

An die Medien

Medienmitteilung/Stellungnahme –
Vernehmlassung Konsolidierungsprogramm

Keine Reduktion bzw. Streichung der Bundesbeiträge an den Bau von Anschlussgleisen sowie Umwelttechnologien

(Uitikon/Zürich, 27.05.10). Der Verband der verladenden Wirtschaft VAP* hat grundsätzlich grosses Interesse an einem starken Bundesfinanzhaushalt, der Basis ist für den Bau von leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen als Motor unserer Wirtschaft. Wie der VAP aber in seiner Vernehmlassungsantwort zum Konsolidierungsprogramm schreibt, dürfe dies nicht auf Kosten des Baus von Anschlussgleisen und Terminalanlagen sowie der Förderung von Umwelttechnologien gehen.

Sowohl auf der Schiene wie auf der Strasse hat es zu wenig Trassen bzw. Raum für den Transport der Güter, wie der VAP in seiner Vernehmlassungsantwort weiter schreibt. Die Zunahme des gesamten Verkehrsvolumens in der Schweiz verlangt nach einem realen Wachstum auch der Bundesmittel im Verkehrsbereich von nominal 4% statt einer Kürzung. Die verladende Wirtschaft* empfiehlt, flankierend alle Spar- und Verbesserungspotentiale im System auszuschöpfen, wie zum Beispiel die vollständige Trennung von Infrastruktur und Verkehr im Schienenverkehr, die Auflösung der Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr, die Bereitstellung von Anschubfinanzierungen für neue Logistikkonzepte im Güterverkehr, effizienzsteigernde Massnahmen wie Automatisierungen, Fernbedienungen etc. und vor allem eine grundlegende anreiz- und kapazitätsorientierte Revision des Trassenpreissystems.

Beim Bau von Anschlussgleisen will der Bund seine Beiträge 2011-2013 um rund 25% von jährlich 22 bzw. 23 Mio. Franken auf nur noch 17 bzw. 18 Mio. und beim Bau von Terminalanlagen von jährlich 44/45/46 Mio. Franken auf 33/34/35 Mio. Franken herunterfahren. Anschlussgleise und Terminalanlagen sind aber ein zent-

rales Element des Wagenladungs- und Kombiverkehrs. Eine Reduktion würde die Verlagerungspolitik des Bundes torpedieren. Diese wurde im Rahmen der Güterverkehrsvorlage 2008 bestätigt und führte aufgrund von Effizienzüberlegungen zu einer Erhöhung der Beitragssätze für Anschlussgleise. Vor allem aber ist zu bedenken, dass die Mittel aus den zweckgebundenen Mineralölsteuern stammen, die auf Treibstoffen von Rangierlokomotiven bzw. mobiler Ladekrangeäte „Belotti“ der privaten Anschlussgleis- und Terminalbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen erhoben werden. Der VAP lehnt deshalb in seiner Vernehmlassungsantwort die Reduktion des Bundesbeitrages um 25% ab.

Vom VAP ebenfalls abgelehnt wird die vom Bundesrat geplante Streichung der finanziellen Beiträge in den Bereichen der Umwelttechnologien und des Güterverkehrs auf der Schiene von jährlich 4,5 Mio. Franken. Hier geht es indirekt auch um die Verlagerungspolitik des Bundes, vor allem aber um die staatliche Förderung von innovativen Umwelttechnologien im Bereich Lärmreduzierung bei Güterwagen (Botschaft KOP-Ziffer 2.2.19). Sie hat heute eine noch grössere Bedeutung als in der Vergangenheit. Für den Bereich Lärmreduzierung bei Güterwagen ist die bekannte Lösung mit K-Sohlen eine sehr teure Art der Umrüstung. Das Bremssystem des Güterwagens muss komplett umgebaut und neu zugelassen werden und im Betriebseinsatz entstehen hohe Folgekosten die zu einem Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Güterverkehr auf der Strasse führen. Daher wurden alternative Bremssohlen (LL) entwickelt, die den Umbau des Bremssystems nicht mehr erforderlich machen. Weiter wurden Forschung und Betriebseinsatz von Prototypen für alternative Konzepte für den Bau lärmarmen Güterwagen finanziell unterstützt. In der Vergangenheit hat das BAFU eine Betriebserprobung einer LL-Bremssohle mit Hilfe von Art. 49, Abs. 3 USG mit jährlich 4,5 Mio. Franken finanziell unterstützt. Diese Betriebserprobung fand unter dem Gesichtspunkt der Produkterprobung und —verbesserung statt. Ohne die Resultate aus solchen Betriebserprobungen werden Produkte im Eisenbahnbereich aber nicht international zugelassen bzw. werden keine Erkenntnisse gewonnen, ob diese neuen Produkte überhaupt betriebstauglich und betriebswirtschaftlich interessant sind. Es lässt sich eben nicht alles im Vorfeld berechnen oder auf einem Prüfstand simulieren. Eine Betriebserprobung ist aber für die Produkte nicht nur wegen der internationalen Zulassung sondern auch unter Sicherheitsaspekten weiterhin erforderlich und sinnvoll.

Für weitere Auskünfte: Dr. Frank Furrer, Generalsekretär VAP, Tel. 079 544 58 78

(Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der Schweiz, welche Güter auch per Bahn, neben Lastwagen, Schiffen, Pipeline usw. transportieren und dazu erhebliche Investitionen tätigen. Sie sind die Auftraggeber der Transporteure und Operateure (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Speditionsfirmen, Strassenfuhrhalter usw.) und somit die eigentlichen Akteure im Güterverkehr, welche letztlich auch die damit verbundenen Kosten und Abgaben wie die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe bezahlen.*