

Pressemitteilung/Stellungnahme

## **Verladende Wirtschaft für neue Finanzierung, aber nur bei besserer Trassenpriorität für den Güterverkehr**

**(Uitikon/Zürich, 31.03.2011)** Der Verband der verladenden Wirtschaft VAP\* begrüsst die vom Bundesrat angestrebte langfristige Sicherung der Finanzierung der Bahninfrastruktur mittels des Bahninfrastrukturfonds. Insbesondere die modifizierte Weiterführung des FinöV-Fonds, der auch aus Mineralölsteuern und LSVA gespeisen wird, ist für die Verlader akzeptabel. Einer Erhöhung der Trassenpreise hingegen stehen sie angesichts der schlechten Trassenqualität (letzte Priorität), ablehnend gegenüber. Preiserhöhungen wären nur bei einer spürbaren Verbesserung der Netzzugangspriorität und insbesondere der Trassenqualität des Güterverkehrs zu verantworten, um nicht weitere Verkehre an die Strasse zu verlieren.

### **Bahninfrastrukturfonds wird begrüsst**

Die Finanzierung des bestehenden und künftigen Schienennetzes sowie der notwendigen Netzausbauten ist langfristig sicherzustellen. 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 die vorgeschlagene Fondslösung begrüsst. Die Verlader akzeptieren die Verwendung ihrer Mineralölsteuern und LSVA für die Verkehrsträger übergreifende Finanzierung des Bahnnetzes im Sinne der Co-Modalität.

### **Effiziente Substanzerhaltung sicherstellen**

Die in der Vergangenheit erlebten Verletzungen der SBB-Leistungsvereinbarungen, der aufgestaute Substanzerhalt und die angekündigten jährlichen Mehrkosten in Höhe von 500 Mio. Franken für Unterhalt und Substanzerhalt rufen nach einem griffigen Mechanismus zur stetigen Verbesserung der Lebenszykluskosten der Infrastruktur und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Bahnnetzes. Weitere Faits accomplis und Überraschungen müssen verhindert werden.

### **Etappierung wird begrüsst – Hat Güterverkehr auch Platz?**

Die Etappierung der Ausbauten im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) mittels Entscheidungen über einzelne Tranchen alle vier bis acht Jahre ist sinnvoll. Allerdings befürchten die Verlader angesichts der angestrebten Taktverdichtungen auf den Hauptstrecken und den Agglomerationen, dass der Bahngüterverkehr bald keine Trassen mehr finden wird. Der VAP ruft daher den Bundesrat auf, für eine Sicherstellung eines minimalen Trassenbestands für den Güterverkehr – unabhängig von der geltenden Netzzugangsprioritätenordnung - langfristig geeignete Massnahmen vorzusehen.

### **Erhöhte Nutzungsentschädigungen nur für den Personenverkehr**

Die Finanzierung der Schiene durch erhöhte Nutzungsentschädigungen in Form von Trassengebühren wird im Grundsatz begrüsst. Es ist allerdings unverständlich, weshalb die Revision des Trassenpreissystems nicht Gegenstand dieses Vernehmlassungsverfahrens ist. Diese Aufteilung in zwei losgelöste Pakete beeinträchtigt die Transparenz der Finanzierungsvorlage und erschwert damit die demokratische Willensbildung. Das Trassenpreissystem 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 weit höheren Netzzugangsprioritäten. 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.

### **Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Bahngüterverkehr ist dringend**

Der VAP hofft auf rasche 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 anstehenden europäischen Entwicklungen, die im Weissbuch der Europäischen Kommission vom 29. März 2011 präsentiert wurden, haben die Bewältigung erheblicher Mehrverkehre ab Transportdistanzen über 300 km auf der Schiene zum Ziel. Dazu sollen die internationalen Korridore weiter ausgebaut und besser auf die Anschlüsse an die nationalen Netze sowie die privaten Güterverkehrsterminals und Anschlussgleise abgestimmt werden. Die national geregelten Trassenpreise und Netzzugangsprioritäten sollen verstärkt harmonisiert werden. Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene soll durch weitere Liberalisierungsschritte gestärkt werden, insbesondere die volle Trennung von Infrastruktur und Verkehr sowie die Stärkung der nationalen Eisenbahnregulierungs- und Marktaufsichtsbehörden.

Verband verladende Wirtschaft VAP

Für weitere Auskünfte:

Dr. Frank Furrer, Generalsekretär VAP, Tel. 079 544 58 78 / 044 491 15 95

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

*(\* Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der Schweiz, welche Güter per Bahn, 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 und in der Verlagerungspolitik. Sie sind es, welche letztlich auch die damit verbundenen Kosten und Abgaben wie die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bezahlen.*