

Schienenengüterverkehr in der Fläche

Positionen zur Vernehmlassung

15.5.2013, Bilanz-Medienkonferenz in Zürich

Grundsätze und Ziele

Vernehmlassung	Kommentar
Bund setzt Rahmenbedingungen	Positiv
Bund sorgt für Infrastrukturen und Anlagen	Positiv
Bund sorgt für diskriminierungsfreien Zugang	Diskriminierungsfreier Zugang ist nicht ausreichend (s. 4. Railway Package). Der Bund muss auch die Rahmenbedingungen für einen diskriminierungsfreien Betrieb setzen.
Eigenwirtschaftlichkeit + Förderung durch Bund/Kantone und Anschubfinanzierung von Produkten	Der Einbezug der Kantone in die Förderung und das Konzept der Anschubfinanzierung sind negativ, s.u.

Instrumente

Vernehmlassung	Kommentar
Beibehaltung der Rahmenbedingungen des Strassenverkehrs	Positiv
Langfristiges Netznutzungskonzept und kurzfristige Netznutzungspläne mit gleichberechtigter Planung von Personen- und Güterverkehr unter Aufsicht des BAV	Positiv. Das Konzept wird auf einem BAV-Anlass im Mai erläutert Im noch stark monopolistisch geprägten Bahnmarkt muss dafür gesorgt werden, dass nicht nur die Bahnen (Infrastruktur und Betrieb) Mitsprache bei der Netzentwicklung haben, sondern in geeigneter Form auch die Bahnkunden.
Institutionalisierter Planungsprozess für Güterverkehrsanlagen (Terminalstrategie)	Positiv Die Grossterminals Basel-Nord und Limmattal müssen in diesen Planungsprozess eingebunden werden. Kein fait accompli für diese wichtigen Anlagen durch einen vorgezogenen Entscheid!
Finanzielle Förderung der Güterverkehrsanlagen über A-fonds-perdu-Beiträge: > Anteil Bund einheitlich 60% für Anschlussgleise und Kleinterminals; 80% für Grossterminals	Positiv Für die Förderung der Infrastrukturen sollten Wirtschaftlichkeitskriterien herangezogen werden: z. B. Anschlussgleise ab 5 Wagen pro Tag, Terminals ab 60 Wagen pro Tag und Gleislänge unter dem Kran von mindestens 300 m
Rückerstattung der LSVA	Positiv
Diskriminierungsfreier Zugang zu geförderten Anlagen; Kontrolle durch Schiedskommission (SKE)	Der Fokus muss nicht nur auf den diskriminierungsfreien Zugang, sondern auch auf den diskriminierungsfreien Betrieb gelegt werden: > Herrschen faire Wettbewerbsbedingungen?

	> Erhält ein Marktteilnehmer finanzielle Vorteile durch Quersubventionen? > Werden die Bedürfnisse eines Marktteilnehmers in der Planungsphase oder im Betrieb prioritär berücksichtigt? Das SKE muss den Leistungsauftrag erhalten, diese Missverhältnisse systematisch aufzuspüren und geeignete Massnahmen zu ergreifen. Die geplanten Grossterminals Basel Nord und Limmattal sind privatwirtschaftlich zu betreiben (Ausschreibung des Betriebs). Denkbar wären eine private oder eine gemischte Trägerschaft für den Bau der Terminals sowie eine gemischte Betreibergesellschaft verschiedener interessierter Operateure, unter Wahrung des öffentlichen Zugangs.
Betriebsbeiträge für nicht-rentable Verkehre durch Kantone/Bund	Negativ – Gefahr der Marktverzerrung Eine Unterstützung geographisch benachteiligter Regionen ist vom Prinzip her vertretbar. Die Ausweitung der heute auf die Schmalspurbahnen beschränkten Förderung auf alle Kantone ist jedoch strikt abzulehnen: > Schafft neue Subventionstatbestände > Verstärkt die Engpässe auf der Bahninfrastruktur in den Agglomerationen > Zersplitterung der Entscheidungsträger > Verzahnung von wirtschaftlichen und lokalpolitischen Interessen
Anschubfinanzierung für neue Produkte über max. 3 Jahre	Positiv Negativ – Gefahr der Marktverzerrung Von einer Anschubfinanzierung neuer Bahn-Produkte durch den Bund ist abzusehen. Es besteht das Risiko einer Wettbewerbsverzerrung und einer Kannibalisierung bestehender Produkte. Die geförderten Produkte würden mutmasslich nur für den Zeitraum der Förderung bestehen; nach Ablauf der Förderfrist würden neue Konzepte erarbeitet und zur Förderung eingereicht werden. Die Marco Polo-Finanzierung der EU für den KV ist ein Negativbeispiel für die Anschubförderung von Bahn-Produkten.
Wegfall der Betriebsbeiträge an den EWLK und den nicht alpenquerenden Kombinierten Verkehr nach Übergangszeit	Positiv Fokus auf Eigenwirtschaftlichkeit gelegt. Es besteht jedoch die Gefahr von Rückverlagerungen einzelner Transporte auf die Strasse
SBB-Kann-Vorschrift für Angebot von Güterverkehrsleistungen	Positiv
Senkung des administrativen Aufwands für Güterverkehrsanlagen	Positiv

Kontakt

Irmtraut Tonndorf, Leiterin Kommunikation
Tel. +41 91 6952936, itonndorf@hupac.ch