



Stellungnahme der verladenden Wirtschaft zu den

## **Kostensenkungsmassnahmen Wagenladungsverkehr SBB Cargo**

**Die verladende Wirtschaft ist mit der vorgesehenen Schliessung mehrerer Hundert Bedienungspunkte nicht einverstanden. Vielmehr fordert sie die Senkung der überhöhten und den Güterverkehr diskriminierenden Trassenpreise. Subsidiär ist eine befristete Abgeltung für zwei Jahre bis zum Inkrafttreten der LSVa III per 1. Januar 2008 zu prüfen.**

Die festgestellten Rückgänge im WLV bei der Einführung der 40t-Limite per 1.1.2005 unter gleichzeitiger Erhöhung der LSVa II waren absehbar. Der VAP hat nebst anderen Verbänden das BAV darauf hingewiesen und Gegenmassnahmen vorgeschlagen.

Die vorgeschlagenen Massnahmen bestätigen, dass SBB Cargo den Fokus auf den Transitverkehr richtet und sich zu wenig für Import- und Exportverkehre interessiert. Die von SBB Cargo heute angekündigte Schliessung von mehreren Hundert Bedienungspunkten hat für die Anschlussgleisbesitzer weit reichende Folgen. Sie haben innert eines halben Jahres ihre Logistik auf den Strassenverkehr auszurichten. Damit verbunden ist der Umbau der vorhandenen Infrastruktur (Be- und Entladeeinrichtungen, Tanks, Silos, Lager, Strassenzufahrten, Abbruch von Gleisanlagen). Zugleich sind die Investitionen in Anschlussgleisanlagen und bahnsseitige Be-/Entladevorrichtungen entwertet, es findet eine materielle Enteignung der Unternehmen statt. Die Verloader lehnen daher den vorgesehenen Rückzug aus der Flächenbedienung ab.

Die Schliessung der Bedienungspunkte erfolgt in einer Phase der Übergangszeit. Die nächste Erhöhung der LSVa III per 1.1.2008 ist absehbar und wird die Rahmenbedingungen des WLV erneut verändern. Verkehre, die jedoch in den nächsten zwei Jahren an die Strasse verloren gehen, werden nicht mehr zurück erobert werden können. Es ist daher vorab für die Übergangszeit von 2 Jahren eine Lösung zu finden.

Diese Übergangslösung kann eine befristete Abgeltung von SBB Cargo für 2006 und 2007 vorsehen. Dabei ist allerdings darauf zu achten, dass der Nachweis der Kostensenkung bei der Bedienung der bestehenden Anschlussgleise durch SBB Cargo erbracht wird. Dazu gehört insbesondere auch der Einbezug der Leistungen der KTU. Diese mussten in der Vergangenheit ihre Verkehrsleistungen an SBB Cargo abtreten, was natürlich nur Sinn machte, sofern damit die Verkehrsleistung insgesamt günstiger zu erbringen war. Gerade dies bestreitet SBB Cargo in ihren Verlautbarungen seit Ende August 2005, weshalb die vergangenen Umorganisationen zwischen SBB Cargo und KTU überprüft werden müssen.

Überdies ist eine offene Spartenrechnung vorzusetzen, die Einnahmen, Transportleistungen und Trassenkosten von EWLv inkl. Kombi-EWLv, Ganzzugs- und Kombi-Ganzzugsverkehr unterschieden nach Import-, Export- und Binnenverkehr ausweist.

Der VAP zieht der Abgeltung jedoch die Senkung der Trassenpreise per 1.1.2006 in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung und den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vor. Damit wird der leidigen Diskussion der Trassenpreissubventionen ein Ende gesetzt und der nicht marktfähige subventionsbedürftige Trassenpreis, der den Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr wegen seiner ungerechtfertigten Gewichtslastigkeit diskriminiert, korrigiert. Die Netzzugangsverordnung ist zu ändern, indem die Berücksichtigung der Bruttotonnenkilometer im Deckungsbeitrag gestrichen wird (Art. 20 Abs. 1 lit. e NZV), die Rangierfahrstrassen in den Grundpreis integriert (Streichung Art. 22 Abs. 1 lit. d, Ergänzung Art. 21 lit. d „Gleisbenützung inklusive Rangierfahrstrassen durch den unveränderten ...“) und die Unterhaltskosten im Mindestpreis neu geregelt werden (Art. 1 Abs. 1 lit. b 2. neu festzulegender Preis pro Zugskilometer statt pro Bruttotonnenkilometer, AB-NZV; als Alternative allenfalls Beibehaltung der bisherigen gewichtslastigen Unterhaltsregelung unter Aufrechnung von Zuschlägen für höhere Zugangsprioritäten wie in Deutschland). Damit kann unseres Erachtens der heutige flächendeckende EWLK ohne Abgeltung aufrechterhalten werden.

Eine Kombination der beiden Vorschläge ist gegebenenfalls denkbar. Sollten beide Vorschläge für die Übergangslösung verworfen werden, bleibt nur die konsequente Verkehrsverlagerung auf die Strasse, was den Bund unweigerlich zum Ausbau der Strasseninfrastruktur, insbesondere den durchgehenden Ausbau der A1 auf drei Spuren, verpflichten würde.

27. Oktober 2005

Generalsekretariat VAP  
Postfach 31  
8142 Uitikon

Tel. 044 491 15 95

**[www.cargorail.ch](http://www.cargorail.ch)**