



Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Schweizerischer Städteverband
Martin Flügel
Per Mail: info@staedteverband.ch

Bern, 1. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport: Vernehmlassung; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Flügel

Der Gemeinderat der Stadt Bern dankt Ihnen für die Gelegenheit, zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung nehmen zu können. Der Gemeinderat hat sich bei der Beantwortung der für die Stadt Bern relevanten Fragen an den vorgegebenen Fragekatalog gehalten.

Zielsetzungen

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

Ja. Gemäss Prognosen des Bundesamts für Raumentwicklung ARE soll der Güterverkehr bis 2050 um 31 % (Tonnenkilometer) zunehmen, der Lieferwagenverkehr sogar um 58 % (Fahrzeugkilometer). Dies stellt auch die städtischen Gebiete vor grosse Herausforderungen, welche unter anderem der hohen Nutzungskonkurrenz im vorhandenen öffentlichen Raum geschuldet sind. Zeitgleich nimmt der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr seit Jahren ab. Falls der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) nicht gefördert wird, wird dieser grösstenteils eingestellt, was zu einer deutlichen Rückverlagerung auf die Strasse mit entsprechenden Mehrbelastungen für die Verkehrsinfrastrukturen in urbanen Gebieten und Agglomerationen führen wird. Im Sinne einer klimafreundlichen Güterverkehrspolitik erachtet es der Gemeinderat als wichtig, den schienengebundenen Güterverkehr im Binnen-, Import- und Exportverkehr massiv zu stärken, analog z.B. der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr. Es ist angezeigt, dass der Bund auch für den Binnen-, Import- und Exportverkehr ein Verlagerungsziel festlegt und die Zielerreichung mit den richtigen Instrumenten konsequent und langfristig verfolgt. Will der Bund kein solches Verlagerungsziel festlegen, ist alternativ zu prüfen, ob Kantonen und Gemeinden mehr Autonomie sowie Mittel rechtlicher und finanzieller Art zugestanden werden können, um eigene Massnahmenpläne zu entwickeln und umzusetzen.

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

Der Gemeinderat der Stadt Bern unterstützt die Variante 1. Eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ist aus Sicht des Gemeinderats nötig und sinnvoll. Diese Variante bietet aus Sicht des Gemeinderats zudem die Chance, Warenhubs an den Güterbahnhöfen zu errichten, um ab diesen die Feinverteilung der Güter klimaneutral und stadtverträglich zu gestalten. Neben der Modernisierung des Rollmaterials müssten auch Flächen an strategisch günstigen Orten gesichert werden. Variante 2 erachtet der Gemeinderat als ungenügend, die erwartete Zunahme des Güterverkehrs wird die Verkehrsinfrastruktur überlasten. Im Sinne des Klimaschutzes ist aus Sicht des Gemeinderats vom Ausbau der bestehenden Nationalstrasseninfrastruktur abzusehen. Neben den Aspekten zum Klimaschutz verweist der Gemeinderat ferner auf den grösseren Flächenbedarf des Strassengüterverkehrs gegenüber des Schienengüterverkehrs, welcher sich bei einer möglichen Verlagerung der bisherigen Leistungen des EWLK auf die Strasse zusätzlich steigern würde. Gerade in dicht besiedelten Ballungszentren oder Agglomerationen, in welchen der Raum für Verkehrsinfrastruktur ohnehin knapp ist, muss der Güterverkehr die vorhandene Verkehrsinfrastruktur möglichst effizient ausnutzen.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

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

Der Gemeinderat erachtet diese Massnahme als sinnvoll, da hierdurch die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs durch den Wegfall zeit- und ressourcenintensiver Prozesse gesteigert werden kann. Er erhofft sich daraus eine Entlastung der stark genutzten urbanen Strasseninfrastruktur durch die vermehrte Nutzung des Schienengüterverkehrs und einen Angebotsausbau für an Güterbahnhöfe anschliessende Citylogistik- oder anderweitige Feinverteilungskonzepte.

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

Der Gemeinderat erachtet diese Massnahme aus den zuvor genannten Gründen als sinnvoll.

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

Ja. Allerdings stellt sich aus der Sicht des Berner Gemeinderats die Frage, ob der anvisierte Mitfinanzierungsanteil von max. 30 % ausreichend ist, um die Umstellung auf die

automatische Kupplung (DAK) möglichst schnell voranzutreiben. Damit Netzwerkeffekte bestmöglich ausgenutzt werden können, sollte die Übergangsphase mit beiden Kupplungstypen durch starke Investitionsanreize möglichst kurzgehalten werden, der Mitfinanzierungsanteil sollte daher möglichst hoch sein. Dies auch unter dem Gesichtspunkt, dass die DAK in den Ländern der EU zum Standard wird und somit direkte Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Schienen(güter-)verkehr mit sich führt.

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

Investitionen, welche den Schienengüterverkehr wettbewerbsfähiger machen, entlasten das Strassennetz, führen zu einer Verlagerung auf die Schiene und reduzieren entsprechend die externen Effekte des Güterverkehrs. Der absehbare volkswirtschaftliche Nutzen durch die Förderung der Automatisierung im Schienengüterverkehr ist aus Sicht des Gemeinderats daher gegeben.

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

Ja.

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

Im Verbund mit der Schiene ist diese Transportkette, u. a. aus klimapolitischer Sicht, aus der Sicht Gemeinderats derjenigen mit dem Einbezug der Strasse deutlich vorzuziehen.

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

Im Sinne einer kohärenten nationalen Klimapolitik begrüsst der Berner Gemeinderat Massnahmen des Bundes, welche nachweislich einen Beitrag zur Erreichung der gesetzten Klimaziele leisten und einen wesensgerechten Einsatz von Verkehrsträgern im Güterverkehr fördern.

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?*

Der Gemeinderat erachtet eine Optimierung der Güterverkehrsflüsse durch multimodale Transportketten und den damit verbundenen Umschlagsplattformen als sinnvoll, wenn dadurch nachweislich ein Beitrag zur Erreichung vorhandener Klima- und Versorgungsziele geleistet wird. Gerade in der städtischen Feinverteilung kann ein wesensgerechter Einsatz von Verkehrsträgern ab multimodalen Umschlagsplattformen zahlreiche Möglichkeiten eröffnen, um den Güterwirtschaftsverkehr stadtvträglicher zu gestalten.

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

Ja, der Gemeinderat erachtet diese Finanzierung als zielführend.

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

Ja. Es ist im Sinne einer kohärenten Klimapolitik absolut notwendig, die Verlagerung auf die Schiene auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr zu fördern. Nur so kann die Schiene gegenüber der Strasse konkurrenzfähiger werden, da der Strassenverkehr die durch ihn verursachten externen Kosten nur zu einem Drittel über die LSVa selbst trägt und damit gegenüber der Schiene über einen massiven finanziellen Vorteil verfügt. Auch das im Gesetz verankerte Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr kann nur mit mehr Verlagerung im Binnen-, Import- und Exportverkehr erreicht werden, da aktuell über die Hälfte der alpenquerenden Lastwagenfahrten diesen Verkehren und nicht dem Transitverkehr zuzuordnen sind. Im urbanen Raum können gebündelte Anlieferungen durch den Schienengüterverkehr den Staugürtel umgehen und – sofern diese primär der städtischen Versorgung dienen und mit wesensgerechten Transportmitteln weitertransportiert werden – einen Beitrag zur Entlastung des städtischen Strassenverkehrsnetzes leisten.

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

Ja. Um aber die daraus resultierende Wirkung zu erhöhen, empfiehlt der Berner Gemeinderat die Prüfung der Forderung der Alpen-Initiative nach mindestens einer Verdopplung des Beitrags auf Fr. 80.00 pro Wagen.

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

Die LSVa-Rückerstattung soll aus Sicht des Gemeinderats weitergeführt und der Umschlags- und Verladebeitrag als zusätzliches Instrument eingeführt werden.

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

Ja.

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

Der Gemeinderat erachtet diese Massnahme im Sinne einer kohärenten Klimapolitik als sinnvoll.

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 EWLV als Netzwerkangebot im Schienenverkehr?*

Aufgrund der Bedeutung des EWLV als Angebot des Schienengüterverkehrs und dessen Potenzial im Bereich von städtischen Schienengüterverkehrsinfrastrukturen erachtet der Gemeinderat dessen Förderung als sinnvoll. Die Höhe des Förderbeitrags muss so gewählt werden, dass der EWLV deutlich attraktiver wird und damit eine Zunahme verzeichnet.

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

Der Gemeinderat erachtet dieses Instrument als sinnvoll.

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

Der Gemeinderat erachtet dieses Instrument als sinnvoll.

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

Der Gemeinderat verzichtet auf eine Stellungnahme.

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

Ja. Aus Sicht des Gemeinderats ist die Flächensicherung zentraler Bestandteil für die Förderung eines effizienten und klimafreundlichen Güterverkehrs. Bund und Kantone müssen dies in ihren Raumplanungen künftig deutlich stärker gewichten als bisher und eng mit den betroffenen Gemeinden zusammenarbeiten. Insbesondere im urbanen Raum muss aus Sicht des Gemeinderats der Verdrängung von Logistikinfrastruktur (Umschlagsstandorte, Anschlussgleise etc.) aktiv entgegengewirkt werden. Der Kanton Bern hat die Stadt Bern bereits in entsprechende Richtplananpassungen involviert. Wichtig ist hierbei aber die Zusammenarbeit über alle föderalen Ebenen hinweg, was aus Sicht des Gemeinderats noch konsequenter umgesetzt werden sollte.

Rechtsanpassungen

11. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Der Gemeinderat unterstützt die Stossrichtung der Variante 1 und die damit verbundene Aufwertung des Schienengüterverkehrs, damit eine vermehrte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene auch in der Fläche stattfindet.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Der Gemeinderat erachtet die Definition von verbindlichen Verlagerungszielen für den Binnen-, Import- und Exportverkehr analog der Praxis im alpenquerenden Güterverkehr als unerlässlich. Für eine klimafreundliche Güterverkehrspolitik ist es aus Sicht des Gemeinderats notwendig, dass neben Flächen- und Energieeffizienzsteigerungen, der Verkehrsvermeidung im Strassengüterverkehr und Elektrifizierung der Fahrzeuge auch die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene konsequent vorangetrieben wird. Will der Bund kein solches Verlagerungsziel festlegen, ist alternativ zu prüfen, ob Kantonen und Gemeinden mehr Autonomie sowie Mittel rechtlicher und finanzieller Art zugestanden werden sollen, um eigene Massnahmenpläne zu entwickeln und umzusetzen.

Der EWVL kann als Netzwerkangebot mit seinen gebündelten Anlieferungen in den urbanen Raum einen Beitrag für eine stadtverträgliche Güterversorgung leisten, sofern die anschliessende Feinverteilung möglichst umweltfreundlich erfolgt. Der Gemeinderat findet es daher prüfenswert, ob die SBB als Inhaberin von zentral gelegenen Güterbahnhöfen (wie Bern-Weyermannshaus, Basel-Wolf, Genf-La Praille, Zürich-Hardfeld etc.) über den Leistungsauftrag mit dem Bund dazu verpflichtet werden kann, diese für anbieterneutrale, multimodale Nutzungen zur städtischen Güterversorgung zur Verfügung zu stellen, um den Warenanteil, welcher über schienengebundene Hubs abgewickelt wird, zu steigern. In diesem Zusammenhang weist er ferner auf die Wichtigkeit der Sicherung bestehender Anschlussgleise hin.

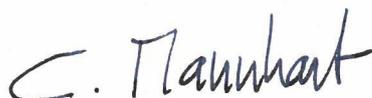
Für den Gemeinderat ist anhand der Vernehmlassungsunterlagen noch unklar, wie die Kompatibilität der zukünftigen Entwicklung des Schienengüterverkehrs mit den Planungen von Cargo sous terrain sichergestellt wird.

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Alec von Graffenried
Stadtpräsident



Dr. Claudia Mannhart
Stadtschreiberin