



BLS AG
Genfergasse 11
3001 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

Per E-Mail

Bern, 12. Februar 2023

Stellungnahme zur Vernehmlassung *Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport*

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur Vernehmlassungsvorlage *Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport* Stellung nehmen zu können. Mit einem Anteil von rund 30% im alpenquerenden Schienengüterverkehr ist BLS Cargo ein wichtiges Wettbewerbsunternehmen in diesem Bereich, das in den vergangenen 20 Jahren bedeutend zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene beigetragen hat. Daneben ist BLS Cargo seit Jahren im Binnen-, Import- und Exportverkehr Schweiz tätig und fährt Ganzzüge für namhafte Schweizer Kunden. Der Einzelwagenladungsverkehr gehört nicht zum Geschäftsmodell von BLS Cargo. Dennoch ist BLS Cargo von den vorgeschlagenen Änderungen für den EWLV direkt betroffen und weist in ihrer Stellungnahme auf einige wesentliche Punkte hin.

Von den beiden vorgeschlagenen Vernehmlassungsvarianten unterstützen wir Variante 1 («Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt») und lehnen Variante 2 («Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr») ab. Aus unserer Sicht ist Variante 2 ungenügend und führt unausweichlich dazu, dass 8.5% des Güterverkehrs auf die Strasse abwandern. Die Einstellung des EWLV ist irreversibel, führt zu einer bedeutenden Schwächung des Schienengüterverkehrs in der Schweiz und ist damit nicht kompatibel mit den Klimazielen der Schweiz. Unsere detaillierten Ausführungen zum Fragekatalog beziehen sich auf unsere Präferenz für Variante 1.

Wir unterstützen Variante 1 der Vernehmlassungsvorlage gemäss den nachfolgenden Ausführungen und stehen damit für eine Stärkung des gesamten Schienengüterverkehrs ein. Variante 1 ist umfassend und es besteht die berechtigte Hoffnung, dass der EWLV dadurch eine Zukunftsperspektive erhält und langfristig aus der Verlustzone findet. Uns ist bewusst, dass diese Vorlage für SBB Cargo überlebenswichtig ist. Als Wettbewerber im Schienengüterverkehrsmarkt mit Fokus auf den Ganzzug- und Transitverkehr ist es uns wichtig, dass nicht nur zwischen

Schiene und Strasse, sondern auch innerhalb des Schienengüterverkehrsmarkts Stabilität der Anbieter sowie gleich lange Spiesse herrschen, auch nach Umsetzung der vorgeschlagenen Neuerungen im EWLK.

Zu Variante 1 stellen wir drei Forderungen, wobei die Forderungen 1) und 2) darauf abzielen, Marktverzerrungen auszuschliessen, sowohl gegenüber den Wettbewerbern als auch zwischen Produktionsformen.

- 1) Es darf keine Wettbewerbsverzerrung durch eine subventionierte Netzwerkanbieterin geben. Daher muss die abgeltungsberechtigte Aktivität der Netzwerkanbieterin (voraussichtlich SBB Cargo) im EWLK organisatorisch und finanziell vom Ganzzugverkehr getrennt werden, um Querfinanzierungen auszuschliessen. Die Vorgabe zur organisatorischen und finanziellen Trennung muss gesetzlich verankert werden. Zudem sollten der Betrag der direkten Subventionen an die Netzwerkanbieterin möglichst minimiert und die verfügbaren Fördermittel stattdessen für Trassenpreissenkungen sowie für regulierte tiefere Preise im Angebot der letzten Meile eingesetzt werden, die neutral dem Gesamtmarkt zukommen.
- 2) Es darf keine Marktverzerrung zwischen den verschiedenen Produktionsformen im Binnenschienengüterverkehr geben, d.h. es darf zu keiner Kannibalisierung von bestehenden Ganzzugverkehren durch den EWLK kommen. Die neu vorgesehenen Abgeltungen und Förderbeiträge müssen so gestaltet werden, dass sie den EWLK nicht künstlich besserstellen. Dies bedeutet, dass Trassenpreissenkungen, regulierte Preise für die letzte Meile und der vorgeschlagene Verladebonus sowohl für EWLK- wie auch für Ganzzug-Transporte Anwendung finden müssen. Nur so werden auch zukünftig die Güter auf die jeweils effizienteste Produktionsform geleitet.
- 3) Die Einführung einer Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) zu Gunsten der Stärkung des EWLK darf zu keinen Nachteilen (Kosten, technische Herausforderungen) im Ganzzug- und Transitverkehr führen und hier die Verlagerungspolitik gefährden. Aus heutiger Sicht ist die Einführung der DAK im Ganzzug- und Transitverkehr nur geringfügig produktivitätssteigernd. Daher muss dort die Entscheidung zur Einführung grundsätzlich den Wagenhaltern und EVUs überlassen werden, darf nicht verpflichtend sein und ist etappiert vorzunehmen.

Die nachfolgenden Bemerkungen sind gemäss dem Fragekatalog der Vernehmlassung gegliedert und nehmen Bezug auf den erläuternden Bericht.

1. Zielsetzungen

a) Handlungsbedarf bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Wir teilen die Einschätzung, dass es bei der Festlegung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf gibt. Der Gütertransport in und durch die Schweiz soll mit Blick auf die Klimaziele nachhaltig ausgerichtet werden und die Chancen der Digitalisierung nutzen können. Nach Jahren mit finanziellen Verlusten, Abbau von Anschlussgleisen und Rückgang von EWLK-Verkehren braucht es Massnahmen, um den EWLK vor dem endgültigen Aus zu bewahren. Mit dem Gütertransportgesetz von 2016 war noch die Annahme verbunden, dass keine grundlegenden rechtlichen Anpassungen erforderlich sind, um den EWLK zu retten, bzw. lag damals der Fokus auf der Verbesserung der Marktbedingungen und der Stärkung des Schienengüterverkehrs als Ganzes (z.B. mit dem Netznutzungskonzept). Wir anerkennen die Fortschritte, die insbesondere mit dem Netznutzungskonzept erzielt wurden. Gleichzeitig sind wir der Meinung, dass der

Handlungsbedarf für den EWLK in der Revision des GÜTG 2016 nicht angemessen erkannt wurde.

b) Generelle Einschätzung der Varianten

Wir unterstützen Variante 1, da nur diese den Fortbestand des Netzwerkangebots sichern kann. Das Bekenntnis zur Aufrechterhaltung des EWLK begrüßen wir. Variante 2 gefährdet den Fortbestand des Netzwerkangebots akut. Dem EWLK fehlt aufgrund der Verluste der vergangenen Jahre der finanzielle Spielraum für Investitionen. Es besteht kein unternehmerisches Interesse, das Verlustgeschäft fortzuführen. Eine Einstellung des EWLK in den nächsten Jahren wäre unabwendbar und irreversibel. Gleichzeitig erscheint uns die Annahme, dass der Strassengüterverkehr die bestehenden EWLK-Verkehre in den nächsten zehn Jahren mit CO₂-neutralen Technologien auffangen kann, zu optimistisch.

2. Variantenübergreifende Massnahmen

a) Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung

Wir unterstützen die Haltung, dass der EWLK durch Digitalisierungsmassnahmen modernisiert werden kann. Die darauf aufbauende Automatisierung bietet auch für den Ganzzugverkehr die Möglichkeit für Produktivitätssteigerungen. Betrachtet man die DAK isoliert, profitiert in erster Linie der EWLK und wird seine Produktivität steigern können. Für den Ganzzugverkehr stellen wir den im Bericht ausgewiesenen Nutzen in Frage und weisen auf die im erläuternden Bericht stark unterschätzten Umsetzungsrisiken hin. Wir fordern eine zweistufige Migration, in der die Umstellung im EWLK Priorität hat und die Umstellung im Ganzzugverkehr nachgelagert, nicht verpflichtend und in enger Abstimmung mit den betroffenen Unternehmen erfolgt.

Wir teilen die Ansicht nicht, dass der Ganzzugverkehr Produktivitätsgewinne von 34% realisieren kann, sondern gehen von geringen möglichen Gewinnen von 1-4% aus. Auf europäischer Ebene (ERA/EDDP) gibt es Bestrebungen, die Kosten-Nutzen-Frage von DAK für den Transitverkehr mit den betroffenen EVUs zu vertiefen. Es bestehen von Seiten der im Transitverkehr tätigen EVUs erhebliche Vorbehalte gegen die erste Kosten-Nutzen-Analyse des EDDP, bzw. der ihr zu Grunde liegenden Annahmen bzgl. Produktivitätssteigerungen. Dasselbe gilt aus unserer Sicht für die im erläuternden Bericht gemachten Aussagen. Insbesondere zeitliche Gewinne sind kaum zu erwarten, da im Ganzzugverkehr Kupplungsvorgänge vernachlässigbar sind. Auch ein optimierter Rollmaterialeinsatz ist unseres Erachtens unwahrscheinlich, da die maximale Zuglänge und nicht die Zughakenlast das Gewicht der Züge beschränkt. Durch die festgelegte Obergrenze der Radsatzlast (22.5t) kann das Zugsgewicht nur mit mehr Wagen erreicht werden. Dies erhöht aber die Zuglänge, die heute und in Zukunft eine Obergrenze von 750 m hat. Daher sind schwerere Züge nur in sehr beschränktem Ausmass möglich. Die Annahme, dass durch die Einführung der DAK Umläufe beschleunigt und Kapazitäten erhöht werden können, erscheint uns unwahrscheinlich.

Zudem machen wir darauf aufmerksam, dass sich die für den Ganzzugverkehr aufgeführten Produktivitätsgewinne (optimierter Rollmaterialeinsatz, höhere Geschwindigkeiten, kürzere Bremswege) auf die Automatisierung des Betriebs und

nicht auf die DAK als isolierte Technologie beziehen. Das automatische Kuppeln spart nur wenige Sekunden pro Kupplungsvorgang. Der Mitarbeiter muss für alle anderen Tätigkeiten weiterhin vor Ort sein. Auch das Abkuppeln wird im Rahmen dieses Projektes (bis DAK 4) weiterhin manuell erfolgen. Die DAK wird stattdessen Enabler für weitere betriebsrelevante Use Cases sein. Diese müssen aber noch separat entwickelt werden und stellen weitere Anforderungen an die Zulassung (vgl. Konzeptbericht DAK vom BAV vom 17.08.22 - Art 2.1 b, Seite 8). Wann und in welcher Form diese Entwicklungen zur Verfügung stehen werden, ist noch nicht definiert. Die im erläuternden Bericht genannten Vorteile dürften im Ganzzugverkehr also noch später eintreten als jene im EWLK.

Schliesslich möchten wir auf die hohen Umsetzungsrisiken bei der Migration zur DAK hinweisen, beispielsweise wegen fehlender Harmonisierung und Finanzierung auf europäischer Ebene. Derzeit wird auf EU-Ebene im Rahmen des Programms EDDP über die Definition von DAK (Umfang, Level) diskutiert, von einem Rollout-Plan oder der finanziellen Zusicherung durch die Mitgliedstaaten ist die Diskussion allerdings noch weit entfernt. Die Züge der BLS Cargo sind zu 90% im Transit unterwegs, weshalb eine Harmonisierung der DAK-Spezifikationen mit der EU für uns existentiell ist. Wir warnen eindringlich von einer verfrühten Einführung der DAK in der Schweiz, da die Komplexität einer nicht abgestimmten Einführung rasch unbeherrschbar wird. Die Lehren aus der gescheiterten europaweiten Einführung von ETCS müssen gezogen werden. Ein Vorpreschen der Schweiz birgt grosse Risiken für die Schweizer EVUs, die im Transitverkehr tätig sind. Bevor ein Nutzen realisiert werden kann, ist das ausgerollte System bereits obsolet und Produktivitätsgewinne können nicht an Kunden weitergereicht werden. Eine isolierte Migration ist daher weder praktikabel noch finanzierbar. Eine Migration bereits ab 2025 ist aus unserer Sicht nicht realistisch, da die nötigen Spezifikationen noch gar nicht verfügbar sind. Es existieren heute kein Standard und kein Anbieter für Level DAK4. Aufgrund von Werkstattkapazitäten und anderen Sachzwängen würde die Migration sicher länger als fünf Jahre dauern.

Aufgrund der genannten Vorbehalte stellen wir zu Art. 10 GÜTG Technische Neuerungen den Antrag, die Migration zur DAK im Ganzzugverkehr, insbesondere bzgl. Einführungszeitpunkt, in enger Abstimmung mit der Branche und nicht verpflichtend vorzunehmen.

b) Mitfinanzierung durch den Bund, Teilfinanzierung, Fördersätze

Eine Mitfinanzierung durch den Bund ist aus unserer Sicht sinnvoll und erwünscht. Unter den aktuellen wirtschaftlichen Gegebenheiten (kontinuierliche Verluste im EWLK, angespannte betriebliche Lage im Ganzzugverkehr) können die EVUs und die Kunden mit eigenen Wagen die DAK aus eigener Kraft nicht finanzieren. Die Margen sind in den vergangenen Jahren aufgrund betrieblicher Schwierigkeiten und hoher Fixkosten gesunken. Zusätzliche Investitionen für die EVU müssen deshalb zwingend mit einer positiven Wirtschaftlichkeitsrechnung verbunden sein. Aus unserer Sicht – als im Ganzzugverkehr tätiges EVU - ist eine Mitfinanzierung von 30% der Investitionskosten zu niedrig, wenn der Bund eine Migration zur DAK für den gesamten Schienengüterverkehr in einer kurzen Frist anstrebt (z.B. zwischen 2025 und 2030). Die vorgeschlagene Einführung der DAK und die Teilfinanzierung durch den Bund bedeuten für BLS Cargo sehr hohe Umrüstungsinvestitionen und ggf. Ersatzinvestitionen bei Lokomotiven.

Umbaukosten von lediglich Fr. 250'000 pro Lok sind aus unserer Sicht nicht plausibel. Inklusive Anpassung der Leittechnik und teilweise der Kasten rechnen wir pro umzurüstende Lok aufgrund von Erfahrungswerten bei anderen Umrüstungen mit zwei- bis dreimal so hohen Kosten (Fr. 500'000 bis 700'000). Bereits die für die Umrüstung erforderlichen Sicherheitsbescheinigungen dürften die in der Vorlage genannten Kosten von maximal Fr. 250'000 übersteigen. Auch die einmaligen Engineer-Kosten einer Umrüstung betragen aufgrund der verschiedenen Loktypen wesentlich mehr als Fr. 5 Mio.

Knapp die Hälfte der BLS Cargo-Flotte könnte nach aktuellem Stand aufgrund ihres Gewichts gar nicht umgerüstet, sondern müsste ersetzt werden. Die Ersatzbeschaffungskosten pro Lok betragen schätzungsweise Fr. 4.7 Mio. Wozu die Kategorie „Loks, die ersetzt werden müssen“ gedacht ist (Beitrag: Fr. 80'000), bleibt aus dieser Sicht unklar. Betriebswirtschaftlich besteht ein hohes Risiko der Wertvernichtung beim Rollmaterial, wenn Wagen und Lokomotiven aufgrund von DAK-Umrüstungsvorschriften ersetzt werden müssen, die nicht am Ende ihres Lebenszyklus' sind. Bei BLS Cargo würde das aus heutiger Sicht Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe auslösen. Es besteht das Risiko, dass EVUs und Wagenhalter finanziell zu stark belastet werden und kaum dazu beitragen können, den nachhaltigen Güterverkehr zu stärken. Für die Umrüstung des Ganzzugverkehrs ist eine blosse Teilfinanzierung von 30% daher nicht akzeptierbar.

Wir stellen zu Art. 10. GÜTG Technische Neuerungen den Antrag, die Interessen der Gesuchstellerin und das Kosten-Nutzen-Verhältnis von technischen Neuerungen zu berücksichtigen und zusätzlich zu den vorgesehenen A-fonds-perdu-Beiträgen auch zinslose Darlehen vorzusehen.

c) Stärkung Rheinschifffahrt

keine Bemerkungen

d) Anreize klimaneutrale Antriebe und für Niedrigwasser geeignete Schiffe

keine Bemerkungen

3) Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante

a) Förderung multimodaler Transportketten

Wir begrüssen grundsätzlich die Förderung weiterer Infrastrukturanlagen, um den Umschlag von Gütern von und auf die Schiene zu erleichtern. Gerade in dicht bebauten Gebieten können neue Umschlagsanlagen die nachhaltige Versorgung mit Gütern erleichtern. Allerdings erschliesst sich uns nicht genau, was unter einer Umschlagsplattform zu verstehen ist. In unserem Verständnis handelt es sich um eine Art Logistikhub mit Gleisanschluss, der von mehreren Kunden diskriminierungsfrei benutzt werden kann, im Gegensatz zu den heutigen Anschlussgleisen auf Werksgeländen, die proprietär sind. Uns stellt sich die Frage: Wer würde eine solche Plattform betreiben, SBB Cargo oder ein Drittunternehmen? Die praktische Relevanz solcher Anlagen ist aus heutiger Sicht schwierig einzuschätzen. Die Auswirkungen einer – in ihrer Höhe noch unbekanntenen – finanziellen Förderung für Umschlagsplattformen sind für uns ebenfalls unklar. Die Steuerbarkeit und der Überblick drohen bei einer multiplen Förderung verloren zu gehen.

Einer Vereinfachung der Finanzierung von KV-Anlagen stehen wir grundsätzlich positiv gegenüber. Die Diskriminierungsfreiheit muss weiterhin gewährleistet werden.

Ein Verladebonus muss zwingend für alle Produktionssysteme (EWLV, Ganzzugverkehr, Kombiniertes Verkehr) entrichtet werden, sonst drohen Marktverzerrungen und eine Kannibalisierung bisheriger Verkehre. Das Ziel eines Verladebonus muss eine Stärkung des Schienengüterverkehrs und eine Verlagerung von der Strasse zur Schiene sein. Es muss sichergestellt sein, dass der Umschlags- und Verladebeitrag den EWLK nicht übermässig verbilligt und den Ganzzugverkehr konkurrenziert. Wir stellen zu Art. 9b Umschlags- und Verladebonus zwei Anträge, wonach der Umschlags- und Verladebonus auch auf den Kombinierten Verkehr Anwendung finden muss und wonach vom Umschlags- und Verladebonus keine marktverzerrende Wirkung auf Ganzzugverkehre ausgehen darf.

b) Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?

Wir begrüssen die finanzielle Unterstützung rein batteriebetriebener oder batterie-elektrischer Hybridfahrzeuge für die Nahzustellung. Diese sind ein wichtiges Instrument, um die Treibhausgasemissionen auch auf der letzten Meile des Gütertransports massgeblich zu senken.

4) Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs

a) Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLK als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja, wir erachten es als wichtig, dass sich der Bund zur Weiterentwicklung des Netzwerkangebots bekennt und der EWLK eine Zukunftsperspektive erhält. Ohne finanzielle Förderung droht dem EWLK in wenigen Jahren das Aus und es ist mit einer Rückverlagerung von Gütertransporten auf die Strasse zu rechnen, was den klimapolitischen Zielen des Bundes zuwiderläuft.

Die Vernehmlassungsvorlage überträgt die Verantwortung, Querfinanzierungen aus dem Netzwerkangebot und unternehmensübergreifende Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, der Netzwerkanbieterin, indem sie für die notwendigen organisatorischen Vorkehrungen sorgen soll (vgl. erläuternder Bericht, S. 55). Entsprechende Gespräche haben in der Branche stattgefunden und ein Grundsatzpapier wurde ausgearbeitet. Es handelt sich dabei um ein Gentlemen's Agreement, das für die Netzwerkanbieterin rechtlich nicht bindend ist. Deshalb sehen wir es als zwingend an, den Ausschluss von Wettbewerbsverzerrungen und Querfinanzierungen durch organisatorische Vorkehrungen explizit ins Gesetz aufzunehmen und dem Bund die Aufsicht zu übertragen. Wir formulieren zu Art. 9a Förderung des EWLK, Abs. 7 einen entsprechenden Antrag (vgl. Punkt 5).

Die Steuerung des EWLK mittels Leistungsvereinbarung zu Angebot, Investitionen und der finanziellen Beteiligung des Bundes scheint uns sinnvoll. Die vorgeschlagenen Förderinstrumente für den EWLK befürworten wir. Die Höhe der geplanten Abgeltung (ca. Fr. 40-60 Mio. pro Jahr) ist für uns jedoch nicht nachvollziehbar. Wir nehmen an, dass zu deren Berechnung der Durchschnitt der jährlichen Verluste von SBB Cargo berechnet und leicht aufgerundet wurde. Wir sprechen uns dafür aus, dass die Höhe der Abgeltungen auf der Basis eines Offertverfahrens, bzw. einer nachvollziehbaren Kalkulation bestimmt wird (analog RPV). Mit der nicht nachvollziehbaren Höhe der Betriebsabgeltungen besteht das Risiko der Kannibalisierung von bestehenden Volumen im Ganzzugverkehr durch eine (zu) niedrige Kostenstruktur im EWLK. Die

neu vorgesehenen Abgeltungen, Investitionsbeiträge, Umschlags- und Verladebeiträge müssen so gestaltet werden, dass sie den EWLV nicht künstlich besserstellen. Zudem erscheint uns die Festlegung jährlicher Pauschalen als Betriebsabgeltung in Kombination mit der unbeschränkten Möglichkeit zur Gewinnerzielung wettbewerbspolitisch mit Blick auf das Marktsegment des Ganzzugsverkehrs fragwürdig. Deshalb ist die Höhe der direkten Subventionen möglichst zu beschränken. Die verfügbaren Fördermittel sind stattdessen für Trassenpreissenkungen zu Gunsten des EWLV und des Ganzzugverkehrs und zur Senkung der Preise für die letzte Meile einzusetzen, die neu Gegenstand der Leistungsvereinbarung zwischen der Netzwerkanbieterin und dem Bund sind (Art. 9a GüTG).

Auch die Höhe der Investitionsbeiträge gemäss Leistungsvereinbarung (ca. Fr. 100 Mio.) für eine ganzheitliche Systemsteuerung, das Kapazitätsmanagement und die Verbesserung von Schnittstellen sowie die Automatisierung der Nahzustellung ist aus unserer Sicht zu wenig nachvollziehbar dargestellt.

Zu Art. 9b GüTG Umschlags- und Verladebeiträge stellen wir den Antrag, dass eine marktverzerrende Wirkung der vorgesehenen Subventionen auf bestehende Angebote zu vermeiden ist.

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

Ja, eine höhere Gewichtung des Gütertransports in der Raumplanung scheint uns aufgrund des Strukturwandels und neuer Möglichkeiten der Nahzustellung (Umschlagsplattformen) sinnvoll.

5) Rechtsanpassungen

Ja, wir unterstützen die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen weitgehend und schlagen einzelne Änderungen vor.

Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen

Art. 9a Förderung des EWLV

Abs. 7 neu: Querfinanzierungen aus dem subventionierten Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch die Netzwerkanbieterin sind nicht zulässig. Subventionierte Unternehmensbereiche der Netzwerkanbieterin werden von nicht geförderten Unternehmensbereichen organisatorisch und finanziell getrennt. Der Bund trifft die dazu notwendigen Vorkehrungen und stellt die entsprechende Überwachung sicher.

Art. 9b Umschlags- und Verladebeiträge

Abs. 1 neu: Der Bund kann für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern pauschale Beiträge pro transportierten Bahnwagen an die Betreiber der Umschlags- und Verladeanlagen ausrichten. Umschlags- und Verladebeiträge werden auch für den Kombinierten Verkehr entrichtet, zusätzlich zur Rückerstattung der LSWA gemäss Art. 4 Abs. 3 SVAG.

Abs. 5 neu: Bei der Festlegung der Höhe der Pauschalen werden die Auswirkungen auf bestehende Ganzzugverkehre berücksichtigt. Es wird insbesondere darauf geachtet, dass von den pauschalen Beiträgen keine marktverzerrende Wirkung auf bestehende Angebote im Schienengüterverkehr ausgehen.

Art. 10 technische Neuerungen

Abs. 2 neu: Er fördert mit pauschalen A-fonds-perdu-Beiträgen und zinslosen, rückzahlbaren Darlehen die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge. Für den EWLV erfolgt die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung verpflichtend, für die anderen Produktionsformen nicht verpflichtend und etappiert, solange sich keine Verpflichtung aus der EU ergibt.

Abs. 3 neu: Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt durchschnittlich 60 Prozent der anrechenbaren Kosten; dabei wird das Eigeninteresse der Gesuchstellerin sowie das jeweilige Kosten-Nutzen-Verhältnis berücksichtigt.

Abs. 4 neu: Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Förderung, insbesondere die Voraussetzungen, Fristen und Verfahren der Finanzierung sowie die Bemessung der Beiträge. Die Einzelheiten zur Einführung der digitalen, automatischen Kupplung legt er in Zusammenarbeit mit der Branche fest.

Abs. 5 neu: Der Bund kann die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge mit zinslosen Darlehen fördern.

6) Weitere Bemerkungen
Keine

Freundliche Grüsse

BLS AG

BLS Cargo AG

Daniel Schafer
CEO

Dirk Stahl
CEO