

Botschaft zur Bahnreform 2 - Haltung der verladenden Wirtschaft

Infrastruktur

Die Trassenvergabestelle in Form einer Anstalt des Bundes löst die Trassenvergabestelle der Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU ab. Integrierte Bahnen können so weiterbestehen.

Verbesserungsbedarf besteht hinsichtlich der Weiterentwicklung des Netzes. Diese soll nicht von den integrierten Bahnen, sondern von der Trassenvergabestelle geführt werden. Damit wird sichergestellt, dass die Interessen aller Netzbetreiber und EVU im Planungsprozess berücksichtigt werden.

Der vom UVEK forcierte Umbruch der Bahnlandschaft Schweiz soll dazu genutzt werden, für das normalspurige Schienennetz einen einzigen Netzbetreiber zu bezeichnen. Damit können wertvolle Synergien genutzt und Kosten im Bahnsystem gesenkt werden. Alsdann wäre die separate Vergabestelle entbehrlich.

Beseitigung von Diskriminierungspotential

Die präsentierte Bahnreform 2 unterstellt, dass mit der EU-konformen Regelung des Netzzugangs und der Trassenvergabestelle allein Diskriminierungen ausgeschlossen sind. Dabei werden zwei weiche Behinderungsfaktoren ausgeblendet, die in der Bahnreform 2 beseitigt werden sollten.

Zur Infrastruktur muss der gesamte Sicherheitsdienst gehören, insbesondere die Visitedienste. In Art. 62 EBG ist der Sicherheitsdienst für Anlagen auf die Kontrolle des Rollmaterials beim Netzzugang zu erstrecken, damit ein sicherer Bahnbetrieb basierend auf einer unparteiischen Kontrolle durch den Netzbetreiber oder dessen Beauftragten sichergestellt werden kann. Dafür sprechen neben Sicherheitsaspekten und Beseitigung von Doppelspurigkeiten zwischen Netzbetreiber und EVU auch die Förderung des Netzzugangs und damit des Wettbewerbs.

Speziell überwacht werden müssen Endrangierungen von lokalen Verkehrsunternehmen im Auftrag Dritter. Der freieste Netzzugang wird behindert, wenn lokale EVU die letzte Meile bei der Nahzustellung diskriminierend anbieten. Solche Überwachungen werden z.B. vom Railregulator in Grossbritannien mit drakonischer Strenge sehr erfolgreich durchgeführt.

Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit

Die Regelung des Trassenpreises bleibt unverändert.

Marktgerechte Trassenpreise sollen die Schiene gegenüber der Strasse attraktiver machen und damit die Verlagerung fördern. Statt überhöhte Preise zu subventionieren, sind marktgerechte Preise festzulegen. Das System der Gewichtsabhängigkeit (Tonnenkilometer) muss zugunsten der reinen Leistungsabhängigkeit (Zugkilometer) aufgegeben werden.

Die Regelung der Prioritäten beim Netzzugang bleiben unverändert.

Immerhin soll für den Personen- und Güterverkehr gemeinsam geplant werden. Dies alleine reicht jedoch nicht aus, da die geltende Regelung im Störfall den Güterverkehr diskriminiert. Zumindest in diesen Fällen müssen flexiblere Zugangsregeln die prioritäre Weiterbeförderung pünktlicher Güterzüge vor unpünktlichen Personenzügen erlauben.

Eisenbahn- und Transportgesetz setzen das internationale Recht der EU und der OTIF nur zögerlich um.

Obschon die Inkraftsetzung des internationalen Beförderungsrechts und der Interoperabilitätsvorschriften klar absehbar sind, liegen noch keine entsprechenden Umsetzungsvorlagen vor. Nach wie vor verweist das Eisenbahngesetz z.B. auf Zulassungsbestimmungen der UIC. Dies kann schlimmsten Falls dazu führen, dass z.B. Schweizer Rollmaterial nur noch bedingt international freizügig verkehren kann.

Uitikon, 30. März 2005

VAP Verband der verladenden Wirtschaft

Postfach 31
8142 Uitikon

Tel. +41 44 491 15 95
info@cargorail.ch