

Positionspapier der verladenden Wirtschaft

Vom 3. März 2008

SBB Cargo und der viel gescholtene Wagenladungsverkehr

Nach dem kostspieligen Aufbau eines eigenständigen internationalen Geschäfts mit der Gründung von Töchtern in Deutschland und Italien und einer tiefpreisigen Kundenakquisition, steht SBB Cargo trotz zunehmenden Umsätzen und Verkehrsleistungen vor einem schlechten Jahresabschluss 2007. Sie hat sich daher Ende vergangenen Jahres für eine tiefgreifende Analyse und darauf basierende Umwälzungen im Verlaufe des Jahres 2008 entschieden.

Bevor greifbare Resultate vorliegen, wird einmal mehr der Wagenladungsverkehr von SBB Cargo von Kritikern als veraltetes System gescholten, das kein wettbewerbsfähiges und kostendeckendes Angebot erlaube. Es soll daher auf wenige Bedienungspunkte mit einem Verkehrsaufkommen von ganzen Zügen und Wagengruppen reduziert werden.

Diese Betrachtungsweise übersieht, dass mit einem solchen Entscheid eine ungeheure Verkehrsmenge von der Schiene auf die ohnehin überfüllten Strassen verlagert würde, was weder die Versorgungssicherheit der Schweizer Wirtschaft verbessert noch dem Verlagerungsauftrag entspricht. Sie übersieht, dass das System zur Zufriedenheit der Kunden bestens funktioniert und der vorgeschlagene Abbau Investitionen von Kunden in Anschlussgleise und Umschlagseinrichtungen vernichtet würden. Sie übersieht weiter, dass der Leistungs- und Umsatzanteil des Wagenladungsverkehrs innerhalb aller Eisenbahnverkehrsunternehmen in Europa derart hoch ist, dass ein solcher Ausstieg aus dem Wagenladungsverkehr praktisch undenkbar ist. Schliesslich fusst diese Einschätzung auf einer statischen Betrachtungsweise, welche die zukünftige Veränderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs und die zukünftige Veränderung der Kooperationsmodelle der Eisenbahnverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Wagenladungsverkehr ausblendet.

Der VAP lehnt daher voreilige Empfehlungen an die Adresse von SBB Cargo ab und beteiligt sich vielmehr an der Analyse der Schwachstellen und der Verbesserungsmöglichkeiten von SBB Cargo. Gemeinsames Ziel von SBB Cargo und VAP ist die Senkung der Kosten im System insgesamt und die Schaffung von langfristig verlässlichen Rahmenbedingungen für den Bahngüter- und insbesondere auch den Wagenladungsverkehr, so dass Investitionen in Infrastruktur und Ressourcen wieder attraktiv werden. Gemeinsam mit Vertretern von SBB Cargo, SBB Infrastruktur, Bundesamt für Verkehr und Kunden werden in diversen Arbeitsgruppen die massgebenden Kostentreiber im Bereich Betrieb von Anschlussgleisen und Schnittstelle zum Betrieb der SBB und im Bereich von Bau, Unterhalt und Erneuerung von Anschlussgleisen und der Schnittstelle zum öffentlichen Netz analysiert. Eine weitere Gruppe

befasst sich mit einem alternativen Infrastrukturmodell, das die heutige gesetzliche Regelung der Schnittstelle zwischen öffentlichem Netz und privatem Anschlussgleis neu regeln soll.

Während aus der Analyse der Kostentreiber kurzfristig Verbesserungen realisiert werden können, ist für die neue gesetzliche Regelung des Infrastrukturmodells und damit der Rahmenbedingungen für den Güterverkehr insgesamt mehr Zeit notwendig. Diese muss sich der Bund als Regulator und Eigner von SBB Cargo jedoch – *möglicherweise auch unter erneuerter Leistung von Trassenpreissubventionen zur Überbrückung* – nehmen, um das Unternehmen für die Zukunft und allfällige Beteiligungspartner zu rüsten. In folgenden Bereichen der Schweizerischen Bahngüterpolitik und der gesetzlichen Rahmenbedingungen besteht Handlungsbedarf:

- Senkung des Trassenpreises für den Güterverkehr
- Flexibilisierung der Prioritätenordnung Personen-/Güterverkehr
- Einsatz eines unabhängigen Marktregulators zur Marktöffnung
- Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinie der EU
- Neuregelung der Rückerstattung der LSVA im Kombiverkehr (Postulat Bezzola)

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 Europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind derzeit daran, den grenzüberschreitenden Wagenladungsverkehr im Rahmen von strategischen Kooperationen vergleichbar mit denjenigen in der Luftfahrt konkurrenzfähig zu gestalten. Dieser vielversprechende Ansatz wird von der EU unterstützt und entspringt der Notwendigkeit, den umsatzstärksten Produktzweig zur Entlastung der überlasteten Strassennetze wettbewerbsfähig zu trimmen.

In einem Punkt ist den Kritikern des Wagenladungsverkehrs allerdings beizupflichten. Eine Neubesetzung des Verwaltungsrats von SBB Cargo mit ausgewiesenen Kennern des Güterverkehrsmarkts und Bahnkunden wäre vorteilhaft. Gerade in einem integrierten Unternehmen muss die Stimme des Güterverkehrs, der von Gesetzes wegen gegenüber dem Personenverkehr diskriminiert wird, verstärkt werden.

Auskünfte:

Franz Steinegger, Präsident, Tel. 041 870 73 73
Frank Furrer, Generalsekretär, Tel. 044 491 15 95