

Sperrfrist: 17.06.2010, 13.45 Uhr

An die Medien

Medienmitteilung zur 98. Generalversammlung des Verbandes der verladenden Wirtschaft VAP vom 17. Juni 2010

Einseitige Fokussierung auf Kombi- und Transitverkehr ist problematisch

(Bern, 17.06.10). An der Generalversammlung des Verbandes der verladenden Wirtschaft VAP* bezeichnete der Präsident des VAP, Franz Steinegger, die einseitige Fokussierung der Verkehrspolitik auf den Transitverkehr und auf den Kombiverkehr als ökonomisch und ökologisch problematisch. Die Schweizer Volkswirtschaft subventioniere die EU-Staaten. Bundesrat Moritz Leuenberger hielt ein Grundsatz-Referat zur aktuellen Verkehrspolitik.

„In der Verkehrspolitik gibt es viele Konstanten“. Mit diesen Worten setzte **Franz Steinegger** gleich zu Beginn seiner verkehrspolitischen Präsidialansprache vor den Mitgliedern des Verbandes der verladenden Wirtschaft*, der 2012 sein 100-jähriges Bestehen feiern kann, deutliche Akzente. Zu diesen Konstanten gehörten unter anderem die Geografie unserer Verkehrsinfrastrukturen, die Bedürfnisse der Menschen nach Mobilität und die steigende Nachfrage nach Verkehrsleistungen. Nicht nur der Berufsverkehr, sondern vor allem auch der Freizeitverkehr nähmen zu. Dabei sei eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur die Voraussetzung für eine gesunde und wettbewerbsfähige Wirtschaft. Dies gelte ganz besonders für die Schweiz, welche als Binnenland einerseits Transitland sei, andererseits vom Export- und Importverkehr in den Nachbarstaaten extrem abhängig sei. In den meisten Ländern seien die Staatsfinanzen in einer schwierigen Situation, was auch Folgen habe auf die Finanzierung unserer Verkehrsnetze. Wegen den schwierigen Gewinnaussichten stocke die private Finanzierung.

Sowohl im Schienennetz als auch im Nationalstrassennetz seien Ergänzungen notwendig. Bei der Strasse stehen die Nordumfahrung von Zürich, Genf – Nyon, Egerkingen – Wiggertal und die 2. Strassenröhre am Gotthard im Vordergrund. Die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes sei vor allem eine Frage der Projektgenehmigung. Der Betrieb der Nationalstrassen gehöre ebenso zu den Finanzierungsfragen wie Bau und Betrieb der Hauptstrassen und Pässstrassen. Namentlich bei letzteren sei ein Nachholbedarf klar gegeben.

Bei der Schiene befänden sich Bahn 2030 in der Vernehmlassung und alpenquerenden Verkehr stehe der Durchstich am Gotthard kurz bevor. Das Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) am 1. September 2010 sei ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu mehr Kapazitäten und einem leistungsfähigeren Eisenbahnverkehr, obschon davon der Binnengüterverkehr nur marginal profitiere. Trotz dem per anfangs Jahr in Kraft getretenen Güterverkehrs-Verlagerungsgesetz blieben die Probleme der immer noch fehlenden Kapazitätserhöhungen auf den Zulaufstrecken in der Schweiz, Deutschland und Italien offen, betonte der VAP-Präsident deutlich.

Im Bereich der Finanzierung verfügten Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen mit dem Infrastrukturfonds über eine relativ sichere Finanzierung. Der FinöV-Fonds und nach wie vor die allgemeinen Bundesmittel seien ebenso wichtige Säulen für die künftige Finanzierung von Strassen- und Schieneninfrastruktur.

Als klare Herausforderungen der künftigen Verkehrspolitik bezeichnete Franz Steinegger die Güterverlagerung und der einseitige Fokus auf den Nord-Süd-Transit gemäss Verfassungsauftrag. Die einseitige Fokussierung auf den Transitverkehr sei ökonomisch und ökologisch problematisch. Die Schweiz würde den Export und Import unserer Nachbarstaaten verbilligen, d.h. die Schweizer Volkswirtschaft subventioniere damit unsere europäischen Nachbarn bzw. die EU. Die Finanzierung erfolge überdies teilweise durch den Strassengüterverkehr in der Schweiz (LSVA).. Die Umweltbelastung sei aber nicht nur im Nord-Süd-Verkehr sondern auch im übrigen Inland festzustellen.

Auch die Fokussierung auf den Kombiverkehr entspreche nicht den marktwirtschaftlichen Realitäten. Es gebe auch den Wagenladungsverkehr. Hier seien neben den technischen Problemen auch noch ideologische Hürden entstanden. Der Wagenladungsverkehr setze einen Systemanbieter voraus. Liberalisierung und Deregulierung hätten vor allem die „alten“ Systemanbieter im Visier. Daraus entstehe eine Privilegierung und Förderung des Kombiverkehrs, der ohne Systemanbieter erfolgreich betrieben werden könne, was indessen nicht gratis zu haben sei und überdies neue Wettbewerbsverzerrungen schaffe, führte Steinegger vor den Mitgliedern und Gästen des VAP am Donnerstag aus.

Die unterschiedlichen Produktivitätsfortschritte von Strasse und Schiene würden den Güterverkehr von der Schiene verdrängen. Der Erfolg des Personenverkehrs schaffe für den Güterverkehr Probleme. Der Erfolg der S-Bahnen – so Steinegger - reduziere die Kapazitäten für den Güterverkehr. Im Geschäftsbericht der Trassenvergabestelle werde diese Tatsache allerdings nicht als Problem aufgeführt. Aber die EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen)

starteten schon gar keine Anfragen, ob sie tagsüber von der Ostschweiz nach Zürich oder in den Westen fahren können. Sie wüssten genau, dass dies unmöglich sei. Die technischen Mittel für die Belegung der Trassen seien weitgehend ausgeschöpft. In Zukunft brauche es wieder mehr Schienenkapazität.

Bei den Trassenpreisen sei endlich etwas Bewegung entstanden, hielt der VAP-Präsident deutlich fest. Dabei halte der VAP an seiner Feststellung fest, dass der Schienengüterverkehr bisher den Personenverkehr subventioniert habe. Die Vermittlung von Informationen über den Ist-Zustand und die Schärfung des Problembewusstseins sei für den VAP eine Riesenaufgabe gewesen. Sie werde wohl noch Jahre andauern. Die ersten Entwürfe aus dem Bundesamt gingen nach wie vor von der Quersubventionierung des Personenverkehrs durch den Güterverkehr aus. Steinegger wörtlich: „Die Halbwertszeit beträgt Jahre“.

Die kürzliche Verlautbarung des Bundesrates, wonach sich dieser nun doch einlässlich mit der vollen rechtlichen Trennung von Infrastruktur und Verkehr, d.h. mit der Auflösung der integrierten Bahnkonzerne, befassen will, bevor er eine Botschaft zur Trassenvergabestelle und weiteren Bahnreformschritten verabschiedet, begrüßte der Präsident des VAP, Franz Steinegger, ausdrücklich. Der VAP verspreche sich davon Transparenz und tiefere Kosten.

Auf die fortdauernde Bedeutung und gleichzeitige Gefährdung des Wagenladungsverkehrs verwies Steinegger in seiner Präsidialansprache ebenfalls mit Nachdruck. In einer Studie „Betriebswirtschaftliche Kosten und Sensitivitäten des alpenquerenden Güterverkehrs“ der Universität St. Gallen vom März 2007 werde darauf hingewiesen, dass der Wagenladungsverkehr aufgrund der hohen Payload-Inzidenz die vergleichsweise grössten Effekte erzielen könnte, um eine Verlagerung zu erreichen. Doch er werde gegenüber dem Kombiverkehr klar benachteiligt.

Ein grosse Herausforderung für die künftige Verkehrspolitik seien die Zulaufstrecken zur NEAT und die Zufahrtsstrecken im Norden und Süden der Schweiz. Basel - Karlsruhe sei mit Einsparungen konfrontiert. Und die Italienischen Staatsbahnen reduzierten die Bedienung im Güterverkehr. Auch sei die Energieversorgung des Verkehrs nicht gesichert. Knappe Margen erlaubten kaum grosse Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen im Schienengüterverkehr.

Das Referat von **Bundesrat Moritz Leuenberger** liegt dieser Pressemitteilung im Wortlaut bei.

Für weitere Auskünfte:

Franz Steinegger, Präsident VAP, Tel.041 870 73 73

Dr. Frank Furrer, Generalsekretär VAP, Tel. 079 544 58 78

Tony Lüchinger, Kommunikation VAP, Tel. 079 378 72 41

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