

Generalversammlung vom 3. Juni 2004 in Bern

Ansprache des Präsidenten, Franz Steinegger

Entwicklungen in der Verkehrswirtschaft und der Verkehrspolitik

1.1

Präsidialansprachen erschöpfen sich oft darin, dass ausgiebig auf die Politik und die Politiker geflucht wird.

Wenn man dann vor das Versammlungslokal tritt, reibt man sich die Augen und ist überrascht, dass die Welt noch nicht in Trümmern liegt.

Meine Karenzzeit als Nichtpolitiker ist noch etwas zu kurz, als dass ich diesem Modell folgen könnte. Ich muss deshalb versuchen, eine gewisse Ausgewogenheit an den Tag zu legen. Dabei geht es natürlich um Verkehrspolitik.

1.2 Infrastruktur

Gewisse politische Gruppierungen schimpfen heute über die Investitionen Alptransit und Bahn 2000 und beklagen gleichzeitig das fehlende Wirtschaftswachstum.

Andere politische Gruppierung verfluchen die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes.

Man sollte sich einmal die Schweizer Bauwirtschaft im Jahre 2003 vorstellen ohne diese Aufträge. Zu einem solchen Horrorszenario fehlt nur noch der „Provinzflugplatz“ Zürich-Kloten ohne Homecarrier. Dies wäre die Konsequenz gewesen, wenn man die Swissair ohne Nachfolgeunternehmung hätte abserbeln lassen. In Amerika sind Flugplätze nach dem Verlust des Homecarriers verschwunden oder zur Bedeutungslosigkeit verkommen.

Wenn man nur die Geografie zur Verfügung stellen kann, ohne dass man die Infrastruktur selbst massgebend nutzen kann, kann man nichts verdienen (Flughafen, Transit).

Zur Kostensteigerung bei Alptransit soviel:

- Urnerloch
- Man kann ein grosses Tunnelprojekt nicht in den Siebziger- und Achtzigerjahren projektieren, ohne dass im 3. Jahrtausend neue Erkenntnisse der Technik und der Risikominimierung berücksichtigt werden müssen.
- Die Projekte sind planerisch sehr anspruchsvoll, vielleicht teilweise für die handwerkliche Realisierung geradezu unmöglich. Auf jeden Fall ist die praktische Ausführung sofort in Frage gestellt, wenn die erwarteten Voraussetzungen wie Geologie usw. nur zu 99% zutreffen. Die Bauherrschaft kann geradezu froh sein, wenn

notwendige Nachrüstungen mit Geologie und neuen Sicherheitsanforderungen begründet werden können.

Das eigentliche Problem von Alptransit liegt aber nach meiner Meinung nicht in den neuen Tunnels und in den Mehrkosten sondern in der Kapazität auf den Zufahrtsstrecken auch in der Schweiz aber vorallem am Fehlen einer adäquaten Infrastruktur und Logistik in den angrenzenden Ländern im Norden und Süden sowie in der europäischen Organisation des Schienengüterverkehrs.

Deutschland starrt gegen Osten und hat wegen Finanzierungsproblemen neue Schienenprojekte gestoppt. Nagelneue Tunnelbohrmaschinen für Projekte in Süddeutschland sind kürzlich eingemottet worden. Die Sanierung des Schienen- und Strassennetzes in den osteuropäischen Beitrittsländern wird die EU stark in Anspruch nehmen. In der Schweiz werden Engpässe vor allem in den Ballungsräumen entstehen.

Um die Staus am Gotthard zu erhalten, hat man den Avanti-Gegenvorschlag abgelehnt und sich damit weitere Staus in den Ballungsräumen eingehandelt. Eine schnelle Lösung wird es nicht geben, das Geld für den Agglomerationsverkehr liegt – politisch geschehen - nicht mehr auf der Strasse.

Konkurrenz bei der Trassennutzung. Prioritäten, Trassenpreise. Verlagerungsgeschrei allein genügt nicht, es braucht auch Investitionen.

1.3 Organisation Güterbahnbetrieb

Die technischen und administrativen Hindernisse für den grenzüberschreitenden europäischen Schienengüterverkehr sind seit Jahrzehnten bekannt. Lösungen kommen nur langsam voran. Die Konkurrenz durch den Strassengüterverkehr vermag wohl Klagen auszulösen aber das Gartenhagdenken nicht zu zerstören.

Die Liberalisierung hat für den Ganzzuggüterverkehr Vorteile gebracht. Auf der anderen Seite sägt man sich um so intensiver in die Beine beim Wagenladungsverkehr. Und weil es sich hier um einen Systemverkehr handelt, ist der Schaden um so grösser.

1.4 Verhältnis Schiene-Strasse

Während der Lastwagen- und der Personenwagenverkehr in etwa gleichberechtigt auf der Strasse rollen, müssen bei der Benutzung der Schienentrasses Prioritäten festgelegt werden.

Man ist hier froh, wenn der Schienengüterverkehr etwa gleich wie der Regionalverkehr behandelt wird.

Auf 01.01.2005 wird die Gewichtslimite für Strassenlastwagen auf 40 to erhöht. Gleichzeitig wird die LSVA (LSVA Stufe 2) angepasst.

Gleichzeitig will man die Trassenpreisverbilligung von CHF 68 Millionen auf CHF 40 Millionen reduzieren. Auf 01.01.2006 soll dieser Betrag halbiert werden.

Es stellt sich die Frage, ob damit die Spiesse zwischen Schiene und Strasse verändert werden und zu wessen Lasten. Besteht oder entsteht Chancengleichheit für den Güterverkehrsmarkt? Die LSVA Stufe 1 hat den Strassengüterverkehr belastet aber gleichzeitig einen Effizienzschub provoziert. Die Logistikketten sind rationalisiert worden und der Einwegverkehr gibt es nur noch da, wo es nicht anders geht, wie etwa beim Transport von Aushub oder in Randregionen mit ungünstiger Verkehrslage der Anbieter.

Man kann nun bei den Logistikverantwortlichen herumhören, wo man will: Wenn mit der Neuregelung von LSVA und Gewichtslimiten die Trassenpreisverbilligungen reduziert werden, ergibt sich ein Schub für die Strasse. Dies sind die Voraussagen von Verantwortlichen, die bis heute Schiene und Strasse benützen liessen.

Sollten diese Pläne umgesetzt werden, könnte die Vokabel Verlagerungspolitik gestrichen werden. Verlagerungspolitik würde dann auf Flaschenhalsideologie in Göschenen und Airolo reduziert.

1.5

Der Zugang der privaten Güterbahnwagen war schon unter Monopolbedingungen sehr komplex. Die Verantwortlichkeit für Nutzung, Unterhalt, Schäden, Haftpflicht usw. ist nicht einfach zu organisieren.

Mit der Liberalisierung hat sich diese Komplexität erhöht. Es stellt sich auch die Frage, ob die bestehenden internationalen Organisationen den neuen Anforderungen genügen.

Und wenn sich Systemanbieter immer stärker auf Entfernung und Transportmenge konzentrieren und sich bei der Trassenbenützung konkurrenzieren, stellen sich für die Anschlussgeleisebesitzer Fragen.

Hier sind unserer Mitglieder bei der Anpassung und Entwicklung ihrer Produkte extrem herausgefordert.

Diese Anforderungen erhöhen sich noch wegen der Tatsache, dass man wohl liberalisiert, dass aber niemand die Kosten für eingegangene Verpflichtungen finanzieren will. Wie dies etwa bei den Einstellungsbedingungen der Privatgüterwagen der Fall ist. Ohne Investitionsschutz wird aber nicht mehr investiert. Dies haben in der Zwischenzeit sogar die Entwicklungshelfer begriffen.

Viel Arbeit für Mitglieder, Generalsekretariat und Gremien.