

Bundesamt für Verkehr
Herrn Pierre-André Meyrat
CH-3003 Bern

Chiasso, 20.08.2012
Our Ref. TON

Tel. +41 91 6952936
Fax +41 91 6952801
itonndorf@hupac.ch

Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche Informelle Vorkonsultation

Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für die Möglichkeit, einen Beitrag zur künftigen Ausgestaltung des Schienengüterverkehrs in der Fläche leisten zu dürfen. Das Kerngeschäft der Hupac liegt zwar im alpenquerenden kombinierten Verkehr mit 431.000 Sendungen jährlich. Doch ein beachtlicher Teil unserer Geschäftstätigkeit ist im nicht-alpenquerenden Import-Export-Verkehr angesiedelt. Pro Tag fahren wir fünf Zugpaare zwischen Deutschland, Belgien und Holland und verschiedenen Schweizer Terminals. Rund 80.000 KV-Sendungen jährlich speisen wir in den Schienengüterverkehr in der Fläche ein.

Vorab in Kürze:

Ein wettbewerbsfähiger, erfolgreicher Schienengüterverkehr in der Fläche ist das übergeordnete Ziel aller Akteure. **Richtschnur sollte die Eigenwirtschaftlichkeit** sein. Jede Subventionierung – direkt oder indirekt – birgt die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung. Wir vertreten ein offenes System, transparente Kostenstrukturen und einen schrittweisen Abbau der bestehenden Betriebsbeiträge zugunsten einer Infrastrukturförderung.

Der Schienengüterverkehr in der Fläche weist ein **sehr hohes Optimierung- und Rationalisierungspotenzial auf**: vom Overhead über die Infrastruktur- und Betriebsparameter bis zu den Umläufen der eingesetzten Ressourcen. Eine Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs muss hier ansetzen und die Voraussetzungen für eine künftige Eigenwirtschaftlichkeit schaffen. Eine finanzielle Förderung sollte nur in Betracht gezogen werden, wenn systemische Ungleichgewichte bestehen bzw. keine weiteren Verbesserungen erzielt werden können, beispielsweise wegen infrastruktureller Hürden.

Die Produktivität der Strasse verbessert sich jährlich um 1 bis 2%. Der Schienengüterverkehr muss ebenfalls **seine Produktivität laufend erhöhen**, um seine Position entwickeln zu können. Ein Abbau der Fördermittel kann nur über Produktivitätserhöhungen aufgefangen werden. Es ist Aufgabe des Bundes, im Rahmen eines Gesamtkonzeptes hierfür die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen: Marktöffnung, Abbau von Monopolstrukturen, Infrastrukturentwicklung (Trassenpreise, -qualität,

-verfügbarkeit, Umschlag- und Rangieranlagen), Anreize zur Effizienzsteigerung des Gesamtsystems sind die wichtigsten Bereiche.

Das vorliegende Konzept enthält **einige positive Ansätze**, insbesondere die Vorschläge zur Neudefinition der Aufgaben von SBB (Befreiung von der Verpflichtung, Güterverkehr zu betreiben; Möglichkeit zur Beteiligung Dritter an SBB Cargo) und zur Sicherung der Infrastrukturkapazitäten für den Güterverkehr (neuer Prozess für Netznutzungsplan; Planungsprozess Güterverkehrsanlagen). Eine Reihe wichtiger Elemente (z.B. Trassenpreise und -qualität; Prioritätenregelung) werden jedoch ausgeklammert.

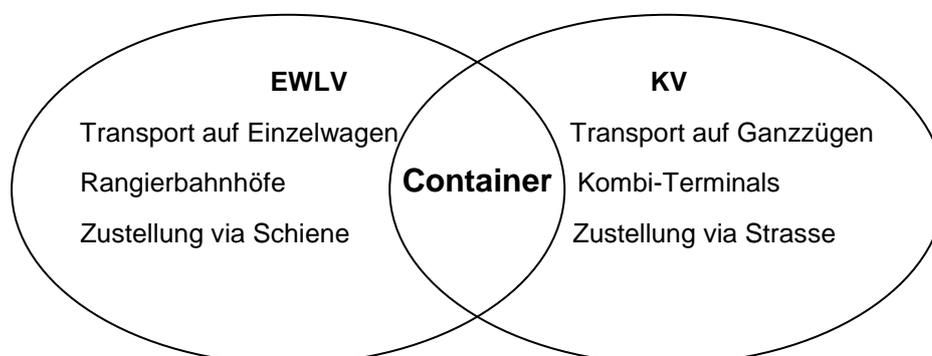
Höchst problematisch ist u.E. die skizzierte Umgestaltung des Fördersystems. Sie missachtet die Marktanforderungen, verzerrt den Wettbewerb und erhöht die Intransparenz.

- 1) **Die vorgeschlagene Gleichstellung von Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) und kombiniertem Verkehr (KV) ist weder sachgerecht noch zielführend und somit abzulehnen.** Das Postulat tönt zwar gut, aber Ungleiches soll man nicht gleich behandeln. Die beiden Verkehrssysteme weisen völlig unterschiedliche Anforderungen, Betriebssysteme und Marktgegebenheiten auf. Beispielsweise bestehen zwischen KV-Terminals und Rangieranlagen markante Unterschiede. Rangieranlagen werden sowohl im Betrieb wie auch in der Infrastruktur weitgehend vom Bund finanziert. Bei den KV-Terminals trifft dies nur (teilweise) für die Investitionen zu, während der Betrieb vollständig kostendeckend erfolgen muss.
- 2) **Auf die angestrebte Konvergenz zwischen Anschlussgleis- und Terminalfinanzierung ist zu verzichten**, sie ist nicht sachgerecht. Die Anschlussgleise dienen in der Regel einem einzelnen Verloader, die KV-Terminals dagegen einer grossen Zahl an Verladern. Aus dieser Sicht soll die Förderhöhe für KV-Terminals in Zukunft weiterhin deutlich höher sein als für Anschlussgleise.
- 3) **Güterverkehrsinfrastrukturen sollen auch künftig möglichst privatwirtschaftlich betrieben werden.** Das fördert Wettbewerb, Innovationen und Effizienz. Weder die neuen KV-Terminals noch die Anschlussweichen sind der Eisenbahninfrastruktur zuzuscheiden. Dies gilt insbesondere für die geplanten Gross-Terminals Limmattal und Basel Nord. Eine Bestellung des Betriebs durch den Bund und eine teilweise Abgeltung der Betriebskosten der Terminals durch den Bund lehnen wir ab, denn dies führt zu Wettbewerbsverzerrungen mit dem bestehenden privatwirtschaftlich organisierten KV. Generell sollte der Betrieb der öffentlich finanzierten Anlagen periodisch ausgeschrieben werden. Dies verhindert monopolartige Strukturen und setzt Anreize für Produktivität und Effizienz.
- 4) Die neuen **grossen KV-Terminals Limmattal und Basel Nord** dürfen nicht den bestehenden Rangierbahnhöfen angegliedert und vollständig durch den Bund finanziert werden (gem. Art. 22 der Leistungsvereinbarung Bund-SBB 2012). Sie müssen vielmehr über die gleiche Fördergesetzgebung wie die (bisherigen) privaten Terminals finanziert werden. Alles andere diskriminiert den privaten Sektor. In jedem Fall sind sie auch 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.
- 5) Das **bestehende Fördersystem berücksichtigt den spezifischen Förderbedarf** der verschiedenen Verkehrssysteme: Das System hat sich bewährt und sollte in seinen Grundzügen beibehalten werden. Änderungen, die den betrieblichen Unterschieden nicht Rechnung tragen, schaffen Wettbewerbsverzerrungen und Fehlanreize.

Die folgende Tabelle fasst die wichtigsten Eigenschaften der verschiedenen Systeme im bestehenden Regulativ zusammen:

	Konventionelle Ganzzüge	EWL	KV
Produktion im Bahnnetz	Ganzzüge; einfache Bahnproduktion von Verloader zu Verloader	Einzelwagen oder kleine Gruppen; komplexe Planungs- und Steuerungsprozesse; aufwändige Produktion mit zahlreichen Rangiermanövern	Ganzzüge; einfache Bahnproduktion von Terminal zu Terminal
Marktöffnung	Prinzipiell offenes System, freier Wettbewerb der Traktionsanbieter	Geschlossenes System wegen der hohen Komplexität; monopolartige Strukturen, 1 Anbieter (SBB Cargo)	Offenes System, freier Wettbewerb zwischen verschiedenen Operateuren
Bündelungsfunktion	Beim Verloader > privatwirtschaftlich > eigenwirtschaftlich	Rangierbahnhof: > Teil des öffentlichen Netzes, öffentlich finanziert > Betrieb hoch subventioniert (ca. 80%)	Umschlagterminal: > privatwirtschaftlich > eigenwirtschaftlicher Betrieb
Vor- und Nachlauf zum Bündelungsort	> entfällt (im Betrieb) > Teilweise Strasse > Teilweise Schiene	Schiene	Strasse
Zugang zum Endkunden	entfällt (im Betrieb) oder Strasse	Anschlussgleis (privat) Freiverlad (öffentlich) Strasse (öffentlich)	Strasse (öffentlich)
Förderung	=	Betriebsbeiträge für die kostenintensive Rangiertätigkeit im Rahmen der Leistungsvereinbarung Investitionsbeihilfen für Anschlussgleise Betriebsabgeltungen	LSVA-Rückerstattung als Anreiz für die Strassen-transporteure zur Überwindung des Systembruchs Strasse/Schiene und als indirekte Kompensation für die Umschlagkosten Investitionsbeihilfen für Terminals Betriebsabgeltungen

Wie auch in der Vorlage erwähnt, bestehen heute **Überschneidungen** zwischen den verschiedenen Systemen. Beispielsweise fahren Container sowohl im KV als auch im EWL. Doch dies ändert nichts an den Unterschieden bei den Betriebsbedingungen der beiden Systeme:



Grundsätzlich erachten wir die aktuellen Fördermassnahmen im EWL und im KV als sachgerecht. Sie bedürfen deshalb keiner grundsätzlichen Veränderung. Die Förderrichtlinien sind aber so anzupassen, dass nur zukunftsgerichtete, wirtschaftliche Infrastrukturen und Verkehre unterstützt werden.

Zusammengefasst:

Ziele

- Eigenwirtschaftlichkeit des EWLV und des KV als übergeordnetes Ziel.
- Effizienzsteigerung durch Anreize und Controlling verankern (z.B. lange Züge; Ganzzüge; Terminalbetrieb), um im Wettbewerb zur Strasse bestehen zu können.
- Das bestehende Fördersystem hat sich bewährt und sollte in seinen Grundzügen beibehalten werden. Es berücksichtigt den unterschiedlichen Förderbedarf der beiden Verkehrssysteme:
 - > Rangiertätigkeit im EWLV (hoher Aufwand)
 - > LSVA-Rückerstattung im KV (Überwindung des Systembruchs).
- EWLV und KV stehen nur marginal im Wettbewerb. Die Systeme sind grundverschieden. Eine Gleichbehandlung ist weder gerechtfertigt noch zielführend.
- KV orientiert sich an der Strasse, nicht am EWLV. Systemvergleich Strasse/Schiene notwendig!

Organisation

- Keine Güterverkehrs-Pflicht für SBB, Möglichkeit der Teilprivatisierung von SBB Cargo.
- Keine regulierte Systemführerschaft, offenes System schafft Prozessinnovation!
- KV-Terminals sind mehrheitlich privat und sollten dies auch bleiben. Keine Zuschreibung zur Schieneninfrastruktur; periodische Ausschreibung des Betriebs auf den vom Bund finanzierten Anlagen.

Infrastruktur

- Langfristige Verfügbarkeit der Trassen und Netznutzungsplan sind positiv.

Förderung

- KV wird im heutigen System NICHT bevorteilt, s. Seite 8.
- Förderung direkt durch den Bund: keine regionalpolitische Verzerrung.
- KV-Terminals sind NICHT mit Anschlussgleisen, sondern eher mit Rangierbahnhöfen vergleichbar.
- Infrastrukturförderung nach Wirtschaftlichkeitskriterien: z. B. Anschlussgleise ab 5 Wagen pro Tag, Terminals ab 60 Wagen pro Tag und Gleislänge unter dem Kran von mindestens 300 m
- Beibehaltung der LSVA-Rückerstattung im Vor- und Nachlauf zum KV: Wirtschaftlichkeit gegenüber der Strasse muss gewahrt bleiben, sonst Rückverlagerung.
- Keine Innovationsförderung: die Technik ist ausgereift und standardisiert.
- Keine Anschubfinanzierung: Wettbewerbsverzerrung, Kannibalisierung von Verkehren, Negativbeispiel Marco Polo.
- Stufenweiser Abbau der Betriebsbeiträge zugunsten von Infrastrukturinvestitionen.

Zu Ihren Fragen:

Teil 1: Ziele

Herausforderungen - S. 5/14

Zu den wesentlichen Herausforderungen gehört der Wettbewerb mit der Strasse. Wenn der Bahnverkehr nicht effizient und produktiv geführt wird, droht eine Rückverlagerung auf die Strasse. **Effizienzsteigerungen** müssen durch Anreize und ein wirksames Controlling regulativ verankert werden (z.B. lange Züge; Ganzzüge; effizienter Terminalbetrieb).

Ein Wettbewerb zwischen EWLK und KV besteht nur sehr eingeschränkt.

Ziele - S. 8/14

Anstelle von Finanzierbarkeit sollte **Eigenwirtschaftlichkeit** als Ziel genannt sein. Dieses Ziel ist aussagekräftiger und greift breiter.

Die **Zuverlässigkeit** ist im Gütertransport wichtiger als der Preis – als Ziel ergänzen.

Eine **Grundversorgung** kann der Wagenladungsverkehr nicht leisten. Mit Anschlussgleisen kann nur ein kleiner Teil der Wirtschaft versorgt werden (ca. 15% der gesamten Gütertransportleistung der Schweiz). Auf dieses **Ziel ist zu verzichten**.

Zielbereiche - S. 9/14

Grundversorgung (S. 9): Von einer **Anschubfinanzierung** neuer Bahn-Produkte durch den Bund ist abzusehen. Es besteht das Risiko einer Wettbewerbsverzerrung und einer **Kannibalisierung** bestehender Produkte. Die Marco Polo-Finanzierung der EU für den KV ist ein Negativbeispiel für die öffentliche Anschubförderung von Bahn-Produkten.

Niedrige Transportkosten (S. 10): Anschlussgleise und Terminals sollten nur ab einer bestimmten **wirtschaftlichen Grösse** gefördert werden, z.B. Anschlussgleise mit mehr als 8-10 Bahnwagen pro Tag oder Terminals ab 300 m Gleislänge.

Optimale Kapazitäten (S. 10): Die Massnahmen zur Priorisierung und **Trassensicherung**, die in dieser Vorlage vorgestellt werden, müssen im Infrastrukturprogramm FABI verankert werden, damit eine Chance für die Umsetzung besteht.

Funktionierender Wettbewerb (S. 11): Ein diskriminierungsfreier Zugang zur Schieneninfrastruktur und den Terminalanlagen ist nicht nur „erstrebenswert“, sondern eine MUSS-Voraussetzung für den Schienengüterverkehr. Das **De-facto-Monopol der SBB Cargo behindert den Markt** und verteuert die Produktion. Einige Beispiele:

- ▶ Für Terminalbetreiber und Anschlussgleisbesitzer gestaltet sich die Überwindung der „**letzten Meile**“ durch SBB Cargo als teuer und ineffizient. Durch vereinfachte, kostengünstigere Zulassungsbedingungen für simple Rangierdienste könnten die Betreiber diese kurzen Strecken selbst überwinden (unter Wahrung der Sicherheitsanforderungen).
- ▶ Der Einkauf von **Zusatzleistungen** wie Abstellgleise muss heute über ein EVU getätigt werden. Dies führt zu nicht gerechtfertigten Mehrkosten. Es muss möglich sein, dass Bahnkunden diese Leistungen direkt bei SBB Infrastruktur zu Selbstkosten einkaufen.
- ▶ Für den Zugang zum Netz ist die Nutzung bestimmter **Informatiksysteme** obligatorisch. Dies ist mit hohen Kosten verbunden und stellt somit eine Zugangshürde dar. Der Zugang zum (natürlichen) Monopol der Schieneninfrastruktur muss zu niedrigen Kosten möglich sein.

- ▶ Monopole im Terminalbereich sind wirksam zu verhindern. Dies gilt insbesondere für die geplanten Grossterminals **Gateway Limmattal und Basel Nord**. Der Bund sollte den Bau und Betrieb dieser Projekte **ausschreiben**, falls SBB Cargo sie nicht zu den aktuell gültigen Förderbedingungen für KV-Terminals wirtschaftlich umsetzen kann.

Finanzierbarkeit (S. 11): Die Eigenwirtschaftlichkeit ist gezielt zu erhöhen. Dies verbessert die Finanzierbarkeit massgeblich.

Standortförderung (S. 12): Eine allfällige Förderung der Systeme EWL / KV soll alleine durch den Bund erfolgen. Die **Förderung durch Kantone** oder gar durch Regionen ist **strikt abzulehnen**. Nur dann entwickelt sich das Bahngüterverkehrssystem gesamthaft wirtschaftlich.

Innovationsförderung (S. 13): Davon ist **abzusehen**. Die Technik ist ausgereift und standardisiert.

Zusammenfassung (S. 14): Wenn der Bund wie erwähnt die Grundversorgung im Infrastrukturbereich als seine zentrale Aufgabe betrachtet, muss er sicherstellen, dass der Güterverkehr gleichberechtigt in die Infrastrukturentwicklung einbezogen wird. Es ist auszuweisen, WIE die optimale Kapazität auf dem gemischten Schienennetz gewährleistet werden soll.

Einverstanden, dass die **Mittel** gesamthaft gegenüber heute nicht erhöht werden sollten. Tendenziell sollten die für den Betrieb eingesetzten Mittel über die Zeit **eher abgesenkt werden**.

Teil 2: Organisation

Marktentwicklung - S. 5/13

Ja, wir stimmen der Beschreibung zu.

Terminals und Rangierbahnhöfe - S. 6/13

KV-Terminals sind heute mehrheitlich private Anlagen. Deren Förderung und Betrieb soll nach einheitlichen Kriterien erfolgen. Eine Zuschuldung der geplanten **Grossterminals Limmattal und Basel Nord zur öffentlichen Schieneninfrastruktur ist strikt abzulehnen**. Das führt zu **Wettbewerbsverzerrungen** zwischen privaten und staatlichen Anbietern. Es ist zudem nicht sachgerecht. Der Betrieb von (öffentlichen) Rangierbahnhöfen wird über die Leistungsvereinbarung gefördert. Der Betrieb von (privaten) KV-Terminals muss dagegen eigenwirtschaftlich erfolgen. Die neuen Grossterminals sind eindeutig als KV-Terminals geplant. Regulativ sind sie daher den bestehenden KV-Terminals gleichzustellen und nicht den Rangierbahnhöfen.

Einverstanden mit dem diskriminierungsfreien Zugang aller geförderter Terminals, inkl. Publikationspflicht für Tarife und Konditionen, sowie Einsichtsrecht durch die Schiedskommission SKE. Für alle KV-Terminals sollten die gleichen Zugangsregeln gelten.

KV-Terminals und Rangierbahnhöfe sind nicht vergleichbare Strukturen. Eine Angleichung der Zugangsregeln macht keinen Sinn.

Als **Eigentümer und Betreiber von KV-Terminals** sollten in erster Linie **private Gesellschaften** agieren. Staatliche Unternehmen sollten hier nur tätig sein, wenn sich keine wettbewerbsfähigen privatwirtschaftlichen Anbieter finden lassen. Der **Bund** soll dies durch **Ausschreibung** von Bau und Betrieb der von ihm finanzierten Anlagen sicherstellen.

Eigentumsverhältnisse SBB Cargo - S. 6/13

Ja, die SBB sollen von der Verpflichtung befreit werden, Güterverkehr zu betreiben. Mit der Vorlage soll die **Möglichkeit der (teilweisen) Privatisierung von SBB Cargo** geschaffen werden. Der Güterverkehr ist dennoch weiterhin eine wichtige nationale Aufgabe, die einer breiten institutionellen Unterstützung bedarf.

Personen- und Güterverkehr sind sehr unterschiedliche Märkte. Das erfolgreiche Überleben von SBB Cargo kann je nach Entwicklung im europäischen Schienengüterverkehrsmarkt eine (teilweise) Privatisierung erforderlich machen.

Verhältnis Ganzzugsmarkt und System Einzelwagenladungsverkehr - S. 8/13

Nein, ein solcher Eingriff wäre absolut kontraproduktiv.

Organisation Einzelwagenladungsverkehr - S.10/13

Nein, es soll **keine Systemführerschaft** festgelegt werden, das zementiert **Monopolstrukturen**.

Ein **offenes System** wird absolut bevorzugt, es schafft Prozess-Innovationen.

Kontrahierungszwang bei „essential facilities“ ist sinnvoll und wichtig. Neben dem Kartellrecht hat hier auch die SKE eine Rolle zu spielen.

Für die Sicherung des diskriminierungsfreien Zugangs zu gleichen Konditionen sowie den Kontrahierungszwang für „essential facilities“ sind besondere Regelungen erforderlich.

Organisation des kombinierten Verkehrs in der Fläche - S. 13/13

Nein, es braucht keine Festlegung eines Systemführers im KV.

Ja, eine Koordination über ein Zielbild mit allen Akteuren ist ausreichend.

Teil 3: Infrastrukturverfügbarkeit

Sicherstellung der Schienenkapazitäten - S. 6/8

Ja, die Ausgangslage ist korrekt. Die langfristige Sicherung von Trassen ist sehr wichtig.

Netznutzungsplan - S. 8/8

Ja, der Netznutzungsplan in Stufe 1 und 2 ist ein taugliches Mittel.

Die neuen Instrumente müssen im Infrastrukturprogramm FABI verankert werden, damit eine Chance für die Umsetzung besteht.

Der Schienenverkehr sollte in Planung und Betrieb nach folgenden Prioritäten behandelt werden:

1. Personen-Fernverkehr
2. Güter-Fernverkehr
3. Personen-Regionalverkehr
4. Güter-Regionalverkehr

Wir müssen vermeiden, dass jede EVU in jedem Jahr Anfrage für bestehende Trasse stellen kann und dass die Infrastrukturbetreiber - wie heute üblich - den Trassenkonflikt durch eine Ausschreibung reguliert. Das erhöht die Trassenkosten und torpediert die Anforderung einer regelmässigen und langfristigen Planung.

Teil 4: Finanzielle Förderung

Ausgangslage - S. 3/18

Die **Ausgangslage stimmt so nicht**: KV-Terminals sind die Knotenpunkte zwischen Fernverkehr und Regionalverteilung. Sie sind in der Funktion allenfalls mit Rangierbahnhöfen zu vergleichen (wie auch in der Vorlage auf Seite 6/13 dargestellt), aber mit Bestimmtheit nicht mit Anschlussgleisen.

Grundsätze - Seite 7/18

Nein, mit den Grundsätzen sind wir absolut nicht einverstanden, insbesondere nicht mit der **postulierten „Gleichbehandlung“ von KV und EWL**. Das Postulat tönt zwar gut, aber **Ungleiches soll man nicht gleich behandeln**.

Die Aussage, dass der KV bei der Förderung generell stark bevorteilt wird, teilen wir nicht. Der EWL wird direkt und auch indirekt in hohem Masse finanziert. Hier ein Überblick über die direkten Fördermittel:

	EWL	KV	Total
Infrastruktur			
Anschlussgleise	22 Mio.		} 40 Mio. +Terminal AQ
Freiverlad-Anlagen, Rangierbahnhöfe	??		
KV-Terminals *		18 Mio.	
Betrieb			
Rangierbahnhöfe/ Leistungsvereinbarung	60 Mio.		} 116 Mio.
Betriebsabteilungen **	16 Mio. 6 Mio.	16 Mio.	
Rückerstattung LSVA		18 Mio.	
Total	104 Mio.	52 Mio. (+ Terminal AQ)	

* Gesamtbetrag 37 Mio.: 50% für Fläche, 50% für AQ-Verkehr

** Gesamtbetrag 32 Mio.: 50% für EWL, 50% für KV

3

(Quelle: Vernehmlassungsvorlage und Schätzungen Hupac)

Grundsätzlich erachten wir die **aktuellen Fördermassnahmen im EWL und im KV als sachgerecht. Sie bedürfen deshalb keiner grundsätzlichen Veränderung**. Die Förderrichtlinien sind aber so anzupassen, dass nur zukunftsgerichtete, wirtschaftliche Infrastrukturen und Verkehre unterstützt werden.

Das Netz des **EWLV** wird in Zukunft **weiter rationalisiert** werden müssen, wenn es erfolgreich bestehen will. Aus diesem Grund sollen keine neuen Anschlussgleise mehr gefördert werden, die nicht über ein Aufkommen von mindestens 8 bis 10 Vier-Achs-Wagen pro Werktag verfügen (Regelung heute: 12'000 Tonnen oder 720 Wagen pro Jahr).

Ähnliches soll für neue KV-Terminals gelten. Sie sollten über eine Mindestkapazität von 60 4-Achs-Wagen pro Tag und Gleislängen unter dem Kran von mindestens 300 m verfügen.

Da der **KV** in erster Linie der Umlagerung von Strassentransporten auf die Schiene dient, muss sich die **Förderung an der Wettbewerbsfähigkeit zum Strassentransport orientieren** und nicht am EWLV.

Varianten - S. 7/18

Grundsätzlich ist die **Variante Eigenwirtschaftlichkeit vorzuziehen**. Bahngüterverkehr ist eine nationale Aufgabe, Regionalpolitik führt hier nicht zu optimalen Ergebnissen.

Eine Variante Verlagerung mit zusätzlichen Mitteln lehnen wir ab. Die heute bestehenden Förderinstrumente sollten in der Variante Eigenwirtschaftlichkeit fortgeführt werden.

Investitionsbeiträge: **keine Angleichung von Terminal- und Anschlussgleisbeiträgen**.

Beibehaltung der LSVA-Rückerstattung im Vor-/Nachlauf zum KV: ohne diese Rückerstattung würde ein erheblicher Teil des heutigen KV auf die Strasse zurückverlagert.

Keine Innovationsförderung – die Technik ist ausgereift und standardisiert.

Keine Anschubfinanzierung – führt zu Wettbewerbsverzerrung und nicht nachhaltiger Verkehrsentwicklung.

Betriebsbeiträge: stufenweiser Abbau denkbar – Ziel Infrastrukturförderung statt Betriebsbeiträge ist anzustreben.

Instrumente - S. 10/18

Alle KV-Anlagen sollten bezüglich Fördergesetzgebung und -quote **gleich behandelt** werden.

Die Konzentration auf **A-fonds-perdu**-Mittel ist sinnvoll.

Die Besonderheiten der Förderung von KV-Terminals bzw. von Anschlussgleisen sollen beibehalten werden. Anschlussgleise dienen einem einzelnen Verloader – KV-Terminals einer grossen Zahl an Verladern. Sie sind zudem systemisch mit den Rangieranlagen zu vergleichen. Aus dieser Sicht soll die **Förderhöhe für KV-Terminals** in Zukunft weiterhin **deutlich höher sein als für Anschlussgleise**.

Auf die Konvergenz zwischen Anschlussgleis- und Terminalfinanzierung ist zu verzichten, sie ist nicht sachgerecht.

Weder die (neuen grossen) Terminals noch die Anschlussweichen sind der Eisenbahninfrastruktur zuzuscheiden. Eine Bestellung des Betriebs durch den Bund und eine teilweise **Abgeltung der Betriebskosten der Terminals** durch den Bund **lehnen wir ab**. Das führt zu **Wettbewerbsverzerrungen**.

Innovationsförderung - Seite 11/18

Kleines Innovationspotenzial - auf Innovationsförderung ist in diesem Bereich zu verzichten.

Betriebsbeiträge an den EWLV und den KV - S. 14/18

Nein, die erwähnten neuen Ziele werden nicht unterstützt. Die **neuen Instrumente** sind **nicht erforderlich**, da sie nicht zielführend sind.

Eine Anschubfinanzierung von Verkehren während zwei Jahren ist strikte abzulehnen. Die EU hat mit ihren Marco Polo Programmen in diesem Bereich negative Erfahrungen gemacht (Wettbewerbsverzerrungen, Kannibalisierung von bestehenden Verkehren).

Die Bestellung von Angeboten durch Kantone und Regionen unter Beteiligung von Bundesmitteln lehnen wir ebenfalls strikte ab. Schienengüterverkehr in der Schweiz ist eine nationale Aufgabe und darf nicht zu einer regionalpolitischen Veranstaltung verkommen.

Allenfalls macht ein stufenweiser Abbau der Betriebsbeiträge zugunsten der Infrastruktur-Investitionen Sinn.

LSVA-Rückerstattung - S. 15/18

Die Rückerstattung der LSVA für den Vor-/Nachlauf im KV erachten wir als wichtig für die Erhaltung bestehender KV. Die Rückerstattung dient auch der Erschliessung neuer KV-Angebote.

Die aktuellen regelmässigen Kontrollen durch den Bund verhindern u.E. Missbräuche. **Die LSVA-Rückerstattung** im KV-Vor- und Nachlauf ist deshalb in der heutigen Form **aufrecht zu erhalten**.

5. Zielbild Schieneninfrastruktur

Grobevaluation - S. 12/15

Ja, wir teilen diese Grobevaluation.

Planungsprozess - S.14/15

Der Planungsprozess ist brauchbar, er sollte jedoch noch vereinfacht werden. Vertreter der Branche sollten daran teilnehmen, u.E. sind keine Vertreter der Regionen/Kantone erforderlich.

Die **Federführung** muss beim **Bund** liegen. Die SBB Infrastruktur darf nicht mit dieser Aufgabe betraut werden. Sie ist nicht neutral in diesem Prozess, sondern sie vertritt mit Priorität den Personenverkehr als Kerngeschäft der heutigen SBB.

Zielbild - Seite 15/15 (1)

Grundsätzlich ja zu den Zielbildern, aber auch hier Beschränkung auf die wesentlichen Elemente.

Kriterien für die Vergabe von Bundesmitteln - Seite 15/15 (2)

Eine **Angleichung** der Kriterien und Bedingungen für Güterverkehrsanlagen, KV-Terminals und Anschlussgleise **lehnen wir ab**. Die Förderkriterien müssen vielmehr die prinzipiellen Unterschiede zwischen diesen Infrastrukturen berücksichtigen und nachvollziehbar gewichten. Das macht die heute gültige Fördergesetzgebung. Allgemein nutzbare Anlagen wie Terminals haben eine höhere Förder-

würdigkeit als nur individuell nutzbare Anlagen wie Anschlussgleise. Die heute gültige Fördergesetzgebung bedarf deshalb keiner grundsätzlichen Neustrukturierung.

Verschärfte Auflagen in Bezug auf Mindestgrösse und Wirtschaftlichkeit der geförderten Anlagen (wie weiter oben ausgeführt) und entsprechende Kontrollen durch den Bund sind jedoch zu begrüssen.

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

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read "B. Kunz".

Bernhard Kunz
Direktor

A handwritten signature in black ink, appearing to read "I. Tonndorf".

Irmtraut Tonndorf
Leiterin Public Affairs