

**Geschäftsbericht
Rapport de gestion
2008/09**

Table des matières

2	Préface du président
4	Cadre politique
18	Trafic par wagons complets
22	Voies de raccordement
26	Wagons de marchandises
30	Rapport annuel Cargo Forum Schweiz
30	Affaires internes de l'Association
32	Organes de l'Association
36	Abréviations

Inhaltsübersicht

3	Vorwort des Präsidenten
5	Verkehrspolitisches Umfeld
19	Wagenladungsverkehr
23	Anschlussgleise
27	Güterwagen
31	Jahresbericht Cargo Forum Schweiz
31	Verbandsinterna
32	Verbandsorgane
36	Abkürzungen

Préface du président

Les décisions prises par le Parlement sur la loi sur le transfert du trafic marchandises en 2008 ont provisoirement mis un terme à la nouvelle orientation de la politique de transfert du trafic. Le Parlement a fixé l'objectif au plan quantitatif ainsi que les mesures à appliquer et les moyens financiers disponibles. Fin 2009, Le Conseil fédéral a adopté les ordonnances nécessaires, de telle sorte que le transfert du trafic de la route au rail limité à l'origine à fin 2010 repose depuis le début de l'année sur une base légale révisée et illimitée dans le temps. Dans le cadre de la révision, les chargeurs ont fait part de leur expérience dans la pratique ainsi que de leurs souhaits et ont en partie été entendus. Le transfert du trafic de la route au rail doit non seulement être appliqué dans le trafic de transit mais également être réalisé grâce à la promotion générale du trafic d'import et d'export et du trafic intérieur. Les mesures d'encouragement sont la commande de trafics qui ne sont pas autofinancés et la promotion d'innovations tout au long de la chaîne du transfert. Les fonds disponibles à cet effet ont été relevés de 100 à 200 millions de francs.

Il faut reconnaître que la politique du trafic ferroviaire a cessé de se concentrer uniquement sur le transit des marchandises et a également intégré les autres types de trafic de marchandises dans la discussion. Le dommage, c'est que les mesures décidées sont des mesures que l'on connaît depuis longtemps mais dont l'efficacité est relative. La politique des transports est ainsi revenue à des mesures connues depuis longtemps mais dont l'efficacité est relative. L'indemnisation de trafics non rentables peut entraîner un effet de transfert. Mais si les sources financières se tarissent, le transfert du trafic du rail à la route se fera très rapidement sentir. Les chargeurs désirent par conséquent des mesures d'encouragement qui auront un effet durable sur le marché.

L'amélioration de fond des conditions-cadres du trafic ferroviaire de marchandises fait partie de ces mesures au premier chef. Tout est encore en cours dans ce domaine. La réforme ferroviaire 2, soit son deuxième volet concernant le service d'attribution des sillons et la mise en œuvre de l'interopérabilité et en particulier son troisième volet qui comprend le financement du réseau ferroviaire par la Confédération, les cantons et les utilisateurs n'en sont qu'au stade de la préparation. Le trafic ferroviaire de marchandises sera

dans l'intervalle à nouveau transféré vers la route en raison des mauvaises conditions-cadres en vigueur, processus qui a été confirmé et même accéléré en raison des performances impressionnantes des transporteurs routiers justement pendant l'année 2009 très difficile au plan économique. Les chargeurs espèrent que le Conseil fédéral va bientôt adopter les deux projets de loi et attendent avec impatience le débat politique qui suivra. La réforme ferroviaire décidera dans un avenir lointain du partage modal dans le trafic de marchandises en Suisse.

Outre des conditions-cadres correctes, la croissance du trafic ferroviaire de marchandises souhaitée au niveau politique présuppose également des capacités suffisantes sur le réseau. La concentration importante des politiciens sur le trafic voyageurs et le transit de marchandises ne laisse pas grand-chose au trafic intérieur. Des sillons mal tracés occasionnant des dépassements fréquents des trains de marchandises et les prix élevés du sillon sont incompatibles avec les exigences logistiques de l'économie. L'extension du réseau aux besoins du trafic de marchandises, en particulier l'aménagement des nœuds de trafic surchargés et de meilleures liaisons avec l'Est de la Suisse sont des conditions indispensables pour un trafic ferroviaire de marchandises florissant. Il faut créer les conditions nécessaires pour une réglementation du trafic des marchandises avec des horaires rythmés.

Les utilisateurs doivent de plus en plus prendre à leur charge le financement de l'extension du réseau et de son entretien. Les chargeurs sont disposés, comme par le passé, à financer une partie de l'infrastructure ferroviaire avec les fonds provenant des redevances pour l'utilisation des routes, étant donné qu'ils dépendent d'une infrastructure multimodale. Cela présuppose toutefois des projets d'extension qui serviront également au trafic de marchandises de l'économie suisse et pas seulement au trafic voyageurs et au transit international des marchandises. Un taux de couverture des coûts plus élevé pour l'entretien au moyen des recettes du sillon n'est pas non plus totalement exclu. La condition requise à cet effet est cependant une bonne qualité des sillons pour le trafic ferroviaire qui permette des offres plus flexibles et des transports plus rapides et par conséquent une économie des coûts dans le cadre de l'exploitation quotidienne.

Vorwort des Präsidenten

Mit den Beschlüssen des Parlaments zum Güterverkehrsverlagerungsgesetz im Dezember 2008 wurde die Weichenstellung in der Verkehrsverlagerungspolitik vorerst abgeschlossen. Das Parlament hat das mengenmässige Ziel festgelegt, ebenso die Massnahmen und die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Der Bundesrat hat Ende 2009 die notwendigen Verordnungen verabschiedet, so dass die ursprünglich auf Ende 2010 befristete Verkehrsverlagerung ab 2010 auf einer revidierten und unbefristeten gesetzlichen Grundlage steht. Die verladende Wirtschaft hat ihre Praxiserfahrung und ihre Wünsche im Revisionsprozess eingebracht und hat dabei teilweise Gehör gefunden. Die Verkehrsverlagerung soll nicht nur im Transitverkehr stattfinden, sondern durch eine generelle Förderung auch des Import-, Export- und Binnenverkehrs erreicht werden. Die Fördermassnahmen sind Bestellung von nicht eigenwirtschaftlichen Verkehren und die Förderung von Innovationen in der Verlagerungskette. Die dafür zur Verfügung stehenden Mittel wurden von 100 auf 200 Millionen Franken erhöht.

Anerkennenswert ist, dass die Güterverkehrspolitik die ausschliessliche Fokussierung auf den Transitgüterverkehr verlassen und auch den übrigen Güterverkehr in die Diskussion einbezogen hat. Schade ist, dass beim Instrumentarium auf altbekannte, aber wenig bewährte Massnahmen zurückgegriffen wurde. Mit der Abgeltung nicht rentabler Verkehre mag ein Verlagerungseffekt erzielt werden. Aber mit dem allfälligen Versiegen der Geldquelle findet ebenso rasch die Rückverlagerung auf die Strasse statt. Die Verladerschaft wünscht sich daher Fördermassnahmen, die einen bleibenden Effekt im Markt haben.

Dazu zählt vorab die grundsätzliche Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Bahngüterverkehr. Hier ist noch alles im Fluss. Die Bahnreform 2, so deren zweites Teilpaket betreffend die Trassenvergabestelle und die Umsetzung der Interoperabilität, und insbesondere das dritte Teilpaket, die Finanzierung des Schienennetzes durch Bund, Kantone und Nutzer umfassend, sind erst in Vorbereitung. Wiederum werden Bahngüterverkehre zwischen-

zeitlich infolge der schlechten Rahmenbedingungen unwiederbringlich auf die Strasse verlagert, ein Prozess, der durch die beeindruckende Leistungsfähigkeit der Strassentransporteure im wirtschaftlich schwierigen Jahr 2009 bestätigt und sogar beschleunigt wurde. Die verladende Wirtschaft hofft auf eine baldige Verabschiedung der beiden Vorlagen durch den Bundesrat und die anschliessende politische Diskussion. Die Bahnreform wird in weite Zukunft hinaus über den Modal Split im schweizerischen Güterverkehr entscheiden.

Das politisch angestrebte Wachstum im Schienengüterverkehr setzt neben guten Rahmenbedingungen auch genügend Kapazitäten auf dem Netz voraus. Infolge der starken Fokussierung der Politik auf den Personen- und Transitgüterverkehr bleiben dem Binnengüterverkehr nur Restkapazitäten. Schlechte Trassenlagen, ständiges Aussetzen der Güterzüge und hohe Trassenpreise sind jedoch mit den logistischen Ansprüchen der Wirtschaft unvereinbar. Der Ausbau des Netzes auch für die Bedürfnisse des Güterverkehrs, insbesondere der Ausbau der überlasteten Knoten und eine verbesserte Anbindung an die Ostschweiz sind unabdingbare Voraussetzung für einen prosperierenden Bahngüterverkehr. Es müssen Bedingungen geschaffen werden, damit auch im Güterverkehr ein geregelter Betrieb mit vertakteten Fahrplänen ermöglicht wird.

Die Finanzierung des Netzausbaus und seiner Instandhaltung müssen vermehrt die Nutzer übernehmen. Die verladende Wirtschaft ist bereit, die Bahninfrastruktur wie bisher auch teilweise aus Mitteln der Strassenabgaben zu finanzieren, da sie auf eine multimodale Infrastruktur angewiesen ist. Allerdings setzt dies Ausbauprojekte voraus, die auch dem Güterverkehr der Schweizer Wirtschaft und nicht nur dem Personen- und internationalen Transitverkehr dienen. Auch ist ein höherer Kostendeckungsgrad für die Instandhaltung mittels Trassenpreiseinnahmen nicht gänzlich ausgeschlossen. Voraussetzung dafür sind qualitativ gute Trassen für den Güterverkehr, welche flexiblere Angebote und schnellere Beförderungen und damit Kosteneinsparungen im täglichen Betrieb ermöglichen.

Cadre politique

Le projet sur le trafic marchandises

L'article constitutionnel sur la protection des Alpes (Art. 84 Cst.) engage la Confédération à transférer le trafic de transit à travers les Alpes de la route au rail :

Art. 84 Transit alpin

- ¹ La Confédération protège les régions alpines contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit afin qu'elle ne portent pas atteinte aux êtres humains, aux animaux, aux plantes, ni à leurs espaces vitaux.
- ² Le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail.
Le Conseil fédéral prend les mesures nécessaires. Les dérogations ne sont accordées que si elles sont inévitables. Elles doivent être précisées dans une loi.
- ³ La capacité des routes de transit des régions alpines ne peut être augmentée. Les routes de contournement qui déchargent les localités du trafic de transit ne sont pas soumises à cette disposition.

L'art. 196 de la Constitution fédérale règle comme suit les dispositions transitoires qui en font partie :

Art. 196 Dispositions transitoires selon l'arrêté fédéral du 18 décembre 1998 relatif à une mise à jour de la Constitution fédérale

- ¹ Disposition transitoire ad art. 84 (Transit alpin)
Le trafic de transit des marchandises doit avoir été transféré de la route au rail dans un délai de dix ans à compter de la date à laquelle a été adoptée l'initiative populaire pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit.

En décembre 2008, le Parlement a approuvé le projet concernant le trafic marchandises contenant les lois suivantes :

- La loi sur le transfert du trafic marchandises
- La loi fédérale sur les modifications du droit de transport
- La loi fédérale sur le transport de marchandises par les entreprises ferroviaires et les entreprises maritimes

Loi sur le transfert du trafic marchandises

La loi sur le transfert du trafic marchandises régleme le transfert du trafic pour protéger l'arc alpin. Elle prévoit comme objectif un maximum de 650'000 courses de camions à travers les Alpes deux années après l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard. Comme objectif intermédiaire, un nombre maximum de 1'000'000 courses de transit alpin est prévu à partir de 2011.

Les mesures pour atteindre ces objectifs de transfert sont l'augmentation des redevances de transit pour le transit alpin pendant une période limitée, l'introduction d'une bour-

se du transit alpin et la promotion du transport ferroviaire de marchandises. La promotion du rail portera surtout sur le trafic combiné non accompagné, mais pourrait être complétée par une promotion de la «chaussée roulante».

Contrairement au Conseil fédéral, le Parlement a décidé de promouvoir l'ensemble du trafic de marchandises qui ne traverse pas les Alpes et pas seulement le trafic combiné qui ne traverse pas les Alpes. Il a décidé d'accorder à cet effet CHF 100 millions de subventions supplémentaires, ce qui porte le plafond de dépenses proposé par le Conseil fédéral de 100 millions (pour l'encouragement du trafic combiné) à CHF 200 millions pour les années 2011 à 2015.

Il a parallèlement créé à l'art. 3a de la loi sur le transport des marchandises la base légale pour la promotion du trafic intérieur. A l'avenir, il sera donc possible d'approuver provisoirement des subventions destinées à promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises si l'approvisionnement le requiert à une large échelle. Ces subventions sont destinées à encourager le trafic intérieur en général afin d'augmenter l'efficacité et l'étendue de la part du rail, en premier lieu dans le trafic intérieur de marchandises.

L'art. 3a de la loi sur le transport des marchandises autorise la promotion du trafic intérieur de marchandises au moyen de la rémunération de services commandés en vue de l'approvisionnement en surface ou du transfert du trafic à travers les Alpes. Des aides à l'investissement et des prêts sans intérêt peuvent en outre être accordés. «L'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour la promotion du trafic ferroviaire de marchandises ne traversant pas les Alpes» ad hoc prévoit jusqu'en 2015 un montant de 200 millions de francs avec lequel il est possible de promouvoir le TCNA, le trafic de wagons complets et des solutions innovatrices dans la chaîne du transfert.

Les chargeurs sont favorables à cette promotion financière de l'ensemble du réseau ferroviaire de marchandises. Mais ils espèrent qu'elle ne sera toutefois qu'une mesure de soutien limitée dans le temps. Dans ce contexte sont en particulier au premier plan des aides à l'investissement qui amélioreront à long terme la compétitivité du trafic ferroviaire de marchandises. En font partie des investissements en vue de la rationalisation de l'exploitation ferroviaire comme des mesures d'automatisation, l'utilisation de moyens de production plus efficaces etc. Les chargeurs refusent sur le fond le simple subventionnement des déficits d'exploitation dont la présentation ne peut guère être convaincante et transparente.

Enfin, le Parlement a adopté la nouvelle réglementation des prix du sillon dans la loi sur les chemins de fer. L'art 9b

Verkehrspolitisches Umfeld

Güterverkehrsvorlage

Der sog. Alpenschutzartikel der Bundesverfassung (Art. 84 BV) verpflichtet den Bund, den alpenquerenden Transitverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern:

Art. 84 Alpenquerender Transitverkehr

¹ Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs.

Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist.

² Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat trifft die notwendigen Massnahmen. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Sie müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.

³ Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Von dieser Beschränkung ausgenommen sind Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten.

Art. 196 der Bundesverfassung regelt die dazugehörigen Übergangsbestimmungen wie folgt:

Art. 196 Übergangsbestimmungen gemäss Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1998 über eine neue Bundesverfassung

¹ Übergangsbestimmung zu Art. 84 (Alpenquerender Transitverkehr)

Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss zehn Jahre nach der Annahme der Volksinitiative zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr abgeschlossen sein.

Im Dezember 2008 verabschiedete das Parlament die Güterverkehrsvorlage, welche folgende Gesetze umfasst:

- Güterverkehrsverlagerungsgesetz
- Bundesgesetz über die Änderungen des Transportrechts
- Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen

Güterverkehrsverlagerungsgesetz

Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz regelt die Verkehrsverlagerung zum Schutz des Alpengebiets. Es sieht maximal 650'000 Strassentransitfahrten zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels als Ziel vor. Als Zwischenziel gilt ab 2011 eine maximale Anzahl Strassentransitfahrten von 1'000'000.

Massnahmen zur Erreichung dieser Verlagerungsziele sind die befristete Erhöhung der Gesamttransitabgabe für alpenquerende Fahrten, die Einführung einer Alpentransitbörse und die Förderung des Schienengüterverkehrs. Dabei wird in erster Linie der unbegleitete kombinierte Verkehr gefördert, die rollende Landstrasse soll nur ergänzend zum Zuge kommen.

Das Parlament hat im Unterschied zum Bundesrat die Förderung des gesamten nicht alpenquerenden Güterverkehrs statt nur des nichtalpenquerenden kombinierten Verkehrs beschlossen. Dazu hat es zusätzliche 100 Millionen Franken gesprochen, womit der vom Bundesrat vorgeschlagene Zahlungsrahmen von 100 Millionen (für die Förderung des kombinierten Verkehrs) auf 200 Millionen für die Jahre 2011 bis 2015 erhöht wurde.

Gleichzeitig hat es im Gütertransportgesetz in Art. 3a die gesetzliche Grundlage für die Förderung des Binnenverkehrs geschaffen. So können zukünftig vorübergehend Mittel zur Förderung des Schienengüterverkehrs bewilligt werden, wenn dies die Versorgung in der Fläche erfordert. Diese Mittel sollen generell dem Binnenverkehr zufallen, um eine Effizienzsteigerung sowie die Erhöhung des Bahnanteils, primär im Binnengüterverkehr zu erreichen.

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 Millionen Franken vor, wovon der UKV, der Wagenladungsverkehr und innovative Lösungen in der Verlagerungskette profitieren sollen.

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.

Schliesslich beschloss das Parlament die Neuregelung des Trassenpreises im Eisenbahngesetz. Art. 9b EBG verpflichtet den Bundesrat, bei der Bemessung der Trassenpreise dafür zu sorgen, dass auf vergleichbaren Strecken gleich hohe Trassenpreise zu entrichten sind, so dass als Folge der Trassenpreise die Bahnkapazitäten optimal ausgenutzt werden. Auf dieser Basis sollte eine Bewirtschaftung der knappen Trassen möglich werden, welche über Preisanreize kapazitätslenkend wirkt.

charge le Conseil fédéral de veiller désormais, lors du calcul des prix du sillon, à ce que les tarifs de trajets comparables soient équivalents et à ce que les capacités ferroviaires, comme conséquence des prix du sillon, soient exploitées de manière optimale. Sur cette base, il devrait être possible de gérer les rares sillons qui ont un effet incitatif sur les capacités en agissant sur les prix.

C'est un premier pas vers l'amélioration des conditions-cadres du trafic ferroviaire de marchandises – mais d'autres étapes sont nécessaires. La politique suisse des transports est encore rattachée de manière trop étroite au transfert pur du trafic à travers les Alpes de la route au rail. Le trafic intérieur, le trafic d'importation et le trafic d'exportation sont largement laissés de côté. Il est par conséquent urgemment nécessaire de discuter en profondeur d'une politique globale de transfert du trafic qui doit aboutir à une politique réaliste du trafic des marchandises ayant pour but la non-discrimination de tous les modes de transport ferroviaires.

Loi fédérale sur les changements du droit des transports

La loi fédérale sur les changements du droit des transports conduit à une révision partielle de la loi sur les chemins de fer et de la loi sur les voies de raccordement.

Sur la base de la modification de l'art. 9b al. 4 LCdF, des tarifs du sillon identiques doivent désormais être fixés sur les lignes comparables. Jusque là, les prix du sillon étaient identiques pour tous les tronçons de ligne, indépendamment du standard d'aménagement. L'aménagement des prix du sillon doit en outre permettre d'exploiter à l'avenir de manière optimale la capacité de chaque ligne. Les prix du sillon seront par conséquent plus ou moins élevés en fonction de l'heure de la journée et de la demande.

Dans sa réponse à la motion Büttiker (08.3545 Motion sur la tarification des sillons ferroviaires), le Conseil fédéral a envisagé d'adapter la structure des prix du sillon à l'horaire 2009, but qu'il n'a pas réussi à réaliser complètement avec la suppression de la contribution de couverture.

De plus le Parlement a créé la base légale pour le registre des véhicules agréés et modifié la responsabilité des entreprises ferroviaires.

La séparation de l'infrastructure et du trafic est désormais également effective dans la loi sur les voies de raccordement et les notions et compétences correspondantes y sont clairement définies.

La surveillance souveraine sur les voies de raccordement relève désormais de l'Office fédéral des transports pour

toutes les voies de raccordement; le contrôle des voies raccordées au réseau des CFF par l'infrastructure des CFF est donc abandonné au profit d'une solution neutre. Le Conseil fédéral a en même temps la possibilité de déléguer la surveillance à des tiers. Les contrôles exercés dans le cadre de la responsabilité personnelle par des organismes d'auto-régulation de la branche sont possibles, comme c'est déjà le cas depuis longtemps dans certaines branches comme les intermédiaires financiers.

Loi fédérale sur le transport de marchandises par les entreprises ferroviaires et les entreprises maritimes

La loi fédérale sur le transport de marchandises par les entreprises ferroviaires et les entreprises maritimes reprend le droit de transport international COTIF/CIM qui a été modifié dans le cadre de la libéralisation du secteur ferroviaire par la Communauté européenne. La COTIF est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2006. La loi sur le transport de marchandises reprend ces dispositions tant pour les transports internationaux que pour les transports nationaux. Les différences entre les deux sont ainsi pratiquement toutes éliminées.

Les propriétaires de wagons de marchandises et leurs obligations ainsi que le contrat sur l'utilisation de wagons étrangers par des entreprises de trafic ferroviaire vont également être ancrés dans la loi. Un registre des véhicules qui fournira des renseignements sur les wagons de marchandises immatriculés en Suisse va également être créé. L'ensemble des questions juridiques relatives aux wagons privés de marchandises disposera ainsi d'une nouvelle base libéralisée et eurocompatible.

La loi sur le transport de marchandises crée la base légale pour la promotion du trafic de marchandises intérieur et complète ainsi la loi sur le transfert du trafic marchandises (protection de l'arc alpin) pour tout le territoire national. De cette façon, une base légale explicite pour la politique de transfert en trafic intérieur a été créée, ce qui était source de doute à l'occasion dans le passé. Comme mesures de promotion sont proposées des aides financières ou des crédits sans intérêts pour les investissements du trafic marchandises ainsi que des commandes des prestations et la rémunération conjointement avec les cantons.

Dans le cadre du projet de loi sur le transfert du trafic marchandises, 200 millions de francs ont été mis à disposition pour la promotion du trafic ferroviaire de marchandises ne passant pas à travers les Alpes. Ces fonds doivent être utilisés pour le trafic combiné non accompagné, le trafic par wagons complets et la promotion de solutions innovatrices tout au long de la chaîne du transfert. On peut ainsi imaginer des indemnités d'exploitation supplémentaires, des

Damit ist ein erster Schritt zur 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 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.

Bundesgesetz über die Änderungen des Transportrechts

Das Bundesgesetz über die Änderungen des Transportrechts führt zu Teilrevisionen des Eisenbahngesetzes, EBG, und des Anschlussgleisgesetzes, AnGG.

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 Bütiker, FDP/SO (08.3545 Motion Trassenpreise), die Korrektur des heute geltenden Trassenpreisgefüges auf den Fahrplanwechsel 2009 in Aussicht gestellt, dieses Ziel mit der Aufhebung des Deckungsbeitrags für den Güterverkehr per 1. Januar 2010 jedoch nur teilweise erfüllt.

Überdies wurde die gesetzliche Grundlage für das Verzeichnis der zugelassenen Fahrzeuge geschaffen und die Haftung des Eisenbahnverkehrsunternehmens neu geregelt.

Die Trennung von Infrastruktur und Verkehr ist nun auch im Anschlussgleisgesetz vollzogen, und Begriffe und Zuständigkeiten sind 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 z. B. Finanzintermediären längst bekannt sind.

Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen

Das Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen übernimmt das internationale Beförderungsrecht COTIF/CIM, das im Zuge der Liberalisierung des Eisenbahnsektors durch die Europäische Gemeinschaft revidiert wurde. Es ist am 1. Juli 2006 in Kraft getreten. Die Güterverkehrsvorlage übernimmt dieses Beförderungsrecht sowohl für internationale Transporte als auch 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.

Das Gütertransportgesetz schafft die gesetzliche Grundlage zur Förderung des Binnengüterverkehrs und ergänzt damit das Güterverlagerungsgesetz (Schutz des Alpengebiets) für das gesamte Staatsgebiet. Damit ist eine explizite gesetzliche Grundlage für die Verlagerungspolitik im Binnenverkehr geschaffen worden, welche in der Vergangenheit gelegentlich in Zweifel gezogen wurde. Als Fördermassnahmen stehen Finanzhilfen oder zinslose Darlehen an Investitionen des Güterverkehrs sowie Bestellungen von Leistungen und deren Abgeltung gemeinsam mit den Kantonen zur Verfügung.

Im Rahmen der Güterverkehrsvorlage wurden 200 Millionen Franken für die Förderung des nicht alpenquerenden 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 Kunden der Güterbahnen in der Schweiz haben ganz erhebliche Mittel in Anschlussgleise, Güterwagen, Traktionsmittel und Umschlagseinrichtungen investiert. Sie sind daher sehr an einem wettbewerbsfähigen Bahngüterverkehr interessiert. Jede Fördermassnahme des Bundes muss entsprechend die Wettbewerbsfähigkeit des Bahngüterverkehrs langfristig verbessern.

Die Abgeltung von sog. Betriebsdefiziten hat keine langfristige Wirkung. Allenfalls vermag sie kurzfristig eine Ab-

aides à l'investissement et différentes formes de prêts en faveur du trafic intérieur.

Les clients du trafic ferroviaire de marchandises ont investi des fonds considérables dans les voies de raccordement, les wagons de marchandises, les moyens de traction et les installations de transbordement. Ils sont par conséquent très intéressés par un trafic ferroviaire de marchandises compétitif. Toutes les mesures d'encouragement de la Confédération sont destinées à améliorer de manière ad hoc la compétitivité du trafic ferroviaire de marchandises.

L'indemnisation des «déficits d'exploitation» n'a aucun effet à long terme. Elle peut cas échéant empêcher à court terme certains clients de se détourner du rail. Les mesures destinées à améliorer le déroulement de l'exploitation comme les automatisations, le développement des capacités, etc. ou encore la suppression des obstacles d'accès tels que le manque de réseau électrique des chemins de fer, les moyens de traction locaux insuffisants, une mauvaise liaison ferroviaire locale, etc. ont par contre un effet à long terme. Enfin, de nouveaux concepts d'exploitation tels que l'utilisation de Cargosprinters sans manœuvre offrent la possibilité d'exploiter de nouveaux segments clients. De telles mesures entraînent d'un autre côté des investissements considérables qui peuvent désormais être réalisés, grâce aux subventions d'encouragement disponibles, en partenariat entre la Confédération et les clients ferroviaires ainsi que les entreprises de transport ferroviaire de marchandises.

C'est la raison pour laquelle les clients ferroviaires poussaient à renoncer à l'allocation de subventions des «déficits d'exploitation» dans le trafic intérieur. Les investissements ciblés doivent au contraire augmenter l'efficacité du système ferroviaire et encourager ainsi sa compétitivité à long terme. On peut imaginer les possibilités suivantes à cet effet:

- Simplification des derniers kilomètres au moyen de mesures de rationalisation durables
- Utilisation d'aiguillages radiocommandés
- Simplification des interfaces avec les systèmes d'exploitation électroniques des chemins de fer
- Ouverture des installations de transbordement privées pour le service de nuit
- Utilisation de Cargosprinters

La motion du conseiller aux Etats tessinois Lombardi/PDC (09.3964 Assurer l'avenir du fret ferroviaire) admet les préoccupations de l'économie et demande que le financement de départ des mesures destinées à renforcer l'efficacité du trafic ferroviaire de marchandises soit assuré au moyen des fonds disponibles pour le transfert du trafic de la route au rail et pour la promotion du trafic intérieur de marchandises afin que le trafic ferroviaire de marchandises soit à l'avenir plus rapide, plus rationnel, plus rentable et plus écologique. Une motion similaire a été déposée par le conseiller national

zurichois Girod/Les Verts. Les deux motionnaires ont présenté les objectifs visés lors de la réunion d'information organisée par la VAP avec La Poste Suisse, l'EPF de Zurich et RailValley le 25 octobre 2009 à Härkingen.

Ordonnances d'exécution

En novembre 2009 le Conseil fédéral a adopté les ordonnances d'exécution sur les lois fédérales mentionnées. Il s'agit des ordonnances suivantes:

- L'ordonnance sur la promotion du trafic ferroviaire des marchandises et du transport de véhicules à moteur accompagnés, OPTMA
- L'ordonnance sur le transport de marchandises, OTM
- L'ordonnance sur les voies de raccordement, OVR

La VAP soutient en principe l'orientation des ordonnances mais avait proposé plusieurs modifications et compléments, surtout concernant la promotion du trafic marchandises par rail. La proposition de l'OFT est trop focalisée sur l'ancienne politique de promotion et n'exploite pas les nouvelles possibilités de promotion prévues par la loi, notamment l'aide à l'investissement également pour le trafic ferroviaire de marchandises conventionnel et la promotion de la combinaison entre route/Rhin et le trafic ferroviaire de marchandises conventionnel. L'OPTMA doit être complétée sur ces deux points. La VAP a toujours été sceptique par rapport à la commande de prestations en transport de marchandises. Avec la régulation par le prix du sillon, on aurait une possibilité tangible de promouvoir le trafic des marchandises et on pourrait ainsi renoncer complètement aux subventions d'entreprises. Les ressources ainsi économisées devraient être utilisées pour l'aide aux investissements en faveur d'un déroulement plus rationnel du trafic ferroviaire des marchandises.

L'ordonnance sur les voies de raccordement est la base de l'activité quotidienne sur les rails de nos membres. Avec les nouvelles compétences de réglementation dans l'ordonnance, ce sont surtout les dispositions de sécurité sur les voies d'embranchement qui peuvent être organisées d'une façon plus souple et plus proche de la pratique. La VAP s'occupe actuellement, de concert avec l'OFT et la SUVA, de transférer les dispositions de sécurité qui s'appliquent aux voies d'embranchement dans un corps de règles technique sur la construction de voies de raccordement (RTA). Concurrentement avec la régulation pour l'utilisation des voies d'embranchement par les entreprises ferroviaires (RBA), une exploitation sûre des voies de raccordement est ainsi garantie. En ce qui concerne la surveillance de souveraineté territoriale des voies de raccordement, une solution pragmatique peut assurer la surveillance permanente. Les titulaires d'un embranchement privé concernés devront, selon une classification de leurs voies de raccordement par ca-

wanderung der Kunden von der Schiene zu reduzieren. Langfristige Wirkungen hingegen erzielen Massnahmen zur Verbesserung der Betriebsabläufe wie Automatisierungen, Kapazitätsausweitungen usw. oder die Beseitigung von Zugangsbarrieren wie fehlende Bahnstromversorgung, ungenügende örtliche Traktionsmittel, schlechte örtliche Gleisanbindung usw. Schliesslich bieten neue Betriebskonzepte wie der Einsatz von Cargosprintern ohne Rangierungen die Chance für die Erschliessung neuer Kundensegmente. Solche Massnahmen 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 steigern. Dazu sind folgende Möglichkeiten denkbar:

- Vereinfachung der letzten Meile durch nachhaltige Rationalisierungsmassnahmen
- Einsatz funkferngesteuerter Weichen
- Vereinfachungen der Schnittstellen zu den elektronischen Betriebssystemen der Bahnen
- Öffnung privater Umschlagsanlagen für den Nachtbetrieb
- Einsatz von Cargosprintern

Die Motion des Tessiner Ständerats Lombardi/CVP (09.3964 Zukunftsfähiger Schienengüterverkehr) nimmt die Anliegen der Wirtschaft auf und fordert die Anschubfinanzierung von effizienzsteigernden Massnahmen im Schienengüterverkehr aus den Mitteln, die zur Verkehrsverlagerung und zur Förderung des Binnengüterverkehrs zur Verfügung stehen, um den Bahngüterverkehr inskünftig schneller, rationaler, wirtschaftlicher und ökologischer abzuwickeln. Eine gleichlautende Motion wurde vom Zürcher Nationalrat Girod/Grüne eingereicht. Die beiden Motionäre haben anlässlich der Informationsveranstaltung, die der VAP gemeinsam mit der Schweizerischen Post, der ETH Zürich und RailValley am 25. Oktober 2009 in Härkingen durchgeführt hat, die mit der Motion verfolgten Ziele vorgestellt.

Ausführungsverordnungen

Im November 2009 verabschiedete der Bundesrat die Ausführungsverordnungen zu den erwähnten Bundesgesetzen. Dabei geht es um die folgenden Verordnungen:

- Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge, BGFV

- Gütertransportverordnung, GÜTV
- Anschlussgleisverordnung, AnGV

Der VAP unterstützt die grundsätzliche Stossrichtung der Verordnungen, hatte jedoch zahlreiche Änderungen und Ergänzungen vorgeschlagen. Dies vor allem im Bereich der Förderung des Bahngüterverkehrs. Der Vorschlag des Bundesamts ist zu stark auf die bisherige Förderpolitik fokussiert und lässt die neuen gesetzlichen Fördermöglichkeiten ungenutzt, insbesondere fehlen die Investitionshilfe auch für den konventionellen Bahngüterverkehr sowie die Förderung der Kombination von Strasse/Rhein und konventionellem Bahngüterverkehr. Die BGFV muss in diesen beiden Punkten ergänzt werden. Der Bestellung von Gütertransportleistungen steht der VAP seit je skeptisch gegenüber. Mit dem Regulativ des Trassenpreises bestünde eine griffige Möglichkeit, den Güterverkehr zu fördern, so dass auf Betriebssubventionen ganz verzichtet werden könnte. Die damit eingesparten Mittel sollten für die Hilfe an Investitionen für die rationellere Abwicklung des Bahngüterverkehrs eingesetzt werden.

Die Anschlussgleisverordnung ist die Basis für den Alltag auf den Gleisen unserer Mitglieder. Insbesondere die Sicherheitsbestimmungen für Anschlussgleise können aufgrund der neuen Regelungskompetenz in der Anschlussgleisverordnung flexibler und praxisnaher gestaltet werden. Der VAP ist derzeit mit dem Bundesamt für Verkehr und der SUVA daran, die für Anschlussgleise geltenden Sicherheitsbestimmungen in einem technischen Regelwerk für den Bau und die Instandhaltung von Anschlussgleisen, RTA, zu umschreiben. Gemeinsam mit der Regelung für die Anschlussgleisbenützung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen, RBA, wird damit ein sicherer Betrieb von Anschlussgleisen gewährleistet. Auch für die hoheitliche Aufsicht von Anschlussgleisen soll mit einer pragmatischen Lösung für die kontinuierliche Überwachung der Anschlussgleise gesorgt werden. Die betroffenen Anschliesser müssen, entsprechend einer Katalogisierung ihrer Anschlussgleise in Risikokategorien, Jahresberichte über den baulichen Zustand und den Betrieb ihrer Anlagen liefern und werden in risikoorientierten Intervallen durch die Aufsichtsbehörde auditiert.

Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, ZEBG, Bahn 2030

Durch gezielten Ausbau der Infrastruktur sollen die für einen wettbewerbsfähigen Bahngüterverkehr notwendigen Kapazitäten sichergestellt werden. Die bisherigen Netzausbauten erfolgten im Rahmen der Projekte der FinöV (Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte, Art. 196 der Bundesverfassung). Diese umfassen NEAT, Bahn 2000, Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und die

tégories de risques, établir des rapports annuels sur l'état et la gestion de leurs équipements et seront soumis à des audits de la part de l'autorité de surveillance à un rythme déterminé selon les risques.

Loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, LDIF, Rail 2030

La mise à disposition des capacités nécessaires pour rendre le fret ferroviaire compétitif passe par une extension ciblée de l'infrastructure. Les récents aménagements du réseau ont été réalisés à l'enseigne des projets FTP (financement des grands projets ferroviaires, art. 196 de la Constitution fédérale). Ceux-ci portent sur les NLFA, Rail 2000, les raccordements au réseau à grande vitesse européen et les mesures de lutte contre le bruit des trains. A ce stade, le transport des marchandises en Suisse n'a que peu profité de ces aménagements. Les aménagements du réseau réalisés jusqu'ici ont bénéficié prioritairement au trafic voyageurs et au trafic de marchandises en transit. La même tendance est relevée s'agissant des mesures prévues à l'enseigne du projet LDIF et des perspectives Rail 2030. Les trafics domestique et import/export ne tireront qu'un profit marginal des aménagements prévus. Les problèmes de capacité non négligeables qui se posent aux nœuds principaux et dans le raccordement de la Suisse orientale devraient ainsi s'aggraver.

La poursuite des aménagements du réseau est présentée dans la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF en vigueur depuis le 1^{er} septembre 2009) et dans le projet Rail 2030 qui est actuellement en préparation. Basé sur une planification intégrée des trafics voyageurs et marchandises, ce dernier renseigne sur la poursuite du développement de l'infrastructure jusqu'en 2030. Le projet Rail 2030 devrait faire l'objet d'une consultation en 2010. Le trafic régional demeure toutefois exclu; des tra-

vaux d'aménagement seraient réalisés pour supprimer les inconvénients qui pourraient apparaître.

Les infrastructures prévues à l'enseigne du projet LDIF (offre principale et extensions éventuelles) seraient financées à la faveur des 5,4 milliards de francs restants dans le fonds FTP. Les projets du fonds d'infrastructure, les crédits cadre des ETC et la convention sur les prestations CFF 2007–2010 ne sont pas concernés.

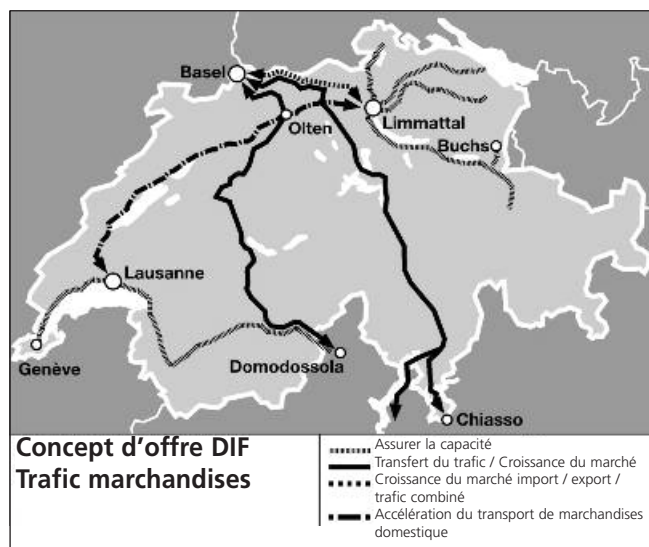
40% des transports de marchandises suisses se déroulent sur le rail. Le projet DIF doit aussi prendre en compte les besoins du trafic marchandises sur un réseau ferroviaire mis à forte contribution, pour maintenir ce taux élevé en comparaison européenne et pour faire face à la croissance prévue et au transfert du trafic transalpin. L'offre de base de la LDIF tient compte des développements suivants:

- réalisation de l'objectif de transfert en trafic transalpin
- croissance du marché prévue en trafic nord-sud et import/export, surtout en trafic combiné
- croissance modérée des transports domestiques sur les liaisons à fort trafic
- accélération du trafic est-ouest par le pied du Jura

L'aménagement des lignes d'accès repris dans la LDIF doit permettre de tirer pleinement profit des capacités des tunnels de base et de transférer le trafic transalpin comme prévu. Le projet DIF vise également à assurer les capacités pour faire face à la croissance du marché prévue jusqu'en 2030 dans le transport marchandises en trafic ferroviaire transalpin. Cela implique que le transfert soit réalisé en premier lieu au travers du très performant trafic combiné non accompagné ou du trafic par wagons complets et à titre complémentaire seulement par la chaussée roulante.

Il importe que DIF assure les capacités nécessaires au trafic import/export en forte croissance sur l'axe Bâle – gare de triage du Limmattal, d'où les wagons de marchandises repartent sur le réseau de transport dense pour aboutir directement sur les voies de raccordement des clients. Un terminal pour conteneurs ultramoderne, financé en dehors du projet DIF, est en outre en construction près de la gare de triage du Limmattal pour répondre à la demande croissante dans ce secteur. Les conteneurs sont acheminés sur le rail ou sur la route lorsque leur destination finale est située dans la région zurichoise.

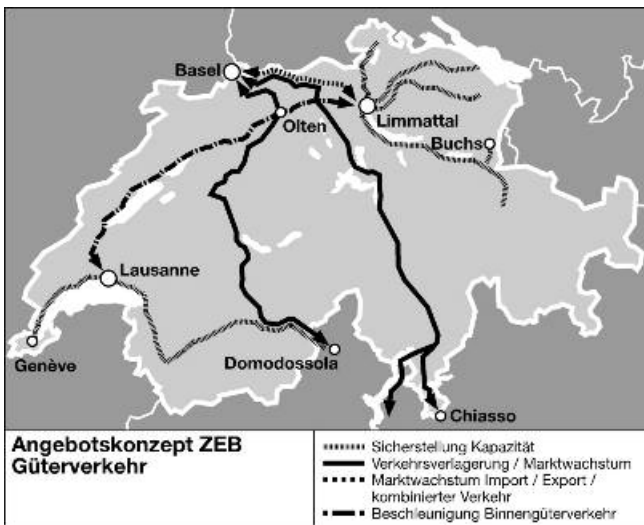
Dans le secteur des transports de marchandises, DIF apportera en premier lieu des améliorations qualitatives. Il s'agit de consolider les capacités actuellement à disposition du transport de marchandises. Des capacités supplémentaires ne seront réalisées que ponctuellement pour le transport des marchandises. D'importantes extensions ne sont pas prévues. Le raccordement à la Suisse orientale en particulier devrait continuer à entraver une forte croissance du



Lärmsanierung. Davon vermochte der schweizerische Güterverkehr bislang nur am Rande zu profitieren. Die bisherigen Netzausbauten kamen primär dem Personen- und dem Gütertransitverkehr zugute. Dieselbe Tendenz ist in den Massnahmen des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG, in Kraft seit 1. September 2009) und den zukünftigen Perspektiven Bahn 2030 festzustellen. Binnen-, Import- und Exportverkehr vermögen nur marginal von den Ausbauten zu profitieren. Daraus dürften sich die grossen Kapazitätsprobleme in den Hauptknoten und der Anbindung der Ostschweiz noch verstärken.

Das Projekt «Bahn 2030» gibt Auskunft über den weiteren Ausbau der Infrastruktur bis ins Jahr 2030 aufgrund einer integrierten Planung für Personenfern- und Güterverkehr. Bahn 2030 soll im Jahr 2010 in einer Vernehmlassung vorgestellt werden.

Die Finanzierung der im ZEBG vorgesehenen Ausbauten soll aus den Restmitteln FinöV in Höhe von 5,4 Milliarden Franken für das Kernangebot und allfällige Erweiterungsoptionen erfolgen. Nicht betroffen sind die Projekte des Infrastrukturfonds und der gültigen Rahmenkredite der KTU bzw. Leistungsvereinbarung SBB 2007–2010.



40 Prozent des schweizerischen Güterverkehrs erfolgen auf der Schiene. Um diesen europäischen Spitzenwert halten, das prognostizierte Wachstum und die Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Verkehr bewältigen zu können, muss das ZEBG im dicht befahrenen Schienennetz auch die Ausbaubedürfnisse des Güterverkehrs sicherstellen. Das Kernangebot gemäss ZEBG berücksichtigt folgende Entwicklungen:

- Umsetzung Verlagerungsziel im alpenquerenden Verkehr
- prognostiziertes Marktwachstum im Nord-Süd- und im Import-/Exportverkehr, vor allem beim kombinierten Verkehr

- moderates Wachstum im Binnenverkehr auf nachfragestarken Verkehrsrelationen
- Beschleunigung des Ost-West-Güterverkehrs via Jurasüdfuss

Mit dem im ZEBG enthaltenen Ausbau der Zulaufstrecken sollen die Kapazität der Basistunnels voll genutzt und die Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Güterverkehr wie geplant umgesetzt werden können. Darüber hinaus soll ZEB die Kapazitäten für das bis 2030 prognostizierte Marktwachstum im alpenquerenden Schienengüterverkehr sichern. Voraussetzung ist, dass die Verlagerung in erster Linie mit dem leistungsfähigen unbegleiteten kombinierten Verkehr oder dem Wagenladungsverkehr erfolgt und nur ergänzend mit der RoLa.

Für den stark wachsenden Import- und Exportverkehr soll ZEB die notwendigen Kapazitäten auf der Achse Basel–Rangierbahnhof Limmattal sichern, wo die Güterwagen ins dichte Netz für den Wagenladungsverkehr eingespeist und direkt in die Anschlussgeleise der Kunden befördert werden. Ausserdem entsteht für den ebenfalls stark zunehmenden Containerverkehr beim Rangierbahnhof Limmattal – ausserhalb des ZEB finanziert – ein moderner Containerterminal, von wo die Container entweder auf der Schiene weiterbefördert oder aber für die Feinverteilung im Grossraum Zürich auf Strassenfahrzeuge umgeladen werden.

Im Binnengüterverkehr ermöglicht ZEB in erster Linie qualitative Verbesserungen. Die heutigen Kapazitäten für den Güterverkehr werden gesichert. Nur punktuell werden zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr mit ZEB realisiert, grösseres Wachstum ist allerdings nicht eingeplant. Insbesondere die Anbindung der Ostschweiz dürfte weiterhin grösseres Wachstum des Binnengüterverkehrs verhindern. Auf der wichtigen West-Ost-Achse (Jurasüdfuss) schafft der mit ZEB mögliche «Güter-Taktfahrplan» die Voraussetzung für spürbare Fahrzeitverkürzungen.

Wie weit sich diese Netzpolitik in Zukunft auf die tatsächliche Verfügbarkeit von Gütertrassen auswirkt, hängt von der künftigen Prioritätenordnung beim Netzzugang und der Trassenpreisregelung ab.

Entwicklung des Bahngüterverkehrs und dazu notwendige Infrastruktur

Sämtliche Prognosen gehen davon aus, dass der Güterverkehr in den kommenden Jahrzehnten weiter stark wächst, auf der Schiene stärker als auf der Strasse. Basis für das ZEBG und das Projekt «Bahn 2030» bilden die «Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs 2030» des Bundesamts für Raumentwicklung. Das moderate Basisszenario erwartet folgende Entwicklungen:

	Taux de croissance par année		Cumulé	
	2005–2010	2011–2020	2021–2030	2005–2030
Transit	3,2%	2,4%	1,6%	+74%
Import/Export	4,8%	2,9%	1,4%	+93%
Trafic domestique	0,6%	1,5%	1,8%	+43%

Taux de croissance annuels du trafic de marchandises, 2005–2030, ARE

trafic domestique. «L'horaire cadencé marchandises» qui sera possible avec DIF créera les conditions pour réduire sensiblement les temps de parcours sur l'important axe est-ouest (pied du Jura).

Les répercussions de cette politique sur la disponibilité effective de sillons pour le transport de marchandises dépendront du régime de priorité en matière d'accès au réseau et du barème de prix des sillons qui sera appliqué.

Le développement du fret ferroviaire et l'infrastructure nécessaire

Tous les experts tablent sur une forte croissance du trafic de marchandises ces prochaines décennies, dans une proportion plus forte pour le rail que pour la route. Les projets DIF et Rail 2030 reposent sur les «perspectives d'évolution du trafic marchandises suisse à l'horizon 2030» de l'Office du développement territorial. L'évolution suivante est prévue selon le scénario de base modéré (voir table)

Dans le trafic de transit transalpin, les transports supplémentaires résultant du transfert de trafic doivent également être pris en considération.

Pour faire face aux volumes de transport à l'horizon 2020 à 2030, il sera nécessaire de mieux utiliser les sillons existants. Il a été admis dans le cadre de LDIF que l'on parviendra à équilibrer quelque peu une demande en matière de transports de marchandises qui varie fortement durant la journée, la semaine et au cours de l'année. Reste à savoir si cette hypothèse se confirmera à la faveur du système d'incitation retenu. Les arrêtés de septembre 2009 du Conseil fédéral portant sur la révision du régime de prix des sillons ne produiront vraisemblablement pas les effets escomptés. Les décisions prises au sujet des infrastructures doivent par conséquent être revues. Il importe que des capacités supplémentaires soient prévues pour le fret domestique et les trafics import/export sur l'axe est-ouest et aux principaux nœuds, en particulier à ceux de Zurich et de Winterthur.

Révision des prix du sillon

Le conseiller aux Etats Büttiker, PR/SO et le conseiller national Rime UDC/FR ont chacun déposé une motion en au-

tomne 2008 afin de renforcer le trafic ferroviaire de marchandises grâce à des prix du sillon incitatifs et compétitifs. Le subventionnement croisé du trafic des voyageurs par le trafic ferroviaire doit également être supprimé (le trafic des marchandises verse 30% des recettes du sillon à l'infrastructure et ne touche de celle-ci que 20% des prestations d'exploitation de l'infrastructure).

Le Conseil fédéral est chargé de réformer radicalement, avec la participation de professionnels de la branche des transports, le système de fixation du prix des sillons: il s'agit de passer d'un mode de calcul basé sur le poids à un système incitatif pour le marché:

1. en révisant l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire au 1^{er} juillet 2009, de manière à réduire le prix des sillons pour le trafic de marchandises au niveau des prix pratiqués par les pays voisins (D/F/I/A);
2. en procédant à une révision législative conjointement à la modification du financement des infrastructures (troisième volet de la réforme ferroviaire II) pour introduire un système incitatif et compétitif de fixation du prix des sillons;
3. en utilisant plus particulièrement les critères ci-après pour fixer le prix des sillons: degré de priorité sur le réseau, fréquentation des lignes, qualité des sillons, normes d'aménagement du tronçon, efficacité du transport, bonus-malus comme incitation à la ponctualité et aux investissements en faveur de la protection de l'environnement.

Etant donné que le projet de loi sur le trafic marchandises a été adopté fin 2008, le moment est venu d'entreprendre avec détermination la réforme du système de fixation du prix des sillons. Il importe d'abandonner un système fondé sur le poids des trains pour introduire un dispositif incitatif, axé sur le principe de causalité, orienté sur le marché et prenant en compte les capacités disponibles. Il convient d'introduire les bonnes incitations qui permettront d'améliorer la productivité du système dans son ensemble. Dans la fixation des prix, il importe en particulier d'appliquer les critères suivants:

- degré de priorité sur le réseau (suppléments, rabais selon le degré de priorité du train)
- fréquentation de la ligne (suppléments aux heures de pointe, rabais aux heures creuses)

	Wachstumsrate pro Jahr		kumuliert	
	2005–2010	2011–2020	2021–2030	2005–2030
Transit	3,2%	2,4%	1,6%	+74%
Import/Export	4,8%	2,9%	1,4%	+93%
Binnenverkehr	0,6%	1,5%	1,8%	+43%

Jährliche Wachstumsraten der Güterverkehrsaufkommen, 2005-2030, ARE

Im alpenquerenden Transitverkehr muss zusätzlich der aus der Verkehrsverlagerung resultierende Mehrverkehr berücksichtigt werden.

Um das gesamte Verkehrsvolumen im Zeithorizont 2020–2030 bewältigen zu können, ist eine bessere Auslastung der vorhandenen Trassen notwendig. Für das ZEBG wurde deshalb unterstellt, dass es mittels geeigneter Anreizsysteme gelingen wird, die stark variierende Nachfrage des Güterverkehrs im Tages-, Wochen- und Jahresverlauf moderat auszugleichen. Ob allerdings die bessere Auslastung der vorhandenen und zahlenmässig leicht erhöhten Trassen dank des unterstellten geeigneten Anreizsystems erzielt werden kann, ist derzeit offen. Die Beschlüsse des Bundesrats zur Teilrevision des Trassenpreissystems September 2009 jedenfalls dürften nicht zu den gewünschten Effekten führen. Folglich müssen die Infrastrukturentscheide entsprechend überprüft werden. Für den Binnen-, Import- und Exportgüterverkehr sind jedenfalls mehr Kapazitäten in der West-Ost-Achse und den Hauptknoten insbesondere Zürich und Winterthur sicherzustellen.

Trassenpreisrevision

Ständerat Büttiker, FDP/SO, und Nationalrat Rime, SVP/FR, haben im Herbst 2008 je eine Motion eingereicht mit dem Ziel, durch anreizorientierte und wettbewerbsfähige Trassenpreise den Güterverkehr auf der Schiene zu stärken. Dabei soll auch die Quersubventionierung des Personenverkehrs durch den Güterverkehr beseitigt werden (der Güterverkehr leistet 30% der Trasseneinnahmen an die Infrastruktur und bezieht lediglich 20% der Betriebsleistungen der Infrastruktur).

Die Motion beauftragt den Bundesrat, das Trassenpreissystem unter Beizug von Praktikern aus der Verkehrswirtschaft grundlegend zu reformieren: von der Gewichtsbasierung hin zu Anreiz- und Marktorientierung, indem er

1. durch eine Revision der Netzzugangsverordnung per 1.7.2009 die Trassenpreise des Güterverkehrs auf das Niveau der umliegenden Länder (D/F/I/A) senkt und
2. durch eine Gesetzesrevision im Zuge der Neukonzeption der Infrastrukturfinanzierung (drittes Teilpaket der Bahnreform II) das Trassenpreissystem anreizorientiert und wettbewerbsfähig ausgestaltet;

3. als Kriterien für die Neugestaltung insbesondere: Priorität im Netz, Belegung der Strecken, Qualität der Trassen, Ausbaustandard, Transporteffizienz, Bonus/Malus als Anreiz für Pünktlichkeit und Investitionen zur Umweltschonung berücksichtigt.

Nachdem die Güterverkehrsvorlage Ende 2008 verabschiedet worden ist, muss die Reform des Trassenpreissystems mit Entschlossenheit angegangen werden. Sie muss den Paradigmenwechsel vom gewichtsbasierten System hin zu einem verursachergerechten, anreiz- und marktorientierten sowie kapazitätsbasierten System bringen. Es müssen die richtigen Anreize gesetzt werden für die Produktivitätsverbesserung des Gesamtsystems, insbesondere sind künftig folgende Kriterien für die Preisgestaltung anzuwenden:

- Priorität im Netz (Zuschläge/Rabatte je nach Priorität des Zuges)
- Belegung der Strecke (Zuschläge in Spitzenzeiten, Rabatte für Randstunden)
- Qualität der Trasse (Rabatte für ungünstige Trassen mit langen Warte- und Fahrzeiten)
- Ausbaustandard (bspw. bezahlen Güterzüge nicht an Hochgeschwindigkeitsstrecken)
- Transporteffizienz (Anreize für möglichst lange und schwere Züge, insbesondere gewichtsunabhängiger Fixtarif pro km für Ganzzüge)
- Bonus-Malus-System (Anreiz für Pünktlichkeit und Investitionen in umweltschonende Transporte wie bspw. lärmarmes Wagenmaterial)

Zwar erklärte sich der Bundesrat in der Antwort auf die Motion Pedrina, SP/TI (07.3372), mit der grundsätzlichen Stossrichtung einverstanden. Er liess allerdings bezüglich der sachlichen und zeitlichen Umsetzung zu viel Spielraum offen. Mit den eingereichten Motionen sollten die Vorgaben durch das Parlament verbindlicher festgelegt werden. In einem ersten Schritt soll der Bundesrat den sich aufgrund der geltenden gesetzlichen Grundlagen bietenden Spielraum im Rahmen einer Revision der Netzzugangsverordnung vollumfänglich ausschöpfen, und zwar spätestens per Mitte 2009. Was sich in dieser Etappe noch nicht verwirklichen lässt, soll in die Revision des Eisenbahngesetzes im Rahmen des dritten Teilpakets der Bahnreform II einfließen. Insbesondere auch die Absenkung der Trassenpreise für den Güterverkehr soll bereits im Rahmen der Revision der Netzzugangsverordnung erfolgen.

- qualité des sillons (rabais pour les sillons moins avancés caractérisés par des temps de trajets et d'attente supérieurs)
- normes d'aménagement du sillon (les trains de marchandises ne paient pas pour les tronçons à grande vitesse)
- efficacité du transport (incitation à constituer des trains aussi longs et lourds que possible, plus particulièrement par l'introduction de tarifs fixes indépendamment du poids par km pour des trains complets)
- système de bonus-malus (incitation à la ponctualité et aux investissements dans des transports respectueux de l'environnement – matériel roulant produisant peu de nuisances sonores par exemple)

Dans sa réponse à la motion Pedrina PS/TI (07.3372), le Conseil fédéral s'est déclaré d'accord avec l'orientation générale de la réforme. Cependant, il laissait une marge de manœuvre excessive en ce qui concerne la mise en œuvre concrète et le calendrier. Les motions qui ont été déposées devaient permettre de fixer des exigences plus contraignantes. Dans une première étape, le Conseil fédéral doit utiliser pleinement la marge de manœuvre découlant des bases légales actuelles dans le cadre d'une révision de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire, et ce au plus tard au milieu de l'année 2009. Les mesures qui ne pourront être introduites à ce stade devront être intégrées dans la révision de la loi sur les chemins de fer dans le cadre du troisième volet de la réforme ferroviaire II. En particulier, la baisse du prix des sillons pour le trafic de marchandises doit avoir lieu à l'occasion de la révision de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire.

Dans une audition convoquée dans un bref délai début 2009 avec un petit cercle d'organisations économiques, l'Office fédéral des transports (OFT) a alors soumis deux propositions sur la révision partielle de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire. Puisque les propositions auraient eu comme conséquence d'augmenter le prix du sillon – au lieu de le baisser – elles ont été refusées par une large alliance d'associations économiques. La volonté politique du Parlement qui avec l'acceptation des motions Pedrina, Rime et Büttiker vise clairement à une réduction du prix du sillon au niveau de nos états voisins ainsi qu'à un impact sur le trafic et la capacité par le prix du sillon, n'a pas été pris en considération par l'OFT dans un premier temps.

Cette petite révision partielle de l'ordonnance sur l'accès au réseau n'a pas réussi à s'imposer. Le Conseil fédéral a décidé de laisser les prix du sillon à leur niveau pour 2010. La contribution de couverture au sens de l'art. 20 OARF sera à l'avenir supprimée (à l'inclusion du supplément au tunnel de base du Lötschberg) et ne fera plus partie du prix du sillon dans le cadre du trafic de marchandises. L'instauration d'un supplément pour les marchandises dangereuses

est abandonnée ainsi que la différenciation des composants du prix du sillon en fonction du jour de la semaine. Le fait de renoncer à augmenter les prix doit sur le fond être considéré comme positif. La méthode utilisée (renonciation à la contribution de couverture, à la différenciation des prix en fonction du jour de la semaine) enlève aux exploitants de l'infrastructure toute possibilité de gérer le réseau en fonction des capacités et de la demande.

Les pertes de recettes des exploitants d'infrastructures doivent être compensées avec les fonds du plafond de dépenses pour la promotion du trafic de marchandises intérieur. Ces fonds ne sont toutefois pas prévus à cet effet. La compensation doit plutôt être financée au moyen des subventions fédérales générales.

Le prix du courant à tarif élevé est relevé de 11 ct./kWh à 11,9 ct./kWh. A partir de 2010, plus aucune subvention ne sera versée pour les prix du sillon dans le cadre du trafic combiné. A titre de compensation, les taux d'indemnisation doivent augmenter.

Réforme ferroviaire 2 RevTP

Le 20 mars 2009, la loi sur la réforme des chemins de fer 2 a été adoptée par les chambres fédérales. Elle implique une révision de plusieurs lois fédérales sur la réalisation de futures étapes dans le processus de réforme du trafic ferroviaire. Il ne contient que peu de prescriptions qui concernent directement le trafic de marchandises. Les modifications pertinentes sont seulement à attendre dans les prochains paquets partiels du processus de réforme des chemins de fer.

Les changements importants de la loi fédérale qui concernent le trafic de marchandises sont le nouvel ordre des activités des chemins de fer concernant la sécurité (examen de capacité, incapacité de service, etc.) et l'assujettissement de toutes les entreprises ferroviaires ayant accès au réseau à la loi sur le temps du travail. Les deux changements ont un potentiel considérable d'augmentation des coûts pour le trafic des marchandises. Leur mise en œuvre et leur évolution doivent être suivis de près du point de vue du rapport coût-bénéfice, de la comparaison avec les régulations pour la route et de l'augmentation de la compétitivité pour le trafic ferroviaire de marchandises.

La VAP a pris position sur les projets de l'Ordonnance sur les chemins de fer, OCF, de l'Ordonnance sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer, OCVM, de l'Ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire, OASF ainsi que de l'Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire, OARF. La VAP était favorable à la rectification de l'Ordonnance sur

In seiner mündlichen Stellungnahme zu den Motionen hat Bundesrat Leuenberger grosses Gewicht auf den Zusammenhang zwischen der Trassenpreisrevision und der Bahnreform, insbesondere die Finanzierung des Eisenbahnnetzes gelegt. Sollte aus Gründen der Verkehrsverlagerung auf Trasseneinnahmen verzichtet werden müssen, wären die Mittel für die Erhaltung des Netzes aus anderen Finanzquellen zur Verfügung zu stellen. Der Bundesrat anerkennt jedoch die vorgeschlagenen Kriterien. Hingegen bringt er einen Vorbehalt betreffend die Vergleichbarkeit der Trassenpreise mit denjenigen im Ausland an. Er verweist in diesem Zusammenhang auf höhere Kosten infolge der Topografie des Alpenlands Schweiz.

Soweit der Bundesrat die beabsichtigte Lenkung mittels Preisen zur bestmöglichen Ausnutzung des äusserst knappen Guts «verfügbare Trassen» gutheisst, kann sich die verladende Wirtschaft mit dem Erreichten zufrieden zeigen. Hingegen darf bei der Revision der Trassenpreise nicht vergessen werden, auch dem Gebot des Verursacherprinzips endlich Nachdruck zu verleihen. Es geht nicht mehr an, dem Güterverkehr die Hauptlast der Erhaltungskosten aufzubürden, weil er einen sogenannt hohen Verschleiss an der Infrastruktur aufweise. Diese Behauptung wurde nie wissenschaftlich erhärtet. Andere Verkehrsteilnehmer wie Doppelstockkompositionen, Pendelzüge und Leichtbauzüge scheinen einen nicht minder hohen Verschleiss zu bewirken. Kommt erschwerend hinzu, dass der Ausbaustandard als Hauptkostentreiber von den Bedürfnissen des Personenverkehrs bestimmt wird. Der Güterverkehr bezahlt jedoch ohne konkreten Nutzen überproportional an die damit verbundenen Folgekosten mit. Diesem zweiten Aspekt der Revisionsbedürftigkeit des Systems muss die verladende Wirtschaft im Rahmen der anstehenden Revisionsarbeiten noch zum Durchbruch verhelfen.

In einer kurzfristig angesetzten Anhörung eines kleinen Kreises von Wirtschaftsorganisationen hat das Bundesamt für Verkehr Anfang 2009 zwei Vorschläge für die Teilrevision der Eisenbahnnetz Zugangsverordnung unterbreitet. Da beide Vorschläge statt zu einer Senkung zu einer Erhöhung des Trassenpreises geführt hätten, wurden sie von einer breiten Allianz der Wirtschaftsverbände abgelehnt. Der politische Wille des Parlaments, der in der Annahme der Motionen Pedrina, Rime und Büttiker klar eine Senkung des Trassenpreises auf das Niveau unserer Nachbarstaaten sowie eine Verkehrslenkung und Kapazitätssteuerung durch den Trassenpreis anstrebt, wurde vom Bundesamt vorerst nicht beachtet.

Diese kleine Teilrevision der Netzzugangsverordnung konnte sich nicht durchsetzen. Der Bundesrat beschloss, den Trassenpreis auf dem damaligen Stand für 2010 zu belassen. Der Deckungsbeitrag gemäss Art. 20 NZV entfällt inskünftig (inkl. Zuschlag am Lötschberg-Basistunnel) und ist kein Be-

standteil des Trassenpreises im Güterverkehr mehr. Auf die Einführung eines Gefahrgutzuschlags wird verzichtet. Eine Differenzierung von Bestandteilen des Trassenpreises nach Wochentagen erfolgt nicht. Der Verzicht auf Preiserhöhungen ist grundsätzlich positiv zu werten. Allerdings nimmt die dabei angewendete Methode (Verzicht auf den Deckungsbeitrag, Verzicht auf Preisdifferenzierungen nach Wochentagen) den Infrastrukturbetreibern jede Möglichkeit, das Netz kapazitäts- und nachfrageorientiert zu bewirtschaften.

Die Einnahmehausfälle bei den Infrastrukturbetreibern sollen aus den Mitteln des Zahlungsrahmens für die Förderung des Binnengüterverkehrs kompensiert werden. Dafür sind diese Mittel jedoch nicht eingestellt worden. Vielmehr ist die Kompensation aus allgemeinen Bundesmitteln zu finanzieren.

Der Strompreis im Hochtarif wird von 11 Rp./kWh auf 11,9 Rp./kWh angehoben. Ab 2010 werden keine Trassenpreissubventionen im kombinierten Verkehr mehr entrichtet. Als Kompensation sollen die Abgeltungssätze erhöht werden.

Bahnreform 2 RÖVE

Am 20. März 2009 wurde das Bundesgesetz über die Bahnreform 2 von den eidgenössischen Räten gutgeheissen. Damit wurde eine Vielzahl von Bundesgesetzen zur Verwirklichung weiterer Schritte im Reformprozess des Eisenbahnverkehrs revidiert. Für den Güterverkehr direkt von Bedeutung sind dabei nur wenige Vorschriften. Die relevanten Änderungen werden erst in den nächsten Teilpaketen des Bahnreformprozesses erwartet.

Die in diesem Bundesgesetz wichtigen Änderungen für den Güterverkehr sind die Neuordnung der sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (Fähigkeitsprüfung, Dienstunfähigkeit usw.) und die Unterstellung aller im Netzzugang tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen unter das Arbeitszeitgesetz. Beide Änderungen haben ein erhebliches Kostensteigerungspotenzial für den Güterverkehr. Die Umsetzung und die weitere Entwicklung müssen daher aus dem Blickwinkel von Kosten-Nutzen, Vergleich zu den Regelungen der Strasse und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs genau verfolgt werden.

Der VAP hat zu den Entwürfen der Eisenbahnverordnung, EBV, der Verordnung über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen, VTE, die Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnverkehr, STEBV, sowie die Netzzugangsverordnung, NZV Stellung genommen. Der VAP begrüsst die Bereinigung der

l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer. Etant donné que le Conseil fédéral doit définir les dispositions sur la sécurité des voies de raccordement en vertu de la loi révisée sur les voies de raccordement et que les projets d'ordonnance sont tous sans exception valables explicitement seulement pour les chemins de fer au sens de ladite loi, la VAP a demandé l'instauration d'une réglementation spéciale pour les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine des voies de raccordement qui fixe des prescriptions en fonction des risques inhérents aux voies de raccordement. L'obligation générale d'examen est rejetée et la réglementation actuelle sur les spécialistes des contrôles devrait être modifiée. L'interdépendance des activités de ces spécialistes en tant que collaborateurs d'entreprises ferroviaires, formateurs et experts, qui entraîne même le fait que l'art. 33 al. 2 OCVM stipule une obligation de formation au sens d'une obligation de contracter à la charge de l'entreprise ferroviaire pour les personnes qui n'appartiennent pas à ladite entreprise devrait être soumise à une révision fondamentale du système de formation et d'examen. L'ordonnance sur l'accès au réseau enfin prévoit une prolongation de la validité des certificats en matière de sécurité que la VAP accueille positivement.

Réforme ferroviaire 2, deuxième étape, service d'attribution des sillons

Etant donné que la réforme ferroviaire 2 a été rejetée par le Parlement en 2005, le Conseil fédéral lui a soumis divers projets séparés en «paquets ferroviaires partiels». Le chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, le conseiller fédéral Leuenberger, a ouvert la procédure de consultation en juillet 2009.

Le contenu de la deuxième étape de la réforme ferroviaire 2 est l'accès au réseau non discriminatoire grâce à la nouvelle réglementation de l'organe d'attribution des sillons et de la commission d'arbitrage pour le trafic ferroviaire, l'interopérabilité, la réglementation des appels d'offre dans le domaine des transports par bus ainsi que le financement des frais de mise à disposition des services de protection. Avec cette partie de la réforme ferroviaire 2, les paquets ferroviaires 1 et 2 sont admis dans l'acquis communautaire de l'Accord sur les transports terrestres avec l'UE.

Le 1^{er} paquet ferroviaire de l'UE en 2003 a élargi, grâce au libre accès au réseau, l'accès du marché au transport de marchandises conventionnel. L'attribution des sillons a été redéfinie et surtout la séparation institutionnelle de l'organe d'attribution et des entreprises est devenue réalité. Enfin, le développement de l'interopérabilité a été poursuivi.

Le 2^e paquet ferroviaire de l'UE est un développement du 1^{er} paquet. Il est entré en vigueur en avril 2004. Le cabotage national est autorisé dès le 1.1.2007. Les directives sur la sécurité constituent la base de l'harmonisation du contenu des normes de sécurité, des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires, des tâches et des fonctions des autorités de sécurité ainsi que des enquêtes en cas d'accident. L'agence ferroviaire (European Railway Agency, ERA) a été créée et s'occupe depuis de la sécurité et de l'interopérabilité.

Le Conseil fédéral propose de créer un organe d'Etat pour l'attribution des sillons et de transférer l'organe en place, trasse.ch SA, dans cette nouvelle institution. Les entreprises ferroviaires intégrées, qui ne séparent l'infrastructure et les entreprises de transport que du point de vue comptable, doivent ainsi pouvoir continuer à exister. La VAP s'est à maintes reprises déclarée en faveur de la création d'un réseau à voie normale uniforme et pour la séparation institutionnelle des exploitants d'infrastructure et des entreprises de transport qui en découle. Elle a demandé en même temps une orientation technico-économique plus importante des prix du sillon et des priorités d'accès au réseau, de telle sorte que la marchandise extrêmement rare qu'est le sillon soit gérée en fonction des frais de capacité et d'entretien. Le Conseil fédéral entend par contre avoir toute liberté pour la révision présentée concernant le gestionnaire de l'infrastructure resp. l'organe d'attribution des sillons et accorder à la place d'autres compétences à l'Office fédéral des transports. C'est pourquoi la VAP refuse ce concept du Conseil fédéral.

Elle est par contre favorable à la reprise des dispositions de l'UE sur l'interopérabilité et la sécurité. Cela permettra enfin de garantir également la participation de la Suisse aux travaux de l'ERA, ce que l'UE a jusque là refusé pour des raisons formalistes. La sécurité ferroviaire sur les axes de transit ne s'arrête pas aux accords bilatéraux.

La réticence du Conseil fédéral à adopter le 3^e paquet ferroviaire de l'UE qui date de 2007 est incompréhensible. Après l'ouverture de marché dans le domaine du transport de marchandises, il est nécessaire de faire de même concernant le trafic ferroviaire international de voyageurs. Il faut aussi uniformiser la certification des conducteurs de véhicules ferroviaires moteurs dans le trafic international. La certification uniformisée repose malheureusement sur un concept en partie discutable qui favorise la discrimination de petites entreprises ferroviaires par les anciens chemins de fer nationaux. Mais l'intérêt à pouvoir engager tous les conducteurs de véhicules moteurs en Europe l'emporte sur ces lacunes.

Le projet «Deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2» met en place des éléments importants pour un sys-

Vorschriften über sicherheitsrelevante Tätigkeiten im Eisenbahnwesen. Da der Bundesrat die Sicherheitsbestimmungen für Anschlussgleise gemäss revidiertem Anschlussgleisgesetz festlegen muss und die Verordnungsentwürfe allesamt explizit nur für Eisenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes Geltung haben, hat der VAP eine spezielle Regelung für sicherheitsrelevante Tätigkeiten in Anschlussgleisen gefordert, welche Vorschriften risikoorientiert auf die Verhältnisse in Anschlussgleisen ausrichtet. Eine generelle Prüfungspflicht wird abgelehnt, und die heute geltende Regelung der Prüfungsexperten sollte geändert werden. Die Verflechtung der Tätigkeiten der Prüfungsexperten als Mitarbeiter von Eisenbahnunternehmen, Ausbildnern und Experten, die sogar dazu führt, dass in Art. 33 Abs. 2 VTE eine Ausbildungspflicht im Sinne eines Kontrahierungszwangs zulasten des Eisenbahnunternehmens für nicht dem Eisenbahnunternehmen angehörende Personen vorgesehen ist, sollte einer grundlegenden Überprüfung des Ausbildungs- und Prüfungssystems unterzogen werden. Die Netzzugangsverordnung schliesslich sieht eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Sicherheitsbescheinigungen der Eisenbahnunternehmen vor, was vom VAP begrüsst wird.

Bahnreform 2, zweiter Schritt, Trassenvergabestelle

Nachdem die Bahnreform 2 vom Parlament im Jahre 2005 zurückgewiesen worden war, unterbreitete ihm der Bundesrat diverse Einzelvorlagen in sogenannten Teilpaketen. Im Juli 2009 eröffnete der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesrat Leuenberger, das Vernehmlassungsverfahren.

Inhalt des zweiten Schrittes der Bahnreform 2 sind der diskriminierungsfreie Netzzugang durch Neuregelung der Trassenvergabestelle und der Schiedskommission für den Eisenbahnverkehr, die Interoperabilität, die Regelung der Ausschreibung im Busbereich sowie die Finanzierung der Vorhaltekosten für die Wehrdienste. Mit diesem Teil der Bahnreform 2 werden die Eisenbahnpakete 1 und 2 der EG in den *acquis communautaire* des Landverkehrsabkommens mit der EG aufgenommen.

Das 1. Eisenbahnpaket der EG des Jahres 2003 erweiterte den Marktzugang durch freien Netzzugang auf den konventionellen Güterverkehr. Die Vergabe von Trassen wurde neu konzipiert, insbesondere die institutionelle Trennung von Vergabestelle und Eisenbahnunternehmen verwirklicht. Schliesslich wurde die Interoperabilität ausgebaut.

Das 2. Eisenbahnpaket der EG ist eine Weiterentwicklung des 1. Eisenbahnpakets und trat im April 2004 in

Kraft. Ab 1. 1. 2007 ist die nationale Kabotage erlaubt. Die Sicherheitsrichtlinie ist Basis für die Harmonisierung des Inhalts der Sicherheitsvorschriften, der Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, der Aufgaben und Funktionen der Sicherheitsbehörden sowie der Untersuchung von Unfällen. Die Eisenbahnagentur (European Railway Agency, ERA) wurde ins Leben gerufen und befasst sich seither mit der Eisenbahnsicherheit und der Interoperabilität.

Der Bundesrat schlägt die Gründung einer staatlichen Trassenvergabestelle und die Überführung der heutigen Vergabestelle, *trasse.ch AG*, in diese staatliche Stelle vor. Damit sollen integrierte Bahnunternehmen, welche Infrastruktur und Verkehrsbetriebe nur rechnerisch trennen, weiterhin möglich bleiben. Der VAP hat sich wiederholt für die Schaffung eines einheitlichen normalspurigen Netzes und die damit einhergehende institutionelle Trennung von Infrastrukturbetreiber und Verkehrsunternehmen ausgesprochen. Gleichzeitig fordert er eine stärkere betriebswirtschaftliche Ausrichtung der Trassenpreise und der Netzzugangsprioritäten, so dass das äusserst rare Gut «Trasse» kapazitäts- und unterhaltskostenorientiert bewirtschaftet wird. Der Bundesrat hingegen will mit der vorgelegten Revision der Infrastrukturbetreiberin bzw. der Trassenvergabestelle jeden Handlungsspielraum nehmen und stattdessen das Bundesamt für Verkehr mit weiteren Kompetenzen versehen. Der VAP lehnt dieses Konzept des Bundesrats daher ab.

Zu begrüssen hingegen ist die Übernahme der Interoperabilitäts- und Sicherheitsvorschriften der EG. Damit kann auch die seitens EU bis heute mit formalistischer Begründung abgelehnte Beteiligung der Schweiz an den Arbeiten der ERA endlich sichergestellt werden. Eisenbahnsicherheit macht gerade auf den Transitachsen der Schweiz nicht vor bilateralen Abkommen halt.

Die Zurückhaltung des Bundesrats bei der Übernahme des 3. Eisenbahnpakets der EG aus dem Jahre 2007 ist unverständlich. Insbesondere die Marktöffnung im internationalen Schienenpersonenverkehr ist nach derjenigen im Güterverkehr nötig, ebenso die Vereinheitlichung der Zertifizierung von Triebfahrzeugführenden von Zügen im internationalen Verkehr. Leider liegt der vereinheitlichten Zertifizierung ein teilweise fragwürdiges Konzept zugrunde, das der Diskriminierung kleinerer Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die ehemaligen Staatsbahnen Vorschub leistet. Dennoch überwiegt das Interesse am durchgängigen Einsatz der Triebfahrzeugführenden in Europa diese Mängel.

Die Vorlage «Zweiter Schritt Bahnreform 2», setzt wichtige Elemente für ein europäisches, diskriminierungsfreies und leistungsorientiertes Bahnsystem in der Schweiz. Die Zielsetzungen der Vorlage zeigen in die richtige Richtung. Die vorgesehenen Massnahmen zur Marktöffnung greifen

tème ferroviaire suisse non discriminatoire et orienté sur les prestations. Les objectifs de ce projet vont dans la bonne direction. Les mesures envisagées en vue de l'ouverture du marché sont pertinentes mais trop limitées. Elles sont en effet orientées sur les structures existantes et il est urgent de les développer.

Accès au réseau non discriminatoire:

Plutôt qu'un service d'attribution des sillons, il convient de viser le regroupement de tous les réseaux ferroviaires suisses à voie normale auprès d'un exploitant indépendant.

Service d'attribution des sillons:

- Son activité sera suspendue à compter de la séparation de l'infrastructure et du trafic.
- La surveillance doit être effectuée par le régulateur et non plus par l'OFT.
- Il faut exclure la délégation des tâches à des exploitants d'infrastructure.

Amélioration de l'accès au réseau, c'est-à-dire une plus grande ouverture du marché:

- Le trafic de marchandises et le trafic voyageurs doivent être traités sur un plan d'égalité concernant la priorité d'accès au réseau et les prix du sillon.
- Les prix du sillon doivent inciter à améliorer l'efficacité du trafic et l'utilisation du réseau.

Régulateur de marché actif:

- Un régulateur supprime les obstacles à la concurrence et ouvre le marché de manière active.
- Il surveille l'activité du service d'attribution des sillons, en particulier la gestion efficace des sillons.
- Il surveille les exploitants d'infrastructure, en particulier la qualité du réseau ainsi que sa gestion efficace (frais d'entretien, extensions, réductions, etc.).

Interopérabilité:

D'autres aspects de l'interopérabilité adaptés à la pratique doivent être pris en compte (réparations en cours de route, questions de dédouanement, etc.).

Trafic par wagons complets

Atelier sur les voies de raccordement

Sur fond de suppression des subventions des prix du sillon par la Confédération au 1^{er} janvier 2008 et de résultat négatif attendu pour l'exercice de CFF Cargo, celle-ci, CFF Infrastructure, l'Office fédéral des transports et la VAP ont organisé, à la suite de discussions préliminaires détaillées, en janvier 2008 un atelier pour des clients triés sur le volet. Lors de la discussion très engagée, les facteurs de coûts du côté des clients, de l'infrastructure et de Cargo ont été localisés et les objectifs fixés pour une analyse fondée des points faibles et des possibilités d'amélioration. L'objectif commun est la réduction des coûts du système tout entier et la création de conditions-cadres fiables à long terme pour le trafic par wagons complets, de telle sorte que les investissements dans l'infrastructure et les ressources soient à nouveau attrayantes.

Les facteurs de coûts dans le domaine Construction/Entretien/Renouvellement des voies de raccordement et dans le domaine de l'exploitation des voies de raccordement et de l'interface du trafic par wagons complets ont été analysés par plusieurs groupes de travail composés de représentants des CFF et de clients. Parallèlement a été examiné un modèle d'infrastructure alternatif qui revoit la réglementation légale actuelle de l'interface entre le réseau public et les voies de raccordement privées en fonction des besoins actuels. Enfin, la perception politique du produit Trafic par wagons complets a été examinée à la lumière de la politique européenne de repositionnement du trafic par wagons complets et de l'importance économique de ce produit ferroviaire.

En juillet 2009, un compte-rendu a été effectué, dans le cadre du forum sur les voies de raccordement, concernant le rapport final du projet des CFF et de la VAP relatif à l'importance des voies de raccordement pour le trafic par wagons complets et les prochaines étapes.

Font partie de ces étapes avant tout l'amélioration des conditions-cadres réglementaires pour le trafic ferroviaire de marchandises, la correction des facteurs de coûts pour la construction, l'entretien et le renouvellement des voies de raccordement, la simplification des processus pour leur construction, leur entretien, etc. La mise en place d'une plateforme institutionnelle sur l'échange de données et d'expériences, la co-organisation du changement structurel de l'économie et de ses sites de production dans le cadre de l'aménagement du territoire et de l'information régulière des représentants des autorités et des milieux politiques sur les difficultés découlant des conditions-cadres dans la pratique ainsi que les recommandations en vue de leur élimi-

aber zu wenig weit, orientieren sich an den bestehenden Strukturen und sind dringend auszudehnen:

Diskriminierungsfreier Netzzugang:

Statt einer Trassenvergabestelle ist die Zusammenfassung aller normalspurigen Eisenbahnnetze in der Schweiz bei einem unabhängigen Netzbetreiber anzuvisieren.

Trassenvergabestelle:

- Ihre Tätigkeit ist zu befristen, bis zur Trennung von Infrastruktur und Verkehr.
- Die Aufsicht soll beim Regulator, nicht beim BAV liegen.
- Die Delegation von Aufgaben an Infrastrukturbetreiber muss ausgeschlossen werden.

Verbesserung des Netzzugangs,

d. h. weitere Marktöffnung:

- Güter- und Personenverkehr sind im Hinblick auf Netzzugangspriorität und Trassenpreise gleich zu behandeln.
- Trassenpreise müssen Anreize setzen, die Effizienz des Verkehrs und die Auslastung des Netzes zu verbessern.

Aktiver Marktregulator:

- Ein Regulator beseitigt Wettbewerbshemmnisse und öffnet den Markt aktiv.
- Er überwacht die Tätigkeit der Trassenvergabestelle, insbesondere die effiziente Trassenbewirtschaftung.
- Er überwacht die Infrastrukturbetreiber, insbesondere die angebotene Netzqualität sowie die effiziente Netzbewirtschaftung (Erhaltungskosten, Aus- und Rückbauten usw.).

Interoperabilität:

Weitere praxisrelevante Aspekte der Interoperabilität sind zu berücksichtigen (Unterwegsreparaturen, Verzollungsfragen usw.).

Wagenladungsverkehr

Workshop Anschlussgleise

Vor dem Hintergrund der Streichung der Trassenpreissubventionen durch den Bund per 1. Januar 2008 und dem erwarteten negativen Rechnungsergebnis von SBB Cargo haben SBB Cargo, SBB Infrastruktur, Bundesamt für Verkehr und VAP nach einlässlichen Vorgesprächen im Januar 2008 einen Workshop mit ausgewählten Kunden durchgeführt. In der breit angelegten Diskussion wurden die Kostentreiber auf Seiten Kunden, Infrastruktur und Cargo lokalisiert und Ziele für eine fundierte Analyse der Schwachstellen und der Verbesserungsmöglichkeiten gesteckt. Gemeinsames Ziel ist die Senkung der Kosten im System insgesamt und die Schaffung von langfristig verlässlichen Rahmenbedingungen für den Wagenladungsverkehr, so dass Investitionen in Infrastruktur und Ressourcen wieder attraktiv werden.

In mehreren Arbeitsgruppen aus Vertretern von SBB und Kunden wurden die Kostentreiber im Bereich Bau/Unterhalt/Erneuerung von Anschlussgleisen und im Bereich Betrieb Anschlussgleis und Schnittstelle Wagenladungsverkehr analysiert. Gleichzeitig wurde ein alternatives Infrastrukturmodell geprüft, das die heutige gesetzliche Regelung der Schnittstelle zwischen öffentlichem Netz und privatem Anschlussgleis entsprechend den heutigen Bedürfnissen neu regelt. Schliesslich wurde die politische Wahrnehmung des Produkts Wagenladungsverkehr im Lichte der europäischen Politik der Repositionierung des Wagenladungsverkehrs und der wirtschaftlichen Bedeutung dieses Bahnprodukts durchleuchtet.

Im Juli 2009 wurde im Rahmen des Forums Anschlussgleise über den Schlussbericht des Projekts von SBB und VAP zur Bedeutung von Anschlussgleisen für den Wagenladungsverkehr berichtet und die nächsten Schritte vorgestellt.

Dazu gehören vorab die Verbesserung der regulatorischen Rahmenbedingungen für den Bahngüterverkehr, die Korrektur der Kostentreiber bei Bau, Unterhalt und Erneuerung von Anschlussgleisen, die Vereinfachung der Abläufe bei Bau und Betrieb der Anschlussgleise usw. Mit der Einrichtung einer institutionellen Plattform zum Daten- und Erfahrungsaustausch, der Mitgestaltung des strukturellen Wandels der Wirtschaft und ihrer Produktionsstandorte im Rahmen der Raumplanung und der laufenden Information der Vertreter von Behörden und Politik über die aus den Rahmenbedingungen entstehenden Schwierigkeiten in der Praxis und die Empfehlungen zu deren Beseitigung soll eine prosperierende Entwicklung der Anschlussgleise und des Bahngüterverkehrs sichergestellt werden.

nation doivent assurer le développement prospère des voies de raccordement et du trafic ferroviaire de marchandises.

Indemnisation du trafic par wagons complets

Sur la base de la nouvelle loi sur le transport de marchandises, la commande et l'indemnisation du trafic par wagons complets, TWC afin de garantir la desserte nationale sont désormais possibles grâce à la Confédération et aux cantons. Fin 2009, l'Office fédéral des transports a invité les entreprises de transport ferroviaires ETF à rédiger des offres pour leurs prestations proposées aux chargeurs en 2010 qui ne couvriront pas les frais dans le domaine du trafic par wagons complets. Sur la base de ces offres, le Conseil fédéral entend indemniser les ETF pour les frais vraisemblablement non couverts générés pour chaque wagon individuel manœuvré.

L'indemnisation aura lieu sur la base des transports effectués et sera accordée à concurrence d'un montant maximum fixé d'avance pour les wagons effectivement livrés. Le calcul de l'indemnisation résulte de la différence des frais planifiés et des recettes planifiées. Les blocs de frais suivants sont pris en compte:

- Prix du sillon
- Coûts de manœuvre (rachat à CFF Infra ou auprès d'un autre fournisseur)
- Coûts de manœuvre de sa propre fabrication
- Coût des wagons (location ou amortissement/entretien; base valeurs de réacquisition)
- Traction (y compris conducteurs de locomotives)
- Desserte régionale (frais de personnel/matériel d'exploitation)
- Overhead

Les frais/recettes doivent si possible être inscrits par produit et de manière différenciée selon la région. Il convient d'éviter les subventions croisées. Les offres doivent être ventilées par trimestre. Une liste des points de desserte prévus et une description de l'effet de transfert recherché doivent être annexées.

La VAP s'est prononcée contre une indemnisation du TWC, car elle estime que certains découverts importants du trafic intérieur ne sont pas plausibles. Sur la base des mesures de restructuration appliquées par CFF Cargo en tant que responsable du système au cours des années passées et du démantèlement des prestations d'une part et des rabais accordés par l'infrastructure des CFF pour l'utilisation des sillons (suppression intégrale récente de la contribution de couverture) d'autre part, des économies importantes ont pu être réalisées. Avec la révision partielle des prix du sillon dans l'ordonnance sur l'accès au réseau décidée par le

Conseil fédéral, la contribution de couverture du trafic par wagons complets sera supprimée pour toutes les infrastructures dès le 1.1.2010.

Le Conseil fédéral offre pour 2010 des subventions à hauteur de 15 millions de francs aux ETF et en particulier à CFF Cargo en tant que responsable du système, alors qu'il n'y a aucun signe de démantèlement supplémentaire des prestations, notamment dans la desserte de la surface. La VAP aurait souhaité qu'il y ait au moins une adjudication publique, car contrairement au trafic voyageurs régional et au trafic combiné, il n'existe pas de chiffres de comparaison qui auraient au moins permis un contrôle de plausibilité des déficits d'exploitation donnant droit à une indemnisation revendiqués. On pourrait imaginer également une répartition des prestations où les prestations régionales (regroupement/répartition des wagons, traitement des trains de marchandises régionaux) et les prestations centrales (trains marchandises directs, prestations de manœuvre) feraient l'objet d'un appel d'offre en tant que modules séparés. Grâce à un appel d'offres, un élément de compétitivité pourrait être introduit au moins partiellement et la gestion de l'ensemble du système aurait ainsi pu être soumise à un examen sans remettre en question la nécessité d'un fournisseur de système.

Plutôt que de subventionner de probables déficits d'exploitation, la VAP souhaite un financement de départ en faveur de mesures qui permettront d'accroître l'efficacité et la compétitivité du trafic ferroviaire de marchandises à long terme. Le Conseil fédéral refuse en se référant aux débats parlementaires qui ont explicitement mentionné les indemnités d'exploitation pour le TWC. Les financements de départ ne doivent par contre être utilisés que pour les terminaux et les voies de raccordement. Mais étant donné que sont applicables aux voies de raccordement avec TWC d'autres bases légales qui ne permettent pas de soutenir des mesures d'amélioration de l'efficacité de l'exploitation ni concernant l'acquisition de nouveaux véhicules et de nouveaux moyens de traction, cette remarque est un coup d'épée dans l'eau. Les débats parlementaires ont fait mention du financement de départ d'innovations afin d'augmenter l'efficacité du trafic ferroviaire de marchandises exactement comme de la possibilité d'indemniser le trafic par wagons complets isolés. Il est par conséquent regrettable que le Conseil fédéral veuille, par sa politique d'encouragement, enrayer le changement de structure nécessaire de façon urgente. Il risque d'empêcher ainsi, à cause des subventions, la modernisation du produit en raison de la pression insuffisante en matière d'efficacité et de le condamner au bout du compte à disparaître.

Abgeltung des Wagenladungsverkehrs 2010

Aufgrund des neuen Gütertransportgesetzes sind die Bestellung und Abgeltung des Wagenladungsverkehrs, WLW, zur Sicherstellung der flächendeckenden Bedienung durch den Bund und die Kantone möglich geworden. Ende 2009 lud das Bundesamt für Verkehr die Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU, zu Offerten für ihre den Verladern im Jahre 2010 nicht kostendeckend angebotenen Leistungen im Einzelwagenladungsverkehr ein. Aufgrund dieser Offerten will der Bundesrat den EVU die mutmasslichen ungedeckten Kosten pro rangierten Einzelwagen abgelteten.

Die Abgeltung erfolgt auf der Basis der Ist-Verkehre und wird für tatsächlich zugestellte Wagen zu einem im Voraus festgelegten Maximalbetrag gewährt. Die Berechnung der Abgeltung erfolgt aus der Differenz der geplanten Kosten und der geplanten Erträge. Folgende Kostenblöcke werden berücksichtigt:

- Trassenpreis
- Rangierkosten (Einkauf bei SBB Infra oder anderem Anbieter)
- Rangierkosten aus Eigenproduktion
- Wagenkosten (Miete od. Abschreibung/Unterhalt; Basis Wiederbeschaffungswerte)
- Traktion (inkl. Lokführer)
- Nahzustellung (Kosten für Personal/Betriebsmittel)
- Overhead

Nach Möglichkeit sind die Kosten/Erlöse produktspezifisch und regional differenziert auszuweisen. Quersubventionierungen sind zu vermeiden. Die Offerten sind quartalsweise zu gliedern. Eine Liste der geplanten Bedienungspunkte und ein Beschrieb der angestrebten Verlagerungswirkung sind beizulegen.

Der VAP hat sich gegen eine Abgeltung des WLW geäussert, da er im Binnenverkehr massgebende Unterdeckungen für nicht plausibel erachtet. Aufgrund der seitens SBB Cargo als Systemführerin in den vergangenen Jahren durchgeführten Restrukturierungsmassnahmen und des erfolgten Leistungsabbaus einerseits sowie der von SBB Infrastruktur gewährten Preisnachlässe für die Trassenbenutzung (letztlich vollständige Streichung des Deckungsbeitrags) andererseits konnten namhafte Kosteneinsparungen realisiert werden. Mit der vom Bundesrat beschlossenen Teilrevision des Trassenpreises in der Netzzugangsverordnung wird überdies ab 1. 1. 2010 der Deckungsbeitrag für den Wagenladungsverkehr auf allen Infrastrukturen gestrichen.

Ohne Anzeichen weiteren Leistungsabbaus vorab in der Bedienung der Fläche bietet der Bundesrat den EVU und insbesondere SBB Cargo als Systemführerin nun Subventionen in Höhe von 15 Millionen Franken für das Jahr 2010

an. Der VAP hätte sich dazu zumindest eine öffentliche Ausschreibung der Bestellung gewünscht, 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 wäre zumindest teilweise ein Wettbewerbselement eingeführt worden, und die Führung des Gesamtsystems wäre einer Prüfung unterzogen worden, ohne die Notwendigkeit eines Systemanbieters in Frage zu stellen.

Statt der Subvention mutmasslicher Betriebsdefizite wünscht der VAP die Anschubfinanzierung von effizienzsteigernden Massnahmen, welche langfristig die Wettbewerbsfähigkeit des Bahngüterverkehrs verbessern. Der Bundesrat lehnt dies unter Hinweis auf die parlamentarische Debatte ab, welche Betriebsabgeltungen für den WLW explizit erwähnte. Anschubfinanzierungen hingegen sollen nur für Terminals und Anschlussgleise eingesetzt werden. Da jedoch für Anschlussgleise mit WLW andere gesetzliche Grundlagen zur Anwendung gelangen, die keine Unterstützung effizienzsteigernder Massnahmen in Betrieb und bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen und Traktionsmitteln erlauben, geht dieser Hinweis ins Leere. Genau wie die Möglichkeit der Abgeltung des Einzelwagenladungsverkehrs nannte die parlamentarische Debatte die Anschubfinanzierung von Innovationen zur Effizienzsteigerung des Bahngüterverkehrs. Es ist daher bedauerlich, dass der Bundesrat mit seiner Förderpolitik den dringend nötigen Strukturwandel aufhalten will. Er riskiert damit, dass das Produkt infolge des fehlenden Effizienzdrucks dank der Subventionen nicht modernisiert wird und damit letztlich zum Sterben verurteilt ist.

Voies de raccordement

Révision de la loi sur les voies de raccordement au 1^{er} janvier 2010

Avec l'entrée en vigueur de la loi sur les voies de raccordement révisée, la surveillance officielle des voies de raccordement au réseau des CFF est confiée à l'Office fédéral des transports, comme c'est déjà le cas pour toutes les autres voies de raccordement. Les représentants de l'OFT, de l'infrastructure des CFF, de BLS ainsi que la VAP ont préparé ensemble la réglementation transitoire au 1^{er} janvier 2010. Leur objectif était de créer les bases de données, d'effectuer un classement de voies de raccordement orienté sur les risques et de définir les mesures de surveillance ad hoc. Les audits de sécurité réalisés en commun sur plusieurs voies de raccordement ont également servi de base. L'annexe 2 au règlement sur l'utilisation des voies de raccordement par les ETF représente également pour les propriétaires de voies de raccordement un document important qu'il faut rapidement mettre en application. Cette annexe décrit, d'une manière identique à un règlement interne, les installations des propriétaires ainsi que les prescriptions déontologiques pour les entreprises de transport ferroviaire qui peuvent utiliser ces installations. Les textes sont disponibles sur notre site en trois langues.

La banque de données de l'OFT, créée dans le cadre de ces travaux, à laquelle tous les propriétaires ont accès au moyen d'un mot de passe, constitue désormais la base utilisée pour une communication simplifiée entre les propriétaires et les autorités en même temps qu'un outil de travail essentiel pour l'OFT. Elle est complétée par une banque de données de la VAP au sein de laquelle doivent figurer, de manière anonyme, toutes les irrégularités dans l'exploitation du chemin de fer sur déclaration des propriétaires concernés respectivement des entreprises de trafic ferroviaire, en particulier les problèmes qui se sont presque soldés par un accident. Cette banque de données doit permettre aux personnes concernées d'avoir un retour permanent des expériences réalisées afin de pouvoir maintenir à un haut niveau la sécurité de l'exploitation ferroviaire quotidienne.

Enfin, les dispositions sur la sécurité ferroviaire également applicables aux voies de raccordement sur la base du renvoi général à l'ordonnance y relative sont soumises à un examen orienté sur la pratique et adaptées aux besoins et à la situation spécifiques des voies de raccordement. L'objectif, enfin, est un ensemble de règles dans la branche qui adaptent les dispositions légales sur les chemins de fer sur les voies de raccordement. Outre les dispositions sur la construction sont également concernées toutes celles qui portent sur l'exploitation, l'admission et la formation.

Un grand merci à l'Office fédéral des transports, à la SUVA et aux exploitants d'infrastructure pour leur étroite collaboration avec la VAP à trouver des solutions dans l'intérêt de la sécurité ferroviaire et afin d'améliorer la compétitivité du trafic ferroviaire de marchandises.

Réglementation relative à l'utilisation des voies de raccordement par les entreprises de transport ferroviaire

La nécessité de revoir les contrats de raccordement s'est imposée dans le cadre de la nouvelle réglementation de l'autorité de surveillance et du contrôle de sécurité des voies de raccordement dont l'élaboration structurée a été initiée fin 2007 par la VAP. La réglementation relative à l'utilisation des voies de raccordement par les entreprises de transport ferroviaire, RUVR que CFF Cargo souhaite adopter avec tous les propriétaires sur les voies desquelles elle circule a été complétée en collaboration avec l'Office fédéral des transports, la SUVA et les chemins de fer qui octroient les raccordements et possède maintenant une annexe de plus. Cette annexe intitulée «Dispositions spécifiques» décrit le règlement interne du propriétaire. Elle reprend une description détaillée de l'installation ainsi que son utilisation par le propriétaire de la voie de raccordement ou de l'entreprise de transport ferroviaire, toutes les dispositions d'exploitation du propriétaire comme les contrôles de sécurité dans la zone concernée, les réglementations concernant l'utilisation des téléphones mobiles, la surveillance vidéo, le concept de protection anti-incendie ainsi que toutes les prescriptions d'exploitation ferroviaires au sens étroit. Cette annexe remplacera à l'avenir également les dispositions d'exploitation pour les voies de raccordement publiées par CFF Infrastructure, ce qui permet de simplifier les dispositions relatives à l'exploitation des voies de raccordement. Toutes les réglementations portant sur l'exploitation ferroviaire figurent désormais dans la RUVR.

La nouvelle RUVR avait été présentée puis discutée à l'occasion du forum sur les wagons de marchandises du 13 novembre 2008 et du forum sur les voies de raccordement du 9 juillet 2009. CFF Cargo n'était toutefois pas d'accord avec le contenu des «dispositions spécifiques des installations» et estimait qu'elles n'étaient pas nécessaires pour l'ensemble des voies de raccordement. Il a par conséquent conclu encore quelques contrats avec des propriétaires de voies de raccordement en 2009 dans le cadre d'une action concentrée. Ces contrats doivent être révisés dans le contexte de la nouvelle réglementation légale sur la surveillance et être en particulier complétés par les «dispositions spécifiques des installations».

Anschlussgleise

Revision des Anschlussgleisgesetzes per 1. Januar 2010

Mit dem Inkrafttreten des revidierten Anschlussgleisgesetzes wird die Zuständigkeit für die hoheitliche Aufsicht über Anschlussgleise mit Anschluss an das Netz der SBB an das Bundesamt für Verkehr übergehen, wie dies schon bei allen anderen Anschlussgleisen der Fall ist. Vertreter von BAV, SBB Infrastruktur, BLS Infrastruktur und VAP haben die Übergangsregelung auf den 1. Januar 2010 gemeinsam vorbereitet. Ziel dabei war es, die Datengrundlagen zu beschaffen, eine risikoorientierte Kategorisierung der Anschlussgleise vorzunehmen und die entsprechenden Aufsichtsmaßnahmen zu definieren. Grundlage waren auch gemeinsam durchgeführte Sicherheitsaudits auf verschiedenen Anschlussgleisen. Ein für die Anschliesser wesentliches und rasch umzusetzendes Dokument ist die Anlage 2 zur sog. Regelung für die Anschlussgleisbenutzung durch EVU. Diese Anlage beschreibt im Sinne einer Hausordnung die Anlagen des Anschliessers sowie die Verhaltensvorschriften für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche die Anschlussgleisanlage benützen dürfen. Die Texte sind auf unserer Homepage in drei Sprachen verfügbar.

Die im Zuge dieser Arbeiten geschaffene Datenbank des BAV, zu der jeder Anschliesser mittels Passwort Zugang hat, bildet inskünftig die Grundlage für eine vereinfachte Kommunikation zwischen Anschliessern und Behörde und ist ein wesentliches Arbeitsinstrument für das BAV. Sie wird durch eine Datenbank des VAP ergänzt werden, in der sämtliche Unregelmässigkeiten beim Bahnbetrieb auf Meldung der betroffenen Anschliesser beziehungsweise Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere auch Beinahe-Unfälle, gemeldet und anonymisiert ausgewertet werden sollen. Dadurch soll ein steter Erfahrungsrückfluss für die Betroffenen ermöglicht werden, um die Sicherheit im täglichen Bahnbetrieb auf einem hohen Niveau zu erhalten.

Schliesslich werden die Eisenbahnsicherheitsvorschriften, die aufgrund des generellen Verweises in der Anschlussgleisverordnung auch in Anschlussgleisen Anwendung finden, einer praxisorientierten Prüfung unterzogen und auf die speziellen Bedürfnisse und Situationen in Anschlussgleisanlagen angepasst. Ziel sind letztlich Regelwerke des Sektors, die die gesetzlichen Vorschriften für Eisenbahnen auf Anschlussgleise adaptieren. Betroffen sind neben Bau- auch sämtliche Betriebs-, Zulassungs- und Ausbildungsvorschriften.

Dem Bundesamt für Verkehr, der SUVA und den Infrastrukturbetreiberinnen gebührt ein grosses Dankeschön für die lösungsorientierte und enge Zusammenarbeit mit dem VAP im Interesse der Eisenbahnsicherheit und der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Bahngüterverkehrs.

Regelung für die Anschlussgleisbenutzung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Zusammenhang mit der Neuregelung der hoheitlichen Aufsicht und dem Sicherheitsmonitoring Anschlussgleise, dessen strukturierten Aufbau der VAP Ende 2007 initialisiert hatte, wurde die Notwendigkeit der Überarbeitung der Anschlussgleisverträge offensichtlich. Insbesondere die sogenannte Regelung für die Anschlussgleisbenutzung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen, RBA, welche SBB Cargo mit allen Anschliessern, deren Anschlussgleise SBB Cargo befährt, abschliessen will, wurde in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr, der SUVA und den anschlussgewährenden Bahnen um einen weiteren Anhang ergänzt. In diesem Anhang «Anlagespezifische Bestimmungen» wird die Hausordnung des Anschliessers umschrieben. Darin aufgenommen werden ein detaillierter Beschrieb der Anlage sowie ihrer Bedienung durch den Anschliesser beziehungsweise das Eisenbahnverkehrsunternehmen, die betriebsrelevanten Vorschriften des Anschliessers wie Sicherheitskontrollen im Areal, Regelungen betreffend Verwendung von Mobiltelefonen, Kameraüberwachung, Brandschutzkonzept sowie alle Bahnbetriebsvorschriften im engeren Sinne. Dieser Anhang wird inskünftig auch die bisher von SBB Infrastruktur herausgegebenen Betriebsvorschriften für Anschlussgleisanlagen ablösen. Damit wird eine Vereinfachung der Vorschriften betreffend den Betrieb des Anschlussgleises ermöglicht. Neu finden sich alle Regelungen betreffend den Bahnbetrieb in der RBA.

Anlässlich des Forums Güterwagen vom 13. November 2008 sowie des Forums Anschlussgleise vom 9. Juli 2009 wurde die neue RBA vorgestellt. SBB Cargo war jedoch weder mit dem Inhalt der «Anlagespezifischen Bestimmungen» einverstanden noch erachtete sie solche für sämtliche Anschlussgleise für notwendig. Entsprechend hat sie in einer konzentrierten Aktion 2009 noch etliche Verträge mit Anschliessern geschlossen. Diese müssen vor dem Hintergrund der neuen gesetzlichen Aufsichtsordnung revidiert und insbesondere um «Anlagespezifische Bestimmungen» ergänzt werden.

Conference on Sidings

La House of Rail, plateforme de collaboration des associations internationales du trafic ferroviaire à Bruxelles (CRE, ERFA, ERFCP, F&L, IBS, UIP), a organisé le 28 novembre dernier à Bruxelles une réunion sur le thème des voies de raccordement et la problématique de l'utilisation des derniers kilomètres. Les représentants des ministères des transports allemand, autrichien et suisse ainsi qu'un rapporteur de la Commission européenne ont expliqué les conditions-cadres et les politiques légales, Mauro Pacella, gérant de l'association italienne du secteur ferroviaire, ASSOFERR, et Ulrich Walt, Holcim Schweiz SA et Vice-président de la VAP, ont examiné le sujet du point de vue de la clientèle. La réunion, à laquelle ont assisté environ 140 personnes, a clairement fait ressortir à quel point il est important d'agir également au niveau international dans le domaine des embranchements. C'est la raison pour laquelle la House of Rail va se mobiliser à Bruxelles afin d'améliorer les conditions-cadres politiques pour les embranchements et le trafic ferroviaire de marchandises conventionnel. Les aspects suivants vont être traités:

Wagons de marchandises

Définition des détenteurs de wagons, du registre des wagons, de la reconnaissance mutuelle des admissions de wagons. Ces problèmes ont déjà en grande partie pu être résolus.

Trafic conventionnel des wagons complets

Avec une part de marché de 40 à 50% des chemins de fer, le trafic par wagons complets est le cœur du trafic ferroviaire de marchandises. Grâce à l'augmentation continue du volume international de marchandises, son potentiel de croissance est énorme. Mais il faut en améliorer les conditions-cadres, en particulier créer un réseau sur l'ensemble du territoire qui desserve les voies de raccordement dans les régions, de meilleures conditions d'accès au réseau pour le trafic marchandises (priorités d'accès au réseau, prix du sillon), la promotion de nouveaux trafics et de transferts jusque là empêchés du rail à la route. A l'exception de premières analyses des flux du trafic et de l'idée d'un réseau du trafic ferroviaire, la politique européenne des transports n'a encore appréhendé aucun de ces postulats.

Voies de raccordement

Une nouvelle réglementation sur le financement de voies de raccordement qui corresponde à celle sur le financement des routes, une simplification des dispositions complexes sur les constructions et les procédures et des contrats sont nécessaires, tout comme l'ouverture des derniers kilomètres et des voies de raccordements qui disposent d'infrastructures d'intérêt général et vont au-delà de l'intérêt proprement dit de l'entreprise. Les points de raccordement doivent être répertoriés dans les spécifications techniques

d'interopérabilité (STI), domaine Applications télématiques au service du Fret (ATF), de telle sorte que l'accès soit aussi garanti dans le domaine de la télématique. Ces préoccupations sont elles aussi moins présentes au niveau européen, seule la réglementation ATF/STI prévoit déjà les embranchements.

Bien que les représentants de la Commission européenne aient tout d'abord été d'avis que la problématique des voies de raccordement trouverait une solution par le biais du libre accès au réseau et de la fixation des prix du sillon/du financement du réseau, ils ont reconnu au cours de la réunion qu'il était nécessaire d'agir au niveau politique concernant de nombreux points de détail. C'est pourquoi ils ont estimé qu'une analyse en profondeur du trafic des wagons complets et des voies de raccordement en collaboration avec les chargeurs serait utile. Une attention particulière doit être accordée dans ce domaine aux différents programmes de soutien des investissements.

Conference on Sidings

Das House of Rail, die Zusammenarbeitsplattform der internationalen Verbände des Schienengüterverkehrs in Brüssel (CRE, ERFA, ERFCP, F&L, IBS, UIP), veranstaltete am 28. November 2008 in Brüssel eine Tagung zum Thema «Anschlussgleise und Probleme bei der Bedienung der letzten Meile». Vertreter der Verkehrsministerien Deutschland, Österreich und der Schweiz sowie ein Kommissionsprecher erläuterten die gesetzlichen Rahmenbedingungen und Politiken; Mauro Pacella, Geschäftsführer des italienischen Verbands der Logistikbranche, ASSOFERR, und Ulrich Walt, Holcim Schweiz AG und Vizepräsident des VAP, beleuchteten das Thema aus Sicht der Kundschaft. Die von rund 140 Teilnehmern besuchte Veranstaltung machte deutlich, wie gross der Handlungsbedarf im Bereich Anschlussgleise auch auf internationaler Ebene ist. Das House of Rail wird sich daher in Brüssel für eine Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen für Anschlussgleise und den konventionellen Bahngüterverkehr einsetzen. Dazu gehören folgende Teilaspekte:

Güterwagen

Definition von Wagenhalter, Wagenregister, gegenseitige Anerkennung von Wagenzulassungen. Diese Probleme konnten schon weitgehend gelöst werden.

Konventioneller Wagenladungsverkehr

Mit 40–50% Marktanteil der Eisenbahnen ist der Wagenladungsverkehr das Kernstück des Bahngüterverkehrs. Dank stetiger Zunahme der internationalen Warenströme besteht ein riesiges Wachstumspotenzial. Aber die Rahmenbedingungen sind zu verbessern, insbesondere ein flächendeckendes Netz, das die Anschlussgleise in den Regionen erschliesst, bessere Netzzugangsbedingungen für die Güterverkehrsbahnen (Netzzugangsprioritäten, Trassenpreise) sowie die Förderung von Neuverkehren verhinderten Verlagerungen bestehender Verkehre auf die Strasse. Bis auf erste Analysen der Verkehrsströme und die Idee eines Güterverkehrsnetzes hat die europäische Verkehrspolitik noch keines dieser Postulate aufgegriffen.

Anschlussgleise

Die Neuregelung der Finanzierung von Anschlussgleisen entsprechend derjenigen der Strasse, eine Vereinfachung der komplexen Bau- und Verfahrensvorschriften sowie der Vertragsverhältnisse tun Not, ebenso die Öffnung der letzten Meile und derjenigen Anschlussgleise, welche über Infrastrukturen verfügen, die von generellem Interesse sind und über das reine Unternehmensinteresse hinausgehen. Die Anschlusspunkte sollen in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, TSI, Bereich Telematikanwendungen Güterverkehr, TAF, verzeichnet werden, so dass der Zugang auch im Bereich Telematik sichergestellt ist. Auch diese Anliegen sind auf europäischer Ebene noch we-

nig präsent, einzig die TAF/TSI-Regelung sieht die Anschlussgleise bereits vor.

Obschon die Vertreter der Europäischen Kommission zunächst die Ansicht vertraten, dass auch die Anschlussgleisethemen über den Hebel des freien Netzzugangs und der Trassenpreisfestlegung/Netzfinanzierung gelöst seien, erkannten sie im Verlauf der Tagung den politischen Handlungsbedarf in vielen Detailfragen. Sie erachten daher eine grundsätzliche Analyse des Wagenladungsverkehrs und der Anschlussgleise gemeinsam mit der verladenden Wirtschaft als nützlich. Dabei soll den verschiedenen Investitionsförderprogrammen besonderes Augenmerk gewidmet werden.

Wagons de marchandises

Viareggio

Dans la nuit du 29 au 30 juin 2009, un train de marchandises qui transportait du gaz liquide a déraillé en raison de la rupture d'un essieu à Viareggio en Italie. Il s'en est suivi des explosions puis un incendie dans lequel 32 personnes ont trouvé la mort. Le trafic ferroviaire de marchandises n'avait pas connu d'accident de cette ampleur depuis de nombreuses années. Les conséquences directes et prévisibles à long terme ont été à la hauteur de cette catastrophe. Les autorités italiennes et allemandes de la sécurité ferroviaire ont réagi par des mesures immédiates et des restrictions du trafic qui ont pratiquement immobilisé l'ensemble du trafic ferroviaire de marchandises européen.

A la suite d'une réunion des autorités de surveillance nationales à Bruxelles lors de laquelle aucune mesure immédiate n'a été prise, l'OFT a demandé aux détenteurs de wagons de faire contrôler de visu l'état de surface des essieux, dans la mesure où les wagons se trouvaient dans un atelier d'entretien.

Sur convocation du commissaire des transports Tajani, une conférence sur la sécurité ferroviaire se tenait à Bruxelles le 8 septembre 2009. Les associations internationales se sont rencontrées le 20 août 2009 pour la préparer avec les représentants de l'UE à Bruxelles. Elle leur ont soumis leur évaluation des systèmes d'entretien actuels pour les wagons de marchandises ainsi que 10 propositions de mesures à court et à moyen terme destinées à promouvoir la sécurité ferroviaire qui ont été approuvées. Les mesures à court terme exigées par les autorités de sécurité nationales (contrôle non destructif des essieux, réduction de la charge admise par essieu de 21 à 20t) n'ont pas été soutenues.

La VAP a exprimé la nécessité d'une enquête rigoureuse sur l'accident de Viareggio, la prise de mesures éventuelles au niveau européen plutôt qu'au niveau national ainsi que la prise en compte du rapport coût-utilité et de l'effet sur le transfert du trafic de la route au rail. Les bonnes expériences faites par la Suisse avec l'utilisation de détecteurs de déraillement ont été rappelées et il a été suggéré de contrôler l'utilisation de détecteurs au niveau européen.

La Task Force créée à la suite de l'accident grave de Viareggio lors de la Conférence sur la sécurité ferroviaire de l'UE du 8 septembre 2009 a les tâches suivantes:

- Analyse des causes des ruptures d'essieux
- Analyse des accidents passés

- Evaluation des mesures nationales des autorités de surveillance ferroviaire
- Elaboration d'un programme commun du secteur pour un meilleur entretien des essieux

Sur la base des résultats de la Task Force, l'Agence ferroviaire européenne ERA a présenté un premier rapport intermédiaire lors de la Conférence sur la sécurité du 17 décembre 2009 à Viareggio. Un deuxième rapport présentera en juillet 2010 les mesures à long terme envisagées dans les domaines suivants:

- Développement de critères minimaux pour l'entretien en premier lieu des essieux et des roues
- Mise en balance de l'efficacité des différentes méthodes d'examen pour les essieux, cas échéant mise sur pied de standards harmonisés
- Evaluation des différents systèmes d'entretien et cas échéant localisation d'autres thèmes d'harmonisation
- Examen de la nécessité et de la faisabilité d'un système pour la traçabilité des composants critiques
- Garantie d'un échange d'expériences et d'informations lors de l'utilisation des wagons

Le groupe commun du secteur a résolument attaqué, lors de plusieurs séances, les tâches qui lui ont été confiées afin de présenter aux autorités nationales et européennes les expériences et les propositions réalisées par le secteur en temps utile et avec des motifs convaincants.

Etant donné qu'il s'agit d'un problème européen de tous les acteurs du secteur, seule une solution harmonisée au niveau européen et réalisable dans la pratique peut atteindre le but fixé. Le fait pour certaines autorités nationales de faire cavalier seul est aussi inadéquat que les initiatives individuelles de certaines entreprises. La décision de portée générale de l'EBA allemand du 25 novembre 2009 et les décisions de l'ANSF italienne ont provoqué une inquiétude massive auprès des entreprises de transport ferroviaire et des détenteurs de wagons et ont entraîné des problèmes dans le cadre du trafic quotidien.

Détecteurs de déraillement 2^e génération

En raison des appréciations erronées constatées particulièrement lors de températures élevées CFF Cargo indiquait la nécessité de corriger le réglage des détecteurs de déraillement EDT 100 actuellement utilisés par sa lettre du 10 novembre 2008. L'UIC a approuvé la rectification de la zone de 5–10 g à 6,5–11,5 g et annoncé l'adaptation de la fiche 541-08. Sur la base d'une déclaration

Güterwagen

Viareggio

In der Nacht auf den 30. Juni 2009 ist in Viareggio, Italien, ein mit Flüssiggas beladener Güterzug aufgrund eines Achsbruchs entgleist. Dabei kam es zu Explosionen und einem Feuerinferno, in dessen Verlauf 32 Menschen starben. Ein Unfall dieses Ausmasses hat den Bahngüterverkehr seit Jahren nicht mehr getroffen. Entsprechend gross waren die unmittelbaren und auch längerfristig absehbaren Folgen. So haben die nationalen Eisenbahnsicherheitsbehörden Italiens und Deutschlands mit Sofortmassnahmen und Verkehrsrestriktionen reagiert, die den gesamten Bahngüterverkehr Europas an den Rand des Stillstands brachten.

Im Anschluss an eine Zusammenkunft der nationalen Sicherheitsbehörden in Brüssel, an der keine Sofortmassnahmen beschlossen wurden, hat das BAV die Wagenhalter aufgefordert, Achsen einer Sichtkontrolle des Oberflächenzustands zu unterziehen, sobald sie sich in einer Unterhaltswerkstätte befinden.

Auf Einladung von Verkehrskommissar Tajani fand am 8. September 2009 in Brüssel eine Konferenz zur Eisenbahnsicherheit statt. Die internationalen Verbände trafen sich zu deren Vorbereitung am 20. August 2009 mit Vertretern der EU in Brüssel. Sie unterbreiteten den Vertretern der EU ihre Einschätzung der heutigen Unterhaltssysteme für Güterwagen und 10 Vorschläge für kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Förderung der Eisenbahnsicherheit (Beilage), welche gutgeheissen wurden. Von den nationalen Sicherheitsbehörden geforderte Kurzfristmassnahmen (flächendeckende zerstörungsfreie Prüfung aller Achsen, Reduktion der zulässigen Achslast von 21 auf 20 t) wurden nicht unterstützt.

Der VAP brachte die Notwendigkeit einer rigorosen Unfalluntersuchung in Viareggio, die Anordnung allfälliger Massnahmen auf europäischer Ebene statt auf nationalstaatlicher Ebene sowie eine Berücksichtigung des Verhältnisses von Kosten-Nutzen und des Effekts auf die Verkehrsverlagerung Strasse-Schiene zum Ausdruck. Die guten Erfahrungen der Schweiz mit dem Einsatz von Entgleisungsdetektoren wurden in Erinnerung gerufen und die Prüfung des europaweiten Einsatzes von Detektoren angeregt.

Die im Nachgang an den folgenschweren Unfall in Viareggio anlässlich der Europäischen Sicherheitskonferenz vom 8. September 2009 ins Leben gerufene Task Force hat folgende Aufgaben:

- Ursachenanalyse für Achsbrüche
- Auswertung der bisherigen Unfälle

- Evaluation nationaler Massnahmen der Eisenbahnaufsichtsbehörden
- Entwicklung eines gemeinsamen Programms des Sektors für eine bessere Instandhaltung der Achsen

Aufgrund der Resultate der Task Force legte die Europäische Eisenbahnagentur ERA an der Sicherheitskonferenz vom 17. Dezember 2009 in Viareggio einen ersten Zwischenbericht vor. Im Juli 2010 soll alsdann ein zweiter Bericht die längerfristigen Massnahmen in folgenden Bereichen vorstellen:

- Entwicklung von Minimal Kriterien für Instandhaltung primär für Achsen und Räder
- Abwägen der Wirksamkeit der verschiedenen Prüfmethode für Achsen, gegebenenfalls Entwicklung eines harmonisierten Standards
- Evaluation der verschiedenen Instandhaltungssysteme und gegebenenfalls Lokalisierung weiterer Harmonisierungsthemen
- Prüfung der Notwendigkeit und Machbarkeit eines Systems für die Rückverfolgbarkeit von kritischen Komponenten
- Sicherstellung des Erfahrungs- und Informationsaustauschs bei der Verwendung von Wagen

Die Gemeinsame Gruppe des Sektors hat in etlichen Sitzungen die ihr auferlegten Aufgaben entschlossen angepackt, um den nationalen und europäischen Behörden die Erfahrung und realisierbaren Vorschläge des Sektors zeitgerecht und mit überzeugender Begründung zu unterbreiten.

Da es sich um ein europäisches Problem aller Akteure des Sektors handelt, kann nur eine europäisch abgestimmte Lösung zum Ziel führen, die in der Praxis auch umsetzbar ist. Alleingänge nationaler Sicherheitsbehörden sind dazu ebenso untauglich wie solche einzelner Unternehmen. Entsprechend haben insbesondere die Allgemeinverfügung des deutschen EBA vom 25. November 2009 und die Verfügungen der italienischen ANSF für massive Verunsicherung bei Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhaltern sowie für Probleme im täglichen Verkehr gesorgt.

Entgleisungsdetektoren 2. Generation

Infolge der besonders bei hohen Temperaturen festgestellten Fehlansprachen informierte SBB Cargo mit Schreiben vom 10. November 2008 über die Notwendigkeit der Nachrüstung der bestehenden Entgleisungsdetektoren EDT 100. Die UIC hat der Nachjustierung vom Bereich 5–10 g auf 6,5–11,5 g zugestimmt und die Anpassung des Merkblatts 541-08 angekündigt. Nachjustierte Geräte müssen basierend auf einer Konformitätserklärung von OKE umge-

de conformité du constructeur OKE, les appareils modifiés doivent être rebaptisés EDT 101. OKE s'est déclaré disposé à effectuer la modification gratuitement sur les appareils.

Le délai transitoire pour transformer les appareils EDT 100 en type EDT 101 expire le 1.7.2011. Les détecteurs EDT 100 perdront ensuite leur label UIC.

Réduction du bruit

Après que la VAP a institué en 2007 une commission d'accompagnement pour la mise en œuvre de la réduction du bruit, l'Office fédéral des transports lui a confié la coordination et la mise en œuvre de l'ensemble des travaux de préparation.

Elle comprend la compilation des dessins de construction dont un grand nombre doivent être récupérés chez les fabricants d'origine. Il convient ensuite de mettre en place un contrôle d'entrée de l'atelier, de planifier les travaux de transformation nécessaires, de se procurer le matériel et enfin d'établir un contrôle de sortie de l'atelier.

Etant donné l'urgence et les connaissances spécialisées requises des planificateurs mandatés, la préparation du travail a été attribuée à l'atelier des CFF Bellinzona, à l'atelier de BLS, à Josef Meyer Rail Technology SA et à Molinari Rail SA. Fin 2009, 1694 wagons étaient débloqués pour être assainis, 1681 étaient en cours d'assainissement et 110 étaient assainis.

Forum sur les wagons de marchandises

Le Forum sur les wagons de marchandises rencontre un intérêt croissant, raison pour laquelle il a été organisé deux fois par an pendant les deux années sous revue.

Memorandum or Understanding Entity in Charge of Maintenance

La législation ferroviaire de l'UE a introduit un nouveau rôle, à savoir «l'entité chargée de l'entretien» (en anglais: Entity in Charge of Maintenance, ECM). Les ECM doivent être certifiés pour pouvoir gérer la maintenance des wagons de marchandises.

En attendant que l'Agence ferroviaire européenne ait élaboré le système de certification nécessaire à cet effet, le secteur ferroviaire a créé un protocole d'accord ECM qui a été signé par 10 états membres de l'UE le 14 mai 2009. Les détenteurs de wagons, les entreprises de transport

ferroviaire, les exploitant(e)s d'infrastructure et les ateliers de maintenance peuvent se faire certifier ECM.

Avec ce système de certificat facultatif mutuellement reconnu par les Etats signataires du MoU, les entreprises de transport ferroviaire et les exploitations d'infrastructure peuvent compter sur le fait que les wagons étrangers de marchandises qui appartiennent à des propriétaires certifiés satisfont pleinement aux prescriptions légales.

La certification sur la base du MoU ECM est facultative. Avec l'entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2010 de l'Appendice G révisée, ATMF à la COTIF, la certification ECM sera obligatoire en Suisse à partir de cette date. Pendant une période transitoire, le MoU ECM constituera le système de certification pour les ECM.

En janvier 2010, la Confédération a elle aussi signé le MoU à l'OTIF. Les bases requises sont ainsi créées et les premières certifications pourront avoir lieu dès l'été 2010.

Au niveau européen, les travaux pour les prescriptions matérielles de la certification obligatoire des ECM se déroulent comme prévu.

Certification des ateliers VPI, experts

En relation avec le guide d'entretien de la VPI (la VAP fait partie de ses éditeurs) et le CUU, il est nécessaire de certifier les ateliers qui entretiennent et réparent les wagons de marchandises. Le détenteur peut ainsi garantir une qualité uniforme de l'entretien effectué par différents ateliers dans le cadre de son système de gestion de la qualité et de la sécurité.

La VAP a nommé deux experts qui s'occuperont à l'avenir de la certification des ateliers. Ce sont Messieurs Markus Beintner, Ermewa, à Genève et Jürg Fischer, Wascosa, à Zoug.

zeichnet werden auf EDT 101. OKE hat sich bereit erklärt, die Modifizierung an den Geräten kostenlos vorzunehmen.

Die Übergangsfrist für die Nachjustierung der Geräte EDT 100 auf EDT 101 endet am 1. 7. 2011. Danach verlieren nicht modifizierte EDT 100 ihre UIC-Zulassung.

Lärmsanierung

Nachdem der VAP im Jahre 2007 eine Begleitkommission für die Umsetzung der Lärmsanierung bestellt hatte, erteilte das Bundesamt für Verkehr dem VAP das Mandat, die gesamte Arbeitsvorbereitung zu koordinieren und umzusetzen.

Diese umfasst die Zusammenstellung der Konstruktionszeichnungen, welche vielfach bei den ursprünglichen Herstellern eingeholt werden müssen. Sodann sind ein Werkstatteingangsscheck zu definieren, die notwendigen Umbauarbeiten zu planen sowie Material zu disponieren, Umbauanweisungen zu verfassen und schliesslich ein Werkstattausgangsscheck zu beschreiben.

Die Arbeitsvorbereitung wurde aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit und der notwendigen Spezialkenntnisse der damit betrauten Planer an das SBB Werk Bellinzona, BLS Werkstätten, Josef Meyer Transport Technology AG und Molinari Rail AG vergeben. Bis Ende 2009 konnten 1694 Wagen zur Sanierung freigegeben werden. 1681 befanden sich in der Arbeitsvorbereitung und 110 waren saniert.

Forum Güterwagen

Das Forum Güterwagen erfreut sich zunehmenden Interesses und wurde daher in den beiden Berichtsjahren wiederum zweimal jährlich durchgeführt.

Memorandum of Understanding Entity in Charge of Maintenance

Die EU-Eisenbahngesetzgebung hat als eine der neuen Rollen die sog. «für die Instandhaltung zuständige Stelle» eingeführt (engl. Entity in Charge of Maintenance, ECM). ECMs sollen für ihre Steuerung des Unterhalts bei Güterwagen zertifiziert sein.

Bis die Europäische Eisenbahnagentur das hierfür notwendige Zertifizierungssystem erarbeitet haben wird, wurde als Übergangslösung von der Europäischen Güterwagenwirtschaft das Memorandum of Understanding ECM, MoU ECM, geschaffen, das am 14. Mai 2009 von 10 Mitgliedstaaten der EU unterzeichnet wurde (Belgien,

Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich, Rumänien, Ungarn). Fahrzeughalter, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiberinnen und Unterhaltswerkstätten können sich als ECM zertifizieren lassen.

Mit diesem System der freiwilligen, von den Zeichnerstaaten des MoU gegenseitig anerkannten Zertifikate, können sich Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber darauf verlassen, dass fremde Güterwagen zertifizierter ECM den gesetzlichen Vorschriften vollständig entsprechen.

Die Zertifizierung auf der Basis des MoU ECM ist freiwillig. Mit dem Inkrafttreten des revidierten Anhangs G, ATMF, zum COTIF-Übereinkommen auf den 1. Dezember 2010 wird die Zertifizierung der ECM in der Schweiz ab diesem Datum rechtsverbindlich. Während einer Übergangszeit wird das MoU ECM weiterhin das Zertifizierungssystem für ECM bilden.

Im Januar 2010 unterzeichnete auch die Schweizerische Eidgenossenschaft bei der OTIF das MoU. Mit diesem Vorgehen wurden die Grundlagen geschaffen, ab Sommer 2010 erste Zertifizierungen in Gang zu setzen.

Auf europäischer Ebene laufen die Arbeiten für die materiellen Vorschriften der zwingenden Zertifizierung der Wagenhalter planmässig.

Werkstättezertifizierung VPI, Experten

Im Zusammenhang mit dem VPI-Instandhaltungsleitfaden für Güterwagen, zu dessen Herausgebern der VAP gehört, und dem AVV ergibt sich die Notwendigkeit der Zertifizierung von Werkstätten, welche Unterhalt und Reparaturen an Güterwagen ausführen. Damit kann der Halter eine einheitliche Qualität der Instandhaltung durch verschiedene beigezogene Werkstätten im Rahmen seines Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystems gewährleisten.

Der VAP hat zwei Sachverständige bezeichnet, die sich inskünftig mit der Werkstättezertifizierung befassen werden. Es sind dies die Herren Markus Beintner, Ermewa, Genf, und Jürg Fischer, Wascosa, Zug.

Rapport annuel **Cargo Forum Schweiz**

GS1 Suisse – Association pour la promotion des standards, de la logistique, des processus, méthodes et coopération, Berne, SPEDLOGSWISS – Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique, Bâle, SIHK Regroupement des chambres de commerce suisses, représenté par la Chambre de commerce des deux Bâle, SSC – Swiss Shippers' Council, Lausanne, SVS – Association suisse pour la navigation et l'économie portuaire, Bâle et VAP se sont affiliés à Cargo Forum Schweiz.

Le Cargo Forum Schweiz est une communauté d'intérêt regroupant des organismes intéressés par le trafic de marchandises. Son objectif est de représenter les intérêts du transport de marchandises dans la politique, l'administration et face au public en général. Le Cargo Forum Schweiz s'est exprimé sur les propositions du Conseil fédéral concernant la révision partielle de l'ordonnance sur l'accès au réseau, sur les ordonnances relatives au projet de loi concernant le trafic marchandises, sur la révision partielle de l'ordonnance sur la taxe sur la valeur ajoutée et, dans le cadre d'une audition au sein de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national, sur la révision de la loi sur la navigation aérienne.

Affaires **internes de l'Association**

Consolidation de la VAP

Dans le sillon de l'internationalisation toujours plus marquée des questions politiques et techniques et de la contrainte croissante du temps passé à les traiter, la VAP a décidé lors de la dernière assemblée générale de renforcer le personnel du secrétariat. Depuis début 2010, Madame Olga Wisniewska et Messieurs Tony Lüchinger et Claude Dancet travaillent pour la VAP.

Madame Wisniewska s'occupe des thèmes techniques internationaux comme la certification des détenteurs de wagons et des ateliers ainsi que de la mise en œuvre du European Visual Inspection Catalogue. Madame Wisniewska est ressortissante polonaise et possède un Master of Mechanical Engineering de l'Université technique de Katowice, Pologne. Elle dispose en outre d'une grande expérience dans le domaine de l'exploitation ferroviaire et des véhicules. Son dernier poste était à Londres, chez Lloyd's Register Rail Ltd., où elle a travaillé dans le domaine des systèmes de gestion de sécurité intégrés.

Tony Lüchinger s'occupe pour sa part du traitement et de la coordination des informations ainsi que de la communication de la VAP. La VAP souhaite à l'avenir informer régulièrement ses membres ainsi que le grand public de manière approfondie dans le domaine du trafic ferroviaire. Le travail de la VAP en matière de politique des transports sera avant tout au focus. La brochure «Trafic ferroviaire de marchandises en Suisse – opportunités et risques» présentée au grand public le 29 mars dernier est le premier résultat de ces efforts. Tony Lüchinger a été directeur de la LITRA pendant de nombreuses années.

Claude Dancet apporte son aide à la VAP en Suisse romande pour le recrutement des membres et les conseils dont ils ont besoin. Il a été pendant longtemps membre du comité directeur de la VAP en tant que représentant de La Poste suisse.

Lors de la dernière Assemblée générale les statuts ont été mis à jour, afin aussi de permettre à l'avenir aux entreprises étrangères de devenir membre de la VAP, ce qui correspond à une demande croissante.

Comité

A la suite de la démission de Joseph Ballaman, Post Logistics et de Bruno Zeltner, Syngenta Crop Protection AG, de leur qualité de membre du Comité et d'André Suter, Mitrag, membre du comité de gérance, le Comité a décidé, sur la base des statuts de la VAP, de procéder aux mutations suivantes lors de sa dernière séance:

Stefan Luginbühl, membre de la direction de La Poste suisse, PostLogistics, succède à Joseph Ballaman, Nicolas Herold, Syngenta Crop Protection Monthey SA à Bruno Zeltner et Gilles Peterhans, Rexwal Services SA, à André Suter qui reste membre du Comité.

Jahresbericht Cargo Forum Schweiz

GS1 Schweiz – Verband zur Förderung effizienter Standards, Logistik, Prozesse, Methoden und Kooperationen, Bern, SPEDLOGSWISS – Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel, SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer beider Basel, SSC – Swiss Shippers' Council, Lausanne, SVS – Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, Basel, und VAP haben sich im Cargo Forum Schweiz zusammengeschlossen. Das Cargo Forum Schweiz ist die Interessenvertretung der Güterverkehrsbenutzer sowie der Speditions-, Transport- und Logistikanbieter. Seine Zielsetzung ist es, die Interessen des Güterverkehrs in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zu vertreten. Das Cargo Forum Schweiz hat sich zu den Vorschlägen des Bundesrats zur Teilrevision der Netzzugangsverordnung, zu den Verordnungen der Güterverkehrsvorlage, zur Teilrevision der Mehrwertsteuerverordnung und im Rahmen eines Hearings in der Kommission Verkehr- und Fernmeldewesen des Nationalrats zur Revision des Luftfahrtsgesetzes geäußert.

Verbandsinterna

Verstärkung des VAP

Der VAP hat im Zuge der immer stärker spürbaren Internationalisierung der politischen und technischen Sachfragen und des zunehmenden Zeitdrucks bei deren Bearbeitung an der letzten Generalversammlung die personelle Aufstockung der Geschäftsstelle beschlossen. Auf Anfang 2010 stehen nun neu Frau Olga Wisniewska und die Herren Tony Lüchinger und Claude Dancet im Dienste des VAP.

Frau Wisniewska befasst sich mit den internationalen technischen Themen wie Halter- und Werkstättezertifizierung, Umsetzung des European Visual Inspection Catalogue, harmonisierte Instandhaltungsvorschriften sowie die Aufbereitung der Daten in geeigneten Datenbanken für Halter, Werkstätten, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Behörden. Frau Wisniewska ist polnische Staatsbürgerin und Inhaberin eines Master of Mechanical Engineering der Technischen Universität Katowice, Polen, und verfügt über grosse Erfahrung im Bereich Eisenbahnbetrieb und Fahrzeuge. Sie arbeitete zuletzt bei Lloyd's Register Rail Ltd. in London im Bereich integrierte Sicherheitsmanagementsysteme.

Tony Lüchinger befasst sich mit der Informationsaufbereitung und -koordination sowie der Kommunikation des

VAP. Inskünftig will der VAP Mitglieder und Öffentlichkeit laufend mit vertieften Informationen aus dem Bereich des Güterverkehrs versorgen. Dabei soll vorab der verkehrspolitischen Arbeit des VAP mehr Platz eingeräumt werden. Die Broschüre «Bahngüterverkehr in der Schweiz – Chancen und Risiken», welche am 29. März 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, ist das erste Resultat dieser Bestrebungen. Tony Lüchinger war während vieler Jahre Geschäftsführer der LITRA.

Claude Dancet unterstützt den VAP in der französischsprachigen Schweiz bei Mitgliederwerbung und Beratungen von Mitgliedern. Er war während langer Zeit Mitglied des Vorstands des VAP als Vertreter der Schweizerischen Post.

An der letzten Generalversammlung wurden die Statuten ergänzt, so dass neu auch ausländische Unternehmen im VAP Mitglied sein können. Dies entspricht einem zunehmenden Bedürfnis.

Vorstand

Aufgrund der Rücktritte von Joseph Ballaman, PostLogistics, Bruno Zeltner, Syngenta Crop Protection AG, als Mitglieder des Vorstands und André Suter, Mitrag, als Mitglied des Geschäftsleitenden Ausschusses, hat der Vorstand gestützt auf die Statuten folgende Mutationen beschlossen:

Als Nachfolger für Joseph Ballaman wurde Stefan Luginbühl, Mitglied der Geschäftsleitung der Schweizerischen Post, PostLogistics, und als Nachfolger für Bruno Zeltner Nicolas Herold, Syngenta Crop Protection Monthey SA, gewählt. Die Nachfolge von André Suter im Geschäftsleitenden Ausschuss tritt Gilles Peterhans, Rexwal Services SA, an.

Verbandsorgane / Organes de l'Association

Vorstand / Comité directeur

<i>Präsident · Président</i>	Franz Steinegger	Dätwylerstrasse 4 6460 Altdorf Telefon 041 870 73 73 steinegger-wipfli@bluewin.ch
<i>Vizepräsident · Vice-président</i>	Ulrich Walt Holcim (Schweiz) AG Leiter Logistik Holcim Schweiz	Hagenholzstrasse 83 8050 Zürich Telefon 058 850 62 08 ulrich.walt@holcim.com
<i>Ehrenmitglieder · Membres d'honneur</i>	Christian Schlegel alt Präsident VAP	Werdenbergstrasse 40 9470 Buchs Telefon 081 771 41 67
<i>Mitglieder · Membres</i>	Per-Anders Benthin CEO TRANSWAGGON AG	Gotthardstrasse 14 6304 Zug Telefon 041 729 41 68 pabenthin@transwaggon.ch
	Nicolas Herold Syngenta Crop Protection Monthey SA	Case postale 273 1870 Monthey Telefon 024 475 22 87 nicolas.herold@syngenta.com
	Moreno Krattiger CEO Panlog AG	Werkstrasse 11 6021 Emmenbrücke Telefon 041 209 62 10 mkrattiger@panlog.ch
	Josef Küttel CEO Groupe Ermewa SA	Case postale 1464 1211 Genève 1 Telefon 022 906 04 21 j.kuttel@ermewa.com
	Stefan Luginbühl Die Schweizerische Post Leiter Kurier, Express und Pakete	Postlogistics Viktoriastrasse 21 3030 Bern Telefon 058 338 78 39 stefan.luginbuehl@post.ch

Ueli Maurer
Hangartner AG

Rautistrasse 77
8048 Zürich
Telefon 058 589 61 03
ueli.maurer@hangartner.com

Philipp Müller
Wascosa AG

Grafenaustrasse 5
6300 Zug
Telefon 041 727 67 67
philipp.mueller@wascosa.ch

Marcel Ott
Erdölvereinigung

Seidenparkweg 17
8712 Stäfa
Telefon 044 477 09 10
linderott@bluewin.ch

Gilles Peterhans
Rexwal Services SA
Vizepräsident VR

Case postale
1211 Genève 26
Telefon 022 309 30 43
gpeterhans@rexwal.com

Dr. Erwin Schmid
Solvay (Schweiz) AG
Verwaltungsratspräsident

Spitzmattstrasse 2
5210 Windisch
Telefon 056 249 29 74
erwin.h.schmid@aon.at

Fortunat Schmid
fenaco Genossenschaft
Leiter Qualitätsmanagement,
Logistik und Projekte

Theaterstrasse 22
8401 Winterthur
Telefon 052 433 64 80
fortunat.schmid@fenaco.com

André Suter, lic. oec. HSG
Mitrag AG

Via F. Zorzi 10
6902 Lugano Paradiso
Telefon 091 994 52 14
andre.suter@mitrag.ch

Geschäftsführender Ausschuss / Comité de gérance

Ulrich Walt	Zürich, Vorsitzender/Président
Philipp Müller	Zug
Marcel Ott	Stäfa
Gilles Peterhans	Genève
Frank Furrer	Uitikon

Generalsekretariat / Secrétariat général

Dr. Frank Furrer Generalsekretär	Ringlikerstrasse 70 Postfach 31 8142 Uitikon (Zürich) Telefon 044 491 15 95 Telefax 044 491 28 80 Telefon privat 044 493 21 71 vap@cargorail.ch
--	---

Claude Dancet Anschlussgleise, Bahnbetrieb	Telefon 079 204 55 31 claude.dancet@bluewin.ch
--	---

Tony Lüchinger Kommunikation	Telefon 079 378 72 41 luechinger@cargorail.ch
--	--

Olga Wisniewska Technik	Telefon 078 928 82 84 tech@cargorail.ch
-----------------------------------	--

Rechnungsrevisoren / Commissaires aux comptes

Hans Duss Tanklager AG Mellingen	5507 Mellingen Telefon 056 481 80 11
--	---

René Dancet RALpin AG	4601 Olten Telefon 062 286 88 18
---------------------------------	-------------------------------------

**Verband der Schweizer Unternehmen «economiesuisse»
Fédération des entreprises suisses «economiesuisse»**

Frank Furrer	Kommission Verkehr Allgemeine Geschäfte
---------------------	--

Verband öffentlicher Verkehr / Union des transports publics

Frank Furrer	Kommission «Güterverkehr» Commission «Trafic marchandises»
---------------------	---

**Steuergruppe «Gefahrgutverlader / SBB»
Groupe de pilotage «Expéditeurs de marchandises dangereuses / CFF»**

Fredy Meury	VTG Schweiz GmbH
--------------------	------------------

Cargoforum Schweiz

Frank Furrer

VAP, Uitikon

Internationale Privatgüterwagen-Union UIP
Union Internationale des Wagons Privés UIP

André Suter

Mitrag AG, Lugano

Direktionskomitee
Ausschuss Unterbau
Comité directeur
Comité infrastructure**Josef Küttel**

Groupe Ermewa SA, Genève

Geschäftsleitender Ausschuss
Comité de gérance**Ernst Winkler**

GEFAG, Schwerzenbach

Ausschuss Oberbau
Comité superstructure**Frank Furrer**Permanent Group of Experts GCU
Ausschuss Rechtsfragen, AG COTIF
Comité questions juridiques, GT COTIF
Cargo Rail Europe CRE
Internationale Vereinigung der Anschlussgleise-Benützer IVA
Association Internationale des Usagers d'Embranchements Particuliers AIEP

Silvan Weiss

Esso (Schweiz) GmbH

Postfach
8021 Zürich
Telefon 044 214 42 68
silvan.weiss@exxonmobil.com**Frank Furrer**

Sekretär CRE

Postfach 31
8142 Uitikon
Telefon 044 491 15 95
frank.furrer@cargoraileurope.com**Dr. Markus Höschen**Authorized Representative
EU AffairsFerrariweg 6
D-33102 Paderborn
m.hoeschen@cargoraileurope.com

Abkürzungen / Abréviations

AnGG	Bundesgesetz über die Anschlussgleise
AnGV	Verordnung über die Anschlussgleise
AVV	Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen
BGFV	Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge
COTIF	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
CR	Chaussée roulante
CUU	Contrat uniforme d'utilisation des wagons
CUV	Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr, Anhang D zum Übereinkommen COTIF Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire, Appendice D à la Convention COTIF
EBG	Bundesgesetz über die Eisenbahnen
ECM	Entity in Charge of Maintenance
EF	Entreprise de transport ferroviaire
EI	Exploitant de l'infrastructure
ERFA	European Railfreight Association
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FinöV	Fonds für die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte
FTP	Fonds pour le financement des grands projets des transports publics
GüTG	Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen
GüTV	Gütertransportverordnung
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr Trafic à haute performance
IB	Infrastrukturbetreiberin
KV	Kombinierter Verkehr
LDIF	Loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire
LTM	Loi fédérale sur le transport de marchandises par les entreprises ferroviaires et les entreprises maritimes
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
MoU	Memorandum of Understanding
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes
OCVM	Ordonnance sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer
OPTMA	Ordonnance sur la promotion du trafic ferroviaire des marchandises et du transport de véhicules à moteur accompagnés
OTIF	Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
OTM	Ordonnance sur le transport de marchandises
OVR	Ordonnance sur les voies de raccordement
PS	Prix du sillon
RoLa	Rollende Landstrasse
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
RS	Recueil systématique du droit fédéral
SR	Systematische Rechtssammlung des Bundes
STI	Spécifications techniques interoperabilité
TC	Trafic combiné
TCNA	Trafic combiné non accompagné
TP	Trassenpreis
TWC	Trafic par wagons complets
UE	Union européenne
UKV	Unbegleiteter kombinierter Verkehr

UIC	Union internationale des chemins de fer
UIP	Union internationale des wagons privés
VPI	Vereinigung der Privatgüterwageninteressenten
VTE	Verordnung über die Zulassung von Triebfahrzeugführenden der Eisenbahnen
WLV	Wagenladungsverkehr
ZEBG	Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

Adresse des Verbandes

Generalsekretariat VAP
Postfach 31, CH-8142 Uitikon

Adresse de l'Association

Secrétariat général VAP
Case postale 31, CH-8142 Uitikon

Tel. 044 491 15 95

Fax 044 491 28 80

vap@cargorail.ch

www.cargorail.ch

