

## Generalversammlung VAP vom 03.06.2008

### Begrüssung und Präsidentialansprache vom Präsidenten Franz Steinegger

---

#### 1 Begrüssung

#### 2 Verkehrspolitik

##### 2.1 Schienengüterverkehr generell

Wenn man die schweizerische Verkehrspolitik im Schienengüterverkehr etwas salopp veranschaulichen wollte, könnte man Folgendes sagen:

Die Schweiz subventioniert den Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien mit Millionenbeträgen, sofern dieser als kombinierter Verkehr oder als rollende Landstrasse abgewickelt wird. Im Transitbereich spielt der freie Netzzugang für ausländische Bahnunternehmungen eine erhebliche Rolle.

Gleichzeitig lassen wir im Binnenverkehr den Schienengüterverkehr über eine verfehlte Trasseepreisregelung den Personenverkehr subventionieren. Und wenn sich Personenverkehr und Güterverkehr um Trasseezuteilungen und Zugangsprioritäten streiten, zieht der Güterverkehr den Kürzeren. Dies wird bei der Trassenvergabestelle nicht einmal bemerkt wird. Investitionen in private Bahnanlagen, Traktion und Güterwagen werden damit zunehmend problematisch.

Und wenn der Verlader in der Schweiz seine Güter nicht in einem Container zur Bahn bringt, kriegt er keine pauschale Rückerstattung der LSVA und subventioniert über die LSVA den Transitverkehr.

Ein wortgewaltiger Verwaltungsrats- oder Verbandspräsident liesse sich hier in der Begrüssung für die Generalversammlung einige deftige Sätze über den Unverstand der Politiker in die Rede schreiben. Aufgrund meiner Vergangenheit bin ich hier etwas zurückhaltender. Zu Recht, es geht hier nicht nur um den Unverstand von Politikern sondern auch um Volksentscheide und Befindlichkeiten der Öffentlichkeit.

Der VAP hat sich deshalb beim Nordmann- und Weibelbashing zurückgehalten, als die SBB gemerkt hatte, wie es um Cargo steht. Vielmehr haben wir die Gelegenheit benutzt, um auf die prekären Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr in der Schweiz hinzuweisen. Man kann heute festhalten, dass das Missgeschick von SBB Cargo den positiven Effekt hatte und hat, dass die Medien endlich Defekte bei den Rahmenbedingungen für den Güterverkehr zur Kenntnis genommen, darüber berichtet und dies auch kommentiert haben.

## 2.2 Güterverkehrsvorlage

Der Alpenschutzartikel vom 20.02.1994 hat sichergestellt, dass wir beim Alpen transit Schienenkapazitäten bereitstellen können und dass uns nicht durch die Hintertür oder Nottür eine Konzentration auf den Strassenalpen transit beschert worden ist.

Tatsache ist aber, dass auch nach der Inbetriebnahme des Lötschberg Basistunnels und nach dem Ausbruch von zwei Dritteln des Basistunnels am Gotthard die Güterverkehrspolitik und Verlagerungspolitik ausschliesslich auf den Transitverkehr fokussiert wird. Wenn aber für die Verlagerungspolitik tatsächlich ökologische Kriterien massgebend sind, dann gibt es nicht nur die ca. 310 km Basel-Chiasso sondern auch 350 km zwischen Bodensee und Genfersee.

Nochmals, wenn in der Güterverkehrspolitik eine Nabelschau um den Transitverkehr betrieben wird, ist dies nicht nur ein Fehler der Politiker sondern auch eine Folge von Volksentscheiden und vom Gewicht politischer Strömung. Was aber von der Politik verlangt werden kann, ist das Bemühen um eine neue etwas umfassendere Lagebeurteilung und damit eine Diskussion über die Prioritäten. Wir sollten nicht Mythen pflegen sondern die Diskussion anstossen für eine umfassende Verlagerungspolitik. Dabei müsste aus Sicht des VAP nicht einmal Verlagerung versprochen werden. Wir wären zufrieden, wenn es eine realistische Güterverkehrspolitik wäre mit dem Ziel der Nicht-diskriminierung.

Welches sind unsere Traktanden für eine realistische Politik zugunsten des Schienengüterverkehrs? Es sind dies die Frage der Trassenpreise, der Zugangsprioritäten, der Erhöhung der Schienenkapazitäten, die Anwendung des Verursacherprinzips bei Streckenerneuerungen und schliesslich eine bedürfnisgerechte Beurteilung des Wagenladungsverkehrs.

### 2.3 Gesetz über die zukünftige Entwicklung Bahnprojekte (ZEB)

Wir haben hier die Vermutung, dass die Bedürfnisse des Güterverkehrs unterschätzt worden sind und unterschätzt werden. Wir können nicht auf Dauer auf einem bestehenden Trasse die Schnellzüge schneller fahren lassen, die Zufahrten zu den Alpendurchstichen bewältigen und die Verdichtung der S-Bahnfahrpläne realisieren, ohne den Güterverkehr zu verdrängen. Dazu kommt, dass die Wirtschaftsorganisationen aus Rücksicht auf gewisse politische Strömungen weniger zum Lobbyieren als wegen finanziellen Ängsten zum Jammern neigen. Auf der anderen Seite sind die Passagiere des Personenverkehrs Stimmen und die Kantone als Besteller des Regionalverkehrs selbstbewusst und politisch nicht zu unterschätzen. So haben wir heute die Bedenken der grossen Verlagerer, aber möglicherweise erst Morgen das Bewusstsein der fehlenden Trassenkapazität für den Güterverkehr, wenn die Lastwagen definitiv im Stau stehen bleiben. Wenn ich etwa an die Ostschweiz denke, könnte es nutzbringender sein, für zusätzliche Kapazitäten zwischen Winterthur und Zürich zu kämpfen als sich für den Transitverkehr vom Bodensee über die Spitzkehre von Sargans zum Gotthard zu verwenden.

Fazit: Die gebetsmühleartige Wiederholung des Wortes Verlagerung bringt noch keine Kapazitäten. Dafür braucht es politischen Willen und Geld. Die Diskussion in der EU über den Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes könnte ein Ansatz sein.

### 2.4 Trassenpreise

Im November 1999 haben wir eine Anpassung der Trassenpreisregelung gefordert. Noch im November 2005 hat Benedikt Weibel unserer Behauptung, der Güterverkehr subventioniere über die Trassenpreise den Personenverkehr, vehement widersprochen. Natürlich hat auch das Bundesamt für Verkehr Ende Juli 2006 die bisherige Trassenpreisregelung als unübertroffen erklärt. Wir sind froh, dass diese eisenharte Überzeugung nunmehr etwas erschüttert ist. Mindestens anerkennt SBB Infra Mängel, und die Suche nach besseren Lösungen hat begonnen. Weder sind Tonnen allein für

die Abnutzung der Geleisanlagen entscheidend. Noch sind es nur Distanzen. Die Benutzung einer wenig befahrenen Nebenstrecke sollte günstiger sein, als wenn zur Spitzenzeit eine Hauptstrecke in einer Agglomeration beansprucht wird.

## 2.5 Wagenladungsverkehr

Der Wagenladungsverkehr erfordert Systemanbieter. Deregulierung und Liberalisierung erhalten dadurch eine gewisse Beschränkung. Dazu kommt, dass vor einiger Zeit das Heil der Verlagerungspolitik im kombinierten Verkehr gesehen oder erhofft wurde.

Wir sind der Meinung, dass der kombinierte Verkehr wichtig ist, dass darob aber nicht der Wagenladungsverkehr diskriminiert werden darf. Man darf nicht einerseits die Terminals für den Wechsel der Behälter von der Strasse auf die Schiene und umgekehrt subventionieren und andererseits den Verloader auf dem Anschlussgleise im Rahmen der LSVA, bei der Bedienung der Anschlussgleise und bei der Anpassung an Schnellbahnstrecken diskriminieren. Den Kostentreiber Umschlag gibt es nicht nur beim unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV). Eine Studie des Institutes für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus der Universität St. Gallen von 2007 kommt sogar zum Schluss, dass beim Transitverkehr mit der Förderung des Wagenladungsverkehrs die vergleichsweise grössten Effekte erzielt werden könnten.

## 3 Liberalisierung Schienenverkehr

Vielen Akteuren macht es immer noch Schwierigkeiten, sich auf die neuen Gegebenheiten einzustellen. Früher waren die Beziehungen klar und einfach strukturiert. Ein Land, eine Bahngesellschaft, meist in der Hand des Staates. Man einigte sich in Fragen, welche alle betreffen, über die UIC und deren angeschlossene Organisationen. Früher sassen Vertreter von nationalen Bahngesellschaften, welche zugleich auch als Vertreter des betreffenden Staates amtierten, am Tisch. Grundsätzlich ging es um nationale Bahnsysteme, welche Waren und Personen stafettenartig von Staat zu Staat weiterreichten. Diese Struktur hat uns auch viele technische Hemmnisse beschert.

Diese Situation hat sich vollkommen verändert. Allerdings haben sich noch nicht alle Akteure darauf eingestellt.

Mit Privatisierung, Deregulierung und Liberalisierung wurden im Flugverkehr, in der Telekommunikation, bei der Post usw. erwartet, dass am Schluss nur noch drei bis vier

globale Player das Sagen haben würden. Heute zeigt sich, dass neben Grossen auch Nischenanbieter eine Rolle spielen können. Diese müssen aber in ihrem Bereich besser sein als die anderen. Die entsprechenden Unternehmungen haben oder hatten dabei ein strategisches Problem. Sie waren recht bedeutend und haben deshalb Mühe mit dem Entscheid, in welcher Liga sie spielen wollen.

Allerdings können auch heute die Nationalstaaten, zwar etwas subtiler als früher, viel für ihre früher staatlichen Unternehmungen tun. Auch in der Schweiz müsste man nicht päpstlicher sein als der Bayer in Rom. Im Flugverkehr haben wir es verpasst. Im Kommunikations-, Strom- und Postbereich ist das Spiel offen. Wie sich die Lage im Bahnverkehr entwickelt, werden wir sehen.

#### 4 **Schienen / Strasse**

Die Verlagerer sind nicht auf Schiene oder Strasse fixiert. Sie sind bereit, ökologische Gesichtspunkte zu berücksichtigen, aber sie möchten vorallem zu günstigen Konditionen transportieren. Hier gibt es die Diskussion um Megatrucks. Sie wissen, mehr Länge, mehr Breite, höhere Maximalgewichte werden als Umweltschutzereignisse verkündet.

Ohnehin heisst es in der modernen EU-Sprache nicht mehr Verkehrsverlagerung sondern Co-Modality oder Optimierung jedes einzelnen Verkehrsträgers.

Auch in der Schweiz kann man nicht alle Probleme mit der LSVA lösen. Erhöhung der LSVA und Erhöhung des Gesamtgewichtes können kompensatorisch wirken. Wenn aber noch eine Erhöhung der Trassekosten dazukommt, geht die Balance verloren.

#### 5 **Zusammenfassung**

Was erwarten wir?

Wir möchten, dass Güterverkehrspolitik nicht einfach Transitverkehrspolitik bedeutet. Man kann auch nicht von Verlagerungspolitik fantasieren, ohne die notwendigen Infrastrukturen zur Verfügung zu stellen. Schliesslich sollte der Güterverkehr nicht den Personenverkehr subventionieren müssen. Und am Schluss: Güterverkehr der Zukunft ist nicht nur als kombinierter Verkehr sondern auch als Wagenladungsverkehr möglich.

Entsprechende Anpassungen der Rahmenbedingungen und Investitionen in Infrastruktur sind daher nötig.

Zu den aktuellen Problemen SBB Cargo nehme ich nicht Stellung. Ich bin hier mit Sanierungsarbeiten beschäftigt.