HUPAC

Stellungnahme zur Güterverkehrsvorlage

Seite 2

Management Summary

Seiten 3-7

Die Position der Hupac

Seiten 8-15

Beantwortung des Fragenkatalogs

Seite 16

Ansprechpartner für Rückfragen

Die Güterverkehrsvorlage finden Sie unter:
http://www.bav.admin.ch/aktuell/vernehmlassung/01242/index.html?lang=de

Chiasso, 13.10.2009 - TON

Management Summary

Hupac fordert Kontinuität

Hupac spricht sich im Rahmen der Vernehmlassung des neuen Schweizer Güterverkehrsverlagerungsgesetzes für eine **konsequente Fortsetzung** der bisherigen, bewährten Verlagerungspolitik **gemäss Variante 1** aus. Diese soll auch nach Ablauf der vorerst bis 2010 befristeten finanziellen Förderung den **unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) eindeutig in den Mittelpunkt** stellen.

Angesichts des sich klar abzeichnenden **Erfolgs der Massnahmen zur Verlagerung des transalpinen Güterverkehrs** in der Schweiz von der Strasse auf die Schiene – 14 Prozent weniger Lastwagen durch die Alpen seit dem Jahr 2000 und gleichzeitige Steigerung des kombinierten Verkehrs um 50 Prozent – **gefährdet eine Reduktion der Fördermittel die bisherigen Resultate und verhindert die vom Schweizer Stimmvolk langfristig gewünschte Entwicklung.**

Europas verladende Wirtschaft richtet sich zur Zeit auf den kombinierten Verkehr (KV) aus. **Die Halbierung** der Betriebsbeiträge, wie sie in der Variante 2 des Berichts ab 2011 bis 2017 vorgeschlagen wird, **ist für Hupac ein völlig falsches Signal.** Bis zur Eröffnung der Flachbahn durch den Gotthard in rund zehn Jahren benötigt die Schiene finanzielle Unterstützung in der heutigen Grössenordnung, um im Wettbewerb mit der Strasse mitzuhalten. Nur so ist das ambitiöse, in der Verfassung festgelegte Verlagerungsziel je zu erreichen.

Der in allen drei Varianten vorgeschlagenen Alpentransitbörse steht Hupac skeptisch gegenüber. Diese Massnahme erfordert eine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit der EU. Wesentlich wirkungsvoller sind für Hupac das **Vorantreiben der Bahnliberalisierung** und der Marktöffnung der Schiene in Europa, die **Trassenpreis-Reform** zu Gunsten des Güterverkehrs und die Förderung der **europaweiten Interoperabilität**. Flankierende Massnahmen wie die **rechtzeitige Bereitstellung der Zulaufstrecken** in Nord und Süd zum Gotthard-Basistunnel, die **Finanzierung von Terminals** in aufkommensstarken Regionen im Ausland und die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen sind im alpenquerenden kombinierten Verkehr von ausschlaggebender Bedeutung.

Den substanziellen **Ausbau der Rollenden Autobahn** („Rola“) durch die Schweiz, wie sie Variante 3 der Vernehmlassung vorsieht, **lehnt Hupac ab.** Aus ihrer Sicht ist und bleibt die Rola ein Ergänzungsangebot. Die knappen Trassenkapazitäten würden für ein System eingesetzt, das bei halber Nutzlast die dreifache Subvention benötigt, im Wagenunterhalt vier Mal so teuer ist wie der unbegleitete kombinierte Verkehr und nur eine auch ökologisch nicht sinnvolle punktuelle Verlagerung über die kurze Strecke innerhalb der Schweizer Grenzen ergibt.

Die Position der Hupac

Hupac fordert die Weiterführung der bisherigen Verlagerungspolitik gemäss Variante 1
Hupac spricht sich klar für die Weiterführung der bisherigen Massnahmen mit finanzieller Förderung in der heutigen Grössenordnung aus. Nur die Variante 1 sichert bis zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels den erfolgreich eingeschlagenen Kurs der Verkehrsverlagerung.

Die Verlagerungspolitik im Alpentransit greift seit fünf Jahren. Die Lkw-Fahrten haben um 14 Prozent abgenommen, während der kombinierte Verkehr die Tonnen um 50 Prozent steigerte. Zur Zeit verzeichnet der kombinierte Verkehr zweistellige Zuwachsraten. Seit der Inbetriebnahme der mit Beihilfen des Bundes finanzierten Terminalerweiterung Busto Arsizio-Gallarate im September 2005 weist auch der transalpine UKV der Hupac erstmals wieder hohe zweistellige Zuwachsraten auf.

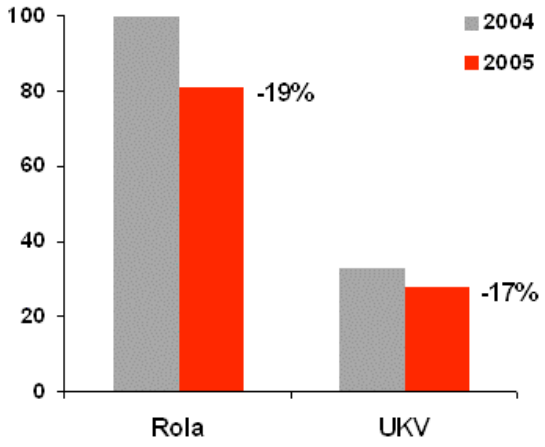
Die bisherige erfolgreiche Verlagerungspolitik zeigt positive Resultate, auch wenn das angestrebte Mengenziel von 650'000 Lkw-Sendungen pro Jahr nicht zum vorgesehenen Zeitpunkt erreicht werden kann. Sie ist nachhaltig weiterzuführen, auch um die bereits getätigten Investitionen zu schützen.

Die Betriebsbeiträge gemäss Variante 1 sind unverzichtbar bis zur Inbetriebnahme der Gotthard-NEAT
Bis zur Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels verkehren die alpenquerenden Güterzüge auf einer 125-jährigen Bahninfrastruktur, die eine effiziente Produktion von Bahnleistungen nicht zulässt. Mehrfachtraktion von schweren Güterzügen mit drei Lokomotiven werden auf der Gotthard-Bergstrecke noch lange Realität bleiben.

Die Betriebsbeiträge gemäss Variante 1 (s. S. 104 des Berichts zur Güterverkehrsvorlage) 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 (s. S. 57).

Im europäischen, nicht-transalpinen unbegleiteten kombinierten Verkehr auf den West-Ost Achsen und im kontinentalen Hafen-Hinterlandverkehr werden bereits heute grosse Volumen ohne Subventionen befördert. Das UKV-System kann bei entsprechenden Rahmenbedingungen finanziell selbsttragend sein.

Hupac befürwortet die degressive Förderung pro Einheit gemäss Variante 1
Bereits heute besteht durch die degressive Förderung pro Einheit (Plafonierung des jährlichen Gesamtbetrags bei ständig zunehmendem Sendungsvolumen) der Zwang zur Erhöhung der Produktivität seitens aller Partner der KV-Kette. Im Jahr 2005 beispielsweise betrug die Reduktion der Betriebsbeiträge pro Sendungskilometer gegenüber dem Vorjahr 17% beim UKV und 19% bei der Rollenden Autobahn. Hupac befürwortet dieses System der degressiven Förderung pro Einheit, das auch in der Güterverkehrsvorlage 2011-2017 vorgesehen ist. Auch zukünftig werden die Partner der Logistikkette die Produktivität steigern, um die Reduktion der Betriebsbeiträge pro Einheit gemäss Variante 1 zu kompensieren. Den Spielraum für Produktivitätserhöhungen gilt es jedoch realistisch einzuschätzen.



Fördermittel 2004/2005 für Shuttle Net und Rollende Autobahn. Die Rollende Autobahn erfordert dreimal mehr Fördermittel als der UKV. Von 2001 bis 2005 sank die KV-Förderung pro Sendungskilometer um 30%.

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

Keine „Verlagerung auf Sparflamme“ gemäss Variante 2
Eine Reduzierung der Mittel zur Unterstützung der Verlagerungspolitik führt zu einer gegenläufigen Entwicklung, welche die Verlagerungserfolge der letzten Jahre in Frage stellt. Auf der Gotthard-Bergstrecke lassen sich Produktivitätsverbesserungen nicht in dem Masse erreichen, wie es die vorgeschlagene Halbierung der Betriebsbeiträge erfordern. Die Folge ist eine Verteuerung der Schiene und eine Rückverlagerung von KV-Volumen auf die Strasse.

Die Sparmassnahmen der Variante 2 gefährden die Rentabilität der NEAT
Eine Reduzierung der Fördermittel wird europaweit ein Überdenken der schienenseitigen Investitionen von Transport- und Logistikunternehmen, Bahnen, Produktions- und Distributionsunternehmen bewirken. Gleichzeitig verbessert die Strasse ihre Produktivität; in der Testphase stehen bereits 25 Meter lange Lastenzüge in Deutschland und 60-Tonnen-Sattelanhänger in den Niederlanden.

Der Zeitraum von 2011 bis zur Inbetriebnahme der NEAT am Gotthard ist für den Verlagerungsprozess von entscheidender Bedeutung. Die heutigen und zukünftigen Nutzer der CHF 15 Mia. teuren Investitionen müssen auch in dieser Phase fortlaufend motiviert werden, trotz noch ungenügender Infrastrukturen in das System Schiene zu investieren und somit die Verlagerungspolitik der Schweiz mitzutragen. Eine "Verlagerung auf Sparflamme" führt zum Glaubwürdigkeitsverlust und zu einem grossen Rückverlagerungspotenzial.

Die Reduzierungen der Betriebsbeiträge gemäss Variante 2 bewirken die Rückverlagerung auf die Strasse

Eine Halbierung der Betriebsbeiträge wie in Variante 2 vorgesehen (s. Seite 113) hätte überaus negative Auswirkungen auf die weitere Entwicklung der Verkehrsverlagerung. Speziell die UKV-Sendungen über kurze Distanzen wären dem Risiko einer Rückverlagerung auf die Strasse ausgesetzt. Unserer Einschätzung nach würden die Lkw-Sendungen im Strassentransit wieder steigen und nicht, wie in der Vernehmlassung angenommen, auf 1 Mio. Fahrten sinken. Es ist unrealistisch anzunehmen, die erhöhte Produktivität der Bahnleistungen vor Inbetriebnahme der NEAT könne die in Variante 2 vorgegebenen Subventionskürzungen ausgleichen.

Variante 3: „Soviel UKV wie möglich – so wenig Rola wie nötig“

Einen substanziellen Ausbau der Rollenden Autobahn lehnt Hupac ab. Die Rola ist ein Ergänzungsangebot zum UKV und soll dies bleiben. Ökonomisch, operativ und ökologisch ist sie in der angestrebten Grösse unter Variante 3 kaum sinnvoll und reduziert das Wachstumspotenzial des UKV. Der Strassenverkehr wird nur auf kurzen Distanzen auf die Schiene verlagert, während die langen Strecken weiterhin auf der Strasse zurückgelegt werden. Die knappen Trassenkapazitäten werden für ein System vorgehalten, das bei halber Nutzlast die dreifachen Subventionen benötigt und im Wagenunterhalt bis zu vier Mal teurer ist. Die nötigen Terminalinfrastrukturen im Grenzgebiet werden wegen lokalpolitischer Einwände kaum realisierbar sein.

Hupac teilt die in dem Bericht vertretene Ansicht (s. S. 97), dass die mittels eines Rola-Angebots erreichbare Verlagerung nur eine Insellösung darstellt und nicht als nachhaltige Verlagerung im Sinne eines Systemwechsels vom rein strassengebundenen zu einem mehrheitlich schienengebundenen intermodalen Güterverkehr zu betrachten ist.

Alpentransitbörse – Keine Verlagerungswirkung im Zeitraum 2011 - 2017

Hupac lehnt die vorgeschlagene gesetzliche Regelung der Alpentransitbörse „auf Vorrat“ aus folgenden Gründen ab:

- Die Alpentransitbörse setzt eine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit Brüssel voraus (S. 89). 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 2017 positive Verlagerungseffekte versprechen kann.

- Die Alpentransitbörse ist an den massiven Ausbau der Rollenden Autobahn als flankierende Massnahme (S. 95) 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 – wie auch an andern Stellen ausgeführt – mit einem ineffizienten Einsatz der knappen Trassen und Fördermittel einher und schmälert das Wachstumspotenzial des UKV. Statt mehr wird in der Summe weniger Verkehr auf die Schiene verlagert!

- Das BAV geht bei der Einführung der Alpentransitbörse vor 2017 von der Möglichkeit eines schrittweisen und deutlichen Abbaus der jährlich für die Förderung des Schienengüterverkehrs eingesetzten Mittel aus (S. 103). Hupac fragt sich, worauf diese Überzeugung basiert und warnt vor Wunschdenken und falschen Hoffnungen: Ein unrealistischer, marktferner Abbau der Fördermittel vor der Fertigstellung der NEAT am Gotthard stellt die grösste Gefahr für den kombinierten Verkehr dar.

Strasse und Schiene investieren gemeinsam in den kombinierten Verkehr
Damit die vom Strassengüterverkehr beabsichtigten Investitionen in den weiteren Ausbau des kombinierten Verkehrs in vollem Umfang und nachhaltig wirksam werden, braucht es stabile Rahmenbedingungen, u.a. für den Equipmenteinsatz. Grundsätzliche Änderungen der Masse und Gewichte von Lkw würden Investitionen in Millionenhöhe von Spediteuren, Bahnen, Kombi- und Wagenoperateuren schlagartig entwerten. Eine grundsätzliche Neuorientierung der Schweizer Verlagerungspolitik, wie in den Varianten 2 und 3 sowie mit der Alpentransitbörse vorgesehen, stellt europaweit die bisherigen und zukünftigen Investitionen aller Marktpartner in der KV-Kette in Frage.

Die Bahnliberalisierung fördert die Produktivität
Die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs ist aus Sicht der Hupac das zentrale Instrument zur Steigerung der Produktivität im Bahnsektor. Nach einer internationalen Ausschreibung Ende 2004 beauftragte Hupac fünf Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Traktion ihrer 15.000 Züge im Jahr 2005 durch die Schweiz. Die Vergabe der Zuschläge erfolgte auf der Basis von Preis-/Leistungsparametern. Das Prinzip der durchgehenden

Leistungsverantwortung - für die internationale Traktion von der Quelle bis zum Ziel ist jeweils nur ein Bahnunternehmen verantwortlich – bewirkte eine deutliche Erhöhung der Produktivität durch Abbau von Schnittstellen und den rationelleren Einsatz von Traktionsmitteln im grenzüberschreitenden Verkehr. Unterstützt wurde dies nicht zuletzt auch durch die Neuorientierung der SBB als international tätiges Eisenbahnunternehmen.

Effektive Massnahme: Beihilfen zu Terminalinfrastrukturen
Gut funktionierende Terminals sind einer der wichtigsten Faktoren für die weitere Entwicklung des kombinierten Verkehrs. Die Beihilfen für den Bau von effizienten Bahnterminals im In- und Ausland haben den Verlagerungsprozess in den letzten Jahren beschleunigt. Am Beispiel des Hupac Terminals Busto Arsizio-Gallarate in Norditalien sieht man, wie wichtig Umschlagskapazitäten für die Verlagerung sind. Mit einer Kapazität von ca. 300.000 Strassensendungen kann ein Drittel des gesamten KV-Volumens durch die Schweiz allein in Busto umgeschlagen werden.

Die Beihilfen zu Terminalinfrastrukturen sind zwingend auch für die Periode ab 2011 vorzusehen. Entscheidend ist, dass Investitionen nur in Anlagen fliessen, die marktgerecht und in Regionen angesiedelt sind, die das erforderliche Verlagerungspotenzial aufbringen.

Der europaweite Transportmarkt erfordert eine europaweit koordinierte Verkehrspolitik
Die Vorreiterrolle der Schweiz in verkehrspolitischen Fragen ist unbestritten. Hupac erwartet von der Schweizer Verkehrspolitik ein entschiedenes Vorgehen bei der EU und bei den Nachbarländern. Die wichtigsten Themen sind:

- Vorantreiben der Bahnliberalisierung und Marktöffnung Schiene
- Ausbau der NEAT-bezogenen Zulaufstrecken
- Einführen eines aktiven Regulators, der die Marktöffnung vorantreibt, ähnlich wie mit der Comcom im Telekomsektor
- Förderung der Interoperabilität

Beantwortung des Fragenkatalogs

Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Ja. Die Gesetzesvorlage schafft Klarheit. Sie gibt eindeutig Aufschluss, wie die Verkehrsverlagerung nach der ersten Periode 2000-2010 politisch getragen wird. Dies ist die zentrale Grundlage für alle Investitionsentscheide.

Unterstützen Sie die Zielsetzung der künftigen Verlagerungspolitik?

2a) Soll als Ziel der Verlagerung weiterhin ein Fahrtenziel gelten? Falls ja, welches?

Zwecks Zielerreichungskontrolle ist ein Fahrtenziel richtig. Das im Verkehrsverlagerungsgesetz festgelegte Fahrtenziel von 650.000 Lkw ist ambitiös. Hupac unterstützt dieses. Voraussetzung ist die Verfügbarkeit der erforderlichen Bahn- und Umschlagskapazitäten.

2b) Erachten Sie die Erstreckung des Zeitpunkts der Zielerreichung auf zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels für gerechtfertigt?

Eine Zielerreichung zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ist knapp bemessen. Bis zu diesem Zeitpunkt steht dem Bahnverkehr jedoch nur eine 125-jährige Infrastruktur zur Verfügung, die lediglich ein beschränktes Produktivitätssteigerungspotenzial zulässt. Bei Inbetriebnahme der NEAT ist mit einer mehrjährigen Übergangsperiode zu rechnen, in der die Verlader und Transporteure ihre Systeme umstellen (neue Logistik-Systemverträge, Beschaffung von KV-tauglichem Equipment) und in der sich das neue NEAT-basierte Bahnsystem international einspielen kann. Zahlreiche Transporteure werden ihre Investitionsentscheide zugunsten des kombinierten Verkehrs erst treffen, wenn die NEAT-Flachbahn ihre Leistungsfähigkeit erwiesen hat. Wir halten einen Zeitpunkt der Zielerreichung von 3 bis 4 Jahren nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels für realistisch.

2c) Teilen Sie die Ansicht, dass auf die Aufnahme eines Umweltziels in das Güterverkehrsverlagerungsgesetz verzichtet werden soll? Falls nein, welche Form eines Umweltziels erachten Sie für den Alpenschutz als sinnvoll?

Ja. Mit der Reduzierung der Fahrtenzahlen werden auch die Schadstoffemissionen abnehmen.

2d) Teilen Sie die Ansicht, dass auf ein Marktanteilsziel verzichtet werden soll?

Ja.

3) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Varianten im Einzelnen?

3a) Stimmen Sie mit der Beurteilung der schienen- und strassenseitigen Verlagerungsmassnahmen und der Einschätzung der bestehenden Handlungsspielräume in den drei vorgestellten Varianten überein?

3b) Wie beurteilen Sie das Konfliktfeld zwischen verlagerungspolitischen Erfordernissen und haushaltspolitischen Zwängen im Rahmen der Fortsetzung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs? Für welche Variante sind Sie?

Variante 1: Favorisierte Variante

Bei Fortführung der finanziellen Unterstützung in heutiger Grössenordnung ist das Verlagerungsziel von 650'000 Lkw-Fahrten zu erreichen. Bei einem jährlichen Marktwachstum von 2-3% hängt die Zielerreichung von der Verfügbarkeit von Güterverkehrstrassen in guter Qualität und ausreichender Menge sowie von angemessenen Terminalkapazitäten ab.

Die Fortführung der finanziellen Unterstützung in unveränderter Höhe dient dazu, die Durststrecke bis zur Eröffnung der Gotthard NEAT zu überwinden. Erst danach kann der kombinierte Verkehr weitgehend eigenwirtschaftlich betrieben werden.

Variante 2: Lehnt Hupac ab

Das Fahrtenziel von 1 Mio. Lkw kann mit der Halbierung der Betriebsbeiträge aus Sicht der Hupac nicht erreicht werden. Der kombinierte Verkehr verliert seine Konkurrenzfähigkeit speziell aus den grenznahen Regionen. Dies wäre fatal, denn die Transport- und Logistikunternehmer würden sich nach Auslauf der ersten Phase bis 2010 ab 2011 wieder auf die Strasse zurückorientieren. Die NEAT-Investitionen würden grundlegend in Frage gestellt. In der Logistikbranche findet seit geraumer Zeit eine Umorientierung zugunsten des kombinierten Verkehrs mit mittlerweile jährlich zweistelligen Zuwachsraten statt. Das Vertrauen der verladenden Wirtschaft und der Logistikbranche darf nicht aufs Spiel gesetzt werden. Die Verkehrspolitik muss nachhaltig ausgelegt sein und darf nicht kurzfristig falsche Signale senden.

Eine Verteuerung des kombinierten Verkehrs geht zu Lasten der Verkehrsverlagerung. Die Strasse würde somit im Vergleich zum Verkehrsträger Bahn wieder attraktiver.

Variante 3 – Rollende Autobahn: Lehnt Hupac ab

Die Rollende Autobahn muss weiter als erfolgreiches Ergänzungsangebot zum unbegleiteten kombinierten Verkehr geführt werden. Ein substanzieller Ausbau hingegen bringt verschiedene negative Auswirkungen mit sich:

- Die Rola beansprucht dreimal mehr Fördermittel als der UKV. Die knappen Bundesmittel müssen möglichst effektiv eingesetzt werden.
- Die knappen Bahntrassen des Güterverkehrs bis 2017 und darüber hinaus werden einem im Vergleich zum UKV ineffizienten Verkehr zur Verfügung gestellt: eine Rola befördert pro Trasse nur die Hälfte der Nettotonnen eines UKV-Zugs; es können deshalb im Vergleich zum UKV gesamthaft nur halb so viele Strassentransporte auf die Schiene verlagert werden.
- Die als Kurzstreckenverkehr ausgelegte Rola zum Überwinden des Hindernisses Alpen steht im Widerspruch zur europaweit gestützten Absicht, Güter über möglichst lange Strecken auf die Schiene zu verlagern.
- Die notwendigen Terminalbauten benötigen in bevölkerungssensiblen Zonen (Basel, Chiasso) grosse und kaum vorhandene Flächen.

c) Sehen Sie weitere Handlungsmöglichkeiten im Bereich der schienen- und strassenseitigen Verlagerungsmassnahmen? Wenn ja, welche?

Ja. Weitere Möglichkeiten sind:

Ausbau der Infrastrukturen
Mit der NEAT entsteht im Herzen Europas modernste Eisenbahninfrastruktur. Die gewaltigen Investitionen rechnen sich nur, wenn das gesamte System einen Qualitätssprung vollzieht. Der Ausbau der Zufahrtslinien in der Schweiz, in Deutschland und Italien ist unabdingbar, ebenso die Vorhaltung von ausreichenden Terminalkapazitäten. Es liegt im Interesse der Schweizer Verkehrspolitik, dass die notwendigen Infrastrukturausbauten termingerecht umgesetzt werden.

Marktöffnung Schiene vorantreiben
In verschiedenen europäischen Ländern ist der Wettbewerb auf der Schiene noch ein Fremdwort. Die Schweizer Verkehrspolitik sollte alle Möglichkeiten ausschöpfen, um die Marktöffnung Schiene voranzutreiben. In der Schweiz ist mit der Bahnreform 2 ein aktiver Regulator zu schaffen, der die Marktöffnung vorantreibt – vergleichbar mit der Comcom im Telekomsektor.

Trassenpreis-Reform
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.

Harmonisierung und Interoperabilität
Unterschiedliche Regelungen, Normen und Systeme in den verschiedenen europäischen Ländern sind ein echter Hemmschuh für die Liberalisierung sowie für die Verkehrsverlagerung und verursachen enorme Kosten. Offene oder versteckte Diskriminierungen müssen abgebaut werden, zum Beispiel bei der Zulassung von Rollmaterial oder beim Anlasten der Manöverkosten auf der letzten Meile.

Die Normen und technologischen Apparate und Einrichtungen sollten europaweit vereinheitlicht werden. Die vorgesehene Standardisierung der Prozesse und der europäischen Bahntechnologien schreitet sehr langsam voran. Auch auf dem bekannten Korridor Rotterdam ⇔ Genua braucht es für die Sicherheitssysteme der Lokomotiven diverse unterschiedliche Technologien. So ist beispielsweise auf der Strecke Basel – Lötschberg – Domodossola – Novara die Installation von drei verschiedenen Sicherheitseinrichtungen, jeweils nur für relativ kleine Distanzen, notwendig. Die neuen Zugssicherungssysteme, welche alsbald aktiviert werden (ECTS Lötschberg und SCMT Italien) sind nicht einmal untereinander kompatibel. Im Lokbereich sind deshalb sehr hohe Investitionen erforderlich. Dies erhöht die Traktionskosten beträchtlich und schränkt auch die Möglichkeit des Marktzugangs neuer kleiner Eisenbahnverkehrsunternehmen ein.

Eine schnellere Standardisierung und ein noch verstärkteres Engagement der öffentlichen Hand bei Finanzierungen in diesen Angelegenheiten erscheint uns unabdingbar.

4) Wie beurteilen Sie die Massnahmen im Einzelnen?

4a) Erachten Sie die Definition von Durchfahrtsrechten und die Einführung der Alpentransitbörse als ein geeignetes Instrument zur Umsetzung der Verlagerung?

Alpentransitbörse – Keine Verlagerungswirkung im Zeitraum 2011 - 2017
Hupac lehnt die vorgeschlagene gesetzliche Regelung der Alpentransitbörse „auf Vorrat“ aus folgenden Gründen ab:

- Die Alpentransitbörse setzt eine Neuverhandlung des Landverkehrsabkommens mit Brüssel voraus (S. 89). 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 2017 positive Verlagerungseffekte versprechen kann.

- Die Alpentransitbörse ist an den massiven Ausbau der Rollenden Autobahn als flankierende Massnahme (S. 95) 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 – wie auch an andern Stellen ausgeführt - mit einem ineffizienten Einsatz der knappen Trassen und Fördermittel einher und schmälert das Wachstumspotenzial des UKV. Statt mehr wird in der Summe weniger Verkehr auf die Schiene verlagert!

- Das BAV geht bei der Einführung der Alpentransitbörse vor 2017 von der Möglichkeit eines schrittweisen und deutlichen Abbaus der jährlich für die Förderung des Schienengüterverkehrs eingesetzten Mittel aus (S. 103). Hupac fragt sich, worauf diese Überzeugung basiert und warnt vor Wunschdenken und falschen Hoffnungen: Ein unrealistischer, marktferner Abbau der Fördermittel vor der Fertigstellung der NEAT am Gotthard stellt die grösste Gefahr für den kombinierten Verkehr dar.

4b) Erachten Sie die Fortführung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs als zielführend? Erachten Sie eine Subventionierung des Schienengüterverkehrs in der Fläche als sinnvoll?

Die Fortführung der finanziellen Förderung ist zwingend und zielführend, wenn wir die Verlagerung wollen. Folgende bereits bestehende flankierende Massnahmen sollen auch für die Zukunft abgesichert werden:

- Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen
- Unterstützung des Schwerverkehrsmanagements
- Förderung mittels Betriebsbeiträgen inkl. Trassenpreisverbilligungen
- Finanzierung von Terminalinvestitionen

Betriebsbeiträge an die Operateure

Die heutigen Kostenstrukturen im alpenquerenden Verkehr führen in der Regel bei jedem Zug ohne Subventionen zu Kostenunterdeckungen, also Verlusten für den Operateur. Der von Hupac geplante, massive Beitrag zur zusätzlichen Verlagerung von Schwerverkehr von der Strasse auf die Schiene setzt ein beträchtliches Mengenwachstum und konsequenterweise eine entsprechende Anzahl von zusätzlichen Zügen voraus.

Nur mit der künftigen Aufrechterhaltung der heute geltenden finanziellen Förderungen in absoluten Beträgen wird es möglich sein, die Defizite der bereits fahrenden und in Zukunft geplanten neuen Züge abzudecken. Diese Entwicklung, die bereits seit Jahren im Gang ist, hat zu erfreulichen Reduzierungen der Subventionen pro Sendung und pro Sendungskilometer durch die Schweiz geführt.

Trassenpreis-Reform
Hupac fordert die Reform der Trassenpreisfestlegung zugunsten des Güterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr. Das Zugsgewicht darf nicht weiter als vornehmliches, absolut wichtigstes Kriterium für die Trassenpreisfestlegung herangezogen werden. Auch die mangelnde Priorität gegenüber dem Personenverkehr sollte u.a. berücksichtigt werden.

Investitionsbeiträge an Terminals
Hupac ist der Ansicht, dass die Investitionsbeiträge an Terminals in der Schweiz und im Ausland über das Jahr 2010 weiter fliessen müssen. Ohne die notwendigen Infrastrukturen können die von der Schweiz angestrebten und geplanten Verkehre nicht abgefertigt werden. Engpässe bei Umschlaganlagen bestehen in Norditalien und nördlich der Alpen insbesondere in Deutschland und im Benelux-Raum.

Hupac hat in der Vergangenheit die zur Verfügung gestellten Mittel sparsam und sachgerecht eingesetzt und ansehnliche Resultate erzielt; als Beispiele seien die Terminals von Singen und Busto Arsizio-Gallarate erwähnt.

4c) Erachten Sie einen schnellen und substanziellen Ausbau der Rollenden Autobahn als zielführende Verlagerungsmassnahme?

Nein. Folgende Gründe führen uns zu dieser negativen Stellungnahme:

<u>Konzeptidee</u>
Die Rola durch die Schweiz ist als kurzdistanziger Verkehr Grenze-Grenze angedacht und nicht wie der von Hupac (und der EU) geforderte unbegleitete kombinierter Verkehr von Wirtschaftsraum zu Wirtschaftsraum.

<u>Angebot</u>
Wegen des Grenze-Grenze-Verkehrs handelt es sich um ein vornehmlich nationales Angebot.

Netto-Nutzlast pro Zugseinheit von 600 m

Die Netto-Nutzlast der Rollenden Autobahn macht für einen Zug von 600 m Länge nur gut die Hälfte, nämlich ca. 600 t, aus, gegenüber einem UKV-Zug, wo die Netto-Nutzlast 1100 t erreicht wird. Die knappen Trassen werden suboptimal genutzt.

Investitionskosten pro Bahnwaggon

Die Investitionskosten für einen tiefliegenden Niederflur-Tragwagen der Rollenden Autobahn sind mehr als doppelt so hoch wie für einen Tragwaggon für den UKV.

Unterhaltskosten pro Waggon

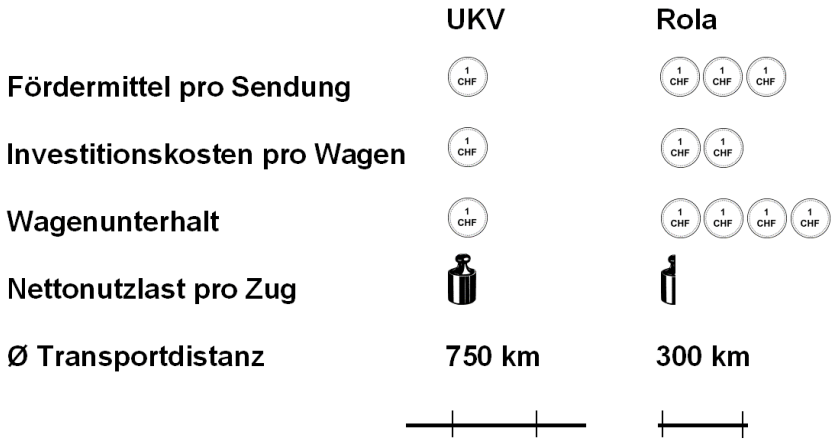
Die Unterhaltskosten des Rollmaterials insbesondere für die kleinen Räder und Kunststoffbremsen der Rollenden Autobahn fallen gegenüber den Tragwagen des UKV etwa drei bis viermal höher aus.

Mittlere Bahntransport-Distanz

Die mittlere Bahntransport-Distanz beläuft sich bei der Rollenden Autobahn von Grenze zu Grenze auf rund 300 km, während sie beim unbegleiteten kombinierten Verkehr etwa bei 750 km liegt. Aus ökologischer Sicht und der Verkehrsoptik der EU ist der Ausbau der Rola durch die Schweiz abzulehnen.

Fördermittel pro Sendungskilometer in der Schweiz

Die Rollende Autobahn braucht in der Schweiz fast dreimal soviel Fördermittel pro Sendungskilometer wie der unbegleitete kombinierte Verkehr. Die knappen Bundesmittel müssen unserer Ansicht nach möglichst optimal eingesetzt werden.



Die Rollende Autobahn sollte deshalb weiterhin als Ergänzungsangebot zum UKV geführt werden, unter dem Motto "So viel UKV wie möglich – so wenig Rola wie nötig“.

5) Unterstützen Sie die Anpassungen im Gütertransportgesetz?

Ja. Es ist sehr positiv zu bewerten, wenn die schweizerische Gesetzgebung bezüglich des Güterverkehrs an die europäischen Realitäten angepasst wird. Eine standardisierte Regelung europaweit kann für die Entwicklung des Verkehrs auf der Schiene nur positiv sein.

6) Erachten Sie die Anpassungen im Bundesgesetz über die Anschlussgleise als zweckmässig?

Ja.

7) Begrüssen Sie die Anpassungen im Eisenbahnhaftpflichtrecht?

Ja.

8) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine weiteren Bemerkungen.

Ansprechpartner für Rückfragen

Fragen zur Stellungnahme der Hupac beantworten:

Bernhard Kunz
Direktor
Tel. 0041 91 6952830
bkunz@hupac.ch

Peter Hafner
Stv. Direktor
Direktor Finanzen und Administration
Tel. 0041 91 6952970
phafner@hupac.ch

Peter Howald
Direktor Intermodal Services
Tel. 0041 91 6952930
phowald@hupac.ch

Irmtraut Tonndorf
Leiterin Kommunikation
Tel. 0041 91 6952936
itonndorf@hupc.ch