

Herrn
Bundesrat Moritz Leuenberger
Vorsteher UVEK

3003 Bern

Chiasso, 11.02.2010
Ns. Rif. TON/

„Bericht zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz“

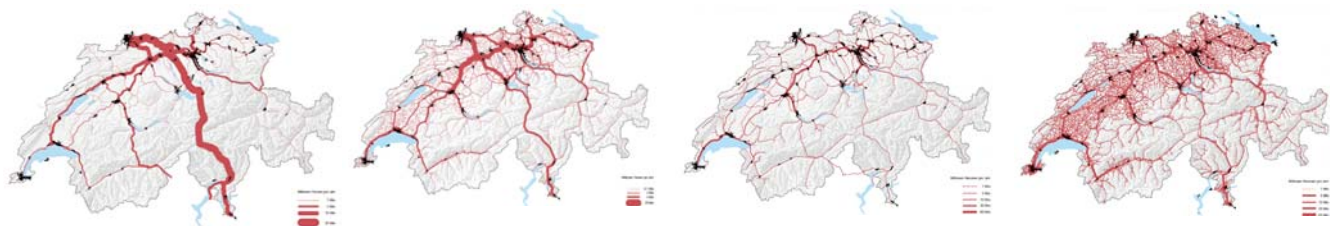
Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Interesse nehmen wir Ihre Infrastrukturstrategie für die kommenden Jahrzehnte zur Kenntnis. Wir erlauben uns, zum Schienennetz, welches wir als Operateur des kombinierten Verkehrs intensiv nutzen, Stellung zu nehmen. Im Mittelpunkt unserer Betrachtungen steht die Nord-Süd-Achse via Gotthard und Lötschberg. Diese Achse ist für den Güterverkehr und die Verkehrsverlagerung von herausragender Bedeutung – ein Umstand, dem der Infrastrukturbericht leider nur unzureichend Rechnung trägt.

Zu 2.: Die nationalen Infrastrukturnetze

Sonderrolle des Nord-Süd-Korridors im Schienengüterverkehr

Der schweizerische Landverkehr (Strasse und Schiene) weist einen bedeutenden Gegensatz zwischen Ost-West- und Nord-Süd-Orientierung auf. Die grossen Verkehrsströme des Personenverkehrs, aber auch des Strassengüterverkehrs, verlaufen auf der Ost-West-Achse parallel zu den Alpen. Hier liegen die Agglomerationen, hier stehen die Bürger im Stau bzw. im Pendlerzug, hier kann jedermann die Kapazitätsengpässe mit Händen greifen. Ganz anders im Schienengüterverkehr. Die grossen Güterströme überqueren die Alpen auf der Nord-Süd-Achse, überwiegend im internationalen Transitverkehr. Indes sind auf der Nord-Süd-Achse die Personenzüge selten überfüllt, und abgesehen vom internationalen Urlaubsverkehr ist auf der Strasse nur mässiger Personenverkehr unterwegs.



Güterverkehr Schiene

Güterverkehr Strasse

Personenverkehr Schiene

Personenverkehr Strasse

Selbst der Strassengüterverkehr hält sich – als Folge der Verlagerungspolitik – in überschaubarem Umfang.

Die Nord-Süd-Achse ist also **DIE** Hauptstrecke für den Schienengüterverkehr, jedoch nur eine Nebenstrecke für den Personenverkehr und selbst für den Strassengüterverkehr nur von sekundärer Bedeutung. In Zahlen: Rund 70% der gesamten Schienengüterverkehrsleistung der Schweiz wird im alpenquerenden Verkehr erbracht. 2008 wurden auf der Nord-Süd-Achse insgesamt 25,5 Millionen Nettotonnen befördert. Fast zwei Drittel davon waren Volumen des kombinierten Verkehrs, ein Drittel Volumen des traditionellen Wagenladungsverkehrs. Die Strasse dagegen brachte im alpenquerenden Verkehr „nur“ 14,4 Millionen Nettotonnen auf die Waage.

Erfährt nun der Schienengüterverkehr auf der Nord-Süd-Achse eine angemessene verkehrspolitische Beachtung? Leider nein, bzw. leider nicht immer:

- Die geplanten Infrastrukturausbauten kommen schwergewichtig dem Personenverkehr zugute – verständlich, aber diskriminierend gegenüber dem Schienengüterverkehr
- Für den Schienengüterverkehr sind Infrastrukturausbauten auf der Ost-West-Achse geplant – ebenso verständlich, aber verlagerungs- und umweltpolitisch ineffizient
- Selbst die NEAT, der grosse Hoffnungsträger der Verlagerungspolitik, kommt vorerst dem Personenverkehr zugute, während der Schienengüterverkehr noch jahrzehntelang auf den Ausbau der Zulaufstrecken warten soll.

Fazit: Der alpenquerende Schienengüterverkehr ist volumenmässig und verlagerungspolitisch von herausragender Bedeutung. Er unterliegt völlig anderen technischen, betrieblichen, kommerziellen und verkehrspolitischen Anforderungen als die übrigen Sparten des Landverkehrs. Dies macht eine gesonderte, auf den Korridor fokussierte Betrachtung notwendig. Sämtliche Analysen und Projektionen zur weiteren Entwicklung des Infrastrukturnetzes sollten der Sonderrolle des alpenquerenden Schienengüterverkehrs Rechnung tragen.

Zu 4.2: Ausgangslage

1) Nord-Süd-Korridor trägt wesentlich zur Verbesserung des Modal Split bei

Wie im Bericht angegeben, beträgt der Modal Split Schiene : Strasse im gesamtschweizerischen Gütertransport rund 40 : 60 (tkm). Wesentlich höher ist jedoch der Schienenanteil im alpenquerenden Verkehr, nämlich 64 : 36 (beförderte Nettotonnen). Der Nord-Süd-Korridor trägt also massgeblich zur Verbesserung des Modal Split bei. Auf der Ost-West-Achse (bzw. auf der Fläche) dürfte der Schienenanteil im Vergleich zur Strasse unter 25% liegen. In Zukunft wird sich der Modal Split auf den Nord-Süd- und Ost-West-Achsen weiter auseinanderdividieren: Für den Korridor Rotterdam-Genua wird eine Verdopplung des Güterverkehrs bis 2020 prognostiziert, während auf der Fläche der Schienengüterverkehr wegen der kurzen Distanzen und der geringen Volumen tendenziell eher an Bedeutung verlieren wird.

2) Gravierende Kapazitäts- und Infrastrukturdefizite

Um so mehr erstaunt, dass wesentliche Kapazitäts- und Infrastrukturengpässe für den Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse keinerlei Erwähnung finden:

- Der Lötschberg-Basistunnel ist teilweise nur einspurig ausgebaut und muss wegen der Steigungen am Simplon weiterhin als Bergstrecke eingestuft werden

- Die verfügbaren Kapazitäten für 4-Meter-Trassen auf der Lötschberg-Achse sind bereits heute zu 90% ausgeschöpft; jährlich verliert der Güterverkehr Trassen an den Personenverkehr
- Der Gotthard-Korridor wird auch nach der Eröffnung des NEAT-Tunnels nicht für den kombinierten Verkehr von 4-Meter-Trailern benutzbar sein, da die Zulaufstrecken gemäss heutiger Planung erst nach 2030 ausgebaut werden sollen
- Die internationalen Anschlüsse an den schweizerischen Güterverkehrskorridor sind noch immer nicht verbindlich geklärt
- Der Schienengüterverkehr hat prinzipiell nachgeordnete Priorität im Netz gegenüber dem Personenverkehr
- Der Schienengüterverkehr zahlt Trassenpreise, die um ein Mehrfaches höher sind als im benachbarten Ausland und als im Personenverkehr.

3) Unzureichende Marktöffnung

Wir begrüssen, dass der Bericht das überfällige Thema der Trennung zwischen Infrastruktur und Betrieb aufgreift. In der Schweiz wie auch in zahlreichen europäischen Ländern ist die Marktöffnung bis dato nur teilweise erfolgt. Die grössten Defizite liegen in folgenden Bereichen:

- mangelnde Unabhängigkeit von Infrastruktur und Betrieb
- mangelndes Instrumentarium zur Effizienzsteigerung des Netzes
- mangelnde Etablierung einer unabhängigen Regulierungsstelle mit weitreichenden Kompetenzen

In der Schweiz wie in den meisten europäischen Ländern funktioniert die Zugangsregulierung ohne grössere Probleme. Völlig offen sind jedoch zahlreiche Fragen der **Benutzungsregulierung** (Benutzung der Einrichtungen wie Tankstellen, Rangierbahnhöfe, Werkstätten, Zusatzleistungen wie Rangier- und Schiebedienste, Energiebezug, Letzte Meile, Prioritätenordnung Personen/Güterverkehr, Trassenpreissystem) und der **Netzbewirtschaftung** (Effizienz- und Produktivitätssteigerung, Angebotspolitik, Attraktivitätssteigerung, Kostenkontrolle).

Der vorliegende Bericht muss klar und unmissverständlich die Richtung für eine konsequente, umfassende Marktöffnung weisen.

Zu 5.2 – Entwicklungstrends

Die vorliegende Infrastrukturstrategie versteht sich als „politisches Thesenpapier für die Gegenwart“. Sie soll eine „breit akzeptierte Vision der wichtigsten Einflussfaktoren und Zukunftstrends“ enthalten. Umso bedauerlicher, dass Themen des Güterverkehrs kaum Beachtung finden. Folgende Aspekte sind explizit in den Bericht zu integrieren:

1) Transitland Schweiz

Die Schweiz ist ein wichtiges Transitland für den internationalen Güterverkehr. Das verpflichtet einerseits zur Bereitstellung effizienter Verkehrsinfrastrukturen, andererseits erfordert es die umwelt- und sozialverträgliche Lenkung der stetig wachsenden Verkehrsströme. Unabdingbar ist die technische und verkehrspolitische Koordination auf internationaler Ebene.

2) Green Logistics

Das Konzept der Grünen Logistik geniesst steigende Akzeptanz bei Verladern und Logistikern und stellt eine grosse Chance für den Schienengüterverkehr dar. Das Zielsystem der Grünen Logistik verfolgt die

Schaffung eines nachhaltigen Unternehmenswertes über ein Gleichgewicht von ökonomischer und ökologischer Effizienz. Treiber für ökologische Transportkonzepte sind steigende Energiepreise, wachsendes Umweltbewusstsein der Konsumenten, zunehmende staatliche Regulierungen und höhere Erwartungen an die gesellschaftliche Verantwortung der Unternehmen.

3) Effizienzsteigerung im Güterverkehr

Auch für den Güterverkehr liegt der Schlüssel in der Erhöhung der Effizienz der Verkehrssysteme. Dies erfordert für die Schiene:

- längere, schwerere Züge grenzüberschreitend von Wirtschaftsraum zu Wirtschaftsraum durch entsprechende internationale Infrastrukturausbauten. Eckwerte sind Züge von 2000 Tonnen Gewicht, 750 Meter Länge und 4 Meter Lichtraumprofil, Umsetzung bereits zur NEAT-Inbetriebnahme 2017!
- dichtere Zugsabstände durch korridorweite Sicherheitstechnik
- Erhöhung der Netzkapazität über ein nachfrageorientiertes Trassenpreissystem
- Gleichberechtigung des vertakteten Güterverkehrs mit dem vertakteten Personenverkehr

Effizienzsteigerungen werden selbstverständlich auch für den Strassengüterverkehr angestrebt. Europaweit wird das Thema Gigaliner kontrovers diskutiert. Eine seriöse Zukunftsvision kommt nicht umhin, sich diesem Thema offensiv zu stellen.

Zu 6.1. – Herausforderungen sektorübergreifend

Wettbewerbsfähigkeit stärken: Einrichtung einer Regulierungsstelle

Wir sind überzeugt, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Bahninfrastruktur durch verschiedene Effizienz- und Produktivitätssteigerungen erhöht werden kann. Eine zentrale Rolle spielt dabei eine wirksame Regulation. Jede Liberalisierung von Netzindustrien braucht einen Regulator. Dieser stellt sicher, dass fairer Wettbewerb auf den nachgelagerten Märkten des Netzbetreibers möglich ist und setzt Anreize, damit das weiterhin als Monopol betriebene Netz wettbewerbsorientiert bewirtschaftet wird. Im

Bahnsektor stehen folgende Anreizwirkungen im Vordergrund:

- nachhaltige Sicherung einer angemessenen Infrastruktur
- Diskriminierungsfreiheit bei Netzzugang und -benutzung
- Produktionseffizienz mit Anreizen zur Kostensenkung

Die Kompetenzen des Regulierers dürfen sich nicht auf den Netzzugang beschränken, sondern müssen das gesamte Marktspektrum abbilden mit dem Ziel, alle infrastrukturbezogenen Themen schlüssig und konsistent regulatorisch zu betreuen. Dazu gehören:

- Zugangsregulierung
- Benutzungsregulierung
- Regulierung der internationalen Schnittstellen in Zusammenarbeit mit den ausländischen Regulierungsstellen
- Controlling der Netzbewirtschaftung
- Überprüfung und ggf. Korrektur der Angebotsattraktivität

Eine langfristig angelegte Infrastrukturstrategie sollte diese Kernfigur explizit vorsehen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienennetzes nachhaltig zu sichern.

Zu 6.3. - Herausforderungen Schiene

1) Kapazitätsengpässe überwinden

Wie eingangs erläutert, wird das stärkste Verkehrswachstum im Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse stattfinden. Die prognostizierte Verkehrsverdoppelung bis 2030 ist nicht durch Netzanpassungen und punktuelle Erweiterungen zu bewältigen, sondern nur durch gezielte, zweckgebundene Investitionen für DIESEN Korridor. Der Ausbau für das 4-Meter-Profil ist bereits zur NEAT-Eröffnung 2017 zu realisieren; der Konsens für die erforderlichen Ausbauten im Ausland muss verbindlich fixiert werden.

2) Interoperabilität verbessern

Der Interoperabilitätsbegriff ist wesentlich weiter zu fassen als die Ausrüstung des Korridors Rotterdam-Genua mit dem Signal- und Zugssicherungssystem ETCS. Neben den technischen Aspekten (harmonisierte Interoperabilitätsnormen für Konstruktion, Betrieb und Instandhaltung von Rollmaterial) ist auch eine Interoperabilität auf administrativer Ebene vorzusehen, damit Güterzüge ohne überflüssige Aufenthalte die Grenzen passieren können (Zollregelungen, internationale Bremszettel, internationale gegenseitige Anerkennung der Lokführerlizenzen).

3) Verlagerungsziel erreichen

Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ist ohne Zweifel ein wichtiger Schritt für die Kapazitätssteigerung der Bahn. Ohne Ausbau der Zufahrtsstrecken riskiert das Jahrhundertprojekt NEAT jedoch, zur „Kathedrale in der Wüste“ zu verkommen, zumindest was den Güterverkehr anbelangt. Ein wichtiges Verlagerungspotential der Zukunft liegt im Segment Sattelaufleger. Das erforderliche Streckenprofil von 4 Metern kann jedoch nicht via Schweiz, sondern nur via Österreich angeboten werden, da der Ausbau des Gotthard-Korridors erst für den Zeitraum nach 2030 terminiert ist und die Kapazitäten der Lötschbergstrecke bereits ausgeschöpft sind. Das Verlagerungsziel kann ohne angemessene Bahninfrastruktur nicht erreicht werden.

4) Gewichtsbasiertes Trassenpreissystem überwinden

Das schweizerische Trassenpreissystem steht im eklatanten Widerspruch zu einem funktionierenden Marktgeschehen im Schienengüterverkehr. Es privilegiert den Personenverkehr und diskriminiert den Güterverkehr, indem es das Zuggewicht als ausschlaggebenden preisbestimmenden Faktor heranzieht. Zudem bürdet es dem Güterverkehr die hohen Unterhaltskosten von Hochgeschwindigkeitsstrecken, deren Nutzen er niemals in Anspruch nehmen wird, über den Faktor Zuggewicht überproportional auf. Die preisliche Diskriminierung des Güterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr lässt sich auch am Vergleich mit unseren Nachbarländern ablesen: In der Schweiz wird der Güterverkehr dreimal so hoch belastet, während der Personenverkehr mit dem Niveau anderer Länder vergleichbar ist. Das heutige Trassenpreissystem muss also strukturell geändert werden. Es sollten Anreize vorgesehen werden, mit denen die Infrastrukturbetreiberinnen zu Produktivitätserhöhungen und einer besseren Auslastung des Netzes motiviert werden.

5) Diskriminierung des Güterverkehrs beim Netzzugang aufheben

Die heutige Prioritätenregelung sieht vor, dass der vertaktete Personenverkehr prinzipiell Vorrang gegenüber dem Güterverkehr hat. Dies bürdet dem Güterverkehr hohe Kosten und grosse Qualitätsprobleme auf, was seine Marktchancen gegenüber der Strasse verschlechtert. Internationale Güterzüge mit aufwendigem Grenzschnittstellenmanagement, temperaturgeführte Güter im Taktfahrplan, zeitsensibler Flugersatzverkehr und Rola-Züge mit 20 Fahrern an Bord - sie alle warten prinzipiell hinter jedem verspäteten Personenzug und verpassen ihrerseits ihre Anschlüsse. Ganz anders auf der Strasse: Hier teilen sich Güterverkehr und Personenverkehr gleichberechtigt die zur

Verfügung stehenden Ressourcen. Dieses Prinzip muss auch im Bahnverkehr Einzug halten: Der vertaktete Personen- und Güterverkehr muss gleichberechtigt auf der Schiene zirkulieren.

Zu 7.2 Schwerpunkte der Entwicklung

Folgende Ergänzungen (**in fett**) sind unerlässlich, um den Bedürfnissen des Schienengüterverkehrs gerecht zu werden:

Schiene	I	1. Die FinöV-Grossprojekte einschliesslich ZEB sind zu realisieren. Der Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeits-Bahnnetz sowie an die internationalen Güterverkehrskorridore ist zu optimieren. Die Leistungsfähigkeit der Nord-Süd-Achse wird dem Verlagerungsauftrag entsprechend erhöht. 2. Die Kapazität der hoch belasteten Streckenabschnitte des bestehenden Schienennetzes ist durch technische und betriebliche Optimierungen zu erhöhen. Die Infrastrukturbetreiber werden durch Effizienzanreize zur systematischen Effizienzsteigerung des Netzes angehalten.
	II	4. Bestehende Wettbewerbsvorteile der Bahn bezüglich Zuverlässigkeit, Sicherheit und Umweltverträglichkeit sind zu erhalten. 5. Beim Neubau und bei der Sanierung von Schieneninfrastrukturen ist dem Boden-, Natur-, Lärm- und Landschaftsschutz das nötige Gewicht beizumessen. 6. Die Erreichung des in der Verfassung definierten Verlagerungsziels im alpenquerenden Güterverkehr ist mittels geeigneter Instrumente – Marktöffnung, Infrastrukturausbauten, Terminalförderung, Alpentransitbörse in Abstimmung mit der EU – weiter zu verfolgen.
	III	7. Der künftige Ausbaubedarf («Bahn 2030») ist auf der Grundlage von betriebs- und volkswirtschaftlichen Kriterien (Kosten/Nutzen-Analyse) festzustellen. Die Projekte sind nach Massgabe ihrer Nachhaltigkeit zu priorisieren. Die Anforderungen von Personen- und Güterverkehr werden gleichberechtigt berücksichtigt. 8. Die Interoperabilität der europäischen Schienennetze ist auf technischer und administrativer Ebene zu verbessern. 9. Die wirtschaftliche Effizienz des regionalen Personenverkehrs ist durch ökonomische Anreize (z.B. Bestellverfahren, Benchmarks, Ausschreibungen) zu erhöhen. 10. Die Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs ist durch ein geeignetes Trassenpreissystem und eine ausgewogene Prioritätenregelung zu erhöhen.

	IV	11. Am bewährten Instrument des FinöV-Fonds zur Finanzierung von Grossprojekten ist festzuhalten. Um die erforderlichen Investitionen für «Bahn 2030» zu finanzieren, sind zusätzliche Einnahmequellen zu erschliessen. Die Finanzflüsse im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind zu vereinfachen.
	V	12. Die Marktöffnung Schiene ist zielgerichtet fortzusetzen. Die Trennung von Infrastruktur und Betrieb sowie die Einsetzung eines Regulators mit weitreichenden Kompetenzen sind vorzunehmen. Eine allfällige Neuordnung der Besitzverhältnisse im Schweizer Schienennetz ist vor dem Hintergrund der europäischen Entwicklungen zu prüfen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen Ihnen für weitere Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Bernhard Kunz
Direktor



Peter Howald
Direktor Intermodal Services