www.cargorail.ch

Verlader Postfach · CH-8142 Uitikon/Zürich
Anschlussgleise Telefon 044 491 15 95 · Telefax 044 491 28 80
Privatgüterwagen info@cargorail.ch

Bundesamt für Verkehr
Herrn Dr. Peter Füglistaler
Direktor

3003 Bern

Uitikon, 13. Dezember 2011

Stellungnahme zur Anhörung der Kantone betreffend die Leistungsvereinbarung Bund – SBB für die Jahre 2013 - 2016

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Der VAP erlaubt sich, zum ob genannten Geschäft Stellung zu nehmen, da es in engem Zusammenhang mit FABI steht und die anstehenden grundsätzlichen Fragen zu den Rahmenbedingungen des Eisenbahnverkehrsmarkts und des Bahngüterverkehrsmarkts im Besonderen entscheidend beeinflusst.

Der VAP vertritt als gesamtschweizerischer Branchenverband über 300 Unternehmungen der Schweiz, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline usw. transportieren und dazu erhebliche Investitionen tätigen. Sie sind die Auftraggeber der Transporteure (Eisenbahnverkehrsunternehmen, 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, die mit weit über 900 Mio. Franken pro Jahr zu einem grossen Teil den Ausbau der Schieneninfrastruktur mitfinanziert.

A) Generelle Kommentare zur Vorlage

Zusammenlegung des Normalspurnetzes in eine eigenständige Netzgesellschaft
Der Textentwurf zur Botschaft beschreibt unter Ziff. 1.5.4 die Kennzahlen zur Erhebung von Benchmarks zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen, wie sie im Anhang zur Leistungsvereinbarung vorgesehen sind. Sie unterstellt damit, dass die verschiedenen Netzbetreiberinnen unterschiedlich erfolgreich wirtschaften, und sieht folgerichtig in Art. 17 Abs. 6 LV die gegenseitige Beteiligung an Materialbeschaffungen, Unterhaltsverträgen und Energiekäufen vor. Diese Vermutung können wir gestützt auf unsere Erfahrungen bei Bau und Erneuerung von

Anschlussweichen durch die anschlussgewährenden Bahnen bestätigen. Die Zusammenlegung des Normalspurnetzes in eine eigenständige Gesellschaft ausserhalb von Eisenbahnverkehrsunternehmen gestützt auf die Ergebnisse der Benchmarks wäre zur Herstellung von Transparenz und zur Kostensenkung bei Betrieb, Erhaltung und Entwicklung der bestehenden Infrastruktur zu prüfen.

Aufteilung der SBB in eigenständige Divisionen
Wiewohl das Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen von einer Unternehmensstruktur einer integrierten Eisenbahnunternehmung ausgeht und eine Leistungsvereinbarung über alle Divisionen zulässt, erachtet der VAP die baldige Aufteilung der SBB in rechtlich eigenständige Divisionen (z.B. SBB-Personenverkehrs AG, Infrastruktur-Netz AG analog der SBB Cargo AG) als sinnvoll. Sie schafft Transparenz, verhindert insbesondere Diskriminierungen beim freien Netzzugang und beseitigt Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güter- wie im Personenverkehr.

Integrator für das öV-System Schweiz ausserhalb von Transportunternehmen
Die in Art. 12 LV als Dienstleistung am Gesamtsystem öffentlicher Verkehr umschriebene Rolle der SBB sowie die in Art. 22 LV über das Netz der SBB hinausgehende bestellte Leistung sollten von einem separaten Dienstleistungsunternehmen, das nicht Teil des Verkehrsmarkts und Transportunternehmen ist, wahrgenommen werden. Auch der Einbezug anderer EVU in Planungsprozesse gemäss Art. 14 lit. A LV vermag daran wenig zu ändern.

Wir rufen bei dieser Gelegenheit in Erinnerung, dass Bahngüterverkehr mangels Beförderungs- und Tarifpflicht kein öffentlicher Verkehr ist. Der Textvorschlag zu Art. 12 bringt dies denn auch unmissverständlich zum Ausdruck, wird doch der Güterverkehr mit keinem Wort erwähnt. Dieser Mangel muss beseitigt werden, indem auch der Güterverkehr als Teil des Bahnsystems adäquat berücksichtigt wird.

Beseitigung der Ungleichgewichtung von Personen- und Güterverkehr nötig
Die Anhörungsvorlage berücksichtigt einseitig die Bedürfnisse des Personenverkehrs. Insbesondere Art. 12 betreffend landesweite Abstimmung der Verkehre (Bahngüterverkehr und seine Kombinationsformen mit der Strasse gegenüber allen Ausprägungen des Personenverkehrs), integriertes Angebot und Förderung durchgehender Transportketten und kombinierte Mobilität sowie Kundeninformation widmen sich einzig den Bedürfnissen des Personenverkehrs und verhindern damit eine sinnvolle Integration des Bahngüterverkehrs in das Fahrplangefüge beziehungsweise die langfristige Entwicklungsplanung des Netzes im Verbundbetrieb.

Auch die Kennzahlen zur Erhebung der Benchmarks befassen sich betreffend Verfügbarkeit und Qualität im Betrieb überwiegend mit Personenverkehr. Die Verlagerungen auf die Strasse infolge Streckensperrungen sowie die Verspätungen im Güterverkehr sollten ebenfalls erhoben werden.

Verbesserung des Controllings nötig
Angesichts des Versagens des Controllings in der Vergangenheit, das einen aufgestauten Instandsetzungsbedarf nicht erkannte, empfiehlt sich eine kritische Überprüfung des Controllings.

B) Einzelbemerkungen

Art. 3 Rahmenbedingungen für die Aushandlung der Leistungsvereinbarung
Die Trassenpreise gemäss Eisenbahnnetzzugangsverordnung wurden per 1.1.2013 auch für den Güterverkehr erhöht, entgegen den Motionen 08.3545 Büttiker und 08.3596 Rime. Wir erachten dies als hohes Risiko für den Bahngüterverkehr, der im scharfen Wettbewerb mit

dem Güterverkehr auf der Strasse steht. Signale aus der verladenden Wirtschaft lassen befürchten, dass wie in den 90er Jahren bereits jetzt wieder verstärkt in den Strassengüterverkehr investiert wird. Wir gehen davon aus, dass die in Art. 17 Abs. 5 LV vorausgesetzte gesonderte Rechnung einzelner Strecken und Knoten des Netzes verlässliche Daten hervorbringt, die eine nach Strecken differenzierte Trassenentschädigung erlauben wird.

Art. 5 Grundsätze der Leistungserbringung
Der Bund verpflichtet sich in Art. 5 Abs. 2 LV zur Festsetzung fairer Wettbewerbsbedingungen. Angesichts der Privilegierung des öffentlichen Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr sowohl in dieser Leistungsvereinbarung als auch im gesamten Regulativ des Bahnverkehrs sollte dieser Satzteil gestrichen werden. Er steht auch im Widerspruch zur Bevorzugung der SBB im Rahmen von Art. 12 gegenüber ihren Wettbewerbern im Transportmarkt.

Art. 6 Strategische Ausrichtung der Divisionen SBB
Wir erachten die vorgeschlagene strategische Ausrichtung für SBB Cargo AG als zu unverbindlich. Während die heute verbindliche LV ein Angebot entsprechend den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft als Ziel setzt, soll neu ein beliebiges Bahngüterverkehrsnetz im Import-, Export und Binnenverkehr angestrebt werden, das mittelfristig eigenwirtschaftlich ist. Sollte der Bedarf – wohl der verladenden Wirtschaft – weiter gehen, wäre durch die SBB eine Entscheidgrundlage für erhöhte Abgeltungen vorzulegen.

Wir erwarten, dass dem Verhältnis von Verlader und SBB Cargo AG in der LV weiterhin Rechnung getragen wird. Daher empfehlen wir folgende Formulierung:

SBB Cargo AG betreibt ein mittelfristig eigenwirtschaftliches Bahngüterverkehrsnetz im Binnen- und Import-/Exportverkehr. Sollte sich das den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft entsprechende Netz als nicht eigenwirtschaftlich erweisen, so erarbeitet die SBB im Einvernehmen mit der verladenden Wirtschaft die Entscheidgrundlagen für eine Abgeltung der nicht eigenwirtschaftlichen Netzangebote auf der Basis einer verursachergerechten Kostenzuteilung und unter Ausschöpfung aller Kostensenkungsmöglichkeiten.

Eine allfällige Abgeltung soll nicht über den zeitlichen Gültigkeitsbereich der LV hinausgehen und nur subsidiär Anwendung finden. Vielmehr sollen – an sich entsprechend Art. 5 Abs. 2 LV – die ein eigenwirtschaftliches Netzangebot behindernden Wettbewerbsbedingungen wie Netzzugangspriorität, Netzkapazitäten und –ausbauten, Trassenpreis, Arbeitszeitgesetz usw. zugunsten des Bahngüterverkehrs korrigiert werden.

Art. 7 Finanzielle Ziele
Wir begrüssen das Postulat einer angemessenen Mitfinanzierung durch die Nutzenden gemäss Art. 7 Abs. 5 LV. Es sollte dazu führen, dass mittelfristig die Trassenpreise für den Personenverkehr weiter erhöht werden.

Art. 11 Beteiligungen und Kooperationen
Wir gehen davon aus, dass die in Art. 11 Abs. 1 lit. a für Kooperationen und Beteiligungen postulierte strategisch-industrielle Logik und Unterstützung des Kerngeschäfts für den Güterverkehr eine Öffnung von SBB Cargo AG für Partner aus der Logistik ermöglichen. Wir begrüssen diese Freiheit, die sich bei SBB Cargo international AG zu bewähren scheint auch für SBB Cargo AG, da die Marktkenntnisse und Netzwerke professioneller Logistikanbieter die Erreichung des Postulats der Eigenwirtschaftlichkeit vereinfachten.

Art. 14 Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes
Wie eingangs erwähnt, erachten wir die Ansiedlung der Netzplanungsprozesse bei der SBB als Wettbewerber im Transportgeschäft als kritisch, weil nicht wettbewerbsneutral. Daran vermag auch die in Art. 14 lit. a vorgeschriebene Einbeziehung der Wettbewerber in den Planungsprozess nichts zu ändern.

Art. 19 Zu betreibende Strecken und Knoten
Die weiterhin anhaltende Tendenz, bestehende Infrastrukturanlagen sog. zu verschlanken, führen dazu, dass der Güterverkehr zunehmend weder genügende Abstell- noch Umfahrungsmöglichkeiten im Verbundbetrieb hat.

Die in Art. 19 Abs. 3 vorgesehene Überprüfung der notwendigen Zahl Rangierbahnhöfe durch die SBB kann vor dem Hintergrund des diskriminierungsfreien Netzzugangs nicht durch sie alleine erfolgen, sondern nur im Einvernehmen mit ihren Wettbewerbern im Transportgeschäft. Ebenso verhält es sich bei beabsichtigten Schliessungen sowie insbesondere beim Bau neuer Freiverladeanlagen gemäss Abs. 4.

Art. 21 Abgrenzung der bestellten Leistungen
Bau, Erneuerung und Rückbau von Anschlussweichen im Netz der SBB führten zunehmend zu Auseinandersetzungen zwischen SBB und Anschliesser bezüglich Wahl der Gleisbaufirmen und Höhe der Baukosten. Die SBB will sich trotz Streichung von Art. 14 Abs. 2 alt AnGG weiterhin die Instandhaltung der Anschlussvorrichtung vorbehalten. Dieses Monopol führt zu nicht wettbewerbsfähigen Konditionen. Wir empfehlen daher eine Anpassung von Art. 21 lit. f LV. Die Anschlussvorrichtungen sollen inskünftig nicht mehr Bestandteil des Anschlussgleises des Anschliessers bilden, sondern zum öffentlichen Netz gehören. Die damit verbundenen Nettomehrkosten (nach Abzug der Mitbenützungsentschädigung seitens SBB) und unter Übertragung der Bundessubventionen für Bau- und Erneuerung von Anschlussgleisen zugunsten der SBB betragen für die Gültigkeitsdauer der LV rund 17,7 Mio. Franken. Auf diese Weise könnten vertrauensschädigende Auseinandersetzungen zwischen der SBB und den Anschliessern inskünftig entschärft werden.

Im Zusammenhang mit der Überprüfung des bedienten Anschlussgleisnetzes in der Schweiz durch SBB Cargo ist die Frage nach der Kostentragung allfällig damit verbundener Rückbauten zu beantworten. Entsprechend dem in Art. 15 AnGG postulierten Verursacherprinzip hat die SBB diese Kosten – vorbehältlich einer Vorteilsabgeltung durch den Anschliesser - alleine zu tragen. Entsprechende Mittel sind ebenfalls in der LV 2013 – 2016 vorzusehen.

Anhang (Art. 32 Abs. 1): Berichterstattung über die Zielerreichung
Wir regen an, die Kennzahlen sowohl im Bereich „Sicherheit“ als auch „Verfügbarkeit und Qualität im Betrieb“ um den Güterverkehr zu ergänzen. So sollten die Rangierunfälle im Bereich „Sicherheit“ analog zu den Personenunfällen im Zugang zur Bahn erhoben werden. Überdies sollte auch über ausgefallene Güterzüge unter entsprechender Verlagerung auf die Strasse sowie Verspätungen im Güterverkehr berichtet werden.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Ergänzungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

GENERALSEKRETARIAT VAP

Dr. Frank Furrer
Generalsekretär