



Bundesamt für Verkehr
Herrn Dr. Max Friedli
Bollwerk 27

3003 Bern

Uitikon, 20. April 2004

www.cargorail.ch

Vernehmlassungsverfahren Bahnreform 2

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Entwurf des rubrizierten Entwurfs Stellung nehmen zu können. Als Spezialverband der Wirtschaft, welche wesentliche Teile ihrer Verkehre über die Schiene abwickelt und dafür massive Investitionen in Anschlussgleise, Terminals, Privatgüterwagen und feste Logistikeinrichtungen getätigt hat, sind wir sehr interessiert an günstigen Rahmenbedingungen für den Eisenbahnverkehr und der dazu notwendigen Infrastruktur.

Vier grundlegende Bemerkungen drängen sich nach der Lektüre auf:

Der Güterverkehr findet kaum Beachtung. Er wird lediglich im Transit bzw. im internationalen Verkehr erwähnt. Dieser gewichtige Mangel belastet bereits Bahn 2000 2. Etappe und muss zumindest in der Bahnreform korrigiert werden. Die Prioritätenordnung gemäss Art. 9a Abs. 2 EBG betreffend Prioritätenordnung beim Netzzugang ist zugunsten des Güterverkehrs zu ändern, da sie den vertakteten Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr diskriminiert. Die Trassenpreise für den Güterverkehr sind zudem entsprechend seiner tiefen Priorität gegenüber dem Personenverkehr beim Netzzugang namhaft zu senken.

Die Reform greift zu kurz. Das mit neuen Finanzierungsmodellen in Grund- und Ergänzungsnetz aufgeteilte Normalspurnetz muss integral von einem Netzbetreiber betrieben werden. Nur diese Lösung bietet die Möglichkeit, die Kosten unter Ausnützung sämtlicher Syn-

ergien optimal senken zu können. Damit wird jedoch automatisch für viele EVU die Geschäftsführung als integrierte Bahn unmöglich.

Die Trassenvergabe muss entsprechend detaillierter reguliert werden, um den diskriminierungsfreien Netzzugang gewährleisten zu können. Aus demselben Grund müssen die Visiteure von den EVU zur Infrastruktur übertreten; ihre Leistungen sind in den Trassenpreis zu integrieren.

Die Revision des COTIF muss für den Binnenverkehr in nationales Recht umgesetzt werden. Die Ratifizierung des Protokolls von 1999 durch die Schweiz erfolgte am 7. Mai 2002. Ein weiterer Aufschub der Revision des Transportgesetzes ist daher nicht gerechtfertigt. Die Ungleichbehandlung zwischen SBB und anderen EVU in der Schweiz betreffend Zulassung/Nutzung von Privatgüterwagen muss mittels einer Abgeltung der entsprechenden Altlast an die SBB durch den Bund ausgeglichen werden (vgl. dazu das Schreiben von SBB Cargo, Verband öffentlicher Verkehr und VAP vom 16. August 2002).

Grund- und Ergänzungsnetz

Den Kriterien zur Aufteilung des Bahnnetzes in ein Grund- und Ergänzungsnetz im Bereich des Güterverkehrs können wir nicht zustimmen. Im Güterverkehr besteht immer die Wahl zwischen Schiene und Strasse. Die Kriterien (Kapitel 3.1.3.1. S. 25 von 93) "Internationale Güterzüge" und "wesentliches Güterverkehrsaufkommen" scheinen zum Resultat zu führen, dass die Strecke Konstanz- -Wil nicht im Grundnetz enthalten ist. Dies ist angesichts des bedeutenden Güterverkehrsaufkommens dieses nördlichen Grenzübergangs nicht haltbar. Beide Kriterien versagen. Vielmehr ist das tatsächliche Verkehrsaufkommen nach Destinationen zu analysieren und seine Höhe zu gewichten. Rein regionale Güterverkehrsströme sind dabei anders zu behandeln als nationale und internationale. Netzabschnitte mit mehreren Kunden mit nationalen und internationalen Verkehrsströmen gehören somit ins Grundnetz, da der Bund einen flächendeckenden Güterverkehr in der Schweiz als Systemverkehr anbieten will und somit für die dazu notwendige Infrastruktur zu sorgen hat.

Das mit neuen Finanzierungsmodellen in Grund- und Ergänzungsnetz aufgeteilte Normalspurnetz muss integral von einem Netzbetreiber betrieben werden. Nur diese Lösung bietet die Möglichkeit, die Infrastrukturkosten unter Ausnützung sämtlicher Synergien optimal senken zu können. Unnötige Schnittstellen wie sie in Art. 33 ff. EBG geregelt werden müssen, entfielen.

Netzzugang und Trassenpreis

Grundsätzlich unterschiedlich schätzen wir die Frage der Trassenpreise und der Prioritätsregelung des Netzzugangs zwischen Personen- und Güterverkehr ein. Die Preise sind nicht privilegiert tief, sondern im Vergleich zu anderen europäischen Ländern zu hoch. Dies sowohl in Abhängigkeit zum Ausbaustandard, der im Verbundbetrieb zugunsten des Personenverkehrs kostentreibend hoch ist, als auch in Abhängigkeit zur Qualität, welche infolge der Priorisierung des Personenverkehrs gemäss Art. 9a Abs. 2 EBG tief ist.

Der Trassenpreis muss daher im Zuge der Bahnreform 2 für den Güterverkehr namhaft gesenkt werden.

Auch die Prioritätenordnung zwischen Personen- und Güterverkehr muss zugunsten des Güterverkehrs geändert werden. Der vertaktete Güterverkehr, insbesondere der Systemverkehr und reguläre Ganzzugsverkehr, müssen mit dem vertakteten Personenverkehr gleichbehandelt werden, Art. 9a Abs. 2 EBG ist entsprechend zu ergänzen.

Aus Gründen der Sicherheit und der verstärkten Verkehrsverlagerung ist zwecks Erhöhung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Neuregelung der Visitedienste ins Auge zu fassen. Die Visitedienste sollen dem Bereich Infrastruktur unterstellt und ihre Dienstleistungen via Trassenpreis abgegolten werden. Auf diese Weise wird ein einheitlicher Sicherheitsmassstab auf dem gesamten Schienennetz für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gewährleistet.

Aus demselben Grund begrüßen wir das neue Kapitel 11 Sicherheitsrelevante Tätigkeiten im Eisenbahnbereich. Wir lehnen wir die in Art. 85 Abs. 1 lit. a vorgesehene Kompetenznorm zugunsten einer direkten Festlegung von 0,0 ‰ als Grenze ab.

Trassenvergabestelle und Schiedskommission

Der Verzicht auf eine staatliche Regulierung der Trassenvergabestelle ist heikel. Der unternehmensinterne Planungsprozess zwischen Investitionsplanung, Unterhaltsplanung, Fahrplangestaltung kann sowohl unternehmensintern zwischen den Bereichen Güterverkehr und Personenverkehr zu unerwünschten Verteilungskämpfen führen als auch insbesondere den freien Netzzugang behindern, da spätestens bei der Fahrplangestaltung sämtliche potentiellen Netznutzer beigezogen werden müssten. Eine Überwachung und klare Regeln sind daher unumgänglich.

Bei der Zentralisierung des gesamten Normalspurnetzes bei einem Netzbetreiber muss ebenfalls der Einbezug der Netznutzer verbindlich geregelt werden.

Die Mehrfachrolle des UVEK als Besteller, Aufsichtsbehörde, Marktregulator und Eignervertreter muss separiert werden. Entsprechend besteht ein weiterreichender Trennungsbedarf, dem mit der Neuregelung der Schiedskommission und der Revision des Anschlussgleisgesetzes bereits teilweise Rechnung getragen wurde.

Gebühren

Die in Art. 10a EBG vorgesehene Aufsichtsabgabe wird abgelehnt. Sie stellt die Abgrenzung der Aufsichtsaufgaben von den übrigen Aufgaben im Bundesamt vollständig ins Belieben des Bundesrats und übersieht, dass zur Wahrnehmung von Aufsichtsfunktionen Aufwendungen verbunden sind, welche nicht an Verursacher zuscheidbar sind und daher vom Staat selbst zu tragen sind.

Rollmaterial und Gütertransportgesetz

Wir regen an, das Rollmaterial besser in die Bahnreform miteinzubeziehen, damit ein für Investitionen der verschiedenen Akteure günstiges Umfeld für das System Schiene-Rad geschaffen wird. Die Erhöhung von Sicherheit und Qualität setzt eben auch modernes Rollmaterial (ausgerüstet mit Entgleisungsdetektoren, Telematik, lärmarmen Radsätzen usw.) und adäquate rechtliche Rahmenbedingungen für seinen Einsatz (Einstellungs-, Verwendungs- und Frachtverträge) voraus.

Gerade im Bereich der Einstellung von Güterwagen sind die SBB als UIC-Bahn von Altlasten aus der Zeit vor der Bahnreform zu entlasten (hoheitliche Zulassung durch die SBB, Verwendungsentschädigungen, freizügiger Einsatz der Güterwagen), um eine Gleichstellung mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die keine Güterwagen einstellten, zu erreichen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das Schreiben von SBB Cargo, Verband öffentlicher Verkehr und VAP vom 16. August 2002 betreffend Abgeltung der Altlast an SBB Cargo. Daran anschliessend ist ein Wagenverwendungsvertrag entsprechend dem internationalen Eisenbahnrecht der COTIF/CUV zu schaffen und das Transportrecht anzupassen.

Das Gütertransportgesetz muss folglich durch Einbezug des revidierten COTIF grundsätzlich überarbeitet werden. Es muss ein nationaler Beförderungs- und Wagenverwendungsvertrag sowie die Möglichkeit der Einstellung von Güterwagen in den Wagenpark von Eisenbahnverkehrsunternehmen geschaffen werden. Schliesslich ist die Revision der COTIF/CIM für den Binnenverkehr in nationales Recht zu überführen.

Bei der Finanzierung von Rollmaterial müssen Private mit Eisenbahnverkehrsunternehmen gleich behandelt werden. Staatsgarantien zugunsten der SBB im Zusammenhang mit der EUROFIMA und deren allfällige Ausdehnung auf alle EVU reichen nicht aus. Vielmehr müssen sie auch weiteren Akteuren, welche Rollmaterial zur Verfügung stellen, gewährt werden, so insbesondere den Einstellern von Privatgüterwagen. Wir bevorzugen jedoch die Schaffung eines Pfandrechts ohne Besitzaufgabe mit Eintrag in einem Fahrzeugregister, wie es im Rahmen von OTIF und UNIDROIT seit längerem vorbereitet wird. Diese Lösung verbilligt die Finanzierung von Rollmaterial für alle Investoren und sollte im nationalen Recht sofort verwirklicht werden.

Anschlussgleisgesetz

Die Revision des Anschlussgleisgesetzes greift unseres Erachtens zuwenig weit. Die Trennung von Infrastruktur und Verkehr muss ihren Niederschlag finden. Eine weiterreichende Revision ist in einer zwischen BAV, VöV und VAP abgestimmten Vorlage vorzubereiten. Die Möglichkeit, die hoheitliche Aufsicht an Dritte zu delegieren, begrüßen wir. Wir werden Ihnen zu gegebener Zeit einen Vorschlag zur Schaffung einer gemischtwirtschaftlichen Selbstregulierungsorganisation zwischen Anschliessern und weiteren Partnern unterbreiten.

Bundesgesetz über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen

Offensichtlich werden auch im Bereich des Sicherheitsdiensts die Güter vergessen. Selbstverständlich sind die Transportunternehmen verantwortlich für den Schutz der Güter und fremder Güterwagen, Behälter usw. Diebstahl, Beschädigung und Vandalismus sind Alltäglichkeiten auch des Güterverkehrs. Der Entwurf ist daher entsprechend zu ergänzen.

Den Transportunternehmen ist dabei entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip möglichst grosse Freiheit einzuräumen. Insbesondere die Übertragung an eine private Organisation soll entgegen Art. 2 Abs. 3 BGST keine Beteiligung voraussetzen.

Zusammenhang zu Bahn 2000 2. Etappe

Wie schon mit Schreiben vom 21. März 2003 bemerkt, müssen die dringenden Infrastrukturausbauten zugunsten des Güterverkehrs, wie sie im Projekt Bahn 2000 2. Etappe aufgenommen wurden, bald realisiert werden.

Einzelne Fragen

- 1) Nein. Es gibt Nachbesserungsbedarf im Bereich Liberalisierung, so insbesondere bei der Zuscheidung der Visiteure zur Infrastruktur und bei der Revision des Anschlussgleisgesetzes.
- 2) Nein. Die rechtliche Trennung von Infrastruktur und Verkehr scheint eine Diskussion um ein Dogma zu werden. Hingegen muss aus Kostengründen das gesamte Normalspurnetz von einem Infrastrukturbetreiber bewirtschaftet werden. Wichtig ist zudem, dass das UVEK nicht eine Mehrfachrolle als Besteller, Aufsichtsbehörde, Marktregulator und Eignervertreter übernehmen muss. Entsprechend besteht ein weiterreichender Trennungsbedarf, dem mit der Neuregelung der Schiedskommission und der Revision des Anschlussgleisgesetzes bereits teilweise Rechnung getragen wurde.
- 3) Ja.
- 4) Ja.
- 5) Die Zweiteilung ist zu begrüßen.
- 6) Eher weit - grosses Grundnetz.
- 7) Nur die Zuscheidungskriterien, um die Ergänzung des Netzes flexibel handhaben zu können. Die Zuscheidungskriterien für den Güterverkehr müssen jedoch überarbeitet werden.
- 8) Ja
- 9) Ja. Die Dauer ist allerdings sehr kurz. Dies erlaubt jedoch die stetige Anpassung, was vor allem im Bereich der Sicherheit angesichts des stetigen Fortschritts der Technik wünschbar ist.
- 10) In einem Verpflichtungskredit soll ein Infrastrukturbetreiber für das gesamte Grundnetz beauftragt werden. Das kantonal finanzierte Ergänzungsnetz soll zwischen diesem Infrastrukturbetreiber und den Kantonen geregelt werden (Frage 2).
- 11) Ja. Wir bevorzugen das grosse Grundnetz und die Einräumung der grösstmöglichen Freiheit an die Kantone für die Finanzierung des Ergänzungsnetzes.

- 12) Nein.
- 13) Der Güterverkehr wird nicht privilegiert sondern diskriminiert. Dies sowohl bei der Prioritätenordnung als auch beim Trassenpreis. Eine weitere Preiserhöhung wird abgelehnt. Vielmehr wird die Änderung der Prioritätenordnung zugunsten des Güterverkehrs bei gleichzeitiger genereller Senkung des Trassenpreises gefordert.
- 14) Keine Antwort.
- 15) Keine Antwort.
- 16) Ja. Die Schiedskommission muss die gesamte Überwachung des Netzzugangs vom UVEK übernehmen. Dazu muss sie mit fachlich ausgewiesenen Mitgliedern verstärkt werden.
- Der Verzicht auf staatliche Regulierung der Trassenvergabestelle ist heikel. Der unternehmensinterne Planungsprozess zwischen Investitionsplanung, Unterhaltsplanung, Fahrplangestaltung kann sowohl unternehmensintern zwischen den Bereichen Güterverkehr und Personenverkehr zu unerwünschten Verteilungskämpfen führen als auch insbesondere den freien Netzzugang behindern, da vor allem bei der Fahrplangestaltung sämtliche potentiellen Netznutzer beigezogen werden müssten. Bei der Zentralisierung des gesamten Normalspurnetzes bei einem Netzbetreiber muss ebenfalls der Einbezug der Netznutzer verbindlich geregelt werden (Frage 2).
- 17) Nein.
- 18) Nein. Aus Gründen der Gleichbehandlung müssen sämtliche Investoren in Eisenbahnrollmaterial von Garantien profitieren können also auch private Unternehmen, welche nicht Eisenbahnunternehmen sind.
- SBB Cargo ist für ihre Aufwendungen für Zulassung, Beaufsichtigung und Revision von Privatgüterwagen infolge der gesetzlichen Situation vor der Bahnreform 1 zu entschädigen, damit auch diese Ungleichbehandlung zwischen SBB und KTU ausgeglichen wird.
- 19) Keine Antwort.
- 20) Die seit Jahren in Diskussion stehenden Sicherungsrechte und Register auf Ebene von UNIDROIT müssen von der Schweiz voll unterstützt werden. Zeitlich vorgezogen werden kann in der schweizerischen Gesetzgebung ein Pfandrecht für Eisenbahnrollmaterial und ein entsprechendes Fahrzeugregister.
- 21) Keine Antwort.
- 22) Ja.
- 23) Keine Antwort.
- 24) Keine Antwort.
- 25) Ja.
- 26) Ja.
- 27) Keine Antwort.
- 28) Ja.
- 29) Keine Antwort.
- 30) Keine Antwort.
- 31) Keine Antwort.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Erörterungen zu dienen, und stehen Ihnen für weitere Auskünfte jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

**VERBAND SCHWEIZERISCHER ANSCHLUSSGE-
LEISE- UND PRIVATGÜTERWAGENBESITZER**

Franz Steinegger
Präsident

Frank Furrer
Generalsekretär