

Herrn Bundesrat Moritz Leuenberger
Vorsteher UVEK

3003 Bern

Uitikon, 11. Februar 2010

Anhörung „Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz“

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Für den ausführlichen Bericht und Ihre damit zum Ausdruck kommende Absicht, eine Gesamtschau der nationalen Infrastrukturen zu erstellen, danken wir Ihnen. Wir erlauben uns, unsere Bemerkungen zum Schienen- und Strassennetz vorzubringen.

Der VAP ist der Fachverband der verladenden Wirtschaft für den Güter- und insbesondere den Bahngüterverkehr. Dessen Mitglieder sind die Unternehmungen der Privatwirtschaft, welche massgebliche Investitionen in den Schienengüterverkehr tätigen in Form von Anschlussgleisen, Güterwagen, Rangierfahrzeugen, Umschlagseinrichtungen usw. Damit haben sie die Voraussetzungen geschaffen, um mit den Güterbahnen Schienengüterverkehr überhaupt abwickeln zu können. Sie sind daher sehr an einem wettbewerbsfähigen Bahngüterverkehr interessiert. Die rund 300 Mitglieder des VAP repräsentieren sowohl die Kundschaft der Güterbahnen und des Strassentransportgewerbes als auch der Spediteure etc. und entscheiden letztlich über Erfolg und Misserfolg der politischen Bestrebungen zur Erhöhung des Bahnanteils in der Schweiz.

1. Kapazität des Schienen- und Strassennetzes durch Ausbauten erhöhen

Aufgrund der im Bericht auf S. 41 dargestellten Verkehrszunahmen im Güterverkehr von 35% für die Strasse und 85% für die Schiene und der in Abb. 17 bildlich dargestellten bereits

bestehenden Kapazitätsengpässe (S. 54) sind namhafte Netzausbauten unvermeidlich, Optimierungsmassnahmen alleine reichen nicht aus. Dabei ist den Bedürfnissen des Güterverkehrs angesichts des prognostizierten Wachstums und vor dem Hintergrund der Verkehrsverlagerungspolitik wesentlich höheres Augenmerk als in der Vergangenheit zu schenken.

Die Erreichung des Verlagerungsziels im Transitverkehr im Besonderen setzt einen weiteren raschen Infrastrukturausbau voraus. Nicht nur die Alpenübergänge, sondern auch die Zulaufstrecken müssen den heutigen Betriebsanforderungen der Güterbahnen durchgehend entsprechen. Integrale Befahrbarkeit mit Zügen von 4m Eckhöhe und 750 m Zuglänge ist dabei Voraussetzung. Mit den benachbarten Staaten muss derselbe Ausbaustandard für die entsprechenden Grenzräume vereinbart werden.

2. Finanzierung durch Fondslösung langfristig sicherstellen

Die Finanzierung für die Erhaltung des bestehenden und künftigen Schienen- und Strassennetzes sowie für die notwendigen Netzausbauten ist langfristig sicherzustellen. Einmal getroffene Investitionsentscheidungen müssen verbindlich getroffen und den Einflüssen des jährlichen ordentlichen Finanzhaushalts (z.B. mittels einer Fondslösung) entzogen werden. Andernfalls ist ein zielführender etappierter Infrastrukturausbau entsprechend einer Priorisierung der Projekte nicht möglich. Beim Bau der NEAT und Bahn 2000 hat sich der FinöV-Fonds grösstenteils bewährt. Auch für zukünftige Netzausbauten wird daher eine Fondslösung begrüsst, deren konkrete Ausgestaltung allerdings noch zu definieren ist. Sowohl die Sperrung verfügbarer Mittel (wie derzeit bei der Spezialfinanzierung Strassenverkehr) als auch eine Überschuldung des Fonds sind dabei auszuschliessen.

3. Verkehrsträgerübergreifende Finanzierung unter Berücksichtigung des modal splits

Unter dem Stichwort „Mobility Pricing“ soll längerfristig ein Systemwechsel hin zur integralen Finanzierung von Schiene und Strasse erfolgen. Dieser Gedanke entspricht dem Grundsatz der Co-Modalität und einem integrierten Verursacherprinzip. Wir begrüssen die verkehrsträgerübergreifende Finanzierung von Schiene und Strasse.

4. Neuordnung der Finanzierungsinstrumente

Die Finanzierung der Strasse durch Fiskalabgaben und der Schiene durch Abgeltung und Nutzungsentschädigungen in Form von Trassengebühren soll grundsätzlich neu und transparenter geordnet werden. Der Personenverkehr hat dabei einen erhöhten Beitrag zu leisten, dies nicht zuletzt mit Blick auf seine gegenüber dem Schienengüterverkehr höheren Netzprioritäten. Die Annahme, dass der Schienenfernverkehr seine Infrastrukturkosten deckt, ist angesichts der Höhe der Trassengebühren und des Ausbaustandards der Strecken für den Fernverkehr nicht zutreffend. Bei einer namhaften Verbesserung der Trassenqualität für den Güterverkehr, können die Trassengebühren für den Güterverkehr auf dem heutigen Niveau gehalten werden.

5. Investitionsschutz und Anreize für private Investitionen

Wir begrüßen Ihre Absicht, private Investitionen in die Strassen- und Schienennetze durch geeignete Rahmenbedingungen und Ausgliederung der Infrastrukturen in selbständige Gesellschaften anzukurbeln. Wir folgern daraus, dass Sie die Notwendigkeit der rechtlichen Ausgliederung der Netze aus den Eisenbahnunternehmen grundsätzlich anerkennen.

Die von der Privatwirtschaft bereits getätigten Investitionen in Anschlussgleise, Be- und Entladeanlagen, Güterwagen, Behälter, Traktionsmittel usw. für multimodal erschlossene Industriestandorte benötigen allerdings ebenfalls vermehrt Anreize und Investitionsschutz. Neben den bestehenden Finanzierungshilfen sind insbesondere die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass das Bahnsystem rasch modernisiert und seine Wettbewerbsfähigkeit entsprechend verbessert werden kann. Die Signale, welche der Bund als Gestalter der Rahmenbedingungen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen derzeit aussenden, lassen die Verlagerer vermehrt an der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen zweifeln und führen zu sinkender Investitionsbereitschaft.

6. Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Bahnverkehr

Wie Sie zutreffend feststellen, haben die europäischen Entwicklungen im Infrastrukturbereich für die Schweiz existenzielle Bedeutung. Die Harmonisierung der Rahmenbedingungen schreitet unaufhaltsam voran, ebenso die Herausbildung bedeutender internationaler Güterverkehrsanbieter. Die Schweiz ist mit zwei selbst finanzierten Alpenübergängen, den Anschlüssen ans Hochgeschwindigkeitsnetz und den privaten Güterverkehrsterminals und Anschlussgleisen Bestandteil dieses internationalen Netzes. Sie kann sich den weiteren Liberalisierungsschritten Europas nicht verschliessen.

Die rasche Übernahme der weiteren Reformen der Rahmenbedingungen ist unerlässlich, bezwecken sie doch im Kern ein Mehr an Bahnverkehrsleistungen zu attraktiveren Konditionen für die Volkswirtschaft:

- Die volle Trennung von Infrastruktur und Verkehr (wie auf S. 51 Ihres Berichts vorgeschlagen) ist wie
- die Öffnung des Personenfern- und –nahverkehrs rasch umzusetzen. Bei letzterem ist mittels systematischer Ausschreibungen die Höhe der Abgeltungen kontinuierlich zu senken, wodurch Mittel für Infrastrukturausbau und –erhaltung generiert werden können.
- Mit der Schaffung einer Eisenbahnregulierungsbehörde soll der Prozess der Liberalisierung und Modernisierung des Bahnverkehrs beschleunigt werden. Die Regulierungsbehörde sollte nicht nur für sämtliche Belange des diskriminierungsfreien Netzzugangs, sondern des gesamten Schienenverkehrsmarkts interventionsbefugt sein. Dabei kann sie auf Antrag oder selbständig agieren. Dazu gehören die Anwendung der Prioritätenordnung, die Kontrolle der effizienten Netzbewirtschaftung und der Angebotspolitik, der Energielieferung, der Zusatzleistungen wie Traktion, Unterhalt usw. Die ausgezeichneten Erfahrungen mit kompetenten Bahnregulierungsbehörden im

Ausland wie etwa in Grossbritannien z.T. in Deutschland und Österreich sowie der ComCom in der Schweiz sollten zumindest geprüft werden.

7. Notwendige Ergänzung der Schwerpunkte der Entwicklung der nationalen Infrastrukturnetze bis 2030

Die auf S. 64 ff. dargestellte summarische Übersicht über die Schwerpunkte der Entwicklung ist unseres Erachtens zu ergänzen.

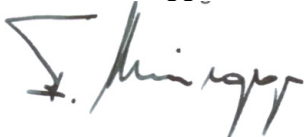
- Leistungsfähigkeit der Schiene: Angesichts des prognostizierten Wachstums sind technische und betriebliche Optimierungen belasteter Streckenabschnitte und weitere Ausbauten nötig. Ergänzend sind mittels einer Neuordnung der Netzzugangsbedingungen und der Trassenpreise die Auslastung des Netzes und die Zahl sowie vor allem die Qualität der Gütertrassen zu erhöhen bzw. zu verbessern.
- Schutz von Mensch, Umwelt und Infrastrukturen: Die Erreichung des Verlagerungsziels kann ohne den Ausbau der gesamten Transitachsen von Grenze zu Grenze bzw. von Wirtschaftsraum zu Wirtschaftsraum also inklusive Ausbauten im benachbarten Ausland auf 4m Eckhöhe und 750 m Zuglänge nicht erzielt werden.
- Wirtschaftlichkeit der Schiene: Der regionale Personenverkehr ist wie der Fernverkehr für den Wettbewerb zu öffnen und dem Ausschreibungswettbewerb auszusetzen.
- Finanzierung des Schienennetzes: Die Vereinfachung der Finanzflüsse alleine reicht nicht aus. Die Nutzer des Personenverkehrs haben sich deutlich stärker an den Infrastrukturkosten zu beteiligen. Mit geeigneten Rahmenbedingungen ist für private Investitionen in das multimodal genutzte Verkehrssystem ein genügender Investitionsschutz sicherzustellen.
- Rahmenbedingungen der Schiene: Die Neuordnung der Besitzverhältnisse, insbesondere die vorgängige vollständige Trennung von Infrastruktur und Verkehr ist nicht nur zu prüfen, sondern an die Hand zu nehmen. Mit weiteren Liberalisierungsschritten ist das Eisenbahnsystem zu modernisieren, um so seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen Ihnen für Ergänzungen und Auskünfte jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

VAP

Franz Steinegger



Präsident

Dr. Frank Furrer



Generalsekretär