Hupac Intermodal SA
Viale R. Manzoni 6
Casella postale 2161
CH-6830 Chiasso
Tel. +41 91 6952800
Fax +41 91 6952801
www.hupac.ch

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Politik
3003 Bern

Chiasso, 20.6.2011
Our Ref. TON

Anhörung „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur - FABI“

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Rund 15.000 Hupac-Züge nutzten 2010 die Bahninfrastruktur der SBB und BLS. Sie entlasteten die Strassen der Schweiz um etwa 480.000 Lkw-Fahrten. Im alpenquerenden kombinierten Verkehr liegt der Marktanteil des Unternehmens bei rund 50%. In den kommenden Jahre will Hupac ihre Verkehrsleistung um 8 bis 10% jährlich steigern und somit weiterhin die Verkehrsverlagerung aktiv unterstützen. Grundlegende Voraussetzung dafür ist eine leistungsfähige Bahninfrastruktur, die den spezifischen Anforderungen des Güterverkehrs Rechnung trägt.

Vor diesem Hintergrund danken wir Ihnen für die Möglichkeit, Stellung zur Anhörung „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ nehmen zu können. Prinzipiell unterstützen wir das Konzept von FABI. Unser Beitrag zielt in erster Linie darauf ab, die Optik des Güterverkehrs einzubringen – hier sehen wir grossen Nachholbedarf.

FABI - keine Strategie für den Güterverkehr

Die Infrastruktur-Anforderungen des kombinierten Verkehrs als umweltfreundliches und energieeffizientes Transportsystem finden in der FABI-Vorlage zu wenig Beachtung. Die Vorlage orientiert sich fast ausschliesslich an den Anforderungen des Personenverkehrs; der Güterverkehr spielt bestenfalls eine Nebenrolle. Unbefriedigend ist die vorgeschlagene Verfassungsänderung „Öffentlicher Verkehr“ (Art 81a): „Bund und Kantone sorgen für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse und Wasser in allen Landesgegenden“. Damit kann der Güterverkehr leider nicht gemeint sein. Der Güterverkehr ist nicht öffentlich (er kennt weder Transportpflicht noch Fahrplan- oder Tarifpflicht), sondern er nutzt die Bahninfrastruktur als privatwirtschaftlich organisierter Verkehr im liberalisierten Umfeld. Bereits auf Verfassungsebene wird der Güterverkehr also auf das Nebengleis der Bedeutungslosigkeit abgeschoben. Nur zu folgerichtig sucht man in FABI vergeblich nach einem strategischem Infrastrukturkonzept für den Güterverkehr, nach einer Verzahnung mit der Verlagerungspolitik oder nach konkreten güterverkehrsrelevanten Zielen. „Bund und Kantone sorgen für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse und Wasser in allen Landesgegenden sowie für leistungsfähige Infrastrukturen für den Güterverkehr“, müsste der neue Verfassungsartikel konsequenterweise lauten.

Sono valide le Condizioni Generali delle Società UIRR.
Es gelten die Allgemeinen Bedingungen der UIRR-Gesellschaften.

Verlagerung unterstützen: KV-Korridor auf wichtigen Güterverkehrsachsen
Der Güterverkehr darf nicht auf der Strecke bleiben, zumal der Bundesrat im erläuternden Bericht bis 2030 eine weitere Zunahme des Güterverkehrs um 70 Prozent prognostiziert. Die Zahlen sprechen für sich: Seit 2000 ist die Anzahl der im kombinierten Verkehr via Schweiz beförderten Strassensendungen um 70% gestiegen. Doch die heutige Infrastruktur erfüllt die Anforderungen des Schienengüterverkehrs nicht mehr. Hupac fordert daher **leistungsfähige KV-Korridore** auf wichtigen Güterverkehrsachsen gemäss geltender internationalen Richtlinien, insbesondere auf den NEAT-Strecken via Gotthard und Lötschberg zur Bewältigung des alpenquerenden Güterverkehrs. Zentrale Massnahmen sind:

- 4-Meter-Profil innerhalb eines länderübergreifenden Korridorkonzepts auf der gesamten Achse Rotterdam-Genua
- Zuglänge 750 Meter
- Vorhaltung ausreichender, qualitativ hochstehender Trassen für den Güterverkehr

Hupac anerkennt, dass die finanziellen Mittel knapp sind und dementsprechend nicht alle Projekte zeitnah realisiert werden können. Umso mehr sind pragmatische Lösungen gefragt, um aus den geringen Mitteln einen maximalen Nutzen zu erzielen, Lösungen, die Qualität und Produktivität des Schienengüterverkehrs gezielt steigern.

Keine weitere Belastung des Güterverkehrs
Es ist bekannt, dass die hohen Investitions- und Folgekosten der Bahninfrastruktur durch den Personenverkehr getrieben sind. Der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten seine Netzbelastung proportional halbiert und gleichzeitig durch höhere Auslastung seine Produktivität verdoppelt – ganz im Gegenteil zum Personenverkehr, bei dem die enorm gewachsene Verkehrs-leistung einer sinkenden Auslastung gegenübersteht. Eine zusätzliche Belastung des Güterverkehrs über Trassenpreiserhöhungen ist nicht gerechtfertigt, zumal die Instandhaltungskosten nur teilweise auf den Verschleiss durch schwere Güterzüge zurückzuführen sind, wie in der separaten Vernehmlassungsunterlage zum neuen Trassenpreissystem nun endlich eingeräumt wird; ausschlaggebende Faktoren sind vielmehr Geschwindigkeit, Neigetechnik, enge Zugsabfolge usw.

Wirksame Anreizelemente für degressive Infrastrukturkosten einführen
Als Bahnkunden stellen wir grundsätzlich die Frage, warum die Bahninfrastruktur so teuer ist, nach welchen Grundsätzen die Grenzkosten berechnet werden und welche Kontroll- und Anreizelemente vorgesehen sind, um die Infrastrukturkosten progressiv zu senken anstatt zu erhöhen (so auch in der EU-Verordnung 2001/14 vorgesehen). In Ermangelung geeigneter Effizienzanreize ist zu befürchten, dass die Infrastrukturkosten Jahr für Jahr steigen und der Schienengüterverkehr im intermodalen Wettbewerb nicht mithalten kann – eine Perspektive, die sich äusserst negativ für Investitionen in den Schienengüterverkehr auswirkt.

Unsere Anträge in Stichworten:

- Güterverkehr auf allen Ebenen – inklusive Bundesverfassung - konzeptionell einbinden
- Leistungsfähige KV-Korridore via Gotthard und Simplon einplanen (4-Meter-Profil, 750 Meter Zugslänge, ausreichende hochwertige Trassen)
- Keine Mehrbelastung des Güterverkehrs über die bereits heute unverhältnismässig hohenTrassenpreise
- Verbindliche Massnahmen zur Kostenkontrolle und Kostensenkung der Bahninfrastruktur über Rail Regulator

FRAGENKATALOG

ALLGEMEINES

1) Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

a) Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?
Die Finanzierung der Bahninfrastruktur als wichtiger Faktor für Wirtschaft und Gesellschaft muss nachhaltig gesichert und wirtschaftlich tragfähig sein. Wir begrüssen die angestrebte Rationalisierung der Finanzierungsinstrumente, sehen allerdings Defizite bei der Transparenz und den notwendigen Anreizen für Kostenkontrolle und Effizienz. Ohne wirkungsvolle Kontrollinstrumente könnte die Fondslösung zu einem „Fass ohne Boden“ werden mit dem Risiko eines ausufernden Kostenwachstums.

b) Sind Sie einverstanden, dass mit FABI der ÖV-Initiative ein direkter Gegenentwurf gegenübergestellt werden soll?
Ja. Dialektik und ein gewisser Druck sind der Entscheidungsfindung dienlich.

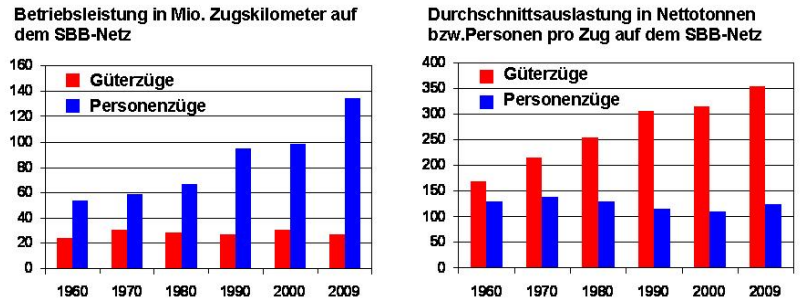
c) Sind Sie einverstanden, dass zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur ein Bahninfrastrukturfond (BIF) geschaffen werden soll?
Die Finanzierung der Bahninfrastruktur aus einem unbefristeten Fonds (analog zum FinöV-Fonds) schafft Sicherheit und Kontinuität und stellt einen enormen Vorteil gegenüber den Finanzierungssystemen des Auslands mit ihren Abhängigkeiten von der Kurzfrist-Politik dar. Voraussetzung für die Nachhaltigkeit des Systems sind jedoch die Transparenz der Finanzierungsflüsse und die Kostenkontrolle. Für die einzelnen Sparten (Ausbau, Substanzerhalt, Betrieb) ist ein unabhängig geführtes Benchmarking vorzusehen, idealerweise durch einen Rail Regulator mit weitreichenden Kompetenzen.

d) Sind Sie damit einverstanden, dass FABI auch eine erste Tranche von konkreten baulichen Massnahmen enthält?
Ja. Es stellt sich jedoch die Frage nach den Prioritäten der Infrastrukturentwicklung. Die Vorlage berücksichtigt fast ausschliesslich die Anforderungen des Personenverkehrs. Der Güterverkehr kommt bestenfalls marginal vor, sowohl konzeptionell als auch in Bezug auf die einzelnen Realisierungsschritte. Eine Unterstützung der Verlagerungsziels findet nicht statt. Es stellt sich konkret die Frage, ob ein integrierter Bahnkonzern (Infrastruktur und Betrieb in einer Hand) in der Lage ist, die Infrastrukturentwicklung neutral und im Interesse des öffentlichen Eigners durchzuführen. Aus diesem Grund unterstützt Hupac die Trennung von Netz und Betrieb.

e) Sind Sie damit einverstanden, dass gegenüber heute zusätzliche Mittel in den BIF fliessen sollen?
Ja, sofern der Mehrbedarf stichhaltig und transparent nachvollziehbar ist. Aus dem Blickwinkel des Güterverkehrs, der seit Jahrzehnten eine konstante Anzahl von Zügen fährt, dafür aber die Auslastung verdoppelt hat (ganz im Gegenteil zum Personenverkehr, der immer mehr Züge mit geringerer Auslastung fährt), sind zusätzliche Mittel für die Bahninfrastruktur grundsätzlich zu hinterfragen. Mehrkosten belasten das System gesamthaft und sind nur durch eine höhere Wertschöpfung vertretbar. Die angebotsgetriebene Ausbaustrategie des Personenverkehrs verschlingt hohe Summen, ist raumplanerisch umstritten (Separierung von Wohn- und Arbeitsplatz) und generiert beschränkten Nutzen (werktags zu den Hauptverkehrszeiten). Hingegen vermissen wir eine Strategie

zur Verbesserung der Produktionsbedingungen des Güterverkehrs und folglich zur Steigerung seiner Ertragskraft.

Güterverkehr fährt 16% der Zugs-km, zahlt aber 26% der Trassenerträge.



Der Güterverkehr:
> beansprucht proportional immer weniger Netzkapazität
> lastet die Züge immer besser aus
> erhält eine schlechtere Transportqualität (Prioritätenordnung)
> und leistet einen wesentlich höheren Beitrag zur Infrastruktur-finanzierung

SVWG, Weidmann/Wichser, 2010

FRAGEN ZUR FINANZIERUNG

2) Wie beurteilen Sie den Bahninfrastrukturfonds (BIF)?

a) Sind Sie damit einverstanden, dass aus diesem Fonds Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden?
Bedingt, denn die Führung der Kosten für den Substanzerhalt innerhalb eines Fonds birgt erhebliche Risiken:

- Geringe Transparenz der Kosten
- Kein Anreiz für den Infrastrukturbetreiber, die Effizienz zu erhöhen und die Kosten zu senken.

Wir schlagen daher ein Controlling-System vor, welches die Kosten verursachergerecht ausweist und Benchmarks - auch im Vergleich zu ausländischen Infrastrukturbetreibern - festlegt. Das Bahnsystem muss bezahlbar bleiben und wirtschaftlich geführt werden.

b) Sind Sie damit einverstanden, das dieser Fonds zeitlich nicht befristet ist?
Ja, eine zeitlich unbefristete Finanzierungslösung schafft einen stabilen Handlungsrahmen. Angesichts der langen Planungs- und Realisierungszeiten bei der Bahninfrastruktur und den hohen Anforderungen bei der Instandhaltung ist dies eine wichtige Voraussetzung für die nachhaltige Entwicklung des Bahnnetzes und zur Gewährleistung von Sicherheit und Betriebstüchtigkeit.

3) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Einnahmen des Fonds?

a. Sind Sie damit einverstanden, dass die bisher befristeten Mittel, die heute in den FinöV-Fonds fliessen, weiterhin im selben Umfang in den BIF fliessen?
Ja. Allerdings sind der Querfinanzierung der Strasse an die Schiene Grenzen zu setzen. Ein

verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätskonzept sollte den Rahmen für ein faires Gleichgewicht herstellen.

b. Sind Sie damit einverstanden, dass die bisherigen Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt zur Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur der SBB und der Privatbahnen in den BIF fliessen?
Ja. Die Finanzierung und Bewirtschaftung der Bahninfrastruktur als natürliches Monopol wird vom Staat übernommen. Anzustreben ist langfristig eine faktischen Trennung von Infrastruktur und Betrieb, wie dies auch vom Weissbuch der Europäischen Kommission vom 29. März 2011 verlangt wird. In der Zwischenzeit ist die Einsetzung einer unabhängigen Aufsichtsbehörde mit Kompetenzen auch in den sensiblen Bereichen der Finanzierungs- und Kostenkontrolle sinnvoll.

c. Sind Sie mit den vorgeschlagenen neuen Finanzierungsquellen einverstanden (Erhöhung Trassenpreise, Pauschalierung Fahrkostenabzug direkte Bundessteuer, Beitrag Kantone)?
Ja, denn sie belasten die Besteller und Nutzer des Personenverkehrs, welcher der wesentliche Treiber für den Ausbau und die gestiegenen Unterhaltskosten der Infrastruktur ist.

Nein*:* Eine Erhöhung der Trassenpreise für den Güterverkehr weisen wir dezidiert zurück. Der Güterverkehr erhält die schlechtesten (Rest)-Trassen, fährt mit der geringsten Priorität im Netz und muss bei Störungen tagelange Verspätungen hinnehmen. Eine Verbesserung der Nutzzugangskonditionen für den Güterverkehr ist in keiner Weise vorgesehen. Generell ist der ausgewiesene Mehrbedarf bei den Normgrenzkosten nicht transparent und nachvollziehbar. **„Höhere Preise bei konstant schlechter Qualität" – das treibt den Güterverkehr ins Aus oder aber noch weiter in die Subventionsfalle.**

d. Falls Sie eine oder mehrere der vorgenannten Fragen mit Nein beantworten, welchen alternativen Finanzierungsquellen würden Sie den Vorzug geben?
Keine Beurteilung

4. Auswirkungen auf die Kantone
Keine Beurteilung

5. Wie beurteilen Sie die Vor- und Mitfinanzierung durch die Kantone?
Keine Beurteilung

FRAGEN ZUM AUSBAU VON ANGEBOT UND INFRASTRUKTUR DER BAHN

6) Wie beurteilen Sie die Langfristperspektive?

a. Sind Sie mit einer Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes mit den drei Schwerpunkten „Erweiterung Knotensystem", „höhere Kapazitäten" und „höhere Geschwindigkeit" einverstanden?
Nein, denn die genannten Schwerpunkte berücksichtigen ausschliesslich die Anforderungen des Personenverkehrs. Wir vermissen einen Schwerpunkt "bessere Produktionsbedingungen für den

Güterverkehr“ zur Stärkung der Marktfähigkeit des Schienengüterverkehrs und zur Umsetzung des Verlagerungsziels.

b. Sind Sie damit einverstanden, dass die beiden Schwerpunkte „Vervollständigung des Knotensystems“ und „höhere Frequenzen“ Vorrang haben vor einem Schwerpunkt „höhere Geschwindigkeiten“?
Ja, denn hohe Geschwindigkeiten des Personenverkehrs mindern die Kapazitäten für den Güterverkehr. Höhere Geschwindigkeiten würden den Bau kostenintensiver Hochgeschwindigkeitsstrecken erfordern. Einen auf den Güterverkehr bezogenen Schwerpunkt „schnellere Transportzeiten“ würden wir indes sehr begrüssen, denn die Transportgeschwindigkeiten nehmen seit Jahren konstant ab. Erforderlich sind bessere Trassen mit geringeren Stillstandszeiten und Investitionen in eine Kapazitätsredundanz zur Unterstützung der im Güterverkehr erforderlichen Betriebsflexibilität.

c. Sind Sie mit der Zielsetzung der Langfristperspektive im Personen- und Fernverkehr einverstanden? Wenn nein, was schlagen Sie vor?
Dass keine Frage zur Langfristperspektive des Güterverkehrs gestellt wird, ist symptomatisch für den verschwindend geringen Stellenwert des Güterverkehrs im Entwicklungskonzept der Bahninfrastruktur.

Einem ungebremsten Ausbau des Personenverkehrs stehen wir kritisch gegenüber. Die derzeitige angebotsorientierte Ausbaustrategie erfordert hohe Mittel bei geringem Nutzen (die Auslastung der Personenzüge hat sich in den letzten Jahrzehnten nicht erhöht), was gleichzeitig zu stetig höherem Subventionsbedarf im Personenverkehr führt. Innerhalb eines verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätskonzepts wäre beispielsweise anhand von Kosten-/Nutzenkriterien abzuwägen, welche Mobilitätsbedürfnisse sinnvoller auf der Strasse oder auf der Schiene erfüllt werden können. Auf keinen Fall darf die Verdichtung der Taktsysteme auf den Hauptverkehrsachsen auf Kosten des Güterverkehrs erfolgen.

Die dargestellte Langfristperspektive des Schienengüterverkehrs ist mehr als dürftig. Die bestehenden Problemfelder sind bekannt, finden aber keinerlei Erwähnung, noch sind Lösungsansätze erkennbar: ungenügende Produktionsparameter (Zugslängen, Profile, Steigungen, Betriebszeiten usw.), unzureichendes internationales Korridorkonzept, schlechte Qualität, unzureichende Nutzzugangskonditionen, marktschädigende Prioritätenregelung Personen-/Güterverkehr, um nur die wichtigsten zu nennen.

7. Wie beurteilen Sie das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)?

a) Sind Sie mit der Stossrichtung des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur einverstanden?
Nein. Ein Entwicklungskonzept zugunsten des Schienengüterverkehrs fehlt völlig. Ein Beispiel: Im Gegensatz zum Personenverkehr wird der Güterverkehr überwiegend in grenzüberschreitenden Relationen betrieben. Der fehlende konzeptionelle Einbezug des benachbarten Auslands ist ein gravierendes Handicap. Die Infrastrukturentwicklung für den intermodalen Verkehr beispielsweise ist in internationale Regelwerke eingebettet - dies stellt europaweit einheitliche Parameter sicher. Massgeblich ist SR 0.740.81"Europäisches Übereinkommen über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC). Die erforderlichen Ausbauwerte für den internationalen kombinierten Verkehr auf der Nord-Süd-Achse sollten in FABI rezipiert werden. Sie betreffen u.a. Höhenprofil, Länge der Überholgleise, Steigungen, Ausbaugeschwindigkeit, Radsatzlast usw.

b) Sind Sie einverstanden, dass der Halbstundentakt im Fernverkehr ausgedehnt wird?
Nur unter der Bedingung, dass für den Güterverkehr ein wesensgerechtes, marktorientiertes Nutzungskonzept erarbeitet und eingeführt wird. Die erforderlichen Kapazitäten müssen in der erforderlichen Qualität freigehalten werden: Güterzüge müssen die Strecken ohne Verlustzeiten zu den marktgerechten Tageszeiten, also nicht nur in der Nacht, befahren können. Eine Verdrängung des Güterverkehrs auf qualitativ minderwertige Trassen ist nicht akzeptabel.

c) Sind Sie einverstanden, dass langfristig auf Strecken mit sehr starker Nachfrage der Viertelstundentakt realisiert werden soll (S-Bahn und Fernverkehr) ?
Nein bzw. nur unter der Voraussetzung, dass dies die Kapazitäts- und Qualitätsanforderungen des Güterverkehrs auf der Nord-Süd-Achse und auf der Ost-West-Güterhauptachse nicht beeinträchtigt und dass der erforderliche Ausbau einer intermodalen Kosten/Nutzen-Abwägung standhält.

d) Sind Sie einverstanden, dass beim Kapazitätsausbau auch Fahrzeitverkürzungen angestrebt werden?
Fahrzeitverkürzungen für den Güterverkehr sind unbedingt anzustreben. Seit Jahren beobachten wir einen graduellen Rückgang der Transportgeschwindigkeit, zurückzuführen auf stetig schlechtere Trassen mit immer längeren Stillstandzeiten. Dies verschlechtert die Marktchancen des Güterverkehrs, verteuert die Produktion und führt zu einem erhöhten Subventionsbedarf. Fahrzeitverkürzungen im Personenverkehr mindern die Trassenkapazität und sind folglich mit hohen Zusatzinvestitionen zur Aufrechterhaltung des Trassenangebots verbunden.

e) Sind Sie mit den Massnahmen zur Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs und zu einer nachhaltigen Sicherung des EWLV in der Schweiz einverstanden?
Die vorgesehenen Massnahmen sind unzureichend. Für den Güterverkehr beschränkt sich FABI auf einige punktuelle Massnahmen zugunsten des Import/Export- und des Binnenverkehrs. Keinerlei Massnahmen sind für die NEAT-Korridore via Lötschberg und Gotthard vorgesehen; einzig eine weitere Trasse pro Stunde und Richtung wird in Aussicht gestellt.

Völlig unberücksichtigt bleiben die Leistungsparameter der Güterverkehrstrassen: Wir benötigen Trassen für längere, schwerere und höhere Züge, um effiziente und produktive Verkehre abzuwickeln. Interessant für die Infrastrukturentwicklung ist der Zusammenhang zwischen Trassenproduktivität und Trassenbedarf: Je produktiver jede Trasse ist (d.h. je mehr Güter pro Zug befördert werden können), desto weniger Trassen sind insgesamt erforderlich.

Wie zuvor erwähnt, vermissen wir ein aussagekräftiges Entwicklungskonzept für den Schienengüterverkehr. Internationale Anbindung, marktorientierte Flexibilität, Qualitätssicherung, hohe Produktivität und ausreichende Kapazitäten sind die Eckwerte, auf welche sich die Massnahmen ausrichten müssen.

Generell muss die Qualität des Schienengüterverkehrs erhöht und die Kosten über Produktivitätsverbesserungen gesenkt werden. Für beide Ziele ist die Infrastrukturentwicklung massgeblich. Die wichtigsten Punkte für den kombinierten Verkehr:

- Infrastrukturanpassungen innerhalb eines länderübergreifenden Korridorkonzepts **„NEAT KV-Korridor“** auf der gesamten Achse Rotterdam-Genua mit Anschluss an das Binnennetz
- Zuglängen 750 m
- Steigungen 12 o% max.

- 4-Meter-Profil P400 gemäss internationalem Standard (SR 0.740.81 "Europäisches Übereinkommen über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen - AGTC)
- Kapazitätssicherung im Tessin (Konflikt Personen/Güterverkehr)
- Kapazitätssicherung im Raum Basel (Konflikt Personen/Güterverkehr)
- Nordanschlüsse: Rheintalbahn
- Südanschlüsse: sofortige pragmatische Lösungen auf den Güterverkehrsstrecken via Luino, Chiasso und Domodossola
- Umschlagterminals östlich von Mailand für die Neubaustrecke Seregno-Bergamo: Treviglio, Bergamo, Brescia, und in der Schweiz
- Keine Finanzierung des KV-Korridors auf Kosten der Betriebsbeiträge: höhere Preise führen zu Rückverlagerung auf die Strasse!

f) Sind Sie einverstanden, dass auch bei den Privatbahnen Massnahmen geplant sind?
Ein landesweit einheitlich gesteuerter Ausbau und Unterhalt der Schieneninfrastruktur ist sinnvoll.

g) Sind Sie einverstanden, dass der Ausbau in mehreren Schritten geplant und realisiert wird?
Ja. Auch die Überprüfung der Massnahmen in Fünf-Jahres-Intervallen ist sinnvoll.

8. Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2025?

a**) Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?**
Die Investitionen kommen fast ausschliesslich dem Personenverkehr zugute, obwohl im Güterverkehr ein stärkeres Wachstum als im Personenverkehr prognostiziert wird (70% gegenüber 60%). Mit der Eröffnung der Basistunnel Gotthard (2016) und Ceneri (2019) könnte die Produktivität des Güterverkehrs durch Wegfall der Mehrfachtraktion massgeblich erhöht werden. Die Zufahrtsstrecken werden jedoch nicht angepasst, so dass verschiedene Flaschenhälse bestehen bleiben. Diese gehen zulasten der Qualität und folglich der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Das Verlagerungspotential der NEAT wird also über Jahrzehnte nicht ausgeschöpft.

Die unter 1.5.2.2.2 genannten Ziele für den Güterverkehr sind sehr vage: Man spricht von einer oder zwei zusätzlichen Trassen pro Stunde, je nach verkehrspolitischer Wetterlage im In- und Ausland (Brenner-Basistunnel, ATB usw.). Diese Ziellos-Strategie steht in keinem Verhältnis zu den bereits getätigten Basistunnel-Investitionen und wirft lange Schatten auf die NEAT und die Verkehrsverlagerung.

b) Sind Sie mit den vorgeschlagenen Projekten des Ausbauschrittes 2025 einverstanden?
Nein. Die Projekte orientieren sich praktisch nur am Personenverkehr. Weniger als 15% der Investitionen stehen in Zusammenhang mit Ausbauten für den Güterverkehr.

c) Wenn nein, welche Projekte erachten Sie als dringender?
Verschiedene Simulationen zum Güterverkehr (auch seitens SBB Infrastruktur) belegen gravierende Engpässe auf den Strecken Basel-Brugg, Rotkreuz-Erstfeld und Biasca-Bellinzona. Auf diesen

Strecken muss abgeklärt werden, mit welcher Technik (ERMTS) mit geringem Aufwand ein Maximum aus der bestehenden Infrastruktur herausgeholt werden kann.

d) Sind Sie mit dem Umfang des Ausbauschritts 2025 einverstanden (3.5 Milliarden Fr.)?
Nein. Bereits heute zeichnen sich gravierende Engpässe ab, die möglichst zeitnah behoben werden müssen. Die Investitionen der ersten Tranche sind dafür nicht ausreichend. Eine Umschichtung der Mittel vom zweiten auf den ersten Ausbauschritt würde die Leistungsfähigkeit des Netzes wesentlich erhöhen. Für den ersten Ausbauschritt sind 5 bis 6 Mrd. Franken zu veranschlagen.

e) Wenn Sie einen umfangreicheren Ausbauschritt vorziehen, welcher wäre dieser?

- KV-Korridor (Züge bis 750 Meter Länge und 4 Meter Höhe) via Luino, Chiasso und Sempione
- Kapazitätssteigerung Pratteln-Rheinfelden: Vorziehen auf Phase 1
- Etappierung der Kapazitätssteigerung Axen

Und mit welchen zusätzlichen Mitteln soll er finanziert werden?

- Erhöhung der Mehrwertsteuer
- Bundesmittel
- Korridor Rotterdam-Genua: eventuell Nutzung von EU-Fonds

9. Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?

Keine Beurteilung

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen Ihnen für eine vertiefte Analyse auch im persönlichen Gespräch gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Bernhard Kunz
Direktor

Irmtraut Tonndorf
Leiterin Public Affairs