

**Sperrfrist: Dienstag, 3. Juni 2008, 11.00 Uhr**

## **Medienmitteilung**

Anlässlich der Generalversammlung vom 3. Juni 2008

### **Umfassende Lagebeurteilung für eine realistische Güterverkehrspolitik**

Der Alpenschutzartikel vom 20. Februar 1994 hat sichergestellt, dass beim Alpentransit Schienenkapazitäten bereitgestellt werden können, welche der Entlastung des Strassentransitverkehrs dienen und den Verkehr auf die Schiene verlagern sollen. Finanziert wird dieses Bauwerk zu einem namhaften Teil aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), welche in der Schweiz flächendeckend erhoben wird.

Nach Inbetriebnahme des Lötschbergbasistunnels und dem Ausbruch von zwei Dritteln des Gotthardbasistunnels ist jedoch die Güterverkehrs- und Verlagerungspolitik immer noch ausschliesslich auf den Transitverkehr fokussiert. Wenn aber für die Verlagerungspolitik tatsächlich ökologische Kriterien massgebend sind, dann sind auch der Binnen-, Import- und Exportverkehr in diese Verlagerungs- und Güterverkehrspolitik miteinzubeziehen. Der VAP wünscht sich daher eine Diskussion über eine umfassende Verlagerungspolitik, welche zu einer realistischen Güterverkehrspolitik mit dem Ziel der Nichtdiskriminierung sämtlicher Güterverkehrsarten führen soll. Dazu gehören folgende Themen:

### **Neuregelung des Trassenpreises für den Güterverkehr**

Bereits 1999 und anlässlich der Generalversammlungen des VAP im Juni 2004 und 2006 wurde auf die drohende Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Strasse hingewiesen, da die Trassenpreise zu hoch sind, weshalb der Strassengüterverkehr für die Wirtschaft günstiger ist. Diese Einschätzung hat sich bestätigt; 2005 wurde eine einschneidende Restrukturierung des Wagenladungsverkehrs SBB Cargo nötig und 2007 erzielte SBB Cargo ein nur knapp ausgeglichenes Jahresresultat.

Die Mängel sind mittlerweile bei SBB Infrastruktur und SBB Cargo anerkannt, und die Suche nach besseren Lösungen hat begonnen. Offensichtliche Mängel wie ein einheitlicher Preis unabhängig von der Netzauslastung, der zeitlichen Belegung der Strecke usw. dürften bald behoben werden. Ob eine ertragsneutrale Revision, wie vom Bundesrat gewünscht, oder eine den Güterverkehr insgesamt entlastende Trassenpreisrevision verwirklicht werden wird, ist derzeit noch offen; der Ständerat jedenfalls hat anlässlich der Beratung der Motion Pedrina 07.3272 die Ertragsneutralität zulasten der Personenverkehre gestrichen und die Gleichbehandlung des Transitverkehrs mit dem Binnen-, Import- und Exportverkehr vorausgesetzt.

## Ausbau der Trassenkapazitäten

Die Vorlage des Bundesrats zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) berücksichtigt die Bedürfnisse des Güterverkehrs nur ungenügend. Die bestehenden Strecken können nicht auf Dauer mit schneller fahrenden Schnellzügen und verdichteten S-Bahnsystemen belegt werden, ohne dass der Güterverkehr verdrängt wird. Vor allem die Verbindung zwischen Zürich und der Ostschweiz, die Verbindungen im goldenen Dreieck und die Verbindung Zürich-Westschweiz müssen auch für den Güterverkehr ausgebaut werden.

## Wagenladungsverkehr

Der Verkehrsanteil des Wagenladungsverkehrs im Binnenverkehr ist nicht nur in der Schweiz, sondern auch in anderen Staaten Europas sehr hoch. Sein Anteil am internationalen Verkehr hingegen ist tief, da die durchgehende Produktion nicht zu wettbewerbsfähigen Konditionen erfolgen kann. Daran sind nicht nur die Eisenbahnverkehrsunternehmen schuld, sondern auch die staatlichen Rahmenbedingungen (Technische Hemmnisse, Kapazitäten, Trassenpreise, Grenzvorschriften usw.).

Der Wagenladungsverkehr erfordert einen Systemanbieter, was im Widerspruch zu Deregulierung und Liberalisierung steht. Internationale Kooperationen von Systemanbietern stehen entsprechend schief in der Landschaft. Dennoch sind sie notwendig, da das Marktpotential im internationalen Verkehr gross ist und von enormen Wachstumsprognosen profitieren dürfte. Die Staaten sollten den Wagenladungsverkehr durch eine Gleichbehandlung von Wagenladungs- und Kombiverkehr fördern. Die bisher verfolgte Politik der einseitigen Förderung des Kombiverkehrs sollte aufgegeben werden. Die Marktakteure sollten über die gewünschte Beförderungsart ohne staatliche Diskriminierung des Wagenladungsverkehrs selbst entscheiden dürfen.

## Bahnreform

Die Verzögerung dieses Geschäfts soll als Chance für den Güterverkehr genutzt werden. Der Güterverkehrsmarkt ist weiter zu öffnen. Ein aktiver Railregulator vergleichbar der Com-Com muss Diskriminierungspotentiale ausloten und Wettbewerbsbeschränkungen verhindern. Speziell überwacht werden müssen z.B. Endrangierungen von lokalen Verkehrsunternehmen im Auftrag dritter Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Der gesamte Sicherheitsdienst, insbesondere die Visiteurdienste, müssen zu den Netzbetreibern verlagert werden. Wettbewerb zwischen Anbietern soll nicht im Bereich der Sicherheit stattfinden, sondern es muss ein einheitliches Sicherheitskonzept aus der Hand des Netzbetreibers realisiert werden. Gleichzeitig wird damit der freie Netzzugang und letztlich der Wettbewerb gefördert, weil entsprechend geschulte Fachkräfte überall für alle Wettbewerbsteilnehmer verfügbar sind.

Für das normalspurige Netz soll ein Netzbetreiber bezeichnet werden. Dadurch können Synergien genutzt und Kosten gesenkt werden. Gleichzeitig soll für die gesamte Netzentwicklung nach dem Vorbild Deutschlands ein Netzbeirat geschaffen werden, dem die Verkehrsunternehmen, Vertreter von Bund und Kantonen sowie Kunden angehören.

Generalsekretariat:

Telefon: 044 491 15 95; 079 544 58 78