

Nicht nur Transitverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern

Marktfähige Trassenpreise für allen Eisenbahngüterverkehr

Von Frank Furrer, Generalsekretär des Verbandes der verladenden Wirtschaft,
Uitikon

Der Autor kritisiert die Vorlage des Bundesrates für ein Güterverkehrsgesetz. Er bemängelt, dass sie sich nur auf den Transitgüterverkehr bezieht und die Rahmenbedingungen des Binnenverkehrs inklusive Import- und Exportverkehrs unberücksichtigt lässt. Er fordert bei der Bahn eine strukturelle Änderung des Trassenpreises und der Prioritäten beim Netzzugang zugunsten des Güterverkehrs sowie einen stärkeren Infrastrukturausbau.

Mit dem Güterverkehrsgesetz soll das auf Ende 2010 befristete Bundesgesetz zur Verlagerung des alpenquerendem Güterverkehrs auf die Schiene, das Verkehrsverlagerungsgesetz, abgelöst werden. Der Bundesrat unterbreitet dem Parlament einen Erlass, der zur Erreichung des Ziels von maximal 650 000 transitierenden Lastwagen zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels folgende Massnahmen vorsieht: Alpentransitabgabe, Alpentransitbörse und Förderungsmassnahmen zugunsten des Schienengüterverkehrs. Gleichzeitig lanciert er ein Bundesgesetz über Änderungen des Transportrechts und ein Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen, welche die Änderungen des internationalen Beförderungsrechts und der Interoperabilitätsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft für die Schweiz übernehmen.

Strukturen führen zu Subventionen

Die sogenannte nicht diskriminierende Förderung des Güterverkehrs gemäss Artikel 9 des neuen Güterverkehrsgesetzes fusst auf vier Pfeilern: Alpentransitbörse, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), neue Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat), Bahnreform. Da die Bahnreform 1999 umgesetzt wurde und die vom Bundesrat 2004 vorgestellte Bahnreform 2 überhaupt keine Verbesserungen für den Güterverkehr vorsah, die Neat inklusive Endausbaus der Zulaufstrecken noch Jahre auf sich warten lässt und die LSVA keine Wirkung in Sachen Verlagerung zeitigt, bleibt als einziger Pfeiler noch die Alpentransitbörse. Deren Realisierungshorizont ist jedoch infolge der Abhängigkeiten von den übrigen Alpenübergängen und der EU-Verkehrspolitik noch weiter entfernt.

Bleibt somit nur ein weiteres Bündel flankierender Massnahmen und -symptomatisch - in letzter Priorität die Änderung der allgemeinen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen. Damit befindet sich der Bundesrat in Gesellschaft jener Bundesparlamentarier, die sogar die Ausschaltung von Wettbewerb zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Zusammenführung aller Normalspurbahnen in den SBB fordern. Der vorgeschlagene Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs definiert die flankierenden Massnahmen. Darunter versteht der Bundesrat Abgeltungen für den kombinierten Verkehr zwischen 2011 bis 2018 in der Höhe von 1,6 Milliarden Franken. Dazu kommen - auf eigenen Finanzierungsgrundlagen fussend - Investitionsbeiträge an Terminals sowie die Förderung von Bau und Erneuerung von Anschlussgleisen, deren Mittel die Verlader allerdings als Rückerstattung der Mineralölsteuern auf Brennstoffen

ihrer schienengebundenen Traktionsmittel betrachten.

Prioritäten verteuern Güterverkehr

Die Förderung beschränkt sich somit einerseits auf den kombinierten Verkehr (Sattelaufleger, Container, rollende Landstrasse) und diskriminiert den herkömmlichen Wagenladungsverkehr; sie besteht andererseits in einer einzigen Subventionsmaschinerie, statt die Rahmenbedingungen, die zu diesen Subventionen führen, zügig strukturell zu ändern. Dabei könnte gleichzeitig die Gleichbehandlung von Binnen- und Transitverkehr einerseits sowie kombiniertem Verkehr und konventionellem Bahngüterverkehr auf der anderen Seite bewerkstelligt werden.

Die Zugangsberechtigungen für den Personen- und Güterverkehr zum Eisenbahnnetz wurden mit der Einführung des freien Netzzugangs 1999 festgelegt. Der Personenverkehr genießt als sogenannter vertakteter Verkehr mit garantierten Anschlüssen Priorität gegenüber dem Güterverkehr, der damit auf den letzten Platz verwiesen wird. Diese Zugangsregelung führt zu einer Vertuierung des Güterverkehrs, da Güterzüge regelmässig von Personenzügen überholt werden. Die sehr langen Fahrzeiten ihrerseits treiben Kosten von Personal- und Rollmaterial in die Höhe. So findet in Agglomerationen mit S-Bahn-Systemen der Güterverkehr kaum mehr Platz im Fahrplan, und er kann nur mit hohen Kosten produziert werden. Überdies werden pünktliche Güterzüge bei Verspätungen der Personenzüge zugunsten des Personenverkehrs ausgesetzt, was zu zusätzlichen Kosten bei den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verladern führt. Diese gesetzliche Prioritätenordnung diskriminiert den Güterverkehr. Immerhin verlangt der Bund die integrierte Planung von Personen- und Güterverkehr unter bestmöglicher Gleichbehandlung der beiden Verkehrsarten. Dies alleine reicht jedoch nicht aus; die Aussetzung pünktlicher Güterzüge zugunsten unpünktlicher Personenzüge kann langfristig nicht hingenommen werden.

Für den schlechtesten Netzzugang, der zudem zu hohen Produktionskosten führt, bezahlt der Güterverkehr den höchsten Trassenpreis. Legt man einem Vergleich die Transitstrecke Basel-Chiasso zugrunde (314 Kilometer), so haben die Kunden (das Eisenbahnverkehrsunternehmen und nachgelagert auch dessen Kunden) für einen Intercityzug mit einem Gewicht von 560 Bruttotonnen 1238 Franken und 20 Rappen und für einen konventionellen Güterzug (Wagenladungsverkehr, 1550 Brutto- bzw. 850 Nettotonnen) 2730 Franken zu berappen. Ein Güterzug des kombinierten Verkehrs mit gleichem Gewicht kommt für die Kundschaft auf 612 Franken und 30 Rappen zu stehen - den Löwenanteil von 2117 Franken und 93 Rappen steuert in diesem Fall der Bund in Form von Subventionen bei. Fazit: Für einen Personenzug ist knapp halb so viel zu berappen wie für einen Güterzug. Eine Differenzierung nach Zugangsprioritäten, Ausbaustandards der Strecken, Angebot und Nachfrage usw. findet nicht statt; massgebend ist das Bruttogewicht der Züge.

Unabhängiger Marktregulator nötig

Die «überproportionale Belastung von schweren Güterzügen», die das Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik der ETH 2007 in einer Studie explizit bemängelt hat, war dem Parlament bei der Verabschiedung des Verkehrsverlagerungsgesetzes 1999 bewusst. Deshalb schuf es die gesetzliche Grundlage zur Subventionierung des Trassenpreises. Der Weg, den es beschritt, bestand darin, jährlich Millionenbeträge in die Subventionierung eines offensichtlich nicht marktfähigen Trassenpreises zu stecken, statt diesen zu

korrigieren. Im Zuge der Sparmassnahmen des Bundes wurden die Subventionen für den konventionellen Güterverkehr massiv gekürzt und auf Anfang 2008 ganz gestrichen. Damit sieht sich der Wagenladungsverkehr unerhört hohen Trassenpreisforderungen gegenüber, die im Güterverkehrsmarkt nicht realisierbar sind. Die Rückverlagerung von Verkehren auf die Strasse ist unvermeidlich. Daher drängt sich die rasche Senkung des Trassenpreises für den Bahngüterverkehr auf.

Die verladende Wirtschaft bezahlt Mineralölsteuern und LSVA und alimentiert damit den Finöv-Fonds zur Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (weitere Etappen von Bahn 2000, Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, Neat und die Lärmsanierung). Von all dem profitiert der Binnengüterverkehr nur marginal. Bahn 2000 und Anschlüsse an das Hochgeschwindigkeitsnetz bringen ihm beim Netzzugang nur Nachteile, und die Vorteile, die aus der Neat für den Binnenverkehr resultieren, sind untergeordnet. Einzig die Lärmsanierung kommt auch dem inländischen Güterverkehr zugute.

«Verkehr halten»

Die Zukünftige Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur (ZEB), welche die Netzentwicklung für die Jahre nach Vollendung des Gotthardbasistunnels definiert, hatte trotz Wachstumsprognosen von 30 Prozent für den Binnengüterverkehr die Planungsvorgabe «Verkehr halten». Die Dominanz des Personenverkehrs in diesem Planungsprozess ist eklatant, weitere Verlagerungen von Gütertransporten auf die Strasse werden ohne massgebende Korrektur zugunsten des Güterverkehrs unvermeidlich sein.

Soll in Zukunft tatsächlich auch schweizerischer Verkehr auf die Schiene verlagert oder zumindest auf der Schiene behalten werden, ist die Verbesserung der Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrsmarktes nicht, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, in letzter, sondern in erster Priorität vorzunehmen. Dazu gehören vorab die verursachergerechte und anreizfördernde Änderung des Trassenpreises für alle Arten des Schienengüterverkehrs (Kombiverkehr, Ganzzugsverkehr, Wagenladungsverkehr), die Flexibilisierung des Netzzugangs für den Güterverkehr und die Schaffung eines unabhängigen Marktregulators, der die weitere Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarkts fördert. Schliesslich hat der künftige Ausbau der Infrastruktur auch die wachsenden Bedürfnisse des Güterverkehrs zu befriedigen.