

Verladende Wirtschaft begrüsst langfristig gesicherte Finanzierung der Infrastruktur

VAP Der Verband der verladenden Wirtschaft VAP begrüsst die vom Bundesrat angestrebte langfristige Sicherung der Finanzierung der Infrastruktur mittels zweier Spezialfinanzierungen für Strasse und Schiene. Insbesondere die modifizierte Weiterführung der bisherigen Mischfinanzierung der Bahngrossprojekte via den FinöV-Fonds, der auch aus Mineralölsteuern und LSVA gespeisen wird, ist für die Verlader akzeptabel. Sie sind auf Strasse und Schiene angewiesen, kombinieren die Verkehrsmittel in vielen Konstellationen und sind daher bereit, im Sinne dieser Co-Modalität auch eine verkehrsträgerübergreifende Finanzierung der Bahn mit Strassenabgaben mitzutragen. Einer Erhöhung der Trassenpreise hingegen stehen sie angesichts der schlechten Trassenqualität (letzte Priorität), der Tatsache, dass der Schienengüterverkehr heute schon die höchsten Trassenpreise bezahlt, und der damit verbundenen Mehrkosten im Betrieb ablehnend gegenüber. Preiserhöhungen wären nur bei einer Verbesserung der Netzzugangspriorität und insbesondere der Trassenqualität des Güterverkehrs zu verantworten, um nicht weitere Verkehre an die Strasse zu verlieren.

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

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

Der VAP hofft auf namhafte Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Bahngüterverkehr. Die von der Privatwirtschaft, den Verladern, getätigten Investitionen in Anschlussgleise, Be- und Entladeanlagen, Güterwagen, Behälter, Traktionsmittel usw. für multimodal erschlossene Industriestandorte benötigen vermehrt Anreize und Investitionsschutz. Die Rahmenbedingungen sind so zu gestalten, dass das Bahnsystem rasch modernisiert und seine Wettbewerbsfähigkeit entsprechend verbessert werden kann. Die Signale, welche der Bund als Gestalter der Rahmenbedingungen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen derzeit aussenden, lassen die Verlager vermehrt an der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen zweifeln und führen zu sinkender Investitionsbereitschaft.

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

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

- Die volle Trennung von Infrastruktur und Verkehr bzw. Ausgliederung des Normalspurnetzes in eine unabhängige Infrastrukturgesellschaft AG (wie auf S. 65 des Berichts des Bundesrats zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze der Schweiz vom 17.09.2010 vorgeschlagen) ist wie
- die Öffnung des Personenfern- und -nahverkehrs rasch umzusetzen. Bei letzterem ist mittels systematischer Ausschreibungen die Höhe der Abgeltungen kontinuierlich zu senken, wodurch Mittel für Infrastrukturausbau und -erhaltung generiert werden können.
- Mit der Schaffung einer Eisenbahnregulierungsbehörde soll der Prozess der Liberalisierung und Modernisierung des Bahnverkehrs beschleunigt werden. Die Regulierungsbehörde sollte nicht nur für sämtliche Belange des diskriminierungsfreien Netzzugangs, sondern des gesamten Schienenverkehrsmarkts interventionsbefugt sein. Dabei kann sie auf Antrag oder selbständig agieren. Dazu gehören die Anwendung der Prioritätenordnung, die Kontrolle der effizienten Netzbewirtschaftung und der Angebotspolitik, der Energielieferung, der Zusatzleistungen wie Traktion, Unterhalt usw. Die ausgezeichneten Erfahrungen mit kompetenten Bahnregulierungsbehörden im Ausland wie etwa in Grossbritannien z.T. in Deutschland und Österreich sowie der ComCom in der Schweiz sollten zumindest geprüft werden (siehe auch Interpellation Theiler (FDP/LU).