

Frau Bundesrätin
Doris Leuthard
Vorsteherin UVEK
Bundeshaus Nord

3003 Bern

Cargo Forum Schweiz

c/o VAP
Ringlikerstrasse 70
Postfach 31
8142 Uitikon
Tel.: 044 491 15 95
Fax: 044 491 28 80
E-Mail: furrer.vap@bluewin.ch

Uitikon, 27. November 2015

Stellungnahme des Cargo Forum Schweiz zur Vernehmlassung zum Entwurf Botschaft Organisation Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu dieser für den Güterverkehr fundamentalen Botschaft zur Organisation der Bahninfrastruktur. Die diskriminierungsfreie Nutzung der Bahninfrastruktur und ein funktionierender Wettbewerb zwischen Güterbahnen sind für die Wirtschaft essentiell. Nur so können multimodale Logistikkonzepte marktgerecht entwickelt werden. Gleichzeitig müssen die Kosten im System Schiene auf ein wettbewerbsfähiges und langfristig finanzierbares Mass reduziert werden.

Die Vorlage nimmt hierzu wichtige Themen auf: Trassenvergabestelle, Schaffung einer RailCom, Mitwirkungsrechte der Verkehrsunternehmen, Verlader und Anschlussgleisbetreiber bei Investitionen und Fahrplanerstellung sowie gesetzliche Regelung systemrelevanter Dienstleistungen.

Allerdings vermissen wir die weiteren im Bericht der Expertenkommission vom Mai 2013 empfohlenen Veränderungen: Holdingstrukturen mit klaren Abgrenzungen der Geschäftsbereiche, d.h. desintegrierte Führung der Bahnunternehmen und die Einführung von Wettbewerbselementen im Wagenladungsverkehr, d.h. zumindest eine gesetzliche Regelung auch der systemrelevanten Dienstleistungen im Güterverkehr (neben den Vorschlägen im Bereich Infrastruktur und Personenverkehr).

Die Vorlage trifft ausserdem zu wenig weitreichende Massnahmen zur Senkung der Kosten im Bahnsystem. U.E. sollten die diversen Normalspurnetze in der Schweiz zu einem einzigem Normalspurnetz unter eigenständiger Führung in Bundeseigentum überführt werden. Damit könnte endlich eine Fokussierung auf alle Verkehrsunternehmen erreicht werden und liessen sich erhebliche Synergien und Skaleneffekte für die Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen und den Bund als Besteller nutzen (Netzentwicklung, Betrieb und Störungsmanagement, Substanzerhaltung, Netzzugangsvereinbarungen, Abschluss und Controlling einer einzigen Leistungsvereinbarung usw). Gleichzeitig entfielen durch diese Trennung die Notwendigkeit der Schaffung einer unabhängigen Trassenvergabestelle, da eine Einflussnahme auf die Trassenvergabe durch Verkehrsunternehmen ausgeschlossen ist. Auch die Regulation systemrelevanter Leistungen entfielen im Bereich Infrastruktur.

Die in diese Vorlage aufgenommene Stärkung der Passagierrechte lehnen wir ab, da weite Teile des Personenverkehrs auf staatliche Abgeltungen angewiesen sind. Eine Verbesserung der Passagierrechte ist daher nicht angezeigt. Zudem verzichtet die Vorlage auf die gleichzeitige Verbesserung der Rechte der Absender und Empfänger im Beförderungsvertrag des Güterverkehrs, was aus Gründen der Gleichbehandlung ebenfalls abzulehnen ist.

Die Einführung einer Aufsichtsabgabe für Anschlussgleise lehnen wir ab. Die rein präventive polizeiliche Aufsicht ohne konkreten Anlass der Intervention ist eine allgemeine Staatsaufgabe, die nicht über zusätzliche Gebühren zu finanzieren ist. Es gilt hingegen, die Sicherheits-, Betriebs- und Arbeitsvorschriften zu vereinfachen, flexibilisieren und auf die heutige hochentwickelte, automatisierte und sichere Technik zu adaptieren. Die Zulassung, Bewilligungen und Administration müssen vereinfacht werden. Insbesondere die Digitalisierung muss durch entsprechende Vereinbarungen für systemrelevante Dienstleistungen und Ressourcen rasch umgesetzt werden.

Wir empfehlen den Rückzug und die Überarbeitung der Vorlage. Nur mit einer erheblichen Veränderung der Organisation der Bahninfrastruktur und der Bahnverkehrsunternehmen kann die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber dem Individualverkehr, insbesondere aber gegenüber dem LKW grundlegend verbessert und damit die multimodale Mobilität ohne Subventionen gefördert werden.

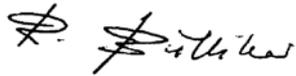
Die Vorlage selbst ist u.E. jedoch zumindest in folgenden Punkten zu ergänzen:

- Die Trassenvergabestelle soll nicht nur den diskriminierungsfreien Netzzugang sicherstellen und die optimale Netznutzung sicherstellen, sondern auch den Wettbewerb optimal ermöglichen.
- Die Mitglieder des Verwaltungsrats der Trassenvergabestelle sollen explizit von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig sein.
- Die Wahrnehmung übergeordneter Aufgaben sog. systemrelevante Dienstleistungen soll nicht nur Effizienz und Interoperabilität verbessern, sondern den Wettbewerb stimulieren.
- Die Rahmenbedingungen müssen so verändert werden, dass private Investoren in das Bahnsystem investieren. Voraussetzung hierfür ist die wirkliche Öffnung des Bahngüterverkehrsmarkts für den Wettbewerb. Die systemrelevanten Leistungen sind auch im Güterverkehr mittels Vereinbarungen zu regeln. Dazu gehört die diskriminierungsfreie Nutzung des Wagenladungsverkehrs inkl. Swiss Split sowie der Nahzustellung durch konkurrenzfähige Güterbahnen. Die Bedingungen, die SBB Cargo in solchen Konstellationen als Leistungserbringer gegenüber Konkurrenten anwendet, müssen im Voraus diskriminierungsfrei festgelegt und durch die RailCom kontrolliert werden. Der RailCom muss eine klare Kompetenz zur umfassenden Kontrolle (Vertragseinhaltung und präventive Inhaltskontrolle) und zum Entscheid über Streitigkeiten eingeräumt werden. Die jetzige Formulierung im Gesetz ist unklar.
- Die Mitwirkungsrechte der Güterbahnen, Verloader und Anschlussgleisbetreiber müssen weitreichender verstärkt werden, insbesondere betreffend den zeitlichen Vorlauf und die Offenlegung der Variantenevaluation. Negative Auswirkungen auf den Güterverkehr sowie den Betrieb und die Bedienung von Anschlussgleisen sind zu verhindern oder finanziell auszugleichen. Der RailCom muss eine klare Kompetenz zur umfassenden Kontrolle und zum Entscheid über Streitigkeiten eingeräumt werden. Die jetzige Formulierung im Gesetz ist unklar.
- Mitwirkungsrechte sollen auch im Bereich Immobilien eingeräumt werden. Sie sind ein wesentlicher Hebel für die Attraktivität der Verkehrsangebote im Personenverkehr, oft aber auch entscheidende Hindernisse für die Realisierung von Güterverkehrsstandorten. Wir erachten die Ausgliederung der Immobilien aus den integriert geführten Eisenbahnunternehmen als unumgänglich, um die Diskriminierungsfreiheit im Eisenbahnverkehr zu erhöhen.
- Bei Beibehaltung integriert geführter Bahnunternehmen muss zumindest SBB Cargo AG aus dem Konzern der SBB herausgelöst und in Bundeseigentum überführt werden. Nur so kann ihr die notwendige unternehmerische Freiheit und Marktorientierung eingeräumt werden, um im Markt erfolgreich auftreten zu können.

Zur Beantwortung der gestellten Fragen verweisen wir auf den beigelegten Fragebogen, der demjenigen unseres Partnerverbands VAP entspricht.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Cargo Forum Schweiz



Rolf Büttiker, alt Ständerat
Präsident CFS



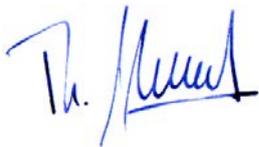
Dr. Frank Furrer, VAP
Geschäftsführer CFS



Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident SSC



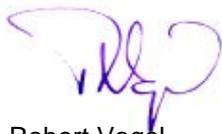
Conrad Tobler
Geschäftsleiter SSC



Thomas De Courten, Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS



Robert Vogel
Präsident GS1



Thomas Bögli
Geschäftsleitung GS1



Dr. Ralph Lewin
Präsident SVS



André Auderset
Geschäftsführer SVS



Martin Dätwyler
Stv. Direktor HKBB



Dr. Bernd Menzinger
e. Vorstandsausschuss HKBB

CARGO FORUM SCHWEIZ

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

GS1, Schweiz

ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5000 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer beider Basel

Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz. Sie verstehen sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliederfirmen repräsentieren die Struktur der Schweizer Wirtschaft und einen Grossteil der schweizerischen Arbeitsplätze.

SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel

ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 320 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft

Die SVS ist der Zusammenschluss der schweizerischen Schifffahrt sowie der Hafenwirtschaft und vertritt deren Interessen bei Behörden, anderen Verkehrsträgern und einschlägigen Organisationen im In- und Ausland.

VAP - Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen

Als Fachverband der Schweizer Verladerschaft für den multimodalen Verkehr repräsentiert der VAP 75% der Anschlussgleise und Terminals sowie 98% der Privatgüterwagen aller Branchen der Schweizer Wirtschaft mit einem Investitionswert von gut 4 Mia. Franken.