



Schweizerischer Verband der Zuckerrübenpflanzler
Fédération Suisse des Betteraviers



SVZ FSB

Beipstrasse 26
3007 Bern
Tel. 031 398 52 62
Fax. 031 385 36 46
svz.fsb@sbv-usp.ch

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Bern, 20. August 2013

Vernehmlassung zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard
Sehr geehrte Damen und Herren

In der Schweiz werden jährlich zwischen 1.6 und 1.9 Mio. Tonnen Zuckerrüben produziert und in den beiden Werken der Zuckerfabriken Aarberg und Frauenfeld (ZAF) zu Zucker verarbeitet. Die Hälfte dieser Rüben wird per Bahn zu den Fabriken transportiert. Damit hält die Schweizer Zuckerbranche eine Vorreiterstellung innerhalb Europa und weltweit inne. Durch die von Ihnen vorgeschlagene Totalrevision des Gütertransportgesetzes ist dieser ökologische Transport, der massgeblich auch dem Wohlbefinden der Anwohner dient, grundsätzlich in Frage gestellt. Der Schweizerische Verband der Zuckerrübenpflanzler (SVZ) und die ZAF, im Folgenden „die Zuckerbranche“ genannt, sind durch die im Rahmen der Totalrevision des Gütertransportgesetzes vorgeschlagenen Änderungen also direkt und in hohem Masse betroffen. Aus diesem Grund ist es uns ein Anliegen, zur oben erwähnten Vorlage Stellung zu nehmen und legen Ihnen im Folgenden gern unsere Überlegungen dar. Dabei lehnen wir uns eng an die Stellungnahme des Schweizerischen Bauernverbandes (SBV) an.

Die angedachte Totalrevision des Gütertransportgesetzes stellt eine Zäsur im schweizerischen Gütertransport dar. Die Zuckerbranche bedauert den grundsätzlichen Verzicht auf einen expliziten Verlagerungsauftrag des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, wie er im alpenquerenden Güterverkehr verankert ist. Diese Verlagerung würde nicht nur in Bezug auf die Klimaziele der Schweiz Sinn machen, sondern sie würde auch die Strasseninfrastruktur entlasten. Gerade die Zuckerbranche hat Erfahrung mit den Zielkonflikten zwischen Transporten und Privatnutzung von Strassen. Ihr Verzicht auf die Verlagerung dieser Transporte auf die Strasse ist wohl bei den Anwohnern von Transportstrecken nur schwer kommunizierbar.

Aus Sicht der Zuckerbranche muss der Güterverkehr weiterhin eine Kernaufgabe der SBB bleiben und darf nicht nur mit einer Kann-Bestimmung geregelt sein (Art. 7). Wir sprechen uns auch dagegen aus, dass der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit bei der Betreibung des Streckennetzes im Güterverkehr eingeführt wird und sich der Bund zu einem beträchtlichen Teil aus der Unterstützung des Güterverkehrs herauszieht. Das kann aus unserer Sicht

auch nicht dadurch kompensiert werden, dass nicht kostendeckende Strecken auf Antrag der Kantone mit einer allfälligen Unterstützung des Bundes sichergestellt werden. Da der Kanton über 50 % der Förderbeiträge selbst tragen muss, ist ein Weiterbetrieb von weniger rentablen aber dennoch wichtigen Strecken nicht gewährleistet. Ihre vorgeschlagene Lösung würde aus unserer Sicht zu stillgelegten Strecken und Bahnhöfen führen, obwohl Sie selbst von einem tendenziell steigenden Aufkommen im Güterverkehr ausgehen. Auch und gerade bei Transporten mit landwirtschaftlichen Rohprodukten gehen Sie infolge des Bevölkerungswachstums sowie durch die steigende Nachfrage der Nahrungsmittelindustrie von einem Anstieg aus. Umso unverständlicher erscheint der angedachte massive Abbau der Betriebsbeiträge von 36 Mio. auf 12 Mio. CHF für das Güterverkehrsnetz.

Die SBB sollen zu einem starken Schienengüterverkehr in der Fläche stehen und grosse Anstrengungen unternehmen, damit sich SBB Cargo aus unternehmerischer Kraft weiterentwickeln und einen kundenfreundlichen und bedarfsgerechten Eisenbahngüterverkehr anbieten kann. Nach unserer Auffassung sollte sich die schweizerische Verkehrspolitik darauf konzentrieren, über bahnfremde Rahmenbedingungen und die Förderung des Zugangs zur Infrastruktur die Voraussetzungen zu schaffen, dass sich Schienengüterverkehr in der Schweiz lohnen kann und die Wettbewerbsbedingungen gegenüber der Strasse attraktiv sind.

Je länger eine Strecke ist, desto eher kann sie wirtschaftlich betrieben werden. Wie dem erläuternden Bericht entnommen werden kann, ist der Schienenhauptlauf im Binnenverkehr aufgrund der Kleinräumigkeit der Schweiz kaum länger als 200 km. In der Schweiz ist deshalb ein weitverzweigtes Güterverkehrsnetz nach dem Kriterium der Eigenwirtschaftlichkeit kaum umsetzbar. Der Staat darf sich deshalb nicht aus der Verantwortung stehlen und soll sich weiterhin in gleicher Höhe mit Betriebsbeiträgen engagieren.

Im Jahr 2012 fanden bereits Rationalisierungsmassnahmen im Güterverkehrsnetz statt. So wurden 128 Verladebahnhöfe geschlossen und das Netz dadurch auf 374 Bedienstellen reduziert. Das traf mehrheitlich Standorte auf dem Land und damit die Landwirtschaft. Als Folge muss heute ein grösserer Teil des Getreides auf der Strasse transportiert werden. Auch Bahnhöfe für den Zuckerschnitzeltransport sind betroffen. Zuckerrübentransporte sind ein Paradebeispiel für eine bewährte Form des kombinierten Verkehrs. Mit einem Vortransport werden die Rüben vom Feldrand bis zur nächsten Verladestation transportiert, bevor sie dann mit der Bahn zu den beiden Zuckerfabriken Aarberg und Frauenfeld transportiert werden. Der Transportauftrag ist jährlich wiederkehrend, plan- und kalkulierbar.

Eine Ausdünnung des Güterverkehrsnetzes führt zu einer Verlagerung der Transporte auf die Strasse, was zu erheblichen Verwerfungen führen würde. Müssten beispielsweise alle Schaffhauser Zuckerrüben per Lastwagen in die Fabrik nach Frauenfeld transportiert werden, ergäbe dies mehr als 2000 Hin- und Rückfahrten eines 40-Tönners. Ein Grossteil dieser Fahrten würde durch das Nadelöhr Enge führen, zwischen Neuhausen am Rheinfall und Beringen und dies konzentriert in den Monaten von Oktober bis Mitte Dezember. Dies bedeutet, dass Transporte von landwirtschaftlichen Produkten auch in Zukunft im Güterverkehr durchführbar sein müssen. Das darf nicht allein von der Eigenwirtschaftlichkeit oder dem Wohlwollen der Kantone abhängen.

Wie der SBV lehnt auch die Zuckerbranche die Neuerungen des Artikels 11 (GüTG) über das Enteignungsrecht, insbesondere über die erleichterte Enteignung, entschieden ab. Dieser Vorschlag wird unweigerlich auch die landwirtschaftliche Nutzfläche tangieren. Das Grundeigentum ist jedoch ein schützenswertes Gut. Eine erleichterte Enteignung benachteiligt den einzelnen Landwirt, vor allem wenn kein rechtskräftig genehmigter Nutzungsplan mehr Voraussetzung für die Anwendung des Enteignungsrechts ist und wenn nicht nur das Gemeinwesen, sondern auch Dritte, die eine Güterverkehrsanlage errichten wollen, das Enteignungsrecht anwenden dürfen. Wenn es denn schon zu einer erleichterten Enteignung und damit zu einem beschleunigten Verfahren kommen sollte, dann muss dieser beträchtliche Vorteil für die Gemeinschaft auch in einer höheren Entschädigung für das abgetretene Nutzungsrecht resultieren.

Der Wert des Bodens muss entsprechend seiner nichtlandwirtschaftlichen Nutzung entschädigt werden. Wie für die Bewertung von z.B. Industrieland fordern wir deshalb, dem Konzept der Lageklassenmethode zu folgen. Da landwirtschaftliche Flächen günstig sind, werden diese für die Produktion unserer Nahrungsmittel wichtigen Flächen übermässig stark für Infrastrukturanlagen beansprucht. Die aktuelle Gesetzgebung (v.a. Enteignungsgesetz) fördert somit indirekt den Verbrauch von Fruchtfolgeflächen. Wir fordern deshalb, dass die zur besseren Abgeltung der Grundeigentümer nötigen Gesetze angepasst werden.

Wir danken Ihnen noch einmal für die Gelegenheit zur Stellungnahme und hoffen, dass Sie unsere Anliegen berücksichtigen werden.

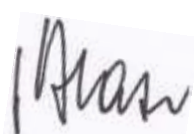
Freundliche Grüsse

Zuckerfabriken Aarberg + Frauenfeld AG

Schweizerischer Verband der
Zuckerrübenpflanzer SVZ



Guido Stäger
CEO ZAF



Fritz Blaser
Leiter Rübenmanagement



Samuel Keiser
Präsident

Nadine Degen
Geschäftsführerin