

Positionspapier der verladenden Wirtschaft

Vom 21. April 2009

Umsetzung der Güterverkehrsvorlage

Im Dezember 2008 haben die Eidgenössischen Räte die Güterverkehrsvorlage verabschiedet. Damit haben sie die gesetzliche Grundlage für die weitere Abgeltung der ungedeckten Kosten des alpenquerenden kombinierten Verkehrs geschaffen. Gleichzeitig wurden 200 Mio. Franken für die Förderung des nichtalpenquerenden Schienengüterverkehrs bereit gestellt. Diese Mittel sollen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr, den Wagenladungsverkehr und die Förderung von innovativen Lösungen in der Verlagerungskette eingesetzt werden. Denkbar sind somit weitere Betriebsabgeltungen, Investitionshilfen und verschiedene Formen von Darlehen zugunsten des Binnenverkehrs. Die verladende Wirtschaft erachtet weitere Betriebsabgeltungen als nicht zielführend, da sie keine nachhaltige Wirkung haben. Vielmehr sollen Investitionen der Kunden in effizienzsteigernde Innovationen bei Infrastruktur und Betriebsmitteln unterstützt werden.

Die Kunden der Güterbahnen in der Schweiz haben ganz erhebliche Mittel in Anschlussgleise, Güterwagen, Traktionsmittel und Umschlagseinrichtungen investiert. Damit haben sie die Voraussetzungen geschaffen, um mit den Güterbahnen Schienengüterverkehr überhaupt abwickeln zu können. Sie sind daher sehr an einem wettbewerbsfähigen Bahngüterverkehr interessiert.

Jede Fördermassnahme des Bundes muss die Wettbewerbsfähigkeit des Bahngüterverkehrs langfristig verbessern.

Die Abgeltung von sog. Betriebsdefiziten hat keine langfristige Wirkung. Allenfalls vermag sie kurzfristig eine Abwanderung der Kunden von der Schiene zu reduzieren. Darunter ist die Übernahme von Defiziten aus Verkehrsleistungen gemeint, die strukturbedingt nicht kostendeckend erbracht werden können. Sie halten den Strukturwandel auf. Die Abwanderung auf die Strasse wird nur verzögert, aber à la longue nicht verhindert.

Die Abgeltung von Betriebsdefiziten hat keine nachhaltige Wirkung.

Langfristige Wirkungen hingegen erzielen Massnahmen zur Verbesserung der Betriebsabläufe wie Automatisierungen, Kapazitätsausweitungen usw oder die Beseitigung von Zugangsbarrieren wie fehlende Bahnstromversorgung, ungenügende örtliche Traktionsmittel usw. Schliesslich bieten neue Betriebskonzepte wie der Einsatz von Cargosprintern ohne Rangierungen die Chance für die Erschliessung neuer Kundensegmente. Solche Massnah-

men sind in der Regel wiederum mit erheblichen Investitionen verbunden, welche dank der zur Verfügung stehenden Fördermittel nun in Partnerschaft zwischen Bund und Bahnkunden sowie Güterbahnen realisiert werden können.

Die Bahnkunden regen daher an, auf die Subventionierung von sog. Betriebsdefiziten im Binnenverkehr zu verzichten. Vielmehr sollen gezielte Investitionen das Bahnsystem effizienter machen und damit seine Wettbewerbsfähigkeit langfristig fördern.

Die Förderung von Investitionen zur gezielten Effizienzsteigerung des Bahnsystems schafft langfristig eine Qualitätsverbesserung und damit Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene.

Investitionen sollen dazu führen, dass Schienentransporte inskünftig schneller, sicherer, rationeller, wirtschaftlicher, ökologischer und somit wettbewerbsfähiger abgewickelt werden können.

Dazu sind folgende Massnahmen denkbar:

Anschlussgleis	Ausrüstung bestehender Weichen mit Funkfernsteuerung
	Umbau von Be- und Entladeeinrichtungen an neues Rollmaterial
	Modernisierung von Waagen an heutiges Rollmaterial
	Investitionen für Nachtbetrieb
Letzte Meile	Ausrüstung bestehender Triebfahrzeuge mit Funkfernsteuerung
	Beschaffung von Triebfahrzeugen
	Umrüstung von Stromversorgungen
Verlader	Netzlücken beheben
	Schnittstellen zu elektronischen Betriebssystemen der EVUs
	Betriebssysteme zur Ortung von Fahrzeugen
Güterwagen	Entwicklung von innovativem Rollmaterial
	Beschaffung von modernem Rollmaterial mit grösseren Nutzlasten
	Laufleistungserfassung und Ortungssystem am Wagen
neue EVUs	Beschaffung und Einsatz von Cargosprintern
	Beschaffung von schnelleren Triebfahrzeugen

Der Bundesrat ist daher aufgerufen, rasch die gesetzlichen Grundlagen für die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des Binnengüterverkehrs zu schaffen. Dabei sollen grundsätzlich die Bahnkunden und ihre Partnerbahnen gemeinsam notwendige Investitionen tragen. Der Bund soll sich darauf beschränken, die Kosten in Abhängigkeit zum erwarteten Verbesserungspotential mittels à fonds perdu Beiträgen zu unterstützen. Dieses System hat sich beim Bau von Anschlussgleisen bewährt und soll nun auf Investitionen in betriebliche Massnahmen und in Rollmaterial ausgedehnt werden.

Sollte der Bundesrat die Bestellung und Abgeltung des Einzelwagenladungsverkehrs aufgrund der wirtschaftlichen Situation als notwendig erachten, wären die bestellten Leistungen vorgängig konsequenterweise öffentlich auszuschreiben. Eine Ausschreibung ist unumgänglich, da im Gegensatz zum regionalen Personenverkehr und zum Kombiverkehr keine Vergleichszahlen zur Verfügung stehen, welche zumindest eine Plausibilitätsprüfung der geltend

gemachten abgeltungsberechtigten Betriebsdefizite erlaubten. Dabei wäre auch eine Aufteilung der Leistungen denkbar, welche die regionalen Leistungen (Sammeln/Verteilen der Wagen, Behandlung der regionalen Güterzüge) und die zentralen Leistungen (Ferngüterzüge, Rangierleistungen) als separate Module zur Ausschreibung bringt. Mit einer Ausschreibung könnte auch im Einzelwagenladungsverkehr Wettbewerb zumindest teilweise eingeführt werden.

Hintergrundinformation

Mit der Güterverkehrsvorlage soll der alpenquerende Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Ziel der Verlagerung sind maximal 650'000 Lastwagenfahrten im Transitverkehr zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels; als Zwischenziel sollen im Jahre 2011 maximal 1 Mio. Durchfahrten erreicht werden. Im Jahre 2007 querten insgesamt 1'262'000 (zum Vergleich Jan. bis Juni 2008: 665'000) Lastwagen die Alpen im Transitverkehr.

Massnahmen zur Verkehrsverlagerung sind:

- befristete Erhöhung der Gesamttransitabgabe
- Alpentransitbörse
- Förderung des Schienengüterverkehrs.

Die **Alpentransitbörse** soll die Versteigerung der Durchfahrtsrechte für alpenquerende Fahrten ermöglichen. Sie kann nur aufgrund völkerrechtlicher Verträge mit dem Ausland umgesetzt werden.

Die **Förderung des Schienengüterverkehrs** hingegen ist im Rahmen der Nichtdiskriminierung der schweizerischen und ausländischen Transportunternehmungen im Alleingang umsetzbar.

Die Fördermassnahmen sollen in erster Linie den *alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Verkehr* unterstützen. Der Bund wird weiterhin die Finanzierung der ungedeckten Kosten des alpenquerenden kombinierten Verkehrs in Höhe von 1,6 Milliarden Franken für die Jahre 2011 bis 2018 übernehmen.

Weiter soll der *Binnengüterverkehr* ab Inkrafttreten des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes bis 2015 mit 200 Mio. Franken gefördert werden. So erlaubt das Gütertransportgesetz die Bestellung von nicht kostendeckenden Schienengüterverkehren und die Gewährung von Finanzhilfen an Investitionen des Schienengüterverkehrs. Diese Mittel sollen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr, den Wagenladungsverkehr und die Förderung von innovativen Lösungen in der Verlagerungskette eingesetzt werden. Die Form der Unterstützung ist nicht weiter eingeschränkt. Denkbar sind somit weitere Betriebsabgeltungen, Investitionshilfen und verschiedene Formen von Darlehen.