

Herr Bundespräsident
Moritz Leuenberger
Vorsteher UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Uitikon, 12. Oktober 2006

Vernehmlassungsverfahren Güterverkehrsvorlage

Sehr geehrter Herr Bundespräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit der Ablösung des Verkehrsverlagerungsgesetzes vom 8. Oktober 1999, dessen Geltung auf spätestens Ende 2010 befristet ist, führt der Bundesrat ein Vernehmlassungsverfahren zur Güterverkehrspolitik und zur Verkehrsverlagerungspolitik im Transitverkehr im Besonderen durch. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns dazu äussern zu dürfen.

Die Vorlage wird ihrer umfassenden Bezeichnung „Güterverkehrsvorlage“ in keiner Weise gerecht. Sie befasst sich praktisch ausschliesslich mit der Umsetzung des Alpenschutzartikels und blendet die dringend anstehenden und von der Verladerschaft wiederholt angeregten Verbesserungen der Rahmenbedingungen für den gesamten Bahngüterverkehr weitgehend aus.

Diese reine Transitvorlage hat für den Binnenverkehr gefährliche Auswirkungen. Die unter dem Titel Flächenbedienung vorgeschlagenen Lösungen vermögen nicht zu überzeugen; vielmehr werden die Rahmenbedingungen für den Binnenverkehr erneut verschlechtert, so dass eine weitere Verlagerung auf die Strasse droht. Dabei wird die Schweizer Wirtschaft mit der LSVA auf den so verlagerten Strassenverkehren den Im- und Exportverkehr unserer

Nachbarn durch die Schweiz subventionieren. Diese absurde Situation schädigt die Bahn und den Wirtschaftsstandort Schweiz enorm.

Die Vorlage ist in ihrer Begrifflichkeit zudem zuwenig präzise und spricht diffus von Förderung des Bahngüterverkehrs.

Unter „Förderung“ verstehen wir die Schaffung rechtlicher Rahmenbedingungen, welche einen wettbewerbsfähigen Bahngüterverkehr erlauben. Reicht dieses Mittel nicht aus, ist zur „Subvention“ als finanzieller Förderung zu greifen. Die vorgeschlagene Subventionspolitik im Transit-Kombiverkehr und RoLa greift zu kurz, es braucht Verbesserungen der Rahmenbedingungen (insbesondere Senkung der Trassenpreise), welche den Subventionsbedarf zu senken vermögen.

Unter „Bahngüterverkehr“ verstehen wir alle Produkte des Bahngüterverkehrs: KV, RoLa und Wagenladungsverkehr. Diese sind seitens der Politik grundsätzlich gleich zu behandeln, wobei der Effizienz der verschiedenen Systeme (Tara-Problematik) Beachtung zu schenken ist.

Einen subventionierten Binnenwagenladungsverkehr lehnen wir ebenso ab, wie eine Diskriminierung des Wagenladungsverkehrs durch übersetzte Trassenpreise, vorschnelle Urteile über dessen zukünftige Wettbewerbsfähigkeit und Verlagerung vom WLV auf den KV durch Bundessubventionen an den KV sowohl im Transit- als auch im Binnenverkehr. Würden die in der Bahnreform 2 und dieser Vorlage nicht vorgeschlagenen Verbesserungen der Rahmenbedingungen umgesetzt, brauchte sich die verladende Wirtschaft um die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnangebots im Transit- und Binnenverkehr keine Sorgen zu machen.

Der VAP fordert daher eine generelle Überprüfung der Schweizerischen Bahngüterpolitik. Die Schweizer Wirtschaft wünscht eine koordinierte Verkehrspolitik, welche Transit- und Binnenverkehrsfragen, konventionellen und kombinierten Bahngüterverkehr ebenso wie Strassengüterverkehr zum Wohle des Standorts Schweiz berücksichtigt. Dieser Ansatz ist angesichts der beschränkten Infrastrukturen und Ressourcen unabdingbar. Dabei ist im Bahnverkehr insbesondere der Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr sowie einer unvoreingenommenen Beurteilung des Wagenladungsverkehrs vermehrt Beachtung zu schenken. Es geht nicht an, dass ohne Analyse der langfristigen Auswirkungen der europäischen Liberalisierungspolitik und der Auswirkungen der LSVA Stufe 3 der Wagenladungsverkehr als Auslaufmodell dem gleichzeitig massiv subventionierten kombinierten Verkehr als Zukunftsmodell gegenüber gestellt wird. Dieser Schluss greift zu kurz; die Systemwahl sollte weiterhin den Marktakteuren überlassen werden.

Die Güterverkehrsvorlage muss daher neben der Revision des Transport- und Haftpflichtrechts sowie des Anschlussgleisgesetzes auch zu einer weiteren Marktöffnung und grundlegenden Änderung bei der Trassenpreisfestsetzung führen. Ein aktiver und verwaltungsunabhängiger Marktregulator muss die Marktöffnung vorantreiben und für faire Verrechnung von Infrastrukturkosten, Zusatzleistungen usw. sorgen. Schliesslich muss im Europäischen Um-

feld die Gesetzgebung zur Interoperabilität (Rollmaterialzulassungen, -instandhaltung, Halterdefinition, Übergangsrecht) rasch harmonisiert werden. Insbesondere ist im Gütertransportgesetz eine Definition des Wagenhalters vorzusehen, der selbst nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen ist und daher dem Eisenbahngesetz nicht untersteht. In der Schweiz gibt es 7500 private Güterwagen, deren Bau, Zulassung, Registrierung, Betrieb und Instandhaltung ebenfalls geregelt werden müssen.

Gleichwohl unterstützt der VAP die Verlagerungspolitik im alpenquerenden Transitverkehr und stimmt der Variante 2 grundsätzlich zu. Diese Variante strebt maximal 1'000'000 LKW-Transitfahrten ab 2017 (d.h. zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels) an. Bis dahin soll der Bund die Verkehrsverlagerung im unbegleiteten Kombinierten Verkehr und auf der Rollenden Landstrasse mit insgesamt 1 Milliarde Franken subventionieren. Die mit Variante 2 eingesparten Betriebssubventionen an RoLa und UKV in Höhe von 1 Milliarde Franken müssen zweckgebunden für Investitionen in die Bahninfrastruktur eingesetzt werden, um Nadelöhre im Netz zu beseitigen und dem Güterverkehr die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Nur so leistet diese Transitvorlage auch für den Binnenverkehr einen nachhaltigen Beitrag. Der VAP ist überzeugt, dass auch ein Mengenziel unter 1'000'000 Fahrten erreichbar ist, insbesondere wenn mit der dringenden Neugestaltung der Trassenpreise ein stattlicher Anteil der Mittel der Betriebssubvention RoLa/UKV in Höhe von 1 Milliarde statt für Trassenentschädigungen für Bahnfrachten verwendet werden können.

Die Einführung einer Alpentransitbörse, welche den alpenquerenden Transitverkehr mittels frei handelbaren und über eine online Börse verfügbaren Durchfahrtsrechten regelt, wird als Druckmittel gegenüber der EU begrüsst, damit diese die für den internationalen Bahngüterverkehr notwendigen Massnahmen (v.a. ein Flächennetz für den Zulauf über die Alpen und die rasche Durchsetzung der beschlossenen Marktöffnung) ergreift. Ihre praktische Umsetzbarkeit ist schwierig. Sie muss im gesamteuropäischen Umfeld abgestimmt werden und setzt eine gleichzeitige gemeinsame Festlegung der Infrastrukturausbauten im Transit und in der Fläche als Zulaufgebiete voraus. Ebenso notwendig ist die Festlegung der Durchfahrtsrechte für den nicht transitierenden Verkehr der Schweizer Wirtschaft. Hierfür muss eine praktikable und diskriminierungsfreie Lösung mit der Schweizer Wirtschaft vereinbart werden. Mit einem solchen Transitverlagerungspaket werden die Chancen eines rentablen Betriebs der NEAT markant erhöht.

Die Erledigung des Postulats Bezzola P 01.3345 betreffend die Gleichbehandlung von Wagenladungsverkehr und unbegleitetem kombinierten Verkehr im Vor- und Nachlauf zum Schienentransport schliesslich lehnen wir ab. Diese Güterverkehrsvorlage befasst sich in keiner Weise mit der ungerechtfertigten Ungleichbehandlung bei der Rückerstattung der LSVA, wird doch weiterhin nur im Falle des Behälterumschlags, nicht jedoch beim Ladegutumschlag Schiene-Strasse zwecks Feinverteilung eine Rückerstattung der LSVA vorgesehen. Alle Kombinationsformen Schiene-Strasse im konventionellen Bahnverkehr werden damit gegenüber dem kombinierten Verkehr in Behältersystemen mit den bekannten Tara-Problemen ohne Grund diskriminiert.

Zu den von Ihnen gestellten Fragen nehmen wir im Folgenden gerne Stellung:

Fragenkatalog zum Bericht

1) Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Ja

2) Unterstützen Sie die Zielsetzung der künftigen Verlagerungspolitik?

a) *Soll als Ziel der Verlagerung weiterhin ein Fahrtenziel gelten? Falls ja, welches?*
Ja, zwischen 650'000 und 1 Mio. Fahrten p.a.. Die Zahl ergibt sich aus dem verbleibenden Subventionsbedarf für KV und RoLa nach Vollzug einer namhaften Trassenpreisreduktion für den Güterverkehr. Zudem ist im Zusammenhang mit der Alpen-transitbörse, welche ein Kontingent vorsieht, die definitive Zielvereinbarung mit der EU unumgänglich. Dabei muss genügend Raum für den Import-, den Export- und den Binnenverkehr reserviert sein.

b) *Erachten Sie die Erstreckung des Zeitpunkts der Zielerreichung auf zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels für gerechtfertigt?*

Ja

c) *Teilen Sie die Ansicht, dass auf die Aufnahme eines Umweltziels in das Güterverkehrsverlagerungsgesetz verzichtet werden soll? Falls nein, welche Form eines Umweltziels erachten Sie für den Alpenschutz als sinnvoll?*

Ja

d) *Teilen Sie die Ansicht, dass auf ein Marktanteilsziel verzichtet werden soll?*

Ja

3) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Varianten im Einzelnen?

a) *Stimmen Sie mit der Beurteilung der schienen- und strassenseitigen Verlagerungsmassnahmen und der Einschätzung der bestehenden Handlungsspielräume in den drei vorgestellten Varianten überein?*

Nein, siehe Einleitung. Insbesondere

- sind die Massnahmen zu einseitig auf Abgeltungen und Subventionen ausgerichtet,
- wird der Wagenladungsverkehr diskriminiert,
- fehlt eine Berücksichtigung der internationalen Zulaufstreckenentwicklung.

b) *Wie beurteilen Sie das Konfliktfeld zwischen verlagerungspolitischen Erfordernissen und haushaltspolitischen Zwängen im Rahmen der Fortsetzung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs? Für welche Variante sind Sie?*

Die Verkehrspolitik muss Priorität haben.

c) *Sehen Sie weitere Handlungsmöglichkeiten im Bereich der schienen- und strassenseitigen Verlagerungsmassnahmen? Wenn ja, welche?*

Ja, die Rahmenbedingungen sind zu verbessern, insbesondere sind

- der Trassenpreis für den Güterverkehr zu senken,
- die Prioritätenordnung Personen-/Güterverkehr neu zu regeln,
- ein unabhängiger Marktregulator zur Marktöffnung einzusetzen,
- die Interoperabilitätsrichtlinie zu übernehmen,
- die Stellung privater Wagenhalter gesetzlich zu regeln,
- die Rückerstattung der LSWA neu zu regeln (Postulat Bezzola),
- die Schifffahrtskapazitäten und die damit zusammenhängenden Hinterlandverkehre in die Massnahmen einzubeziehen.

4) Wie beurteilen Sie die Massnahmen im Einzelnen?

a) *Erachten Sie die Definition von Durchfahrtsrechten und die Einführung der Alpentransitbörse als ein geeignetes Instrument zur Umsetzung der Verlagerung?*

Ja, um die EU dazu zu bewegen, ihre Aufgaben im Bereich Zulaufstrecken und Flächennetz, Umsetzung der beschlossenen und weitere Verstärkung der Bahnliberalisierung sowie Harmonisierung der Trassenprioritäten und –preise, welche auch dem Güterverkehr Überlebenschancen einräumt, zu lösen. Für ihre Umsetzung sind die Abstimmung mit der EU und ein separates Kontingent für den Import-, den Export- und den Binnenverkehr nötig.

b) *Erachten Sie die Fortführung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs als zielführend? Erachten Sie eine Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche als sinnvoll?*

Nein. Die Subventionierung wird grundsätzlich abgelehnt, stattdessen sollen verbesserte Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr (siehe Einleitung) geschaffen werden, welche Subventionen entbehrlich machen.

c) *Erachten Sie einen schnellen und substantiellen Ausbau der Rollenden Landstrasse als zielführende Verlagerungsmassnahme?*

Nein

5) Unterstützen Sie die Anpassungen im Gütertransportgesetz?

Nein. Die Vorlage ist systematisch unausgegoren. Ihr Gegenstand soll die Beförderung von Gütern auf der Schiene sein. Öffentlich-rechtliche Vorschriften sind systematisch zusammenzufassen und den privatrechtlichen Rechtsverhältnissen, welche im praktischen Alltag vorkommen, gegenüberzustellen. Diese sind noch lückenhaft und zu ergänzen. Insbesondere fehlen Regelungen über den Wagenstellungs- und den Wagenverwendungsvertrag sowie eine Definition desjenigen Wagenhalters, der selbst nicht Eisenbahnunternehmen und damit nicht dem EBG unterstellt ist. Gerade der Wagenverwendungsvertrag ist auf internationaler Ebene in den CUV/COTIF einlässlich geregelt. Nachdem die Schweiz das COTIF ratifiziert hat, ist die Übernahme ins Schweizerische Recht nahe liegend. Dies ist insbesondere für die Halter privater Güterwagen von grosser Bedeutung.

Wir regen daher an, in einer gemischten Arbeitsgruppe der Verwaltung, Eisenbahnunternehmen und verladenden Wirtschaft die Vorlage grundlegend zu überarbeiten.

6) Erachten Sie die Anpassungen im Bundesgesetz über die Anschlussgleise als zweckmässig?

Nein. Die vordergründig korrekte Aufteilung des im geltenden Gesetz verwendeten Begriffs „Eisenbahn“ in „Infrastrukturbetreiberin“ und „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ ist noch zuwenig auf die täglichen Erfordernisse des Betriebs hinterfragt. In Art. 10, Art. 15 Abs. 1 lit. a und b, Art. 17 Abs. 4 AnGG wurde sie nicht vorgenommen.

Die Aufhebung der Artikel 7 und 9 wird abgelehnt, da die dort genannten Verträge angesichts der getätigten Investitionen und der Erfordernisse eines sicheren Bahnbetriebs im Interesse der Rechtssicherheit nötig sind.

Die Streichung der Vorteilsabgeltung in Art. 11 Abs. 1 lit. b wird abgelehnt, da sie dem Verursacherprinzip zuwider läuft.

Eine Definition der Dienstvorschriften fehlt. Die Streichung derjenigen Artikel, die sich mit den Betriebs- und Sicherheitsvorschriften befassen unter gleichzeitiger Aufrechterhaltung derjenigen Artikel, die die Dienstvorschriften erwähnen und dem Zuständigkeitsbereich der Aufsichtsbehörde zuweisen, vermögen nicht zu überzeugen. Entweder sind Dienstvorschriften im Interesse eines sicheren Betriebs Gegenstand des Anschlussvertrags, werden also inter partes vereinbart und allenfalls von der Auf-

sichtsbehörde genehmigt, oder sie werden wie Baupläne vom Anschliesser in eigener Verantwortung verfasst und von der Aufsichtsbehörde genehmigt. Die Streichung von Art. 6 Abs. 3 AnGG ist in diesem Sinne zu überprüfen.

Art. 11 Abs. 2 AnGG ist nicht als kann-Vorschrift, sondern verpflichtend als Anspruchsgrundlage zu formulieren. Bei den Beiträgen handelt es sich um die Rückerstattung von Abgaben, die für Rangierfahrzeuge geleistet werden, welche die Strasse nicht befahren, sondern im Gegenteil vom Verkehr entlasten. Die Rückerstattungen sollen wie bis anhin in Form von Beitragsleistungen für die Erstellung und Erneuerung von Anschlussgleisen erfolgen. Dies umso mehr als die Evaluation der Bundesbeiträge ein ausgezeichnetes Kosten-Nutzen-Verhältnis für den Bund bestätigt hat.

Wir begrüssen die vorgeschlagene Neuregelung betreffend Anwendbarkeit der Sicherheitsbestimmungen gemäss Art. 12 Abs. 1 AnGG. Die Baustandards im Anschlussgleisbau sind generell zu überprüfen, da sie unmittelbar über die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers entscheiden.

Die Neuregelung der Aufsicht über Anschlussgleise ist in der Vorlage nicht enthalten. Art. 17 AnGG soll das Bundesamt für Verkehr als Aufsichtsbehörde bezeichnen. Der Bundesrat kann die Aufsicht Dritten übertragen.

7) Begrüssen Sie die Anpassungen im Eisenbahnhaftpflichtrecht?

Keine Stellungnahme. Es fragt sich allerdings, ob einzelne Textstellen der nie verwirklichten Revision und Vereinheitlichung des Haftpflichtrechts losgelöst aus diesem Kontext im EBG umgesetzt werden sollen.

8) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

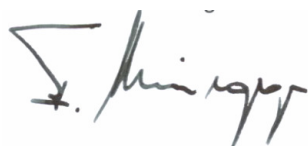
Keine

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen Ihnen für Ergänzungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

VAP

Franz Steinegger



Präsident

Dr. Frank Furrer



Generalsekretär