



ProBahn Schweiz

DIE INTERESSENVERTRETUNG
DER BAHN-, BUS-, UND TRAMBENÜTZER
www.pro-bahn.ch

Ressort Güterverkehr

UVEK
Herr Bundespräsident
Moritz Leuenberger
Bundeshaus Nord
3003 Bern

3. Oktober 2006

Vernehmlassung zur Güterverkehrsvorlage

Sehr geehrter Herr Bundespräsident

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Güterverkehrsvorlage. Pro Bahn Schweiz nimmt einerseits Stellung zu den direkt gestellten Fragen, wirft aber auch wichtige Fragen auf, die unserer Meinung nach nicht gestellt wurden, obwohl sie für diese Vorlage von grosser Relevanz sind.

0. Zusammenfassung

Pro Bahn Schweiz unterstützt die grundsätzliche Stossrichtung der Güterverkehrsvorlage und plädiert **für die Variante 1** (gleiche Förderung wie bisher). Insbesondere die **Variante 3 (Super RoLa) lehnt sie entschieden ab**. Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass zuerst die **Rahmenbedingungen für den Güterverkehr auf der Schiene ganz allgemein verbessert**, und erst in einem zweiten Schritt Subventionen ausgerichtet werden sollten.

1. Allgemeines

Pro Bahn Schweiz begrüsst es grundsätzlich, dass die im Verfassungsauftrag festgeschriebene Verkehrsverlagerung für den alpenüberquerenden Verkehr mit dieser Vorlage weitergeführt werden soll. Eine Ab- oder Aufweichung vom Ziel der Verkehrsverlagerung würde Pro Bahn grundsätzlich ablehnen, sowohl aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht (Reduktion der Emissionen) wie auch aus staatspolitischer Sicht (Respektierung des Volkswillens).

Neben den hier konkret gestellten Fragen scheinen uns wesentliche Grundfragen, welche für Erfolg oder Misserfolg der Verkehrsverlagerung entscheidend sind, entweder gar nicht gestellt worden zu sein (weil die Antworten allenfalls zu unangenehm sein könnten) oder man setzt Dinge als Tatsache voraus, obwohl sie es gar nicht sind. Wir erlauben uns daher, auch auf einige dieser Punkte einzugehen.

1.1 Rahmenbedingungen grundsätzlich verbessern statt Subventionen ausrichten

Es sollte Aufgabe des Staates sein, die Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Aktivitäten so festzusetzen, dass die auf dem Markt auftretenden Akteure grundsätzlich in der Lage sein sollten, Angebote zu erbringen, dass sie einerseits für den Kunden genügend attraktiv sind und andererseits den Unternehmen eine mindestens kostendeckende Produktion zu ermöglichen. Die Liberalisierung im Schienengüterverkehr hat bisher dafür gesorgt, dass zwar neue Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in den Markt eingetreten sind, aber die Produktionskosten konnten dadurch offenbar nicht genügend gesenkt werden. Folglich liegt das Grundproblem nicht darin, dass ein einzelnes EVU zu teuer produziert, sondern daran, dass es unter den heutigen Umständen keinem EVU gelingt, kostendeckend und zugleich mit marktverträglichen Preisen zu produzieren. Dieser Zustand ist für alle Akteure unbefriedigend. Anstatt nun einfach die Subventionen weiterzuführen scheint es uns wesentlich sinnvoller, die Rahmenbedingungen so zu verbessern, dass die Subventionen reduziert oder abgeschafft werden können. Mit folgenden Massnahmen kann in diese Richtung gearbeitet werden:

1.1.1. Verbesserung von Produktivität und Pünktlichkeit

Die heutigen Produktionskosten sind, neben den staatlich festgelegten Trassenpreisen und den ebenfalls regulierten Bedingungen für das Personal, massgeblich durch die erreichbaren Umläufe der Wagenkompositionen beeinflusst. Je höher die Durchschnittsgeschwindigkeit der Züge ist, desto weniger Wagen, Loks und Personal wird benötigt. Die heutigen sehr tiefen Durchschnittsgeschwindigkeiten sind nicht naturgegeben, sondern kommen vor allem dadurch zustande, dass der gesamte Güterverkehr erst in letzter Priorität Trassen erhält (nach dem Fern- und dem Regionalverkehr). Für europaweite, langläufige Gütertrassen ist es absolut fatal, wenn zwischen Hamburg und Mailand hinter jedem Regionalzug gewartet werden muss!

Neben der Benachteiligung in der Planungsphase (welche die grundsätzliche Wirtschaftlichkeit der Transporte negativ beeinflusst) kommt noch die operative Benachteiligung: wegen der heute gültigen Prioritätenregelung müssen Güterzüge auch dann auf ein Nebengleis, wenn der Personenverkehr nicht genau nach Fahrplan läuft, d.h. um die Personenzüge wieder ins Lot zu bringen, werden bis dahin pünktliche Güterzüge verspätet. Das Personal erreicht dann innerhalb der vorgeschriebenen Arbeitszeiten den nächsten Personalwechsellpunkt nicht, was zu weiteren Verspätungen (und zu massiv höheren Kosten) führt. Solche systematische Diskriminierungen innerhalb des Bahnsystems müssen zwingend eliminiert werden!

Die Grundforderungen von Pro Bahn lauten daher:

- in der Planungsphase: Vorrang für langläufige Züge (Güter- und Personenzüge) vor kurzläufigen Zügen (Regional- und S-Bahnzüge)
- in der Betriebsphase: Vorrang von pünktlichen Zügen vor verspäteten Zügen (unabhängig davon, ob es sich um Personen- oder Güterzüge handelt)

Ohne diese beiden Verbesserungen wird der gesamte Güterverkehr immer an den beiden wichtigen Punkten "Wirtschaftlichkeit" und "Pünktlichkeit" leiden.

1.1.2. Anpassung der Trassenpreise auf ein einheitliches und realistisches Niveau

Die heute für den Güterverkehr angewandten Trassenpreise weisen mehrere eklatante Mängel auf:

- sehr tiefer Grundpreis (Fahrdienst) pro Zugskilometer und sehr hoher gewichtsabhängiger Anteil

Dieses Modell begünstigt Leichttriebwagen massiv gegenüber den naturgemäss schweren

Güterzügen. Da das Gewicht als Element am stärksten gewichtet wird, währenddem andere Aspekte nicht mal in der Berechnung auftauchen (wie z.B. die Belegzeit einer Strecke), wird der Güterverkehr finanziell beim gewählten Trassenpreismodell stark benachteiligt, währenddem insbesondere der Regionalverkehr sehr günstige Trassen erhält.

- Nichtberücksichtigung der Kostentreiber für den hohen Ausbaustandard

Zwar werden die Gleise tatsächlich durch schwere Züge stärker belastet als durch leichte, aber die hohen Kosten für den Zustand der Gleise werden massgeblich durch die im hohen Geschwindigkeitsbereich des Personenverkehrs benötigten kleinen Verlegetoleranzen der Schienen vorgeschrieben. Kurz zusammengefasst bezahlt ein Güterzug wegen seines Gewichtes die Kosten für die Herrichtung eines Gleises, das in diesem Zustand nur vom Personenfernverkehr verlangt wird. Die Güterbahnen in den USA erreichen trotz wesentlich einfacheren Gleiszustandes problemlos die Durchschnittsgeschwindigkeiten der europäischen Güterzüge, bezahlen dafür aber nicht für eine Personenverkehrsstrasse.

- Nichtberücksichtigung der Prioritätenregelung

Je mehr Priorität eine Zuggattung besitzt, desto wirtschaftlicher kann sie produziert werden. Die Güterzüge - welche auf dem Netz mit letzter Priorität geplant und durchgeführt werden - bezahlen aber viel höhere Trassenkosten als der Regionalverkehr. Eigentlich müsste man dies gerade umkehren: entweder mehr Priorität für Güterzüge bei heutigen Trassenpreisen oder tiefere Trassenpreise bei heutiger Prioritätenregelung, um die höheren Produktionskosten auszugleichen.

- Nichtberücksichtigung der Streckenauslastung

Ein Grossteil der internationalen Güterzüge verkehren auf den beiden Achsen Gotthard und Lötschberg-Simplon. Aufgrund der hohen Streckenauslastung ergibt sich auf diesen Strecken sicherlich ein sehr guter Kostendeckungsgrad. Finanziert werden damit Nebenstrecken, auf denen pro Stunde vielleicht ein leichter Triebzug fährt - sicherlich bei weitem nicht kostendeckend. Die Streckenauslastung und der Kostendeckungsgrad der Infrastruktur sollten bei der Trassenpreisbildung berücksichtigt werden.

- Unterschiedliche Preise für WLV und KV

Weshalb ein Kunde im Jahr 2008 für eine Sendung im konventionellen Güterverkehr doppelt so hohe Trassengebühren bezahlen muss, wie wenn er seine Güter im KV aufgibt, ist nicht nachvollziehbar. Eine solche grosse Preisdifferenzierung wird unweigerlich dazu führen, dass Transporte, welche bisher im konventionellen Güterverkehr liefen, in den kostengünstigeren KV abwandern werden. Beispiele dazu gibt es genügend (Papier im grossen Stil, neu auch klassische Massengüter wie Koks oder Holzhackschnitzel und sogar Stahlcoils!). Diese Marktverzerrung muss behoben werden.

All diese Punkte führen dazu, dass die Güter- EVU zu sehr hohen - und nicht selbst verantworteten - Kosten produzieren müssen. Ohne Anpassung dieser Punkte bleibt das erwähnte Grundproblem der hohen Kosten weiter bestehen. Anstelle von Subventionen sollten erst mal diese Grundprobleme angegangen werden. Sollten diese Massnahmen nicht ausreichen, wären Subventionen vorzusehen.

1.2. Im Bericht angenommene, aber nicht gegebene Voraussetzungen oder falsche Annahmen

An mehreren Stellen in diesem Bericht werden Dinge vorausgesetzt (oder als Voraussetzung angenommen), obwohl sie so heute nicht zutreffen oder auch in Zukunft kaum zutreffen werden.

1.2.1. Verkehrsverlagerung durch Produktivitätsgewinne dank Basistunneln

Es ist in der Tat so, dass die Basistunnels zu Produktivitätsgewinnen bei den EVU führen werden, wenn denn diese nicht massiv geschmälert oder durch andere abgeschöpft werden. Die häufigsten Argumente sind:

- geringere Traktionskosten dank weniger Steigung

In der Tat führen die reduzierten maximalen Steigungen dazu, dass je nach Zugsgewicht die Anzahl der Loks reduziert werden kann (Verzicht auf Schiebelokomotive oder Fahrt mit nur 1 statt 2 Loks), wodurch sich die Traktionskosten senken lassen. Allerdings arbeiten nach unserem Kenntnisstand die Infrastrukturen daran, das Trassenpreismodell so abzuändern, dass die Rationalisierungsgewinne der EVU durch die Infrastruktur "abgeschöpft" werden sollen. Dies widerspricht sowohl den Grundsätzen beim Strassenverkehr (wo für jeden km Strasse die gleich hohen LSVA Ansätze zu bezahlen sind) als auch der Idee der Verkehrsverlagerung. Wenn den EVU keine Rationalisierungsgewinne verbleiben, so werden sie die am Markt nötigen Preisnachlässe nicht gewähren können, wodurch sich keine Verkehrsverlagerung einstellt.

- bessere Umläufe dank kürzeren Fahrzeiten durch Basistunnels

Die theoretisch erzielbaren Fahrzeitgewinne führen dazu, dass die Umlaufzeiten gesenkt werden können und tendenziell weniger Fahrzeuge benötigt werden. Insbesondere das beim Lötschbergbasistunnel (LBT) vorgeschlagene Trassenmodell sieht aber vor, dass die Güterzüge, welche durch den LBT verkehren sollen, vorzeitig in Frutigen aufgereiht werden müssen, damit sie unmittelbar nach dem IC in den Tunnel einfahren können. Durch dieses Warten vor dem LBT reduziert sich der Fahrzeitgewinn auf gegen null, der gewünschte Effekt tritt gar nicht ein.

- geringere Trassenkosten dank kürzeren Distanzen (Basistunnel statt Bergstrecke)

Offenbar planen auch hier die Infrastrukturen, die Trassenpreisansätze auf Strecken, welche zu einer Verkürzung gegenüber der ursprünglichen Strecke führen, um soviel höher anzusetzen, dass das Befahren der neuen Strecken für die EVU nicht günstiger kommt als das Befahren der Altstrecken. Damit werden den EVU weitere Kostenvorteile vorenthalten.

Pro Bahn fordert hier das UVEK auf, bei den Infrastrukturen und beim BAV dafür zu sorgen, dass die hier im Bericht unterstellten Produktivitätsgewinne auch tatsächlich den EVU und den Kunden zur Verfügung gestellt werden, und nicht bei den Infrastrukturen "versickern", ansonsten treten die erwarteten Verlagerungseffekte nicht ein!

1.2.2. Definition "multimodale Transportketten"

Mehrmals macht der Bericht darauf aufmerksam, dass Verkehrsverlagerungen (in grösserem Ausmass) nur durch multimodale Transportketten erreicht werden könnten. Diese Aussage ist richtig, denn an vielen Orten fehlt es heute an Anschlussgleisen, welche eine reine Bahnlösung zulassen würden. Zwar werden viele klassische Bahngüter vorzugsweise im WLV befördert (Kohle, Kies, Zement etc), andererseits sind längst nicht alle Transporte, welche heute im konventionellen Verkehr gefahren werden, unimodal:

- Zement wird am Empfangsbahnhof in Silos umgeblasen, nur der Endtransport findet per Lkw statt
- Handelsgüter werden in Lagerhäusern umgeschlagen auf Lkw
- neue Logistikkonzepte mit Konsolidierungspunkten (RailPorts) basieren auf klassischen WLV-Verkehren (z.B. die Umschlagsplattformen von SBB Cargo in Desio und Turin,

ebenso die Anlagen von Stinnes in Desio, Castelguelfo und Turin), bei denen die Waren nach dem Umschlag ebenfalls per Lkw weiterbefördert werden

Weshalb all diese Logistikketten - obwohl sie den Mehraufwand des Umladens genau so zu tragen haben wie die Containerverkehre - nicht in den Genuss von Subventionen kommen, können wir uns nicht erklären. Der Begriff "multimodale Transportkette" muss daher weiter gefasst und sauber definiert werden.

1.2.3. Annahme, dass WLV immer rentiert

Mit mehr oder weniger grossem Erstaunen nehmen wir zur Kenntnis, dass der Bund davon ausgeht, dass offenbar der WLV quasi automatisch immer rentiert. Diese Annahme ist völlig falsch, ansonsten hätten wohl kaum fast alle Bahnen ihren WLV redimensioniert oder gar ganz eingestellt!

1.2.4. Vergleich von Äpfeln mit Birnen

Alle Zahlen, mit denen der Bund den Erfolg der bisherigen Verkehrsverlagerung untermauert, basieren auf folgenden Vergleichen: auf der Strasse werden die Anzahl Fahrten verglichen mit den Tonnagen der Bahn. Dies ist aus mehreren Gründen nicht zulässig:

- bei wissenschaftlichen Vergleichen sind immer dieselben Mengeneinheiten zu vergleichen. Aussagekräftig ist einzig die transportierte Menge in Tonnen (sowohl auf der Strasse wie auf der Schiene)
- je grösser die Gefässe auf der Strasse sind, desto weniger Fahrten resultieren bei gleicher Gesamtmenge. Es wird suggeriert, dass die auf der Strasse transportierte Menge abgenommen hätte, obwohl sie in Tat gleich geblieben ist. Würde man die Waren aller 40-Tönnner in die im Ausland teilweise bereits getesteten 60-Tönnner umladen, ergäbe dies eine scheinbare Reduzierung der Strassenmenge um einen Drittel - obwohl keine einzige Tonne auf die Bahn verlagert wurde!

1.2.5. RoLa Grenze - Grenze

Nein, verschrieben haben wir uns nicht. Man stelle sich einmal vor, die Bundesrepublik Deutschland (als europäisch gesehen ebenfalls grosses Transitland) schlage ihren Bürgern allen ernstes vor, den unerträglich gewordenen Transitverkehr von z.B. Skandinavien nach Süden doch mittels eines RoLa Systems zu "lösen". Solche "Lösungen" sind aus mehreren Gründen widersinnig:

- Schadstoffproblematik ungelöst / Schienentransport nur "so kurz wie nötig" statt "so lange wie möglich"

Schadstoffe entstehen bekanntlich nicht nur bei der Fahrt in oder durch die Schweiz, sondern auf dem gesamten Lkw-Transportweg. Um die Schadstoffbelastung zu reduzieren, sollen möglichst viele Transporte ganz per Bahn durchgeführt werden. Werden die Lkw nur auf dem Schweiztransit auf die Bahn verladen, hilft man in Tat und Wahrheit dem Lkw über den Engpass. Eine solche Lösung soll nur (wie heute) als Notlösung dienen.

- Terminalfrage völlig offen

Um solche Unmengen von Lkws zu verladen, werden Terminals benötigt. Aufgrund der starken Sammlung des Verkehrs an einem Ort führt ein solches Terminal zu einer so grossen Verkehrsbelastung in der betroffenen Region, dass die Akzeptanz gleich null wäre. Würde die Schweiz umgekehrt Hand bieten zu einem Terminal für eine Super RoLa Padborg - Liestal?

- keine logistische Nachhaltigkeit

Bei der RoLa handelt es sich um eigentlichen Schienentransport, sondern um Strassentransporte, welche auf einer kurzen Distanz aus bestimmten Gründen auf die Schiene verladen werden. Der Logistiker braucht sich daher nicht umzustellen, die Logistikkonzepte basieren immer noch auf Strassentransporten. Sobald die Gründe für das Verladen weg sind, ist der gesamte Verkehr innerhalb eines Tages auf der Strasse. Der Fall Österreich liefert dazu bestes Anschauungsmaterial (im negativen Sinne).

Eine solche egoistische "Scheinlösung", bei der Probleme nur verschoben, nicht aber wirklich gelöst werden, ist der Schweiz unwürdig.

Offenbar ist sich der Bund bei der RoLa Variante noch gar nicht sicher, ob das überhaupt funktionieren würde. Und die Zweifel sind berechtigt:

- Produktionskosten viel zu optimistisch angenommen

Ob die in der Studie unterstellten Produktionskosten je realisiert werden können (optimale Umlaufzeiten, keinerlei Störungen, Lasterhöhungen etc) ist mehr als fraglich.

- Ausschreibung für eigenwirtschaftliches Angebot?

Seit wann müssen Angebote, welche gemäss Definition eigenwirtschaftlich sind, überhaupt ausgeschrieben werden? Da sollte sich doch in einer marktwirtschaftlich orientierten Wirtschaft (mindestens) ein Unternehmen finden, welches ein solch lukratives Angebot selbst auf die Beine stellt. Andere eigenwirtschaftliche Verkehre (WLV) werden bekanntlich auch nicht ausgeschrieben... Offenbar traut der Bund den gemachten Untersuchungen selbst nicht.

- Nichtberücksichtigung der Kundenstruktur

Viele Speditionen benützen die RoLa, weil sie daraus einen grossen Vorteil ziehen: die Fahrzeit von 8-9 Stunden wird als Ruhezeit angerechnet, und somit kann auf einen zweiten Chauffeur (oder eine lange Pause) verzichtet werden. Bei einem Angebot von Grenze zu Grenze (mit einer angenommenen Fahrzeit von 4-5 Stunden) fallen diese Kunden weg. Somit würde die Menge der potentiellen Kunden massiv reduziert.

- Schaffung vorteilhafter Rahmenbedingungen nur für RoLa

Eine solche Vorzugsbehandlung für ein Angebot, welches nicht nachhaltig ist, wäre diskriminierend (gegenüber dem WLV und dem UKV) und überhaupt nicht zielführend. Offenbar erkennt hier der Bund, dass Angebote im Güterverkehr nur dann wirtschaftlich produzierbar sind, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Weshalb er die Rahmenbedingungen nicht generell für den gesamten Bahngüterverkehr schafft, wird nicht ersichtlich. Eine weitere Benachteiligung von WLV und UKV durch die Priorisierung der RoLa kann nicht akzeptiert werden.

2. Fragenkatalog zum Bericht

All die obgenannten Argumente führen dazu, dass Pro Bahn wie folgt Stellung zu den einzelnen Fragen bezieht:

1) Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Gemäss Punkt 3.3 ist das Ziel der Vorlage die Gewährleistung eines leistungsfähigen und attraktiven Angebots im schweizerischen und internationalen Güterverkehrs unter Berücksichtigung der gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Anforderungen. Pro Bahn unterstützen die im Grundsatz dargelegten Ziele voll und ganz.

2) Unterstützen Sie die Zielsetzungen der künftigen Verlagerungspolitik?

a) *Soll als Ziel der Verlagerung weiterhin ein Fahrtenziel gelten? Wenn ja welches?*

Pro Bahn ist der Meinung, dass das Fahrtenziel am besten in die Praxis umgesetzt werden kann. 650'000 Fahrten pro Jahr (auf Basis 40-Tönnner) sind als oberste Grenze festzuschreiben. Zusätzlich ist festzulegen, dass sich diese Zahl auf eine Basis von 40-Tönnner bezieht. Wird das zulässige Gesamtgewicht angehoben, so ist das Fahrtenziel entsprechend zu reduzieren!

b) *Erachten sie die Erstreckung des Zeitpunktes für die Zielerreichung auf zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels für gerechtfertigt?*

Prinzipiell würden wir eine Zielerreichung bereits nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels begrüßen. Nachdem dieser aber zum grössten Teil nur einspurig ausgebaut wird und der Personenverkehr einen grossen Teil der Kapazität benötigt, besteht vermutlich bahnseitig gar nicht die notwendige Kapazität zur Verlagerung in dem dadurch notwendigen Ausmass. Pro Bahn unterstützt daher die zeitliche Erstreckung des Verlagerungszieles.

c) *Teilen sie die Ansicht, dass auf die Aufnahme eines Umweltziels in das Güterverlagerungsgesetz verzichtet werden soll? Falls nein, welche Form eines Umweltziels erachten Sie für den Alpenschutz als sinnvoll?*

Bei richtiger Einhaltung des Fahrtenziels kann nach unserer Auffassung auf ein spezielles Umweltziel verzichtet werden

d) *Teilen Sie die Ansicht, dass auf Marktanteilsziele verzichtet werden soll?*

Nach sämtlichen Prognosen wird der Verkehr weiter wachsen. Ein Marktanteilsziel wäre daher kontraproduktiv, weil dies zu einem (in absoluten Zahlen) wachsenden Lkw-Verkehr führen würde. Pro Bahn ist daher der Meinung, dass auf ein Marktanteilsziel verzichtet werden kann.

3) Wie beurteilen sie die vorgeschlagenen Massnahmen im Einzelnen?

a) *Stimmen sie mit der Beurteilung der schienen- und strassenseitigen*

Verlagerungsmassnahmen und der Einschätzung der Handlungsspielräume in den drei vorgestellten Varianten überein?

Ja

b) *Wie beurteilen Sie das Konfliktfeld zwischen verlagerungspolitischen Erfordernissen und haushaltspolitischen Zwängen im Rahmen der Fortsetzung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs? Für welche Variante sind Sie?*

Gemäss Artikel 84 der Bundesverfassung ist die Verlagerung des alpenquerenden Transitgüterverkehrs eine zwingende Pflicht des Bundes. Dieses Ziel kann nur mit der Variante 1 erfüllt werden.

c) *Sehen Sie weitere Handlungsmöglichkeiten im Bereich der schienen- und strassenseitigen Verlagerungsmassnahmen? Wenn ja, welche?*

Um die Verlagerung auf die Schiene richtig durchführen zu können, ist der bereits ausgebrochene aber noch nicht ausgebaute Teil des Lötschberg-Basistunnels raschmöglichst fertigzustellen. Andernfalls ist der Nutzen dieses Tunnels für den Transitgüterverkehr nur sehr marginal. Weitere, grundsätzliche Massnahmen haben wir bereits im ersten Teil dargelegt.

4) Wie beurteilen Sie die Massnahmen im Einzelnen?

a) *Erachten Sie die Definition von Durchfahrtsrechten und die Einführung der Alpentransitbörse als ein geeignetes Instrument zur Umsetzung der Verlagerung ?*

Pro Bahn ist der Meinung, dass nur mit einer Alpentransitbörse eine Reduktion der Transitfahrten auf das vorgesehene Ziel von 650 000 Fahrten ermöglicht wird. Aus diesem Grund unterstützen wir die Alpentransitbörse. Zwingende Voraussetzung für die Einführung einer Alpentransitbörse ist allerdings die Aufhebung der absoluten Fixierung der gesamten Transitgebühren, d.h. die Alpentransitbörse soll nur dann eingeführt werden, wenn der Gesamtbetrag für die Durchquerung der Schweiz angehoben werden

kann. Führt die Einführung einer Alpentransitbörse zu einer Absenkung der LSVA (oder anderer fiskalischer Belastungen), so lehnt Pro Bahn die Alptransitbörse ab.

b) Erachten Sie die Fortführung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs als zielführend? Erachten Sie eine Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche als sinnvoll?

Pro Bahn **unterstützt die finanzielle Förderung des Schienengüterverkehrs** als wichtige Massnahme zur Erreichung des Verlagerungszieles. Es sollen aber für alle Verkehrsarten (WLV, UKV, RoLa) dieselben Trassenpreise gelten, so dass das die Betriebsabteilungen an die verschiedenen Verkehre auf derselben (vergleichbaren) Basis gerechnet werden. Noch wichtiger wären aber grundsätzliche Massnahmen (Rahmenbedingungen) zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Güterverkehre (siehe ebenfalls im ersten Teil). Auf eine Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche kann verzichtet werden, wenn die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr verbessert werden. Auf jeden Fall dürfen Subventionen nicht an einen einzigen Anbieter ausbezahlt werden (Marktverzerrung).

c) Erachten Sie einen schnellen und substantiellen Ausbau der Rollenden Landstrasse als zielführende Verlagerungsmassnahme?

Pro Bahn **lehnt den substantiellen Ausbau der RoLa ab**. Eine solche Massnahme gefährdet den übrigen Schienengüterverkehr und ist in keiner Weise nachhaltig und zukunftsgerichtet. Die RoLa sollte als Ergänzungsmassnahme ungefähr auf dem heutigen Niveau stabilisiert werden. Allenfalls ist ein leichter Ausbau ins Auge zu fassen, welcher aber die bestehenden WLV- und UKV-Verkehre keinesfalls konkurrenzieren darf.

5) Unterstützen Sie die Anpassungen im Gütertransportgesetz?

Pro Bahn ist grundsätzlich mit den vorgeschlagenen Änderungen einverstanden. Einige Fragen ergeben sich bei Details:

3. Kapitel, Art 9 Absatz 2.: Ist mit Unterzeichnung wirklich eine Unterschrift gemeint? Im Normalfall werden Frachtbriefe maschinell erstellt und von den Bahnen lediglich abgestempelt. Zudem sind im schweizerischen Binnenverkehr schon heute frachtbrieflose Transporte usus. Der Zwang zur Unterschrift scheint ein klarer Rückschritt gegenüber der heutigen Realität.

Im Übrigen haben wir keine Bemerkungen anzubringen.

6) Erachten Sie die Anpassungen im Bundesgesetz über die Anschlussgeleise als zweckmässig?

Ja, die Anpassungen sind zweckmässig.

7) Begrüssen Sie die Anpassungen im Eisenbahnpflichtrecht?

Pro Bahn begrüsst die Anpassungen.

8) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Bemerkungen haben wir bereits als Einleitung angebracht.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Zentralpräsident Pro Bahn Schweiz

Ressortleiter Güterverkehr

Edwin Dutler

Hans Schärer