

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin UVEK

3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Uitikon, 10. Oktober 2022

Vernehmlassungsantwort zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme. Der VAP hatte bereits Gelegenheit, im Sounding Board zur Perspektive BAHN 2050 mitzuwirken. Wir schätzen diesen Einbezug der verladenden Wirtschaft in die Bearbeitung strategischer Positionen sehr und bedanken uns dafür.

Der VAP fördert seit 1912 den Schienengüterverkehr. Mit einer aktiven Verkehrspolitik setzt er sich dafür ein, die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen, die Schieneninfrastruktur und die Logistikstandorte so zu optimieren, dass die Schiene als Teil der multimodalen Logistikwelt auch in Zukunft eine lohnende Verbindung bleibt. Im Interesse der Umwelt sowie des Lebens- und Wirtschaftsraums Schweiz.

Der VAP vertritt rund 300 Unternehmen der verladenden Wirtschaft und Logistik aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland. Diese betreiben 850 Anschlussgleise und Terminals, Umschlagseinrichtungen, Traktionsmittel und 45'000 private Güterwagen.

Gesamtverkehrssystem im Auge behalten

Die verladende Wirtschaft nutzt alle Verkehrsträger, insbesondere Strasse, Bahn und Rheinschifffahrt. Dabei kombiniert sie die Verkehrsträger entsprechend der logistischen Bedürfnisse und der angebotenen Leistungen. Die Bahn ist Teil des gesamten Verkehrssystems, und die Perspektive BAHN 2050 muss auch darauf ausgelegt sein. Der gewählte Ansatz, vermehrt auf multimodale Umschlags- und Logistikplattformen sowie City-Logistik-Anlagen zu setzen, ist daher zielführend. Vernetzung und Aufgabenteilung mit anderen Verkehrsträgern, entsprechend ihrer jeweiligen Stärken, sollen vereinfacht werden.

Kundennutzen im Fokus

Die Verkehrs- und Infrastrukturpolitik der Schweiz soll den Kundennutzen des Verkehrsträgers Bahn für die verladende Wirtschaft im Fokus haben. Je mehr Nutzen das Schienengüterverkehrssystem Schweiz den Verladern bringt, desto reger wird es genutzt, sprich Verkehr verlagert. Wir lehnen hingegen eine explizite Verlagerungspolitik im Binnenverkehr ab.

Vielmehr befürworten wir die vorgesehene Fokussierung auf die Ost-West-Achse samt starker Anbindung des Südens und des Nordens im Verkehrskreuz. Ebenso unterstützen wir die Absicht, mittels Kapazitätssteigerungen und Qualitätsverbesserungen sowie Sicherung und flexiblerer Nutzung der Trassen den Schienengüterverkehr zu stärken. Schliesslich sind auch die multimodalen Umschlagsplattformen und City-Logistik-Anlagen, die an geeigneten, gut erreichbaren Standorten den Zugang zum Bahnsystem sowohl für kombinierte als auch konventionelle Bahnverkehre ermöglichen sollen, im Interesse der Kunden.

Nachbesserungsbedarf

Infrastruktur allein reicht für optimalen Kundennutzen und Marktanteilsgewinne nicht. Es braucht günstige Standorte, neue Technologien, umfassende Digitalisierung samt diskriminierungsfrei zugänglicher Daten- und Buchungsplattformen und vor allem eine wettbewerbsorientierte Marktordnung, die für mehr Kundenorientierung, Effizienz und Innovation sorgt. Die heute bei SBB Cargo monopolisierten Netzwerkverkehre, die 70% des Binnenverkehrs ausmachen, müssen in eine wettbewerbsorientierte Marktordnung umgestaltet werden. Unsere Vorschläge hierfür aus dem Jahre 2014 basierend auf unserer Studie «Von der integrierten zur marktorientierten Bahn» wären nach wie vor zielführend.

Internationale Anbindung der Schweiz sicherstellen

Die Fokussierung auf kurze und mittlere Distanzen wird zwar grundsätzlich begrüsst. Allerdings blendet sie die grossen Potentiale im internationalen Verkehr aus. Dies ist bedauerlich. Die Perspektive BAHN 2050 müsste im Gegenteil auch die günstige Anbindung des Schweizer Bahnnetzes an die internationalen Korridore und die Rheinhäfen sowie Südhäfen im Zielbereich haben. Dazu wird der Bundesrat durch die Motionen 22.3000 und 20.3003 betreffend Ausbau der linksrheinischen Strecken zur redundanten Führung des europäischen Korridors explizit aufgefordert.

Auch die rechtliche und technische Anbindung der Schweiz an Europa ist ein wichtiges Element für einen erfolgreichen Schienengüterverkehr. Die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets setzt enorme Innovationskräfte für die fundamentale Erneuerung des Bahnsektors frei. Die Schweiz als Teil des europäischen Bahnnetzes muss sich diese zur massiven Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gezielt zunutze machen, um so einen Beitrag an die Energiewende zu leisten. Dafür sind die Aktualisierung des Landverkehrsabkommens und folglich eine Deblockierung der Verhandlungen mit Europa nötig.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Überlegungen. Weitere Ausführungen können Sie dem beiliegenden Fragebogen und der beigelegten Studie entnehmen.

Mit freundlichen Grüssen

VAP – Verband der verladenden Wirtschaft



Josef Dittli, Ständerat
Präsident



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär