

**Verkehrsverlagerung mit praxistauglichen Mitteln
Nur der UKV führt zum Ziel**

Stellungnahme zur Botschaft
zur Güterverkehrsvorlage 2011-2018

Chiasso, 29.6.2007



Inhalt

1	Beurteilung der Botschaft	2
2	Prioritäre Empfehlungen	3
2.1	Knappe Bahnkapazitäten effizient nutzen: keine Super-Rola mit 400.000 Stellplätzen	3
2.2	Erfolgreiche Verlagerungspolitik weiterführen: Fördermittel für 2011-2018 in Höhe von 2 Milliarden statt 1,6 Milliarden Franken	5
2.3	Engpassfaktor Terminals: weitere Fördermittel für Terminals für die ganze Periode 2011-2018	6
2.4	Alpentransitbörse: kein Risiko mit nicht EU-konformer Massnahme eingehen	6
3	Weitere Empfehlungen	7
3.1	Trassenpreise: Diskriminierung des Güterverkehrs ist durch eine grundlegende Reform zu beseitigen	7
3.2	Prioritätenregelung: Gleichberechtigung von Personen- und Güterverkehr herstellen	7
3.3	Liberalisierung Bahnmarkt: Schweiz muss bei EU auf rasche Umsetzung der Marktöffnung pochen	8
3.4	ZEB: sofort handeln, um bevorstehende Engpässe zu überwinden	8
4	Zusammenfassung	9
5	Anhang	10
5.1	Marktentwicklung 1990 - 2019	10
5.2	Szenario 1 – Trassenbedarf mit Super-Rola	11
5.3	Szenario 2 – Trassenbedarf mit Rola	12
5.4	Szenario 3 – Trassenbedarf ohne Rola, nur UKV	13
5.5	Zusammenfassung aller Szenarien	14
5.6	Betriebsabgeltungen 2011-2018	15
5.7	Fördermittel für Terminals	16

1 Beurteilung der Botschaft

Hupac begrüsst den Entschluss des Bundesrats, die Verlagerungspolitik weiterzuführen und stellt sich hinter das ehrgeizige Ziel, den alpenquerenden Strassentransit spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels auf 650.000 Lkw-Fahrten pro Jahr zu senken. Mit grosser Sorge betrachtet Hupac jedoch die sich abzeichnende, substantielle Abwendung von der bisherigen erfolgreichen Verkehrspolitik. Das Verlagerungsziel ist nur mit dem konsequenten Einsatz praxistauglicher Mittel zu erreichen. Besonders fraglich erscheinen folgende Aspekte:

- ▶ Der künstliche **Ausbau der marktfernen Rola auf 400.000 Stellplätze** würde die Entwicklung des UKV, der sich seit Jahren als eigentlicher Verlagerungsmotor erweist, massiv behindern und letztlich eine Rückverlagerung auf die Strasse bewirken.
- ▶ Die **Reduzierung der Betriebsbeiträge um rund 30%** von CHF 286 Mio. (Vernehmlassung, Variante 1) auf CHF 200 Mio. (Botschaft) im Jahresdurchschnitt würde das politisch gewünschte starke Wachstum des kombinierten Verkehrs bremsen und 250.000 Lkw weniger verlagern, weil bahnsseitig bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels nur beschränkt Produktivitäts-erhöhungen möglich sind.
- ▶ Die **ungesicherte finanzielle Förderung von geeigneten Terminalstandorten** würde die Entwicklungsmöglichkeiten des kombinierten Verkehrs einschränken.
- ▶ Die **Einführung der nicht EU-kompatiblen Alpentransitbörse**, welche dem Strassentransit eine mengenmässige Beschränkung auferlegt, wirft zahlreiche wirtschaftliche, betriebliche, und staatspolitische Fragen auf. Wegen der langwierigen internationalen Verhandlungen ist für den Zeitraum 2011-2018 keinerlei Verlagerungswirkung zu erzielen.
- ▶ Wichtige verlagerungsrelevante Faktoren wie **Trassenpreise, Prioritätenregelung Personen-/Güterverkehr, Bahnliberalisierung, Ausbau der NEAT-Zufahrtsstrecken** bleiben unberücksichtigt.

In der Folge gehen wir im Einzelnen auf die Schwachpunkte der Botschaft zur Güterverkehrsvorlage ein. Bereits während der Vernehmlassung wurden zahlreiche Aspekte von vielen Seiten kritisch hervorgehoben, insbesondere betreffend der Super-Rola; um so erstaunlicher, dass diese Inputs bisher nicht in die Botschaft eingeflossen sind.

Hupac ersucht die Verkehrskommission um Überprüfung der aufgeworfenen Fragen und um die erforderlichen Korrekturen, damit der Verlagerungsprozess nachhaltig fortgesetzt werden kann.

2 Prioritäre Empfehlungen

2.1 Knappe Bahnkapazitäten effizient nutzen: keine Super-Rola mit 400.000 Stellplätzen

Die geringere Verlagerungseffizienz der Rola gegenüber dem UKV ist bekannt. Dennoch hält die Güterverkehrsvorlage am Ausbau einer Rola auf 400.000 Stellplätze fest – ungeachtet der Tatsache, dass Ecoplan ihre Studie zum Aufbau einer Super-Rola auf der 'grünen Wiese' (Bottom-up-Ansatz) inzwischen deutlich relativiert hat, insbesondere was das Postulat der Eigenwirtschaftlichkeit und somit der Subventionsneutralität betrifft (siehe Aktualisierung der Ecoplan-Studie „Betriebs-/Investitionskostenvergleich zweier RoLa-Systeme“, März 2007). Zu den wichtigsten konzeptionellen Schwachstellen der Ecoplan-Studie gehören folgende Punkte:

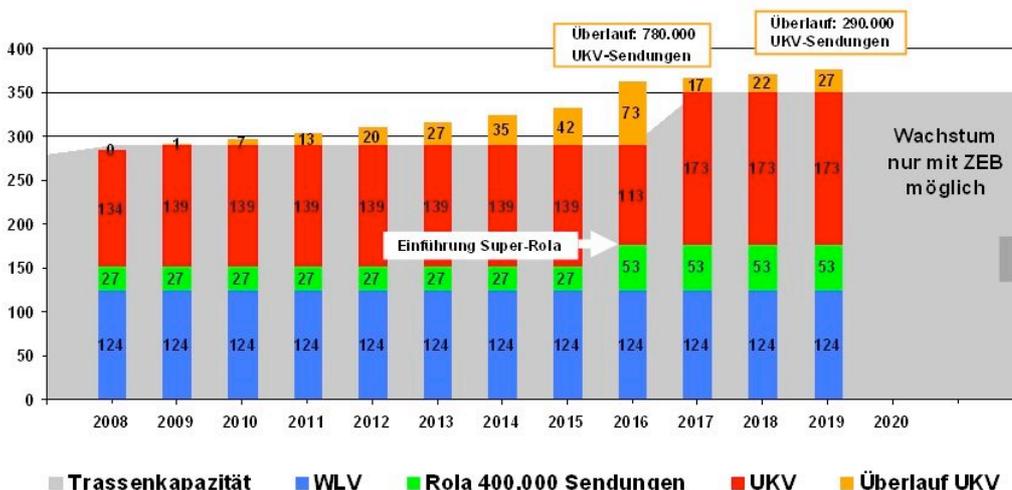
- ▶ Der hypothisierte hohe Stellplatzansatz (28 und mehr) pro Zug ist auf den marktrelevanten Strecken technisch nicht oder nur mit hohen internationalen Investitionen in die Bahninfrastruktur darstellbar.
- ▶ Die erforderlichen Terminalstandorte stehen nicht zur Verfügung.
- ▶ Wichtige Aspekte in Bezug auf Schiebedienste, Zollvereinbarungen, Eckhöhenbeschränkung, Wagenunterhalt sind ungeklärt bzw. ungesichert.

Am gravierendsten ist jedoch die vollständige Ausklammerung der Trassenproblematik aus der Ecoplanstudie und aus dem auf dieser Studie basierenden verkehrspolitischen Diskurs. Man geht von einer unbegrenzten Verfügbarkeit hochwertiger Trassen aus, oder man verschliesst die Augen vor der zentralen verlagerungspolitischen Frage, wie das **knappes Gut „Bahnressourcen“** am effektivsten zu bewirtschaften ist. Jeder UKV-Zug transportiert fast doppelt so viel Lkw-Sendungen wie ein Rola-Zug, dies zu geringeren Kosten, auf doppelt so langen Strecken und mit drei mal niedrigeren Fördermitteln.

Entsprechend mehr Streckenkapazitäten würde der Aufbau einer Super-Rola mit 400.000 Stellplätzen in Anspruch nehmen (s. Grafik). Unter Annahme eines Marktwachstums von 3% und einer zielorientierten Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist bereits ab 2010 mit Infrastrukturengpässen zu rechnen, die sich von Jahr zu Jahr zuspitzen werden. Selbst unter Berücksichtigung aller zu erzielenden Produktivitätssteigerungen rechnen wir für das Jahr 2016 bei Einführung einer Super-Rola mit einem **Kapazitätsdefizit von 73 Trassen pro Tag bzw. 780.000 Lkw-Sendungen pro Jahr**. Die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels voraussichtlich im Jahr 2017 würde die Situation zwar entschärfen,

aber nicht lösen: Im Jahr 2019 würden 27 Trassen für 290.000 UKV-Sendungen fehlen.

Gesamthaft können mit einer Super-Rola pro Jahr 100.000 bis 150.000 Lkw



weniger verlagert werden als mit dem konsequenten Ausbau des UKV. Heute verfügt die Rola über 130.000 Stellplätze auf täglich 26 Zügen; ein Ausbau auf 400.000 Stellplätze würde bei knappen Bahntrassen, wie dies auch nach Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels der Fall sein wird, den seit Jahren zweistellig wachsenden, verlagerungseffizienteren UKV behindern und abwürgen. So sieht die Botschaft zur Güterverkehrsvorlage (S. 80) vor, sämtliche 48 SIM-Trassen für 4-Meter-Transporte durch den Lötschberg für die Rola zu reservieren. Alle verlagerten grossprofiligen UKV-Züge würden **auf die Strasse zurückverlagert werden**; die von den Verladern und Transportunternehmen getätigten Investitionen in KV-taugliche Megatrailer wären nutzlos.

Das Prinzip der Trasseneffizienz ist unbedingt in die Güterverkehrsvorlage aufzunehmen und prioritär zu gewichten. Die Rola hat eine wichtige Funktion als Ergänzungsangebot für Transportunternehmer, die aus verschiedenen Gründen das UKV-Angebot nicht nutzen können. Hupac lehnt jedoch ein marktfernes Aufblähen des Rola-Angebots, das zudem noch einen **knapp dreifach höheren Fördermittelbedarf** gegenüber dem UKV aufweist, strikt ab.

Fazit:

- ▶ Die Rola soll weiterhin als **Ergänzungsangebot** geführt werden und proportional zum Gesamtverkehr und in Entsprechung der Marktsituation wachsen.
- ▶ Keine Festschreibung des Verhältnisses UKV/Rola, sondern Entscheid durch das BAV nach den Kriterien Trasseneffizienz und Subventionseffizienz.

Produktivitätsvergleich Rola/UKV		Rola	UKV	Faktor
Verkehr 2006				
	Transportiertes Volumen	102.000 Lkw-Sendungen	816.000 Lkw-Sendungen	1 : 8,0
	Transportiertes Nettogewicht	1,9 Mio. Nettotonnen	14,9 Mio. Nettotonnen	1 : 7,8
Nutzung der Bahnkapazitäten				
2006	Trassen*	28 Züge pro Tag	128 Züge pro Tag	1 : 4,6
	Stellplätze	130.000 Stellplätze	1.100.000 Lkw-Sendungen	1 : 8,5
	Stellplätze pro Zug	20 Stellplätze	36 Lkw-Sendungen	1 : 1,8
	Nettonutzlast pro Zug	370 t	670 t	1 : 1,8
Zukunft **	Stellplätze pro Zug	27	48	1 : 1,8
	Nettonutzlast pro Zug	650 t	1.200 t	1 : 1,8
Wirtschaftlichkeit				
	Investitionskosten pro Bahnwaggon	① ①	①	2,0 : 1
	Wagenunterhaltskosten	① ① ① ①	①	4,0 : 1
	Subventionsbedarf	① ① ①	①	2,7 : 1
Nachhaltigkeit				
	Mittlere Transportdistanz	300 km	800 km	1 : 2,7
	CO ₂ -Reduktion pro Sendungskilometer im Vergleich zur Strasse***	23%	60%	1 : 2,6

* Trasse = Slot im Fahrplan für die Fahrt eines Zugs

** bei 600 m Zuglänge und 2000 t Zugsgewicht

*** UIRR-Studie „CO₂-Reduzierung durch Kombinierten Verkehr“, 2003

2.2 Erfolgreiche Verlagerungspolitik weiterführen: Fördermittel für 2011-2018 in Höhe von 2 Milliarden statt 1,6 Milliarden Franken

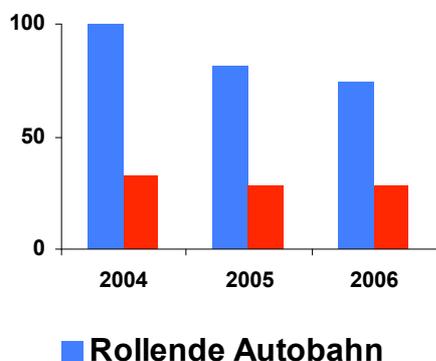
Die Betriebsbeiträge zur Förderung des alpenquerenden Verkehrs betragen bisher durchschnittlich CHF 285 Mio. pro Jahr. Ab 2011 sind pro Jahr mindestens CHF 250 Mio. Fördermittel erforderlich, um die in der Botschaft festgelegten Ziele zu erreichen, was einer Gesamtsumme von CHF 2 Mrd. für den Zeitraum 2011-2018 entspricht. Bereits diese um 12% niedrigere Fördersumme setzt eine Produktivitätssteigerung im Bahnsystem von ca. 4% pro Jahr voraus, um die konstant sinkenden Fördermittel bei steigenden KV-Mengen auszugleichen. Weitergehende Steigerungen sind bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels unrealistisch, da der Verkehr über eine kostenintensive Bergstrecke geführt werden muss. Mit der Kürzung der Fördermittel auf Fr. 1,6 Mrd. wie in der Botschaft vorgesehen würden 2018 etwa 250.000 Lkw weniger auf die Schiene verlagert.

Betriebsbeiträge in angemessener Höhe sind die unverzichtbare Voraussetzung für die wirtschaftliche Abwicklung der kombinierten Verkehre auf den alpenquerenden Strecken. Sie kompensieren die für die Bahn unvorteilhaften Produktionsbedingungen auf den Bergstrecken und können erst mit dem Produktivitätsschub der Gotthard-NEAT abgebaut werden. Die Lötschberg-NEAT ist wegen der hohen Steigungen auf der Simplon-Südrampe weiterhin als Bergstrecke anzusehen und erweist sich auch unter dem Aspekt der Kapazitäten und Profile als ungeeignet, um die notwendigen Produktivitätsgewinne zu erzielen.

Hupac befürwortet die bereits heute bestehende degressive Förderung pro Sendung (Plafonierung des jährlichen Gesamtbetrags bei ständig zunehmendem Sendungsvolumen), denn sie zwingt alle Partner der KV-Kette zur Erhöhung der Produktivität. Von 2001 bis 2005 sank die KV-Förderung pro Sendungskilometer um 30%. Der Spielraum für Produktivitätserhöhungen bis zur Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels muss jedoch realistisch eingeschätzt werden.

Fördermittel 2004/2006 für Shuttle Net und Rollende Autobahn.

Die Rollende Autobahn erfordert dreimal mehr Fördermittel als der UKV.



Pro Sendungskilometer in der Schweiz, indexiert; Rollende Autobahn 2004 = 100

2.3 Engpassfaktor Terminals: weitere Fördermittel für die ganze Periode 2011-2018 nötig

Die in der Botschaft (S. 85) erwähnte Feststellung, dass ab 2014 genug Terminalkapazitäten vorhanden sein werden, ist nicht realistisch. Bei jährlichen Wachstumsraten des kombinierten Verkehrs zwischen 5 und 10% sind innerhalb kurzer Zeit die vorhandenen Terminalkapazitäten ausgereizt. Wenn der kombinierte Verkehr weiter steigen soll, sind Fördermittel für Terminals an geeigneten Standorten für die ganze Periode 2011-2018 und auch darüber hinaus erforderlich.

Prioritär sind heute Terminals im Osten Mailands sowie der Terminalstandort Basel Nord, auf dem die zukünftigen, 600 Meter langen Züge aus dem Norden auf die Schweizer Zuglänge von 550 Meter umgestellt werden sollen. Eine Reservierung von Basel Nord für die Super-Rola, wie in der Botschaft anvisiert, würde die Entwicklung des UKV durch die Schweiz ernsthaft behindern. In Basel Nord plant Hupac in Abstimmung mit SBB ein modernes Gatewayterminal für den UKV, um die Produktivität der Züge erheblich zu erhöhen und folglich den progressiven Subventionsabbau pro Sendung zu kompensieren.

2.4 Alpentransitbörse: kein Risiko mit nicht EU-konformer Massnahme eingehen!

Die vorgesehene Alpentransitbörse beschränkt – entgegen den Grundsätzen des Landverkehrsabkommens - den Alpentransit auf die verkehrspolitisch angestrebte Zielgrösse von 650.000 Strassen-sendungen pro Jahr und nimmt dafür den zwangsweisen Ausbau der wirtschaftlich ineffizienten Rola in Kauf. Zudem wird das Prinzip der „freie Wahl der Verkehrsträger“ nicht respektiert.

Hupac lehnt die Alpentransitbörse insbesondere wegen der risikobehafteten Neuverhandlung mit der EU und wegen des forcierten Ausbaus der Rola als Ausgleichsventil für die strassenseitige Kontingentierung ab.

- ▶ Die Alpentransitbörse erfordert eine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit Brüssel. Dabei würde das Schweizer Nachtfahrverbot kaum Bestand haben; dieses ist jedoch ein ganz entscheidendes Element der heutigen Verlagerungspolitik. Zudem wird die Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit der EU der 25 (+2) Staaten bis zur Inkraftsetzung einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren erfordern. Also ist die Alpentransitbörse kein Instrument, von dem man sich in der fraglichen Periode 2011 bis 2018 positive Verlagerungseffekte versprechen kann.
- ▶ Die Alpentransitbörse ist an den massiven Ausbau der Rollenden Autobahn als flankierende Massnahme gekoppelt: Die alpenquerenden Strassentransporte, für die keine Durchfahrtsrechte ersteigert werden können, sollen vollständig mit der Rollenden Autobahn transportiert werden. **Hupac lehnt den substantiellen Ausbau der Rollenden Autobahn ab**, denn diese Transportvariante geht mit einem ineffizienten Einsatz der knappen Trassen und Fördermittel einher und schmälert das Wachstumspotenzial des UKV.

In den nächsten 10 Jahren ist von der Alpentransitbörse kein Beitrag zur Verlagerung zu erwarten. Die Alpentransitbörse gesetzlich zu verankern, bevor die ersten Verhandlungen mit Brüssel geführt wurden, ist aus Sicht der Hupac nicht sinnvoll.

3 Weitere Empfehlungen

3.1 Trassenpreise: Diskriminierung des Güterverkehrs ist durch eine grundlegende Reform zu beseitigen

Das Trassenpreissystem muss korrigiert werden – es ist nicht nachvollziehbar, dass die von der Infrastruktur zu verrechnenden Kosten für einen KV-Zug doppelt so hoch sind wie für einen Intercity-Zug und dabei die Personenzüge in der Regel prioritäre Behandlung geniessen. Das Problem liegt in der heutigen Berechnung der Trassenpreise, bei der das Gewicht als ausschlaggebenden Faktor dient. Der Einbezug weiterer Kriterien in die Berechnung tut Not. Der begrenzende Faktor ist nicht das Gewicht, sondern die Kapazität. Ein Ansatz wäre es, Anreize zur Optimierung der Kapazitätsnutzung zu schaffen. Als Kriterien könnten dienen:

- ▶ Differenzierung nach Angebot und Nachfrage
- ▶ Differenzierung nach Ausbaustandard der Strecke
- ▶ Abnutzung der Infrastruktur (Zusammenwirken von Fahrzeug und Fahrbahn)

3.2 Prioritätenregelung: Gleichberechtigung von Personen- und Güterverkehr herstellen

Der Güterverkehr erhält erst in letzter Priorität Trassen - nach dem Fern- und dem Regionalverkehr. Für europaweite, langläufige Gütertrassen ist es absolut fatal, wenn zwischen Hamburg und Mailand hinter jedem Regionalzug gewartet werden muss. Neben der Benachteiligung in der Planungsphase, welche die grundsätzliche Wirtschaftlichkeit der Transporte negativ beeinflusst, kommt noch die operative Benachteiligung. Wegen der heute gültigen Prioritätenregelung müssen Güterzüge auch dann auf ein Nebengleis, wenn der Personenverkehr nicht genau nach Fahrplan läuft, d.h. um die Personenzüge wieder ins Lot zu bringen, werden bis dahin pünktliche Güterzüge verspätet. Das Personal erreicht dann innerhalb der vorgeschriebenen Arbeitszeiten den nächsten Personalwechsellpunkt nicht, was zu weiteren Verspätungen und zu massiv höheren Kosten führt. Solche systematische Diskriminierungen innerhalb des Bahnsystems müssen zwingend eliminiert werden – beispielsweise durch Gleichstellung des Güter- und Personenverkehrs in der Trassenplanung auf Nord-Süd-Achse oder durch Verbindungen auf ausgewählten Korridoren, auf dem der Güterverkehr Vorrang hat.

3.3 Liberalisierung Bahnmarkt: Schweiz muss bei EU auf rasche Umsetzung der Marktöffnung pochen

Die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs ist aus Sicht der Hupac das zentrale Instrument zur Steigerung der Produktivität im Bahnsektor. Auf offenen Märkten operieren verschiedene Bahnunternehmen auf einem neutral verwalteten Schienennetz und stehen in gesundem Wettbewerb untereinander. Dies erhöht die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber der Strasse und begünstigt ein Umsteigen auf die Schiene.

Die Schweizer Verkehrspolitik muss alle Möglichkeiten ausschöpfen, um die Marktöffnung Schiene voranzutreiben. In Europa beträgt der Anteil der neuen privaten Bahnen zwischen 0% (Frankreich) und 30% (England). Es hat sich gezeigt, dass der Schienengüterverkehr am stärksten in den Ländern wächst, in denen die Marktöffnung am weitesten fortgeschritten ist. Die Schweiz muss mit aller Kraft den Liberalisierungsprozess vorantreiben und in der EU auf die rasche Umsetzung zu pochen. Dazu gehört auch die technische und administrative Harmonisierung der nationalen Bahnsysteme: Eine schnellere Standardisierung und ein noch stärkeres Engagement der öffentlichen sind unabdingbar.

3.4 ZEB: sofort handeln, um bevorstehende Engpässe zu überwinden

Im Rahmen von ZEB ist der Kapazitätserweiterung auf den NEAT-Zufahrtsstrecken höhere Priorität als in den bisher vorliegenden Vorschlägen des Bundes einzuräumen. Insbesondere ist der terminliche Zeitpunkt der Ausbauarbeiten vorzuziehen, damit bei Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels die zu erwartenden Kapazitätsengpässen überwunden werden können.

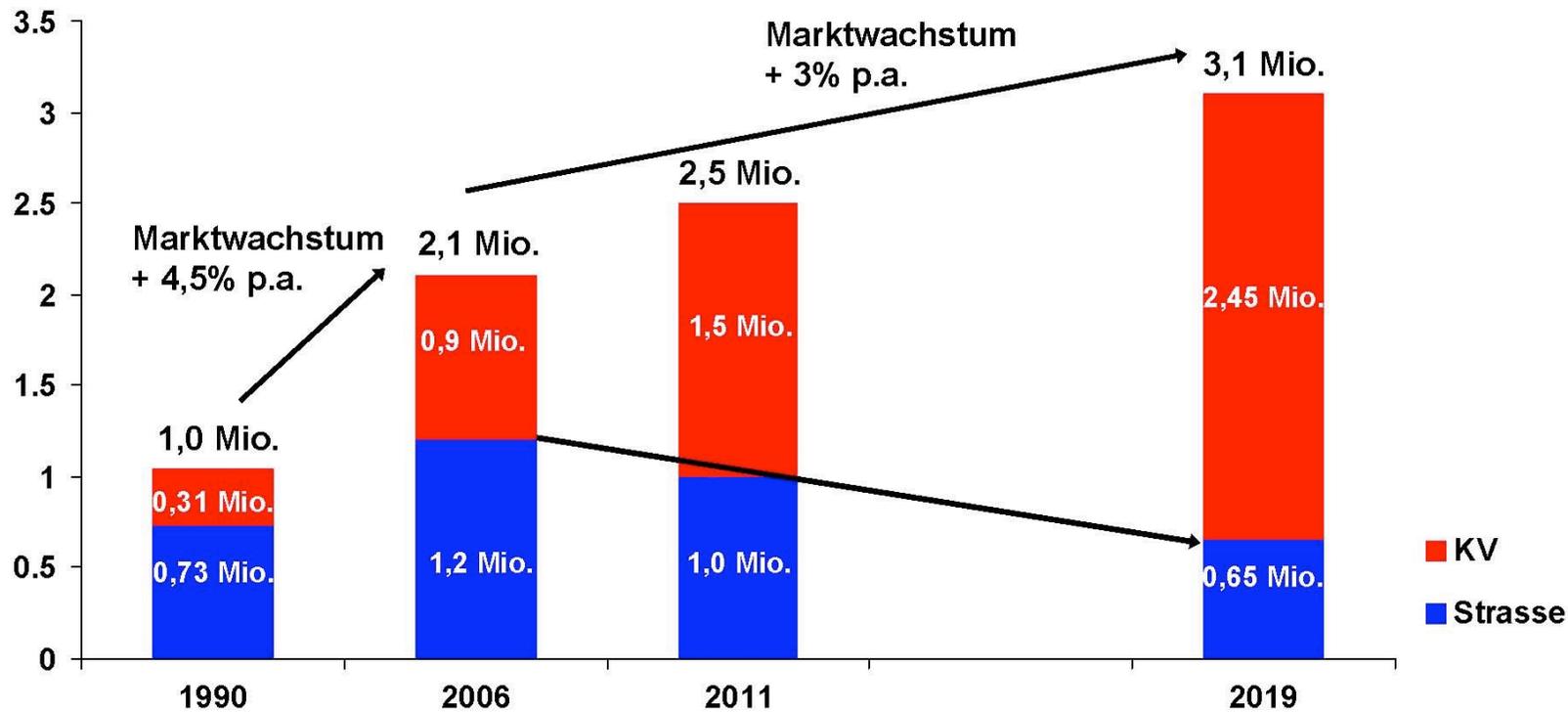
4 Zusammenfassung

Zusammenfassend empfiehlt Hupac, folgende Massnahmen im Güterverkehrsgesetz 2011-2018 zu berücksichtigen:

- ▶ Knappe Bahnkapazitäten effizient nutzen: keine Super-Rola mit 400'000 Stellplätzen!
- ▶ Erfolgreiche Verlagerungspolitik weiterführen: Fördermittel in Höhe von 2 Milliarden statt 1,6 Milliarden Franken
- ▶ Engpassfaktor Terminals: weitere Fördermittel für die ganze Periode 2011-2018 bereitstellen
- ▶ Alpentransitbörse: kein Risiko mit nicht EU-konformer Massnahme eingehen
- ▶ Trassenpreise: Diskriminierung des Güterverkehrs durch grundlegende Reform beseitigen
- ▶ Prioritätenregelung: Gleichberechtigung von Personen- und Güterverkehr herstellen
- ▶ Liberalisierung Bahnmarkt: Schweiz muss bei EU auf rasche Umsetzung der Marktöffnung pochen
- ▶ ZEB: sofort handeln, um bevorstehende Engpässe zu überwinden

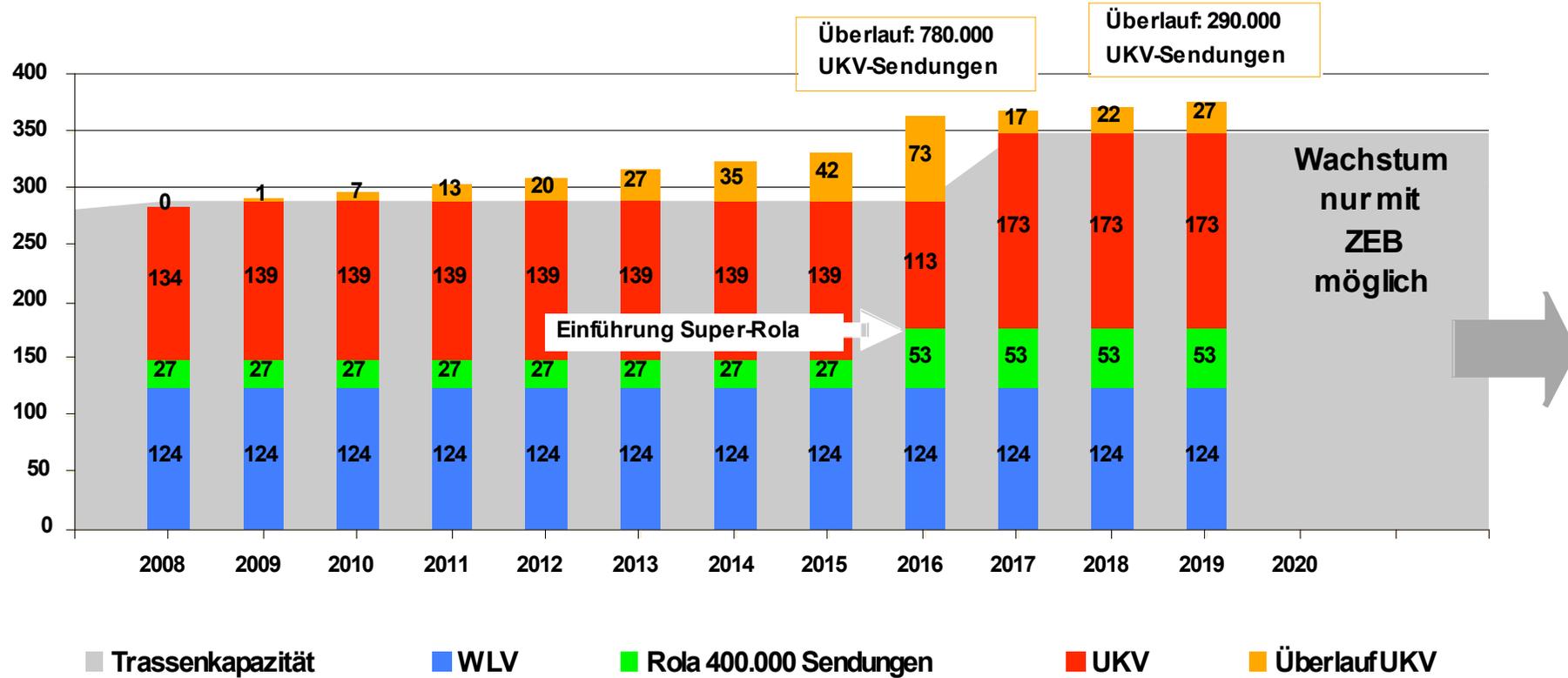
5 Anhang

5.1 Marktentwicklung 1990-2019

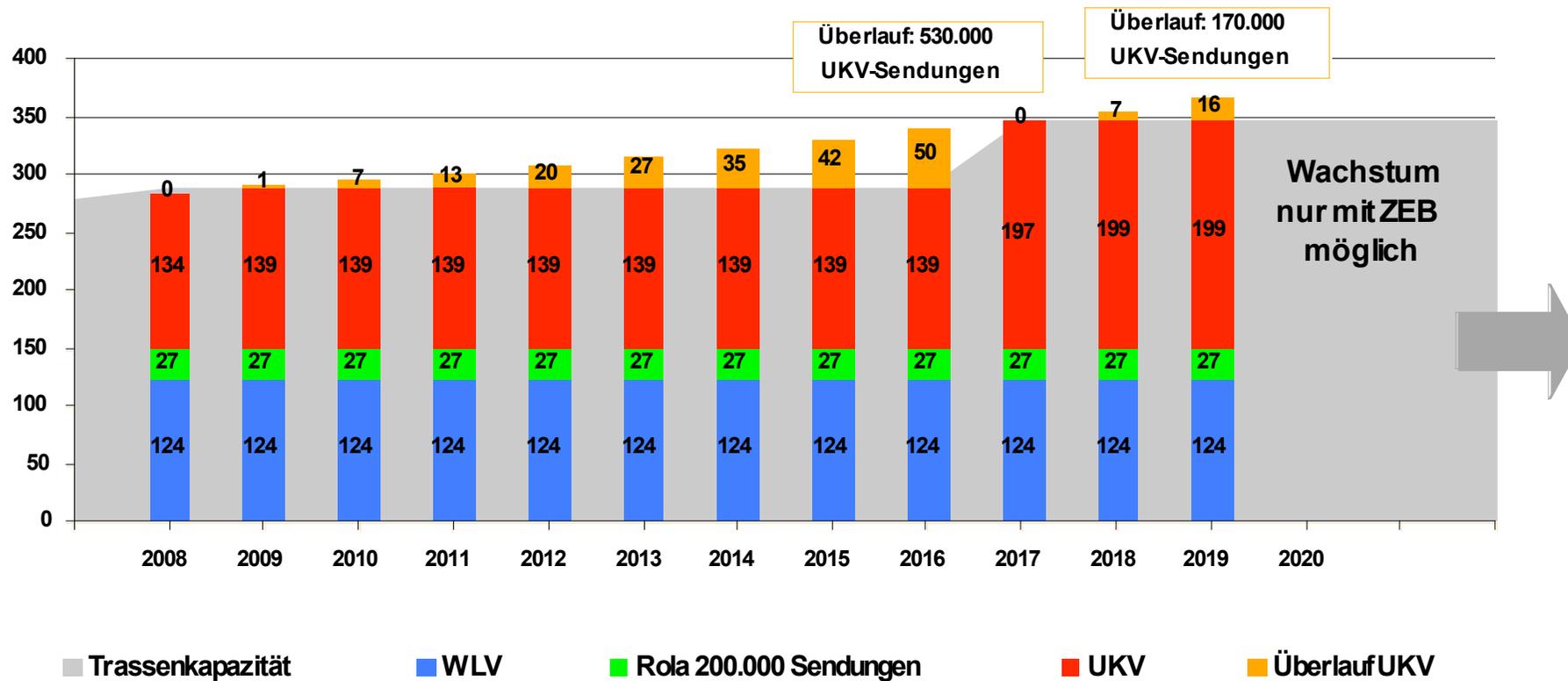


in Mio. Lkw-Fahrten bzw. KV-Sendungen im Alpen transit durch die Schweiz (Datenquelle BAV)

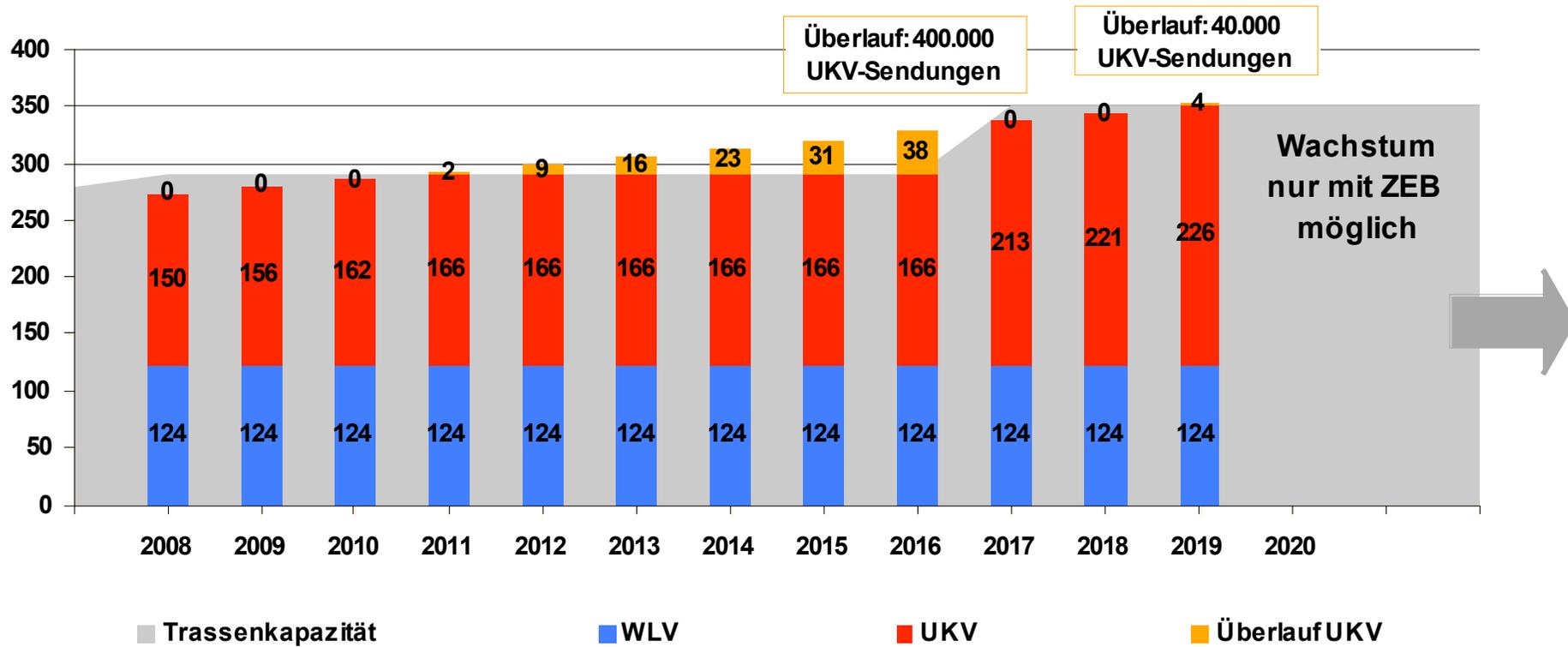
5.2 Szenario 1 – Trassenberf mit Super-Rola



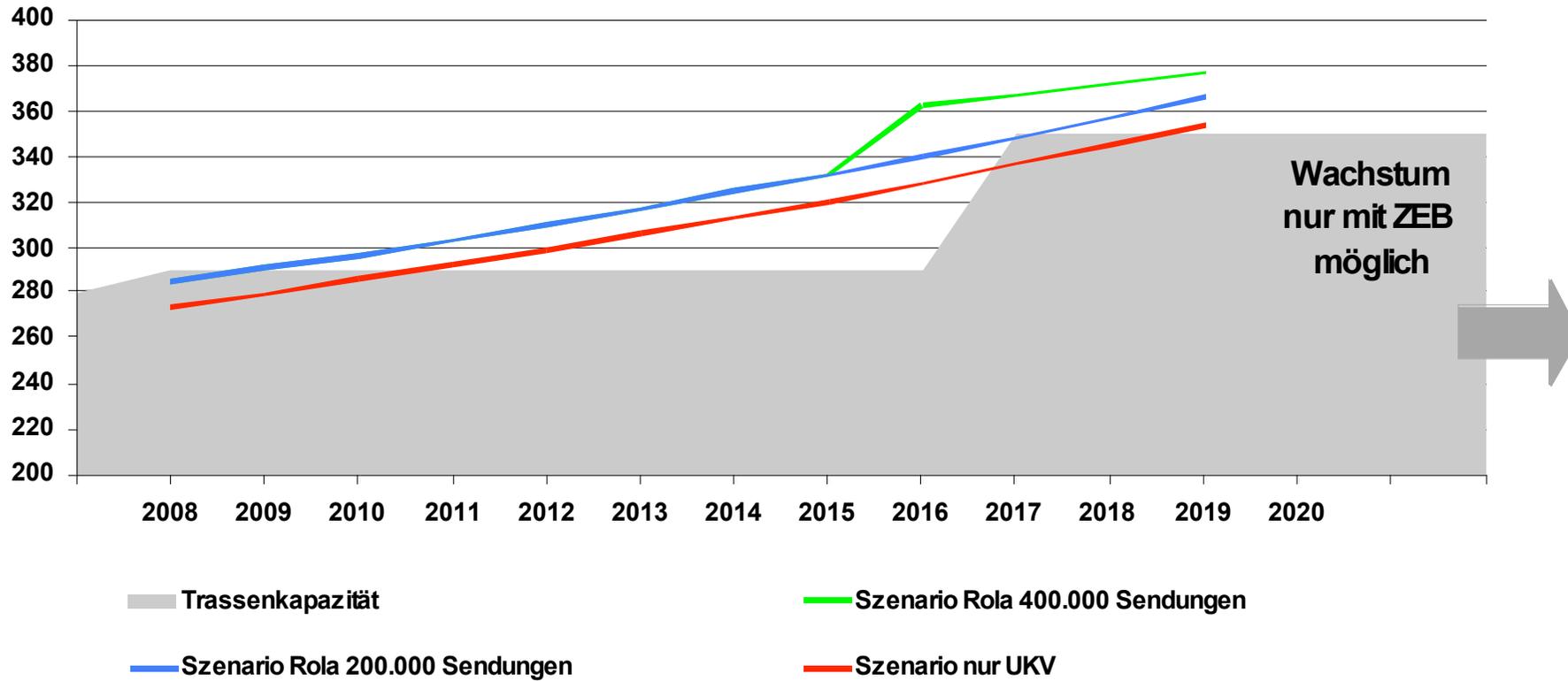
5.3 Szenario 2 – Trassenbedarf mit Rola 200.000 Stellplätze max.



5.4 Szenario 3 – Trassenbedarf ohne Rola, nur UKV

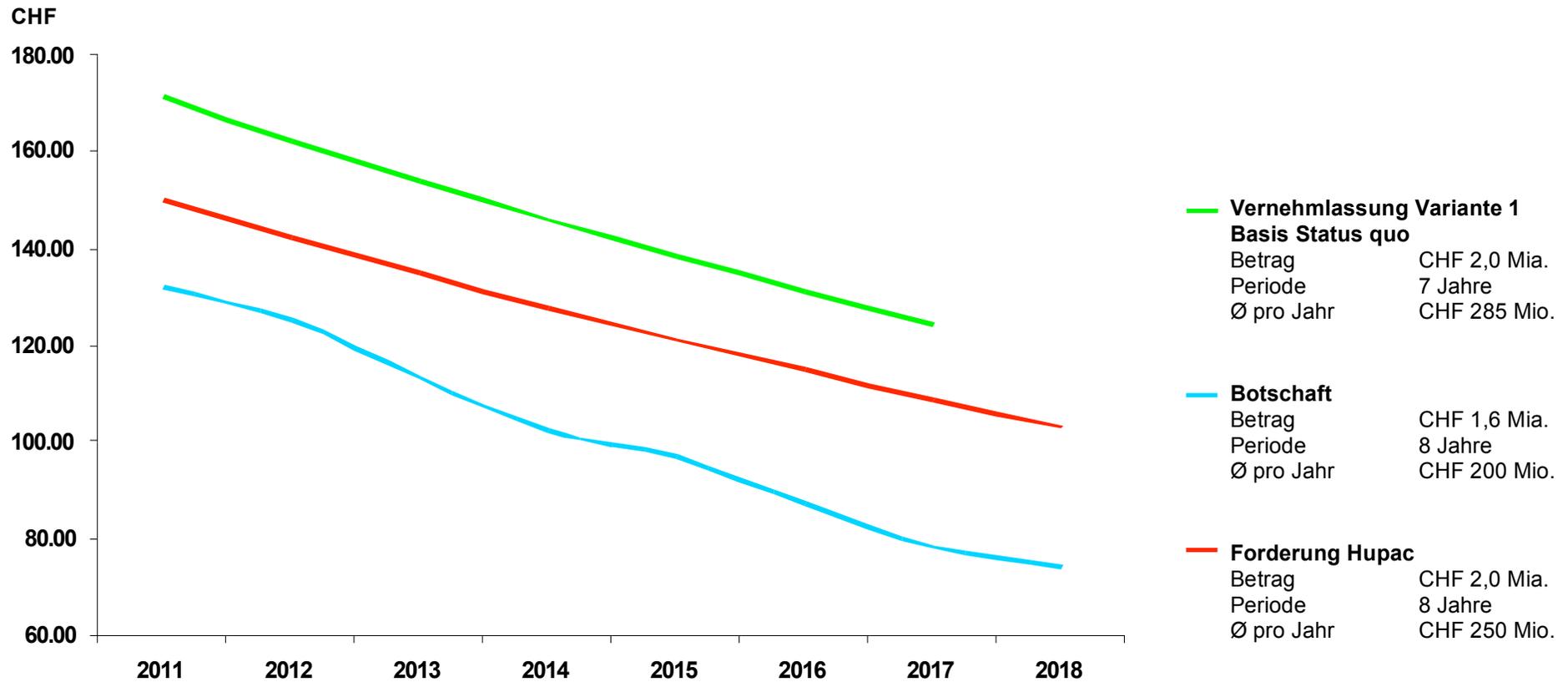


5.5 Trassenbedarf – Zusammenfassung aller Szenarien



5.6 Betriebsabgeltungen 2011-2018

Fördermittel pro KV-Sendung



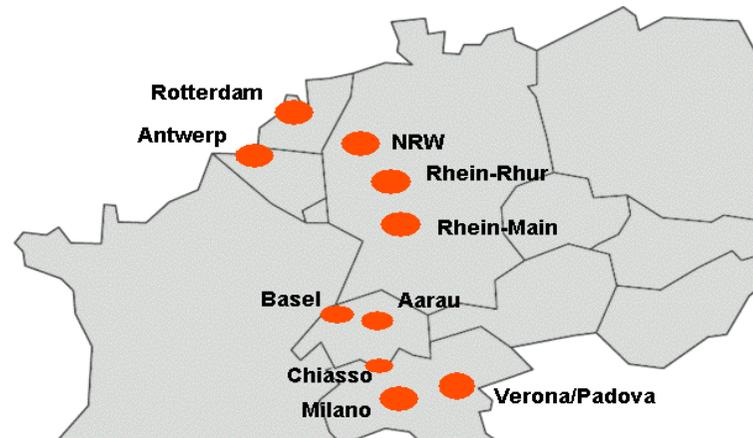
5.7 Fördermittel für Terminals

Terminal Busto Arsizio-Gallarate



- ▶ Terminal – wichtigstes Bindeglied zwischen Strasse und Schiene
- ▶ Ein Drittel des gesamten transalpinen Volumens wird in Busto umgeschlagen
- ▶ 2009 wird die Kapazität von Busto ausgeschöpft sein

Terminalengpässe in Europa



- ▶ Gravierende Terminalengpässe
- ▶ Wachstum des UKV erfordert Ausbau der Terminalinfrastrukturen
- ▶ Zeithorizont von der Planung bis zur Inbetriebnahme: 5 bis 8 Jahre