

Positionspapier der verladenden Wirtschaft

Vom 3. Dezember 2008

Verabschiedung der Güterverkehrsvorlage im Parlament

Der Ständerat hat heute die Differenzen zum Nationalrat ausgeräumt, womit die Güterverkehrsvorlage definitiv verabschiedet ist. Damit ist ein erster Schritt zu Verbesserung der Rahmenbedingungen des Bahngüterverkehrs getan – weitere Schritte sind jedoch notwendig. Die Schweizerische Verkehrspolitik ist noch zu eng der reinen Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs auf die Schiene verhaftet. Dabei werden der Binnen-, Import- und Exportverkehr weitgehend ausgeblendet. Eine grundsätzliche Diskussion über eine umfassende Verlagerungspolitik, welche zu einer realistischen Güterverkehrspolitik mit dem Ziel der Nichtdiskriminierung sämtlicher Güterverkehrsarten führen soll, ist daher dringend nötig.

Anpassung der Trassenpreise auf Fahrplanwechsel 2009

Aufgrund der Änderung von Art. 9b Abs. 4 EBG sollen neu auf vergleichbaren Strecken gleich hohe Trassenpreise festgelegt werden. Bisher war der Trassenpreis unabhängig vom Ausbaustandard für alle Streckenabschnitte gleich hoch. Durch die Trassenpreisgestaltung soll zudem neu die Kapazität auf den einzelnen Strecken optimal ausgenützt werden. Somit werden Trassenpreise inskünftig je nach Tageszeit und Nachfrage unterschiedlich hoch ausfallen.

Der Bundesrat hat in seiner Antwort auf die Motion Büttiker (08.3545 Motion Trassenpreise) die Korrektur des heute geltenden Trassenpreissystems auf den Fahrplanwechsel 2009 in Aussicht gestellt.

Revision des Trassenpreissystems im Rahmen der kommenden Bahnreform

Eine grundlegende Revision des Systems wird der Bundesrat im Rahmen der weiteren Teilkonzepte der Bahnreform vorlegen. Dabei ist insbesondere die Abhängigkeit des Trassenpreises von der Priorität, vorab von der Qualität der angebotenen Trasse, und von Anreizen für die Pünktlichkeit hervorzuheben. Gerade in diesen beiden Punkten leidet der Güterverkehr in besonderem Masse, führt doch die absolute Priorität sämtlicher Zugarten des Personenverkehrs dazu, dass die Güterzüge (unabhängig davon, ob sie pünktlich oder unpünktlich verkehren) ständig überholt und ausgestellt werden und so neben deutlich höheren Trassenpreisen zusätzlich weit höhere Produktionskosten (Materialeinsatz, Personalressourcen) in Kauf nehmen müssen. Dies verteuert den Güterverkehr und raubt ihm die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse. Aber auch die Abhängigkeit vom Gesamtgewicht des Zuges muss aufgegeben werden. Weder wurde je ein wissenschaftlicher Nachweis für höhere Ab-

nützung der Infrastruktur durch schwere Züge im Unterschied zu Neige- und Doppelstockzügen geführt, noch vermag diese Abhängigkeit Anreize für lange und schwere Güterzüge zu schaffen. Gerade dies wäre jedoch nötig, um Kapazitäten für andere Züge offen zu halten.

Revision des Bundesgesetzes über die Anschlussgleise

Die Trennung von Infrastruktur und Verkehr ist nun auch im Anschlussgleisgesetz (AnGG) vollzogen und Begriffe und Zuständigkeiten entsprechend geklärt.

Die hoheitliche Aufsicht über die Anschlussgleise liegt neu für alle Anschlussgleise beim Bundesamt für Verkehr; die bisherige Beaufsichtigung der Anschlussgleise mit Anschluss an das Netz der SBB durch SBB Infrastruktur wird damit zugunsten einer neutralen Lösung aufgegeben. Gleichzeitig erhält der Bundesrat die Möglichkeit, die Aufsicht an Dritte zu delegieren. Damit werden eigenverantwortliche Überwachungen durch Selbstregulierungsorganisationen aus der Branche möglich, wie sie in anderen Branchen wie Finanzintermediären u.a. längst bekannt sind.

Revision des Beförderungsrechts

Im Zuge der Liberalisierung des Eisenbahnsektors durch die Europäische Gemeinschaft wurde auch das international vereinheitlichte Eisenbahnbeförderungsrecht COTIF revidiert. Es ist am 1. Juli 2006 in Kraft getreten. Die Güterverkehrsvorlage übernimmt dieses Beförderungsrecht sowohl für internationale Transporte auch als für Binnentransporte. Damit werden Unterschiede zwischen den beiden Beförderungen praktisch vollständig ausgemerzt.

Neu werden auch der Halter von Güterwagen und seine Pflichten sowie der Vertrag über die Verwendung fremder Güterwagen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen gesetzlich geregelt. Zudem wird ein Fahrzeugregister geschaffen, das Auskunft über Güterwagen mit Schweizerischer Zulassung erteilt. Der ganze Rechtskomplex privater Bahngüterwagen wird damit auf eine neue, liberalisierte und europakompatible Basis gestellt.

Förderung des Binnengüterverkehrs

Neu erlaubt Art. 3a des Gütertransportgesetzes die Förderung des Binnengüterverkehrs durch Abgeltung bestellter Verkehre zur Versorgung in der Fläche oder zur Verkehrsverlagerung des alpenquerenden Verkehrs. Zudem können Investitionshilfen und zinslose Darlehen gewährt werden. Der entsprechende „Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des nicht alpenquerenden Schienengüterverkehrs“ sieht bis 2015 einen Betrag von 200 Mio. Franken vor, mit dem der UKV, der Wagenladungsverkehr und innovative Lösungen in der Verlagerungskette gefördert werden können.

Die verladende Wirtschaft begrüsst diese finanzielle Förderung des gesamten Schienengüterverkehrs. Sie darf jedoch nur eine unterstützende und zeitlich beschränkte Massnahme sein. Dabei stehen insbesondere Investitionsbeihilfen im Vordergrund, welche langfristig die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs verbessern. Dazu gehören Investitionen zur Rationalisierung des Bahnbetriebs wie Automatisierungsmassnahmen, Einsatz effizienterer Betriebsmittel usw. Reine Subventionen von Betriebsdefiziten, deren Ausweis ohnehin wohl kaum überzeugend und transparent erfolgen kann, lehnt die verladende Wirtschaft grundsätzlich ab.

Weit wichtiger als diese vorübergehende finanzielle Förderung des Binnengüterverkehrs ist die weitere nachhaltige Verbesserung seiner Rahmenbedingungen durch:

- Grundlegende Revision des Trassenpreissystems
- Flexibilisierung der Prioritätenordnung Personen-/Güterverkehr
- Einsatz eines unabhängigen Marktregulators zur Marktöffnung
- Schaffung weiterer Netzkapazitäten für den Güterverkehr (ZEB 2)
- Vollständige Übernahme der Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinien der EU

Diese Themen sollten im Interesse des Standorts Schweiz rasch angepackt werden.

Auskünfte:

Frank Furrer, Generalsekretär, Tel. 044 491 15 95 od. 079 544 58 78