutzung entfällt. Dadurch würden insbesondere Unternehmen mit grossem Verlagerungspotenzial weniger von den Förderbeiträgen profitieren und Investitionen in Infrastruktur sowie die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs eingeschränkt.
- **Ausweitung der Investitionsbeiträge auf weitere Anlagentypen:** Anschlussgleise müssen ebenfalls förderberechtigt sein, da sie für Branchen wie Chemie, Pharma oder Logistik entscheidend sind, um die Schienenanbindung und Verlagerung zu sichern. Zudem sollten unterirdische Gütertransportsysteme den gleichen Förder- und Betriebsbedingungen wie der Schienengüterverkehr unterstellt werden, um ihre Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten und zur nachhaltigen Entlastung der Verkehrsinfrastruktur beizutragen.
- **Ausschöpfung der zur Verfügung stehenden Fördermittel:** Die Beitragshöhen sollten so festgelegt werden, dass der verfügbare Förderkredit von 50 Mio. CHF vollständig ausgeschöpft wird, um den volkswirtschaftlichen Nutzen zu maximieren und den Anreiz zur Verlagerung auf die Schiene optimal zu nutzen.

Ergänzend zu dieser Stellungnahme verweisen wir auf unser Schreiben ans Bundesamt für Verkehr vom 31. März 2025 bezgl. Richtlinie über die finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV). Da die Umsetzung von Art. 13 GüTG über die Leistungsvereinbarungen erfolgt und keine dazugehörigen Ausführungsbestimmungen in der GüTV vorgesehen sind, möchten wir an dieser Stelle erneut auf einige Anliegen hinweisen:

- **Zielorientierter Einsatz der Fördermittel:** Der zielgerichtete Einsatz der Fördermittel ist zweifellos ein Kernziel für die Leistungsvereinbarungen. Bei den Spielräumen für die Preisentwicklung besteht allerdings ein Spannungsfeld. Die LV sollte Kostenwahrheit bei den Preisen anstreben, aber auch verhindern, dass Leistungserbringer ihre Kosten übermässig auf die Kunden abwälzen können. Anders formuliert muss die LV die Preisthematik so angehen, dass auch Effizianzanreize für die Leistungserbringer entstehen. Dieser disziplinierende Effekt ist für die Attraktivität des EWLV

insgesamt sehr wichtig. Preiserhöhungen sollen nur dann zulässig sein, wenn die EVUs einen transparenten und nachvollziehbaren Nachweis erbringen können, dass die bisherigen Subventionen in einem wesentlichen Umfang zur Steigerung der Effizienz führen.

- **Sanktionen, Controlling, Monitoring:** Art. 13 Abs. 8 GüTG verpflichtet das BAV zur periodischen, öffentlichen Berichterstattung über die Entwicklung des Angebots sowie der Kosten und Erträge im EWLV. Wir sind der Ansicht, dass diese Berichterstattung im Rahmen eines schlanken Quartalsreportings erfolgen sollte, analog der Strommarktberichte der Elcom. Dadurch sind eine bessere Steuerung und eine granulare Verfolgbarkeit der Entwicklung möglich. Dies stärkt das Vertrauen in das Fördersystem zugunsten des EWLV. Ergänzend sollten in den LV griffige Sanktionsmechanismen bei Verfehlungen der Eigenwirtschaftlichkeitsziele vorgesehen werden.
- **Gemeinsame Leitlinien für den Gütertransport auf der Schiene:** Im Hinblick auf eine zweite Vierjahresperiode der LV sollte innerhalb der Begleitgruppe Schienengüterverkehr die Branche versuchen, neue Leitlinien zu entwickeln, die den neuen Prämissen des revidierten Art. 5 GüTG gerecht werden (Art. 5 Abs. 1 lit. b «Wettbewerb stärken» und lit. d «Abschluss von Leistungsvereinbarungen und laufende Beobachtung»). Der Ideenwettbewerb und ein Wachstum der Mengen zwecks besserer Auslastung des Wagenladungsverkehrsnetzes sollten dabei im Fokus stehen.

Sind Sie mit dem Entwurf einverstanden?
Êtes-vous d'accord avec le projet ?
Siete d'accordo con l'avamprogetto?

- Zustimmung / Approuvé / Del tutto d'accordo
- Mehrheitliche Zustimmung / Largement approuvé / Prevalentemente d'accordo
- Mehrheitliche Ablehnung / Largement rejeté / Prevalentemente in disaccordo
- Ablehnung / Rejeté / Del tutto in disaccordo

2.2 Bemerkungen zu den Artikeln der GüTV / Remarques sur les articles de l'OTM / Osservazioni sugli articoli dell'OTM

Artikel Article Articolo	Zustimmung Approbation Approvazione	Antrag Proposition Richiesta	Begründung Justification Motivazione
Art. 1	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 1 lit. a: die Investitionsbeiträge an den Neubau, die Erweiterung und die Erneuerung von Umschlags- und Verladeanlagen <u>sowie Anschlussgleisen</u>;</p> <p>Art. 1 lit. b: die finanzielle Förderung des Transports, des Umschlags und des Verlags von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser <u>und</u>, mit Seilbahnen <u>und mit den Anlagen des unterirdischen Gütertransports</u>;</p> <p>Art. 1 lit. c: die Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport, für die digitale automatische Kuppelung sowie für klimafreundliche Fahrzeuge auf der Schiene <u>und</u>, auf dem Wasser <u>und im Untergrund</u>;</p> <p>Art. 1 lit. e: die Planung, den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung von Anschlussgleisen <u>sowie Direktanschlüssen an den unterirdischen Gütertransport</u>.</p>	<p>Die Ergänzung stellt klar, dass Anschlussgleise ebenfalls in den Anwendungsbereich der Investitionsbeiträge fallen.</p> <p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p>
Art. 2	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 2: Eisenbahn-, Seilbahn- und Schifffahrtsunternehmen, <u>sowie die Betreiber von Anlagen des unterirdischen Gütertransports</u> können das Erfüllen, Verladen und Entladen gefährlicher Güter einschränken.</p>	<p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p>

Art. 3	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 3 Abs. 1: Der Bund leistet die Investitionsbeiträge an den Neubau, die Erweiterung und Erneuerung von Umschlags- und Verladeanlagen <u>sowie Anschlussgleisen</u> im Inland in Form von A-Fonds-perdu-Beiträgen.</p>	<p>Die Ergänzung stellt klar, dass auch Anschlussgleise in den Anwendungsbereich der Investitionsbeiträge fallen (siehe Ausführungen im Erläuternden Bericht, S.8).</p>
Art. 4	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 4 Abs. 1: Investitionsbeiträge werden nur geleistet, wenn sich die Betreiberin von Umschlags- und Verladeanlagen <u>und Anschlussgleisen</u> mit eigenen Mitteln in angemessenem Umfang an den anrechenbaren Kosten beteiligt. Der Bund berücksichtigt dabei allfällige zusätzliche Förderungen von Kantonen und Gemeinden.</p> <p>Art. 4 Abs. 3:</p> <p>a. auf Anschlussgleisen: 720 beladene Bahnwagen; <u>für Branchen mit strukturell tieferen, aber stabilen Transportmengen kann das Bundesamt für Verkehr (BAV) Ausnahmen gewähren;</u></p> <p>b. auf KV-Umschlagsanlagen; 5000 Standard-Containereinheiten (Twenty Foot Equivalent Units, TEU).</p> <p><u>c. (neu): auf Direktanschlüssen an den unterirdischen Gütertransport: 28'800 Euro-Paletten.</u></p>	<p>Zu Art. 4 Abs. 1: Neben Umschlags- und Verladeanlagen sollen auch für Anschlussgleise Investitionsbeiträge geleistet werden.</p> <p>Zu Art. 4 Abs. 3 lit. a müssen Ausnahmeregelungen für gewisse Branchen (etwa den Agrarsektor) angewendet werden, die im System EWLV investieren, jedoch die Mindestzahl von 720 beladenen Bahnwagen nicht erreichen. Ohne solche Ausnahmeregelungen droht eine Abwanderung dieser bis anhin per Bahn transportierten Gütermengen auf die Strasse.</p> <p>Dabei gilt zu beachten, dass Güter des Agrarsektors bereits am Verladepunkt von der Urproduktion übernommen werden und nicht per LKW zugeführt werden müssen. Die Verlademengen eines Bahnwagens entsprechen 3 LKW-Ladungen, welche ohne Ausnahmeregelung auf die Strasse verlagert werden.</p> <p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p>

Art. 5	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<u>Art. 5 Abs. 3 (neu): Reine Anschlussgleise sind von der Voraussetzung des diskriminierungsfreien Zugangs befreit.</u>	Explizite Nennung gemäss nGüTG Art. 3 Abs. 1 Buchstabe e. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Bahnversorgung von Chemie-/Pharmaparks entscheidend. So wird auch die Stellung der direkten Bahnversorgung gegenüber dem kombinierten Verkehr gewährt.
Art. 6	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 6 lit. c: die grundsätzlichen Bedingungen für die Erbringung der Dienstleistungen, für die Planung und Zuteilung der Ressourcen sowie für die Bemessung der Preise publizieren. <u>Die Publikationspflicht muss dabei möglichst schlank ausgestaltet sein, um unnötigen bürokratischen Aufwand zu vermeiden und eine praxisgerechte Transparenz sicherzustellen.</u>	Dies ist ein relevanter Artikel zum Abbau der wichtigen Markteintrittsschwelle. Denn der freie Zugang zur letzten Meile ist für Güterbahnen entscheidend. Müssten sie die gesamte Rangierinfrastruktur und das Rangierpersonal von Beginn an stellen, so würde ein Markteintritt stark erschwert. Es stellt sich zudem die Frage, wie effizient es wäre, wenn auf der beschränkten Schienenkapazität Rangierloks von mehreren Anbietern stehen würden. Eine administrativ schlanke Ausgestaltung der Publikationspflichten in Art. 6 lit. c wäre wünschenswert.
Art. 7	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Abs. 2 lit. d: der Unterhalt von KV-Umschlagsanlagen, und Anschlussgleisen <u>und Anlagen für den direkten Anschluss an den unterirdischen Gütertransport.</u>	In Analogie zu den Regelungen zu Anschlussgleisen ist Art. 7 Abs. 2 lit. d mit einer Regelung für Anlagen zum Direktanschluss von Kunden an den unterirdischen Gütertransport zu ergänzen.
Art. 8	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 9	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 10	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 11	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 12	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 13	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 13 Abs. 1: «Der Bund richtet Verladebeiträge an die Betreiberinnen von Anschlussgleisen, <u>Anlagen des unterirdischen Gütertransports, Freiladeanlagen</u> und KV-Umschlagsanlagen aus.</p> <p>Art. 13 Abs. 2: Die Umschlags- und Verladebeiträge für beladene Bahnwagen, die auf Freiverladeanlagen empfangen oder versendet werden, werden an die Person ausgerichtet, welcher die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt werden.</p>	Um einen möglichst grossen Anreiz der Verloader zu schaffen, auf die Bahn zu setzen, müssen die Verladebeiträge unbedingt bei den Entscheidungsträgern also den Verladern ankommen. Oder wie eben in Art. 13 Abs. 2 ausgeführt: «Die Umschlags- und Verladebeiträge für beladene Bahnwagen werden an die Person ausgerichtet, welche die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt erhält.» Diese Person ist meist auch die Entscheidungsträgerin bei der Wahl des Transportmittels.

		<p>Art. 13 Abs. 3 (neu): <u>Falls diese Betreiberinnen nicht jener Person entsprechen, die die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt erhält, so werden die Umschlags- und Verladebeiträge an Letztere ausgerichtet.</u></p>	<p>Letztlich ist ja vor allem das Ziel, Unternehmen zur Verlagerung ihrer Güter auf die Schiene zu bewegen resp. diese dort zu halten.</p> <p>Zudem ist der unterirdische Gütertransport in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p>
Art. 14	<p><input type="checkbox"/>Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/>Teilweise / partielle / parziale <input type="checkbox"/>Variante 1 <input checked="" type="checkbox"/>Variante 2</p> <p>Zur Darstellung der Varianten: s. erläuternden Bericht / Pour la présentation des variantes: voir le rapport explicatif Per la presentazione delle varianti: cfr. il rapporto esplicativo</p>	<p>Art. 14 Abs. 1: Der Umschlags- und Verladebeitrag wird pro empfangenen und versendeten beladenen Bahnwagen ausgerichtet. <u>Bemessungsgrundlage ist die Ladeinheit.</u></p> <p><u>Art. 14 Abs. 2: Er wird je Anschlussgleis für maximal 8000 beladene Bahnwagen ausgerichtet.</u></p>	<p>Im Erläuternden Bericht zu Art. 14 Abs. 1 steht: «Um eine Benachteiligung von bspw. Doppeltaschenwagen zu verhindern, gelten Bahnwagen mit mehr als zwei Drehgestellen bei der Berechnung der Umschlags- und Verladebeiträge als zwei Bahnwagen.»</p> <p>Ein Doppeltaschenwagen (mit 3 Drehgestelle) kann zwei Trailer beladen. Jeder Trailer hat 34 EUR-Palettenstellplätze, d.h. 2 x 34 = 68. Dieser wird als zwei Bahnwagen gezählt, erhält also CHF 80 pro Sendung. Ein vierachsiger Schiebwallwagen mit einer Zuladung von 72 bis 76 EUR-Palettenstellplätze und einer Nutzlast von bis zu 64 Nettotonnen wird lediglich als ein Bahnwagen bemessen, erhält also CHF 40 vergütet. Dies kann zu Ineffizienz auf der Schiene (Nettotonne pro Zugmeter) und einer Wettbewerbsverzerrung bei der Förderung führen. Fazit: Die Förderung zwischen UKV und Bahnwagen sollte gleichgestellt erfolgen.</p> <p>Mit der Bemessungsgrundlage «Ladungseinheit» kann ein pragmatischer Ansatz gewählt werden. Unter «Ladeinheit» wird normalerweise</p>

			<p>ein Sattelaufleger, ein Bahnwagen, eine Wechselbrücke etc. verstanden. Es sollte ein pragmatischer und pauschaler Ansatz gewählt werden. Bei der LSVA-Rückerstattung hat sich die Pauschale ebenfalls bewährt. Es gab eine pauschale Rückerstattung, egal ob die Distanz des Vor- oder Nachlaufes 5 oder 150 km war.</p> <p>Zudem ist eine geeignete Bemessungsgrundlage für Umschlags- und Verladebeiträge auch für Transporte mit den Anlagen des unterirdischen Güterverkehrs zu formulieren. Auch in diesem Fall könnte man sich an der Ladeinheit orientieren. Dabei ist auch der multimodale Transport Bahn/unterirdischer Gütertransport zu berücksichtigen.</p> <p>Fazit: Umschlags- und Verladebeiträge sollen allgemein pro Ladeinheit anstelle von pro Bahnwagen erfolgen.</p> <p>Die Obergrenze von 8'000 Wagen ist zu streichen (Variante 2). Dies u.a. aus den folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none">– Eine Deckelung der anspruchsberechtigten Bahnwagen ist aus ökologischer Sicht nicht sinnvoll. Damit würde ab der Erreichung der Obergrenze der Anreiz wegfallen, weiter auf die Bahn zu setzen. Mehr unterstützte Bahnwagen bedeuten auch mehr Güter, die auf die Schiene verlagert werden. Eine Deckelung würde den Skaleneffekt der Verlagerung auf die Schiene bremsen. Andererseits würden Unternehmen mit
--	--	--	---

			<p>grossen Verlagerungsambitionen dagegen proportional weniger von den Unterstützungsbeiträgen profitieren. Eine ausserordentliche Effizienz bei der Verlagerung würde daher weniger gewürdigt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Investitionen in Anschlussgleise und Umschlagsanlagen rechnen sich erst mit einer gewissen Menge an Bahnwagen. Eine Deckelung an unterstützten Einheiten würde die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs reduzieren und Neuinvestitionen in den Schienengüterverkehr verhindern. <p>economiesuisse unterstützt Variante 2, wobei die Höhe der Beiträge wie nachfolgend ausgeführt so angepasst werden müssen, dass die CHF 50 Mio. ausgeschöpft werden.</p>
Art. 15	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 15 Abs. 1: Der Beitrag pro empfangenen oder versendeten beladene<u>er</u> <u>Bahnwagen Ladeeinheit</u> beträgt vierzig Franken. <u>Für Branchen mit strukturell tieferen, aber stabilen Transportmengen kann das BAV einen Zuschlag pro Ladeeinheit gewähren oder nach transportierter Nettotonnage bemessen.</u></p> <p>Art. 15 Abs. 2: Im Falle einer <u>Nichtaus-schöpfung sowie einer</u> Erhöhung oder Kürzung des Voranschlagskredits für Umschlags- und Verladebeiträge Schienengüterverkehr kann das BAV den Beitrag <u>entsprechend so</u> anpassen, <u>dass der Kredit ausgeschöpft wird.</u></p>	<p>In Art. 15 Abs.1 sind auch Beiträge für Transporte mit den Anlagen des unterirdischen Güterverkehrs zu bestimmen. Vorzugsweise sollte man sich dabei auf die Anzahl transportierter Euro-Paletten stützen.</p> <p>Aktuell beruht die Beitragshöhe einzig auf Prognosen, die noch wenig verlässlich sind. Wichtig ist, dass der zur Verfügung stehende Kredit von zurzeit 50 Mio. CHF ausgeschöpft wird. Nur so ist sichergestellt, dass für die Verlagerer der grösstmögliche Anreiz zur Verlagerung auf die Schiene geschaffen werden kann.</p>

			<p>Eine Senkung des Umschlags- und Verladebeitrags ist angesichts gesetzlicher Budgetvorgaben nachvollziehbar, liegt jedoch bereits am wirtschaftlichen Minimum. Weitere Reduktionen würden den Schienentransport in vielen Fällen unattraktiv machen, während der aktuelle Beitrag für Branchen mit geringen Transportmengen (wie den Agrarsektor) ohnehin unzureichend ist und flexibel ausgestaltet werden sollte.</p>
Art. 16	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 16 Abs. 1: Umschlags- und Verladebeiträge werden für Anschlussgleise und KV-Umschlagsanlagen ausgerichtet, wenn mit der Betreiberin der Anlage eine Vereinbarung nach Artikel 10 Absatz 6 GüTG besteht. <u>Dasselbe gilt für die Anlagen des unterirdischen Gütertransports, wenn mit der Betreiberin dieser Anlagen eine Vereinbarung im Sinne von Artikel 10 Absatz 6 GüTG besteht.</u></p> <p>Art. 16 Abs. 3: Beiträge für Anschlussgleise werden nur ausgerichtet, wenn auf der Anlage eine Mindestmenge von 720 empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen pro Jahr erreicht wird. Für Neubauten und wieder in Betrieb genommene Anschlussgleisanlagen, <u>sowie Direktanschlüsse von unterirdischen Gütertransportanlagen,</u> gilt die Untergrenze erst ab dem sechsten Betriebsjahr. <u>Für Branchen mit strukturell tieferen, aber stabilen Transportmengen entfällt diese Mindestmengenanforderung vollständig.</u></p>	<p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p> <p>Eine Untergrenze von 720 Wagen pro Anschlussgleis schafft für Branchen mit geringen Transportmengen keinen Anreiz, zusätzliche Güter auf die Bahn zu verlagern oder bestehende Transporte dort zu belassen. Insbesondere kleinere und mittlere Verlader, die Hauptnutzer des heutigen EWLTV, können diese Kriterien nicht erfüllen, erhalten keine Beiträge und werden so eher von der Schiene auf die Strasse abwandern.</p>

Art. 17	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 18	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 18: Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene, <u>im Untergrund und</u> auf dem Wasser können gewährt werden, wenn dadurch:	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.
Art. 19	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 20	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 20 Abs. 2 lit. a: Es muss folgende Unterlagen enthalten: a) Eine umfassende Beschreibung der Neuerung und ihres Nutzens für den Gütertransport auf der Schiene, <u>im Untergrund oder</u> auf dem Wasser.	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.
Art. 21	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 22	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 22 Abs. 1: Die Gesuchstellerin erstattet dem BAV Bericht über die Umsetzung der technischen Neuerung, die praktischen Resultate und den praktischen Nutzen für den Gütertransport auf der Schiene, <u>im Untergrund oder</u> auf dem Wasser.	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.

Art. 23	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 23: Der Bund kann Fahrzeughaltern mit Sitz in der Schweiz einen einmaligen Investitionsbeitrag <u>Investitionsbeiträge</u> pro Fahrzeug für die Ausrüstung von Bahnwagen und Triebfahrzeugen mit der digitalen automatischen Kupplung (DAK) leisten.</p>	<p>Die geplante DAK-Migration muss in enger internationaler Abstimmung der beteiligten europäischen Länder erfolgen. Firmensitz des Halters, Immatrikulationsland des Fahrzeugs (NVR) und tatsächliches Einsatzgebiet des Fahrzeugs sind nicht kongruent.</p> <p>Aufgrund der Komplexität und der voraussichtlich langen Dauer der DAK-Migration ist ein einmaliger Investitionsbeitrag nach vollständigem Umbau nicht zielführend. Gestaffelte Investitionsbeiträge für definierte Teilschritte der Migration (z.B. Vorbereitung eines Fahrzeugs) sollten möglich sein.</p>
Art. 24	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 24: c. (neu): <u>Fahrzeuge, welche ausschliesslich auf Anschlussgleisen und in Umschlagzentren zum Verschub von Güterwagen eingesetzt werden und deshalb nicht im Register aufgeführt sind, müssen vom Halter für die Umrüstung angemeldet werden.</u></p>	<p>Es ist zu befürchten, dass die Forderung «nur für Fahrzeuge mit Immatrikulationsnummer identifizierbar gemäss Eisenbahngesetz» die finanzielle Förderung für den Umbau von Rangierfahrzeugen innerhalb von Umschlagzentren bzw. Chemie-/Pharmaparks ausschliesst.</p>
Art. 25	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 25: Der Umfang und die Definition der Funktionalitäten <u>des Rollmaterials richten sich nach den für den europäischen Schienengüterverkehr festgelegten Grundfunktionen (Basic Package).</u></p>	<p>Die für den interoperablen Verkehr geforderten DAK-Funktionen sind heute in den zuständigen europäischen Gremien noch nicht abschliessend beschlossen und festgelegt. Damit der freizügige grenzüberschreitende Verkehr mit DAK gewährleistet ist, muss die Schweiz dieselben Vorgaben anwenden. Da voraussichtlich nicht alle relevanten Vorgaben in den TSI festgelegt werden, ist eine allgemeinere Formulierung zu wählen.</p>

Art. 26	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 26 Abs. 1: Die Höhe des Investitionsbeitrags für Bahnwagen mit Baujahr ab 2010 und mit einer Immatrikulation vor dem 1. Januar 2026 oder die während der Laufzeit des Verpflichtungskredits für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung im Gütertransport auf der Schiene beschafft werden beträgt 10'000 Franken.</p> <p>Art. 26 Abs. 2: Die Höhe des Beitrags für Bahnwagen der Baujahre 1995–2009 beträgt 5000 Franken.</p> <p>Art. 26 Abs. 2 (neu): Die Höhe des Beitrags für Triebfahrzeuge, die nach Ende der Ausrüstung mindestens noch fünf Jahre im Einsatz sind, beträgt 75'000 Franken.</p> <p>Art. 26 Abs. 3 (neu): <u>Der Investitionsbeitrag wird einmal je DAK gewährt.</u></p>	<p>Das Baujahr eines Fahrzeugs sollte nicht für die Abstufung der Investitionsbeiträge genutzt werden. Es ist die unternehmerische Freiheit des Besitzers/Halters, ob er eine neuere oder ältere Fahrzeugflotte betreibt. Falls ein mit DAK ausgerüstetes Fahrzeug aus unternehmerischen Gründen frühzeitig verschrottet wird, können teure Komponenten für eine Weiternutzung ausgebaut und anderweitig eingesetzt werden. Die betragsmässige Festlegung des Investitionsbeitrags ist zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht. Es bestehen aktuell noch keine gesicherten Angaben für die Ausrüstungskosten je Fahrzeug. Zudem ist die Gesamtzahl der auszurüstenden Fahrzeuge noch nicht abschliessend geklärt.</p> <p>Wie oben beschrieben soll es die unternehmerische Freiheit der Wagenhalter sein, die DAK in die Wagen einzubauen, die er für sinnvoll erachtet. Einschränkung muss dann aber sein, dass der Einbau der DAK nur einmalig gewährt wird.</p>
Art. 27	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 28	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 29	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Abs. 7 (neu): <u>Die Organisation wird so aufgebaut, dass Inhalt und Umfang ihrer Tätigkeit stufenweise an Marktentwicklung und Ausrüstungsprogramme angepasst werden können. Sie arbeitet eng mit den für die DAK-Migration zuständigen EU-Stellen und weiteren europäischen Akteuren zusammen</u></p>	<p>Der Aufbau der Organisation zur Ausrüstung auf die DAK soll schrittweise erfolgen, sich im In- und Ausland zu koordinieren.</p> <p>Vor allem wichtig ist eine enge Zusammenarbeit mit den zuständigen EU-Stellen zentral, da die DAK ein europaweites Migrationsprojekt ist und die grenzüberschreitende Kompatibilität sichergestellt werden muss.</p>
Art. 30	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 30: Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge auf der Schiene, <u>in oder auf den Anlagen für den unterirdischen Gütertransport und</u> für Güterschiffe der Binnenschifffahrt können gewährt werden, wenn diese in der Schweiz zugelassen sind.</p>	<p>Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.</p>
Art. 31	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>
Art. 32	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Art. 32 Abs 2 lit. b: <u>Für Schiffe einen</u> Kostenvoranschlag und eine Vergleichsofferte <u>zu</u> einem ein Schiff mit konventionellem Antrieb.</p>	<p>Gemäss der aktuellen Formulierung gilt Abs. 2 für alle Gesuche für Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge, insbesondere auch für Fahrzeuge auf der Schiene. Bst. b gilt hingegen nur für Schiffe bzw. Schiffsantriebe. Dies ist entsprechend zu präzisieren oder die Struktur von Art. 32 ist entsprechen zu überarbeiten.</p>
Art. 33	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>	<p>Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.</p>

Art. 34	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale		Click or tap here to enter text.
Art. 35	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input checked="" type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Art. 35 Abs. 1: Bestellt ein Kanton ein Angebot, des Gütertransports auf der Schiene <u>oder über die Anlagen des unterirdischen Gütertransports</u> und ersucht er den Bund um Betriebsbeiträge, so umfasst das Gesuch: [...]	Der unterirdische Gütertransport ist in den Ausführungsbestimmungen dem Schienengüterverkehr bzw. den Seilbahnen gleichzustellen.
Art. 36	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 37	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 38	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 39	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 40	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 41	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 42	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 43	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 44	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 45	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 46	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 47	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 48	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 49	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 50	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 51	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 52	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.

Art. 53	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Art. 54	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.
Anhang Annexe Allegato	<input type="checkbox"/> Nein / non / no <input type="checkbox"/> Teilweise / partielle / parziale	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.	Text hier eingeben. Remplir ici. Compilare qui.