

Wie kommen mehr Güter auf die Schiene?

1. Schweizerische Verkehrsverlagerungspolitik

Verlagerung von Transitverkehr und alpenquerendem Verkehr: Die Bundesverfassung (Art. 85 BV) verpflichtet den Bund zur Verkehrsverlagerung, die er im Güterverkehrsverlagerungsgesetz aus dem Jahr 2010 umgesetzt hat. 650'000 Durchfahrten sollen 2 Jahre nach Eröffnung des Gotthardbassistentunnels auf der Strasse verbleiben. Bis dahin sollen durch Einsatz von 1,6 Mia. Franken Betriebs-subventionen für den KV möglichst viele Güter auf die Schiene verlagert werden.

Verlagerung im Import-, Export-, Binnenverkehr: Der nicht alpenquerende Verkehr wird gemäss neuem Gütertransportgesetz ebenfalls auf die Schiene verlagert, wofür der Bund 100 Mio. Franken Betriebssubventionen für KV und 100 Mio. Franken für WLV und Innovationen zur Verfügung hat. Die Motion der KVF-S zum zukunftsfähigen Güterverkehr verlangt vom Bundesrat ein Konzept für die Förderung des Binnengüterverkehrs.

Investitionen und neue Rahmenbedingungen vor Subventionen: Die bisherige Verlagerungspolitik hat 2 Mia. Franken an Betriebssubventionen für den KV verschlungen und eine Stabilisierung des alpenquerenden Strassenverkehrs bewirkt. Angesichts der Bundesfinanzen und der Ausbaubedürfnisse des Netzes wäre ein verstärkter Fokus auf Investitionen mit Bundesgeldern vor Subventionen wünschenswert. Als Kompensation hätten zeitgleich weitere Schritte zur Liberalisierung der Marktbedingungen dennoch eine verkehrsverlagernde Wirkung.

2. Infrastruktur verbessern

Baulich: 4m-Eckhöhe, 750 m Zuglänge, Terminalkapazitäten, Gateway Limmattal, Basel, Ost-West-Korridor ausbauen, Knoten Schweiz ausbauen, Ostschweiz anbinden, Güterverkehr in S-Bahn-Systemen sicherstellen.

Transparenz und Effizienz erhöhen: Eine nationale Netzgesellschaft für das Normalspurnetz (Swissrailgrid) hätte eine Erhöhung der Kostentransparenz und Synergieeffekte bei Instandhaltung und Netzbewirtschaftung zur Folge. Eine separate Trassenvergabestelle wäre obsolet. Eine vom Bundesrat eingesetzte Expertenkommission, der Franz Steinegger als Vertreter der Verladerschaft angehört, soll Abklärungen dazu treffen.

Finanzierung sicherstellen: Die verladende Wirtschaft unterstützt den bisherigen co-modalen Ansatz und eine Fondslösung zur langfristigen Sicherstellung der Finanzierung des Bahnnetzes. Der Anteil an der Finanzierung von Betrieb und Unterhalt durch die Netznutzer muss erhöht werden. Die Priorisierung der Projekte soll nach Kosten-Nutzen-Kriterien erfolgen.

Private Initiative fördern: Der Bau von Anschlussgleisen, KV-Terminals, Güterumschlagsplattformen durch Private soll weiterhin mit finanziellen Anreizen gefördert werden. Das Sparpaket des Bundesrats in KOP 2011/2013 und die Aufgabenüberprüfung werden daher abgelehnt.

3. Rahmenbedingungen verbessern

EU-Liberalisierung: Der intramodale Wettbewerb als Motor hat sich im internationalen KV bewährt und eine Verkehrsverlagerung bewirkt. Der Wagenladungsverkehr wurde nicht dem Wettbewerb ausgesetzt und hat markant Marktanteile verloren. Die Produktionsgemeinschaft Xrail von 7 Staatsbahnen will dies nun korrigieren, aber Frankreich und Italien fehlen! Die Kreuzbeteiligungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen untereinander und mit Operateuren und Spediteuren sowie die Dominanz von 2 Staatsbahnkonzernen behindern den Wettbewerb und schaffen Intransparenz. Starke Regulierungsbehörden müssen den mangelnden Wettbewerb ausgleichen, in der Schweiz mit einer RailCom.

Recast EU-Liberalisierung: 13 Mitgliedstaaten wurden von der EU-Kommission wegen mangelhafter oder verspäteter Umsetzung der Liberalisierung angeklagt. Die Regulierungsbehörden sollen ausgebaut werden. Im Entwurf des EU-Weissbuchs ist die institutionelle Trennung von Infrastruktur und Verkehr vorgesehen.

4. Wettbewerb Personen- und Güterverkehr versachlichen

Prioritätenordnung beim Netzzugang: Der Fernverkehr und der vertaktete Personenverkehr genießen sowohl in der langfristigen Netz- und Kapazitätsplanung als auch im täglichen Betrieb Vorrang vor dem Güterverkehr. Der Güterverkehr erhält nur diejenigen Trassen, die nicht anderweitig begehrt werden. Für den Güterverkehr müssen zur Verkehrsverlagerung Trassen gesichert werden, die nicht der Prioritätenordnung unterstehen. Ausserdem müssen Anreize und ein Preissystem geschaffen werden, dass die Netzkapazitäten optimal ausgenutzt werden. Die EU hat diesen Schritt in der Verordnung 913/2010 zum Europäischen Eisenbahnnetz für einen konkurrenzfähigen Güterverkehr ansatzweise vollzogen (Inkrafttreten am 9.11.2010). Auf 9 Korridoren soll der Güterverkehr gewisse Priorität genießen.

Trassenpreis berücksichtigt die Prioritätenordnung und die Trassenqualität nicht: Die dem Güterverkehr letztlich zugebilligten Trassen liegen oft in schlechten Fahrplanlagen, die zu betrieblichen Mehrkosten für Personal, Betriebsmittel und Energie führen. Der Trassenpreis, den der Güterverkehr dafür zu leisten hat, bildet die schlechte Trassenqualität in keiner Weise ab. Der Trassenpreis muss daher fundamental revidiert werden.