

## Pressemitteilung

Anlässlich der Generalversammlung des VAP vom 3. Juni 2004

### Umfrage zum Bahngüterverkehr bei der Schweizerischen Verladerschaft 2003

Der VAP hat im Jahre 2003 bei seinen Mitgliedern eine Umfrage gemacht, um Auskunft über transportierte Mengen und modal split der Verladerschaft zu erhalten und ihre Einschätzung von Qualität, Stärken und Schwächen sowie der Zukunftsaussichten der Bahn zu erfahren.

Einige wenige bedeutende Mitglieder erzielen einen Anteil an den Jahrestonnen von SBB Cargo 2002 von 65%, insgesamt vertreten die teilnehmenden Mitglieder einen Anteil von **75%** (Basis Wagenladungen ohne Transitverkehr).

Die Mehrheit der Mitglieder verwendet die Bahn ausschliesslich oder mehrheitlich im Binnenverkehr, der Anteil Ziel-/Quellverkehr ist mit knapp 15% bescheiden. Im Binnenverkehr ist die hohe Dichte des logistischen Netzes auffallend. Eine grosse Zahl von Mitgliedern bezieht über 11 Bahnhöfe in der Schweiz in ihr Bahnnetz. **Das flächendeckende Netz des Systemverkehrs entspricht somit einem Bedürfnis der Verlager und wird rege genutzt, wengleich einige Anschlüsse weniger ausgelastet sind oder ganz ausser Betrieb gesetzt** wurden. Dieses dichte Netz ist zugleich neben der Verbesserung des Kosten-Nutzenverhältnisses der zweitwichtigste Faktor für eine Steigerung des Schienenanteils.

Die Bahnverkehre wurden zu 76% als Wagenladungen, zu 20% als Teilwagenladungen und zu 24% als Kombiverkehr abgewickelt. Ganzzüge erreichen einen Anteil von 44%.

Bei knapp der Hälfte der Verlager findet mehrheitlich oder in jedem Fall ein Vor- oder Nachlauf statt, nur 30% der Verlager kommen ohne aus. Vor- und Nachläufe sollen nicht von der Bahn organisiert werden ebensowenig die gesamte Logistikkette oder Be- und Entlad. **Die Bahn wird damit als Traktionär von Anschlussgleis zu Anschlussgleis angesehen.**

In diesem Bereich liegt offensichtlich die Stärke der Bahn. Die überwiegende Mehrheit der Mitglieder ist **mit den Leistungen der Bahn zufrieden**. Verbesserungspotential wird vor allem bei Branchenkenntnis und Konstanz in der Kundenbetreuung geortet. Die tägliche Abwicklung des Verkehrs leidet hauptsächlich unter der teilweise **nur mangelhaften Verfügbarkeit von Bahnwagen sowie bei der kurzfristigen Bewältigung von Störungen** beziehungsweise Information an die Verlager im Störfall.

Der Anteil der Lastwagentransporte liegt sowohl für 1997 als auch 2002 bei **40%**. Beim Vergleich von Schiene und Strasse schneidet der Strassentransport einzig im Bereich Ökologie schlecht ab, in allen übrigen Bereichen besser. Die grössten Unterschiede machen die Verlager im Bereich Flexibilität, Preis, Kosten-Nutzen aus. Entsprechend wird das **Verbesserungspotential auch vor allem in den Kosten und im Offertwesen** gesehen.

Der Einfluss der Rahmenbedingungen wirkt sich gemäss Einschätzung der Verlager langfristig zugunsten der Bahn aus. Dabei ist es nicht der Einfluss der LSVA, welche mehrheitlich

weder im Binnen- noch im Ziel-/Quellverkehr zu einer Verlagerung auf die Schiene führt. Vielmehr bewirken das Dank der Bahnreform gewachsene unternehmerische Denken der Eisenbahnverkehrsunternehmen und die zwischen ihnen **bestehende Konkurrenz eine Steigerung der Attraktivität der Bahn.**

## **Ungenügende Bahnreform 2**

Ende 2003 hat das UVEK die Vernehmlassung zur Bahnreform 2 eröffnet. Die Erwartungen der verladenden Wirtschaft wurden keineswegs erfüllt, da der **Güterverkehr kaum Beachtung** findet.

Die Finanzierung der Infrastruktur über ein Grundnetz durch den Bund und ein Ergänzungnetz durch die Kantone stellt Bund und Kantone vor die knifflige Frage der Zuschreibung der Strecken im Bereich des Güterverkehrs. Das Fehlen des Grenzübergangs Konstanz im vorgeschlagenen Grundnetz zeigt, dass die vorgesehenen Zuschreibungskriterien versagen. Zudem besteht die **Gefahr, dass ein flächendeckender Systemverkehr im Ergänzungnetz nicht mehr möglich ist.**

Der entscheidende Schritt zur Kostensenkung wurde bei dieser Neuordnung des Netzes unterlassen: Das mit neuen Finanzierungsmodellen in Grund- und Ergänzungnetz aufgeteilte **Normalspurnetz muss integral von einem Netzbetreiber betrieben werden.** Nur diese Lösung bietet die Möglichkeit, die Kosten unter Ausnutzung sämtlicher Synergien optimal senken zu können.

Die Trassenpreise sollen unverändert beibehalten werden. Eine Abstufung nach Prioritäten und damit Qualitätsunterschiede soll weiterhin nicht stattfinden, wodurch der Güterverkehr doppelt diskriminiert wird: Der Güterverkehr, der in der Prioritätenordnung erst an dritter Stelle kommt soll gleichviel bezahlen und zudem dank der Preisfestsetzung nach Bruttotonnen zusätzlich belastet werden. **Die Verlagerer fordern jedoch eine generelle Senkung der Trassenpreise,** welche der Einräumung der Priorität an den Personenverkehr und damit der schlechteren Trassenqualität für den Güterverkehr Rechnung trägt. Sie sind nicht bereit, den Personenverkehr weiter zu subventionieren.

Aus Gründen der Sicherheit und der Erhöhung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen regte der VAP eine Neuregelung der Visitedienste an, welche das UVEK jedoch nicht berücksichtigte. **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 und zugleich der Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen gefördert.

## **Entwicklungstrends**

Die Prognosen zeigen eine **starke Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse im Güterverkehr** (Deutschland: bis 2015 um +64%; ARE: um + 48-96%).

Im **Transitverkehr** soll das Ziel von 650'000 Durchfahrten erreicht werden. Dazu sind umfangreiche **Eisenbahn-Infrastrukturausbauten** (Lötschberg-Basistunnel: 2008; Gotthard-Basistunnel: 2012/13) in der Schweiz und im Ausland (Tunnel St-Jean-de-Maurienne nach Val de Suse; Brenner-Eisenbahntunnel: 2020) initiiert. Daneben muss die verbesserte Nutzung bestehender Schieneninfrastruktur schon kurzfristig für Entlastung auf der Strasse sorgen. Es stellt sich gleichzeitig die Frage nach der Abschaffung oder Verbesserung des Do-

sierungssystems am Gotthard. Die Arbeiten an einer **Verkehrstelematik** zur verbindlichen Verkehrslenkung sind im Gang und werden zu einer verbesserten Nutzung der vorhandenen Verkehrsflächen führen. Die Verkehrstelematik darf jedoch nicht zum Verkehrsverhinderungs-Instrument verkommen.

Die dringend notwendige **Kapazitätserweiterung im Strassenverkehr** steht nach Ablehnung des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative zur Diskussion. In den Ballungsräumen hat man sich dadurch Staus eingehandelt. Eine Alternative bietet die Schiene jedoch auch nicht, da in den **Ballungsräumen auch die Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr infolge höherer Priorität des Personenverkehrs fehlt.**

Die Zuläufe aus dem Ausland und die **Abnahme der Züge im Ausland** sind zum Teil katastrophal schlecht. Dies aufgrund fehlender Infrastruktur im Norden und im Süden sowie zusätzlich ungenügender Leistungsqualität der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht alleine in Norditalien.

Ohne **beträchtliche Ausbauten der Schieneninfrastruktur** im Ausland und der **vertieften Öffnung der Schienennetze** unter gleichzeitiger **Vollendung der technischen und betrieblichen Interoperabilität** bei einer gewissen **Entflechtung von Personen- und Güterverkehr** mit ihren unterschiedlichen Anforderungsprofilen an Geschwindigkeit und Komfort droht die europäische Verkehrsverlagerungspolitik zu scheitern. Resultat wären drastische Fehlinvestitionen in Eisenbahninfrastruktur bei gleichzeitigem Kollaps auf den Strassen-Transitachsen Europas.

Auf 01.01.2005 wird die **Gewichtslimite für Strassenlastwagen auf 40t erhöht.** Gleichzeitig wird die LSVa (LSVA Stufe 2) erhöht.

Parallel dazu will der Bund die **Trassenpreisverbilligung** gemäss Verkehrsverlagerungsgesetz von CHF 68 Millionen auf CHF 40 Millionen **reduzieren.** Auf 01.01.2006 soll dieser Betrag sogar halbiert werden.

Da der Produktivitätsgewinn durch die Erhöhung der Gewichtslimite gerade für schwere, bahnaffine Güter höher ist als die Kompensation durch die LSVa Stufe 2, befürchten die Verlagerer eine **Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Strasse.**

Sollte der Bund diese geplanten Sparmassnahmen umsetzen, könnte die Vokabel der Verlagerungspolitik gestrichen werden.

Generalsekretariat:  
Telefon: 01 491 15 95  
Fax: 01 491 28 80

[www.cargorail.ch](http://www.cargorail.ch)