

Herrn Dr. Max Friedli
Direktor Bundesamt für Verkehr
Bollwerk 27

3003 Bern

Ulftikon, 13. März 2003

Mitwirkungsverfahren Sachplan Schiene

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 Logistikseinrichtungen getätigt hat, sind wir sehr interessiert an einer langfristig ausgelegten Planungsbasis für den Eisenbahnverkehr und der dazu notwendigen Infrastruktur.

Wir regen an, als wesentliche Schnittstelle zur Infrastruktur neben der Telematik das Rollmaterial generell in den Sachplan 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 den Einsatz dieses Rollmaterials (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. Daran anschliessend ist ein Wagenverwendungsvertrag entsprechend dem internationalen Eisenbahnrecht der COTIF/CUV zu schaffen und das Transportrecht entsprechend anzupassen.

Grundsätzliche Bedenken haben wir jedoch gegenüber dem Einbezug der Bahnreform 2 in das vorgelegte Dossier. Die Bahnreform 2 hängt zwar unmittelbar mit dem Sachplan Schiene zusammen, ist jedoch eine separate Vorlage. Das Mitwirkungsverfahren sollte daher im Sachplan Schiene weder Grundsätze noch Festlegungen beinhalten, welche Gegenstand späterer Diskussionen sind. Vielmehr ist der Sachplan Schiene im Sinne der rollenden Planung dem Ergebnis der Bahnreform 2 entsprechend nachzuführen. Anpassungen erfolgen gemäss den Grundsätzen über Weiterentwicklung und Aktualisierung des Sachplans S. 18 ohnehin jährlich.

Insbesondere die Aufteilung des Bahnnetzes in Grund- und Ergänzungsnetz kann unmöglich vor seiner Grundsatzdebatte im Rahmen der Bahnreform 2 in den Sachplan Schiene aufgenommen werden. Dennoch nehmen wir die Gelegenheit wahr, um festzuhalten, dass für den Güterverkehr ausschliesslich ein Grundnetz denkbar ist, das auch sämtliche Varianten von Ergänzungsnetzen beinhaltet, da es praktisch keinen rein regionalen Güterverkehr gibt. Wie auch immer diese Diskussion ausgehen wird, müssen wir bereits heute anmerken, dass die Strecke Konstanz- -Wil nicht im Grundnetz enthalten ist. Dies ist angesichts des bedeutenden Güterverkehrsaufkommens dieses nördlichen Grenzübergangs nicht haltbar.

Der ganze Sachplan wird der Bedeutung des konventionellen Schienengüterverkehrs nicht gerecht. Zwar werden die Anschlussgleise als *conditio sine qua non* des Schienengüterverkehrs inklusive des kombinierten Verkehrs anerkannt und dargestellt, in weiten Teilen nennt der Bericht jedoch nur den subventionierten kombinierten Verkehr; so insbesondere in der Abgrenzung auf S. 10, wo die Festlegung der Trassenpreisgrundsätze für den gesamten Güterverkehr sowie die Gestaltung des Systemverkehrs im Rahmen der Leistungsvereinbarung SBB 2003 – 2006 durchaus genannt werden sollten. Ebenso läuft die auf S. 47 getätigte Einschätzung, wonach bahnorientierte Massengüter an Bedeutung verlieren, unseren ermutigenden Erfahrungen aus der Bahnreform 1 zuwider. Das mit ihr geschaffene Vertrauen vieler Verloader in eine marktorientierte Bahn darf mit dieser Bemerkung nicht erschüttert werden. Schliesslich fehlt auch bei dieser Trendeinschätzung die Berücksichtigung der Auswirkungen der Prioritätsregelung des Netzzugangs zwischen Personen- und Güterverkehr.

Schliesslich ist aus Gründen der Sicherheit und der verstärkten Verkehrsverlagerung durch mehr Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Neuregelung der Visiteurdienste ins Auge zu fassen. Die Visiteure sollen dem Bereich Infrastruktur unterstellt und via Trassenpreis abgegolten werden. Auf diese Weise wird ein einheitlicher Sicherheitsmassstab entsprechend der im Teil IV, Kapitel 2 S. 59 formulierten Amtsstrategie garantiert. Das Kapitel 3.4.10 S. 119ff. ist entsprechend zu ergänzen. Die Telematik als ein weiteres Element der Sicherheit ist für die Schweiz vorerst nur für Wagen im schweizer Verkehr von Bedeutung, da für die zahlenmässig weit überwiegenden ausländischen Wageneinsätze schweizerischer Wagen ohnehin europäische Vorschriften zur Anwendung gelangen. Das Abseits stehen des Bundes in diesem Bereich ist vorerst ohne weiteres vertretbar.

Zu den einzelnen Festlegungen und Grundsätzen nehmen wir im folgenden detailliert Stellung:

Teil II Grundsätze – Weiterentwicklung und Aktualisierung des Sachplans S. 18

Der Verzicht auf die Mitwirkung der gesamten Bevölkerung ist akzeptabel, darf sich jedoch nicht auf die organisierte Bevölkerung d.h. der Fachverbände erstrecken. Mit diesen ist ein laufender Erfahrungsaustausch auf Ebene des BAV zu pflegen, wie er sich im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen bewährt hat.

Teil III Festlegungen – Grundsätze

Koordinierte Verkehrsinfrastrukturplanung Ziff. 8 und Ziff. 10 S. 35

Die Verknüpfung von Schiene, Strasse und Wasser kann sich nicht auf den kleinen Bereich des multimodalen sprich kombinierten Verkehrs im dogmatischen Sinn beschränken. Vielmehr müssen sämtliche Verknüpfungen der verschiedenen Verkehrsträger zu einem sinnvollen Ganzen bei der koordinierten Verkehrsplanung gleich behandelt werden wie dies das Postulat Bezzola, welches der Bundesrat am 21. September 2001 gutgeheissen hat, anregt.

Die koordinierte Verkehrsinfrastrukturplanung muss auch der Erhöhung des Schienenanteils im Binnenverkehr dienen.

Verknüpfung mit der Raumordnungspolitik Ziff. 17 S. 36

Schlecht oder nicht mehr benützte Verkehrsflächen sind erst als ultima ratio für andere Nutzungen frei zu geben. Es besteht generell die Tendenz, durch voreilige Umzonungen klassische Industrie- und Gewerbezone für reine Dienstleistungen zu öffnen, wodurch Gleiserschliessungen des Güterverkehrs obsolet werden. Die Raumordnungspolitik muss solche zu verhindern versuchen, um Investitionen nicht dem Zeitgeist zu opfern.

Teil IV Konzeptionelle Ziele und Vorgaben für die schweizerische Schienenverkehrspolitik – Grundsätze – Güterverkehr S. 62

Unter 1.1.2 (S. 47) wird zum Güterverkehr der traditionell bahnorientierte Massengutverkehr als Auslaufmodell dargestellt, was in dieser Allgemeinheit und am Beispiel der Mineralölverkehre klar ersichtlich nicht zutrifft. Dem wird als zukunftssträchtiges Bahnprodukt der kombinierte Verkehr in einem eingeschränkten Verständnis gegenübergestellt, was in dieser Absolutheit auch nicht zutreffend ist. Vielmehr ist ein Trend zu Logistikplattformen festzustellen, welche mit Strassen-, Wagenladungs- und Kombiverkehr bedient werden. Die Verkehrsarten werden von der verladenden Wirtschaft nach praktischen Kriterien kombiniert, während die Verfasser des Sachplans von der reinen Lehre des KV auszugehen scheinen. Die Grundsätze müssen daher ergänzt werden um die generelle Förderung sämtlicher verkehrsverlagernden Kombinationen von Schiene, Strasse und Wasser durch geeignete Anreizsysteme an die betroffenen Investoren.

Die unter 1.2.2. S. 50 erwähnte Systemführerschaft der SBB für den Wagenladungsverkehr muss als Privileg und Verpflichtung in den Grundsätzen explizit festgehalten werden. Der Wagenladungsverkehr ist das

Rückgrat des öffentlichen Güterverkehrs und die Systemführerschaft wesentlicher Bestandteil der Marktordnung.

Ziff. 5 Marktordnung S. 63

Der Begriff des hochwertigen Güterverkehrs ist in keiner Weise nachvollziehbar. Die politisch hochbrisante Frage der Trassenzuordnung kann auf dieser Basis nicht angegangen werden. Der veraktete Gütersystemverkehr und der leistungsstarke Ganzzugsverkehr sind beide gleichsam hochwertig und dem verakteten Personenverkehr grundsätzlich gleichzustellen.

Grundsätze – Infrastruktur

Ziff 2 Leitideen S. 64

Diese Ziffer ist um eine aktive Aussenpolitik zu ergänzen. Beispiele wie Mora C, der systematische Abbau von Anschlussgleisen durch die DB aufgrund falscher Kostenanalysen, führt zu Verkehrsverlusten im Ziel-/Quellverkehr der Schweiz. Gleiches gilt für den Transitverkehr, der durch der fehlenden Anschlussgleispolitik Italiens einiges Potential unausgeschöpft lässt bei gleichzeitiger Mitfinanzierung von italienischen Kombiterminals durch die Schweiz!

Im Hinblick auf den Grenzübertritt und die Verlagerungspolitik ist eine europäische koordinierte Infrastrukturplanung nötig. Durch eine aktive Aussenpolitik sorgt der Bund dafür, dass auch im Ausland die notwendige Infrastruktur für die Verwirklichung seiner Verlagerungsziele aufrecht erhalten und ausgebaut wird.

Ziff. 4 ff. Institutionelle Vorgaben S. 64

Dieses Kapitel ist erst nach der Bahnreform 2 in den Sachplan Schiene aufzunehmen.

Ziff. 8 Finanzierung S. 64

Die erneute einseitige Belastung des Bahngüterverkehrs im Bereich der Festsetzung des Trassenpreises durch Berücksichtigung (S. 65) von Sicherheits-, Umwelt- und Qualitätskriterien (was auch immer darunter zu verstehen ist), ist abzulehnen. Im Strassengüterverkehr gibt es keine Berücksichtigung der von der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellten Rettungsdienste und Abstellräume ebenso wenig werden die infolge der höheren Traglast der Lastwagen exponentiell angestiegenen Unterhalts- und Ausbaurkosten der Strassen in Rechnung gestellt.

Die heutigen Trassenpreise stellen überdies aufgrund der Tonnenlastigkeit bei ihrer Festsetzung eine klare und kontraproduktive Diskriminierung des Güterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr im Verbundbetrieb von Personen- und Güterverkehr dar. Auch in der Konkurrenz zwischen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene wird das mit grossem Aufwand betriebene und hauptsächlich dem Personenverkehr dienende Sicherheitsmanagement durch Rettungsdienste usw. dem Güterverkehr

diskriminierend über den Trassenpreis angelastet. Die neuen Kriterien wären daher nur bei voller Kompensation der heutigen diskriminierenden Kriterien akzeptabel.

Die Trassenpreissubventionen können ohne diese Beseitigung nicht aufgehoben werden. Zudem dürfen sie aus Gründen der Wettbewerbsneutralität der Marktordnung nur für sämtliche Produkte des Schienengüterverkehrs gleichzeitig aufgehoben werden.

Festlegungen – Bahnreform 2 S. 76

Diese Festlegung ist erst nach der Bahnreform 2 in den Sachplan Schiene aufzunehmen.

Festlegungen - Bahn 2000 2. Etappe S. 86

Die unter dem Arbeitstitel 5. Region diskutierten Bedürfnisse des Güterverkehrs müssen ebenfalls explizit aufgenommen werden. Siehe dazu die beigelegte Karte.

Teil IV – 3.3.1 Massnahmen gemäss Verlagerungsgesetz S. 100

Grundsatz

Der Titel ist zu korrigieren, da ungerechtfertigterweise das Verlagerungsgesetz auf ein Förderungsgesetz für den kombinierten Verkehr reduziert wird. Das Verlagerungsgesetz setzt Ziele, die Massnahmen stützen sich auf verschiedene Gesetze und haben sich auf alle Produkte des Schienengüterverkehrs zu beziehen.

Die im Aktionsplan aufgeführten Massnahmen (S. 102) sind teilweise sehr eng gefasst. Nr. 4 sollte Bezug nehmen auf die derzeit pendente EU-Verordnung zur Qualitätsverbesserung im Schienengüterverkehr, welche im Verlauf des Jahres 2003 beschlossen werden dürfte. Überdies sind die internationalen Anstrengungen auf die Verkehrswegeplanung und gemeinsame Verlagerungspolitik auszudehnen (koordinierte Terminalplanung, Förderung von Anschlussgleisen usw.). Die Aktion-Nr. 9 scheint der Totengräberstimmung des Binnenschienenverkehrs Vorschub zu leisten und kann sich auf keine Basis stützen. Die Aktion-Nr. 11 "Anschubfinanzierung" sollte entsprechend den logistischen Abläufen und dadurch notwendigen Investitionen auch bahnversorgte Logistikplattformen, Modernisierung des Rollmaterials (Entgleisungsdetektoren, Telematik usw.) und Trassenpreissenkungen auf Strecken, welche in besonderem Masse von der Strasse konkurrenziert werden, einbeziehen.

Teil IV – 3.3.2 Förderung des kombinierten Verkehrs S. 103

Die Ausgangslage geht immer noch vom überholten dogmatischen Begriff des kombinierten Verkehrs aus. Die Verladerschaft kombiniert die verschiedenen Verkehrsträger via Logistikplattformen völlig frei, mit und ohne Umschlag der beförderten Güter. Es kann daher nicht mehr zielgerichtet sein, die zur Verlagerung notwendigen Fördermassnahmen auf einzelne staatlich goutierte Kombinationsformen zu beschränken.

Teil IV – 3.3.4. Anschlussgleise S. 109

Ein Mangel des heutigen Subventionssystems ist die fehlende Verpflichtung der Bahnen gegenüber dem Investor. Zwar muss sich der Subventionsempfänger zu einem bestimmten Verkehrsvolumen verpflichten, hat jedoch keine entsprechende Verpflichtung seitens der Bahn. Dies ist umso unverständlicher als der Investor nicht nur die unverzichtbare Bahninfrastruktur bauen muss, sondern darüber hinaus noch weit grössere Investitionen in schienenseitige Umschlagsanlagen usw., die nicht subventionsberechtigt sind.

Die Festlegungen sollten im internationalen Kontext ergänzt werden. Der Bund setzt sich durch eine aktive Aussenpolitik dafür ein, dass im europäischen Ausland die Bedienung der Anschlussgleise weiter geführt wird.

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

Mit freundlichen Grüssen

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

NR Franz Steinegger
Präsident

Dr. Frank Furrer
Generalsekretär