

# Zielgerechte Unterstützung des kombinierten Verkehrs bis zur Inbetriebnahme der Gotthard-NEAT

Stellungnahme zur Botschaft  
zum Güterverkehrsverlagerungsgesetz 2011-2018

Bern, 14.1.2008



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Beurteilung der Botschaft</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	
2.1	Marktentwicklung	3
2.2	Kostentreiber Bergstrecke	4
2.3	Bis NEAT: reduzierte Möglichkeiten für Produktivitätssteigerungen	4
<b>3</b>	<b>Prioritäre Empfehlungen</b>	
3.1	Adäquate Mittel für die Verkehrsverlagerung: Fördermittel in Höhe von CHF 2 Milliarden statt 1,6 Milliarden	5
3.2	Knappe Bahnkapazitäten effizient nutzen: keine Super-Rola mit 400.000 Stellplätzen	7
3.3	Alpentransitbörse: mehr Risiken als Chancen	9
<b>4</b>	<b>Weitere Empfehlungen</b>	
4.1	Terminalförderung: Kontinuität erforderlich	
4.2	Trassenpreise: Diskriminierung des Güterverkehrs ist durch eine grundlegende Reform zu beseitigen	10
4.3	Prioritätenregelung: Gleichberechtigung von Personen- und Güterverkehr herstellen	10
4.4	Liberalisierung Bahnmarkt: Schweiz muss bei EU auf rasche Umsetzung der Marktöffnung pochen	10
4.5	ZEB: sofort handeln, um bevorstehende Engpässe zu überwinden	11
		11
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>12</b>

## 1 Beurteilung der Botschaft

Mit grosser Sorge betrachtet Hupac die sich in der Botschaft zum Güterverkehrsverlagerungsgesetz abzeichnende substantielle Abwendung von der bisherigen erfolgreichen Verkehrspolitik. Das Verlagerungsziel ist nur mit dem konsequenten Einsatz adäquater, praxistauglicher Mittel zu erreichen. Besonders fraglich erscheinen folgende Aspekte:

- ▶ Die **Reduzierung der Betriebsbeiträge um rund 30%** von CHF 286 Mio. (Vernehmlassung, Variante 1) auf CHF 200 Mio. (Botschaft) im Jahresdurchschnitt würde den Verlagerungsprozess gefährden. Bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels kann die Reduzierung der Betriebsbeiträge nur in beschränktem Umfang über Produktivitätserhöhungen im Bahnsektor – dem wichtigsten Kostenfaktor des kombinierten Verkehrs – wettgemacht werden. Bei der allgemeinen Kostenentwicklung im Bahnsektor und gleichzeitiger Reduzierung der Fördermittel sind verschiedene Szenarien für den kombinierten Verkehr denkbar: von der Wachstumsverlangsamung über die Stagnation bis zur Rückverlagerung auf die Strasse.
- ▶ 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 höhere Verlagerungseffizienz des UKV gegenüber der Rola ist unbestritten; die unproduktivere Rola würde die knappen Trassenressourcen zu Lasten des UKV vergeuden.
- ▶ 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, Terminalförderung, Ausbau der NEAT-Zufahrtsstrecken** bleiben unberücksichtigt.

Die Verkehrskommission des Ständerats hat bereits wichtige Korrekturen der Güterverkehrsvorlage vorgenommen, insbesondere die Fokussierung auf den UKV bei nur ergänzender Förderung der Rola. In der Folge gehen wir im Einzelnen auf die Schwachpunkte der Botschaft zur Güterverkehrsvorlage ein. Hupac ersucht die Verkehrskommission des Nationalrats um Überprüfung der aufgeworfenen Fragen und um die erforderlichen Korrekturen, damit der Verlagerungsprozess nachhaltig fortgeführt werden kann.

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Marktentwicklung

Hupac begrüsst den Entschluss des Bundesrats, die Verlagerungspolitik nachhaltig weiterzuführen und stellt sich hinter das ehrgeizige Ziel, den alpenquerenden Strassenverkehr bis spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels, also voraussichtlich im Jahr 2019, auf 650.000 Lkw-Fahrten pro Jahr zu senken.

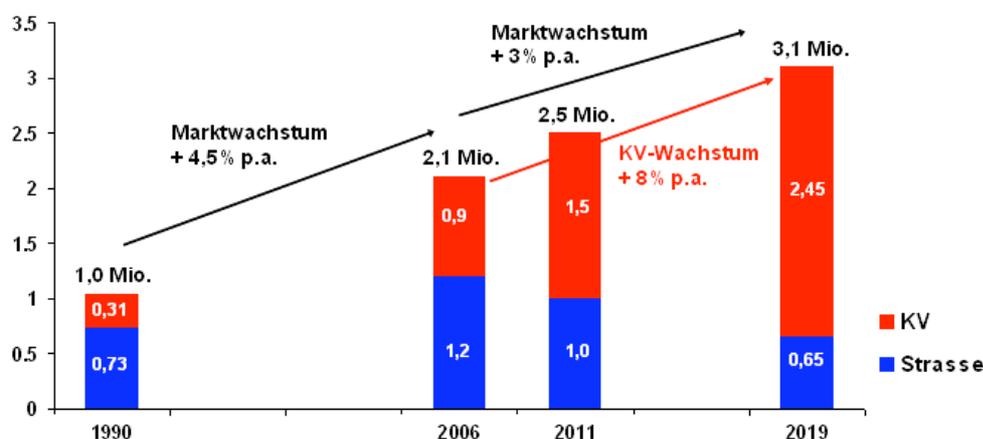
Wie ist dieses Ziel zu erreichen? Sehen wir uns zunächst die Marktentwicklung an. Von 1990 bis 2006 verzeichnete der alpenquerende Güterverkehr durch die Schweiz ein Wachstum von 4,5% pro Jahr. Für die Periode 2007-2019 rechnen wir mit einem Marktwachstum von 3%. Ausgehend von den heutigen 2,1 Millionen Sendungen im Alpentransit – davon 1,2 Millionen auf der Strasse und 0,9 Millionen auf der Schiene im kombinierten Verkehr – ergibt sich daraus für das Zieljahr 2019 ein Transportvolumen von insgesamt 3,1 Millionen Sendungen. Von diesem Volumen sollen - der verkehrspolitischen Zielsetzung zufolge – 0,65 Mio. Sendungen auf der Strasse verkehren. Per Differenz ergibt sich für den kombinierten Verkehr ein **Soll-Volumen von 2,45 Millionen Strassensendungen**.

Um dieses Soll-Volumen zu erreichen, muss der kombinierte Verkehr pro Jahr um 8% zunehmen und somit signifikante Marktanteile gegenüber der Strasse gewinnen. Ein **ehrgeiziges, aber durchaus realistisches Ziel**, betrug doch das Wachstum in der Periode 2000-2006 durchschnittlich 9,5% pro Jahr bezogen auf die Anzahl der Strassensendungen im kombinierten Verkehr.

Halten wir uns die Zielgrösse vor Augen: Im Jahr 2019 sollen 2,45 Millionen Strassensendungen im kombinierten Verkehr durch die Alpen fahren. Das ist gut **zwei ein halb mal mehr als heute**. Um dieses Ziel zu erreichen, muss das gesamte Bahnsystem international auf diese Anforderung ausgerichtet werden. Trassenkapazitäten, Terminalkapazitäten, Bahnressourcen müssen zeitgerecht in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen. Zudem müssen die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen so gestellt werden, dass die Transportwirtschaft den kombinierten Verkehr als attraktives Angebot wahrnimmt und nutzt.

#### Marktentwicklung 1990-2019

In Mio. Lkw-Fahrten bzw. KV-Sendungen im Alpentransit durch die Schweiz



## 2.2 Kostentreiber Bergstrecke

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 KV-Güterzügen** mit drei Lokomotiven werden bis zum Ende der Gesetzesperiode 2011-2018 auf der Gotthard-Bergstrecke Realität bleiben.

Die Betriebsbeiträge des Bundes sind die unverzichtbare Voraussetzung für die wirtschaftliche Abwicklung des kombinierten Verkehrs auf den alpenquerenden Strecken. Sie kompensieren die für die Bahn unvorteilhaften Produktionsbedingungen 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.

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.

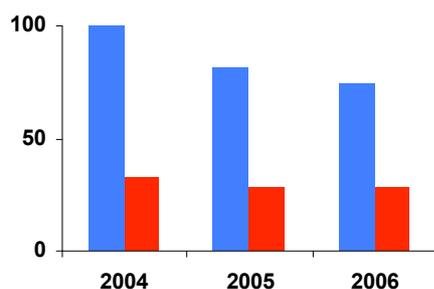
## 2.3 Bis NEAT: reduzierte Möglichkeiten für Produktivitätssteigerungen

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. Hupac befürwortet dieses **System der degressiven Förderung pro Einheit**, das auch in der Güterverkehrsvorlage 2011-2018 vorgesehen ist. Auch zukünftig müssen die Partner der Logistikkette die Produktivität steigern, um die Reduktion der Betriebsbeiträge pro Einheit zu kompensieren.

Die sinkenden Betriebsbeiträge konnten bisher durch verschiedene Produktivitätssteigerungen ausgeglichen werden. Bis zur Eröffnung der Flachbahn durch den Gotthard-Basistunnel sind wir jedoch weiterhin auf eine kostenintensive, 125 Jahre alte Bergstrecke angewiesen. Produktivitätssteigerungen sind hier **enge Grenzen** gesetzt.

### 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

■ Rollende Autobahn

■ Shuttle Net

### 3 Prioritäre Empfehlungen

#### 3.1 Adäquate Mittel für die Verkehrsverlagerung: Fördermittel in Höhe von CHF 2 Milliarden statt 1,6 Milliarden

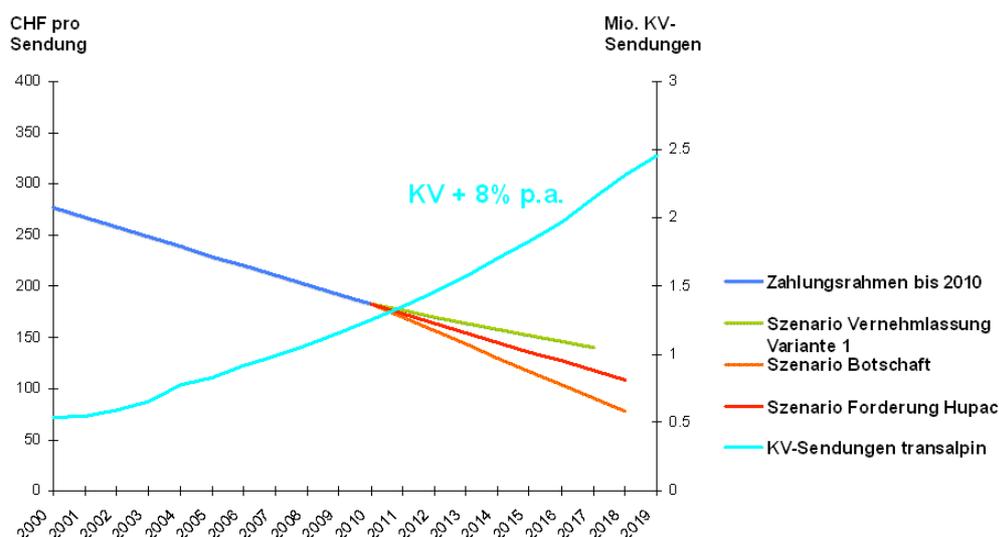
In seiner Botschaft zum Güterverkehrsverlagerungsgesetz sieht der Bundesrat eine Kürzung der Fördermittel auf CHF 1,6 Mrd. für den Zeitraum 2011-2017 vor. Das entspricht einem jährlichen Förderbetrag von CHF 200 Mio., der weit unter dem Niveau der Variante 1 der Vernehmlassung (CHF 285 Mio. pro Jahr) wie auch unter dem heutigen Niveau liegt.

Wir bezweifeln, dass das ehrgeizige Verlagerungsziel und die damit verbundene Steigerung des KV-Volumens um das Zweieinhalbfache mit global weniger Fördermitteln als heute erreicht werden kann. Unseres Erachtens sind ab 2011 pro Jahr mindestens CHF 250 Mio. Fördermittel erforderlich, um die in der Botschaft festgelegten Ziele zu erreichen. Das entspricht einer Gesamtsumme von CHF 2 Milliarden für den Zeitraum 2011-2018.

Bereits diese Fördersumme stellt höchste Ansprüche an alle Akteure der KV-Kette in Bezug auf Kostenreduzierungen und Produktivitätssteigerungen. Während 2001 pro verlagerter Sendung CHF 330 in Form von Betriebsabgeltungen und Trassenpreisverbilligungen aufgewendet wurden, sind es heute nur noch CHF 230, also 30% weniger. Bei einem zielgerichteten Wachstum des kombinierten Verkehrs – um das Verlagerungsziel von 650.000 Lkw-Fahrten im Strassentransit zu erreichen, gehen wir von einem Zuwachs von 8% pro Jahr bei einem generellen Marktwachstum von 3% aus - stünden im Jahr 2018 gemäss Szenario „Botschaft“ nur noch knapp CHF 80 pro Sendung zur Verfügung, also 77% weniger als im Jahr 2001. Gemäss Szenario „Hupac“ würde die Reduktion der Betriebsbeiträge etwas moderater ausfallen, nämlich auf CHF 108 pro Sendung, was einer Reduktion von 67% gegenüber 2001 entspricht. Dieser nur geringfügig höhere Betrag pro Sendung ist jedoch von **entscheidender Bedeutung für die Marktchancen des kombinierten Verkehrs.**

#### Abgeltungen pro KV-Sendung

Bestellungen KV einschliesslich Rola



Was wären die Folgen einer Reduzierung der Fördermittel zur Unterstützung der Verlagerungspolitik? Bei der allgemeinen Kostenentwicklung im Bahnsektor und gleichzeitiger Reduzierung der Fördermittel sind verschiedene Szenarien denkbar: **von der Wachstumsverlangsamung zur Stagnation bis hin zur Rückverlagerung auf die Strasse.**

Die folgende Grafik verdeutlicht die betriebswirtschaftlichen Aspekte der Verlagerungspolitik. Für die kommenden Jahre gehen wir von einer Steigung der Marktpreise von 1% und von einem Zuwachs der Produktionskosten von ebenfalls 1% aus. Gleichzeitig sinken die Fördermittel pro KV-Sendung. Bei einem Förderrahmen für den Zeitraum 2011-2018 in Höhe von CHF 1,6 Mrd. (gemäss Botschaft) würden die Abgeltungen pro Sendung um jährlich 10% abnehmen.

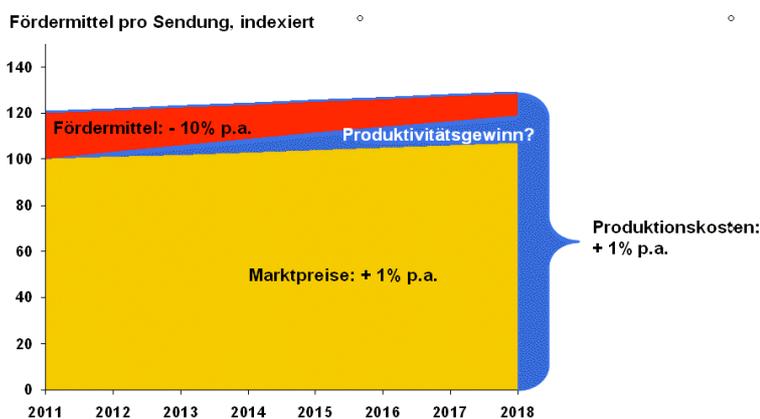
Der steigende Anteil ungedeckter Kosten ist klar erkennbar. Die Reduktion der Betriebsbeiträge kann zwar zu einem gewissen Teil von Produktivitätssteigerungen kompensiert werden. Der Hauptkostenfaktor sind jedoch die **Bahnkosten, welche bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels nur in geringem Umfang durch Produktivitätsgewinne zu beeinflussen sind**, da der Verkehr weiterhin über eine kostenintensive Bergstrecke geführt werden muss.

Eine übermässige Reduktion der Betriebsbeiträge beeinträchtigt folglich die Marktchancen des kombinierten Verkehrs und behindert somit die Verkehrsverlagerung; die Erreichung des Verlagerungsziel würde in Zweifel gestellt.

**Fazit:**

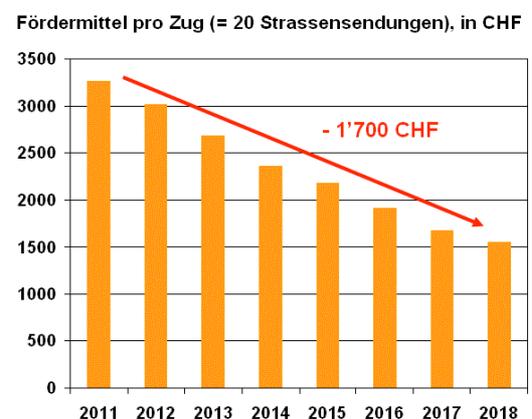
- ▶ Der kombinierte Verkehr braucht staatliche Unterstützung in angemessener Höhe, um die Verkehrsverlagerung im gewünschten Umfang zu ermöglichen. Das Güterverkehrsgesetz 2011-2018 muss **die Durststrecke bis zur Eröffnung der NEAT überbrücken.**

**Auswirkungen der Fördermitteldegression: Kosten-/Erlösentwicklung pro Sendung**



Szenario Botschaft

**Auswirkung der Fördermitteldegression pro Zug**



Szenario Botschaft

### 3.2 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 **knappe 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.

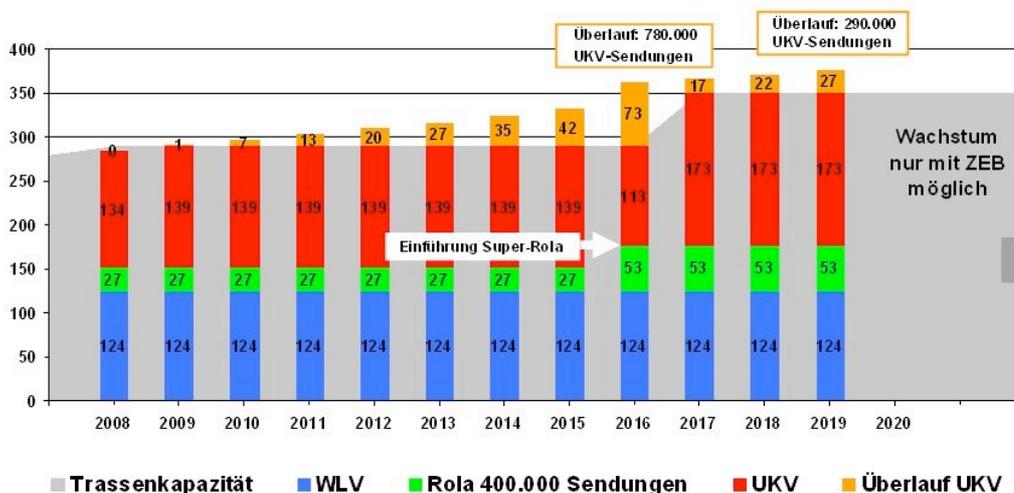
Entsprechend mehr Streckenkapazitäten würde der Aufbau einer Super-Rola mit 400.000 Stellplätzen in Anspruch nehmen (s. Grafik). Unter Annahme eines Marktwachstums von 3% und einer zielorientierten Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist bereits ab 2010 mit Infrastrukturengpässen zu rechnen, die sich 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



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 im Transit durch die Schweiz 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 würden zunichte gemacht und die Glaubwürdigkeit der schweizerischen Verkehrspolitik im europäischen Transportmarkt würde Schaden nehmen.

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
<b>Verkehr 2006</b>			
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
<b>Nutzung der Bahnkapazitäten</b>			
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
<b>Wirtschaftlichkeit</b>			
Investitionskosten pro Bahnwagon	① ①	①	2,0 : 1
Wagenunterhaltskosten	① ① ① ①	①	4,0 : 1
Subventionsbedarf	① ① ①	①	2,7 : 1
<b>Nachhaltigkeit</b>			
Mittlere Transportdistanz	300 km	800 km	1 : 2,7
CO <sub>2</sub> -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 „CO<sub>2</sub>-Reduzierung durch Kombinierten Verkehr“, 2003

### 3.3 Alpentransitbörse: mehr Risiken als Chancen

Die vorgesehene Alpentransitbörse beschränkt – entgegen den Grundsätzen des Landverkehrsabkommens - den Alpentransit auf die verkehrspolitisch angestrebte Zielgrösse von 650.000 Strassensendungen 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.

## 4 Weitere Empfehlungen

### 4.1 Terminalförderung: Kontinuität erforderlich

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. 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.

### 4.2 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)

### 4.3 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.

#### **4.4 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.

#### **4.5 ZEB: sofort handeln, um bevorstehende Engpässe zu überwinden**

Den ZEB-Kapazitätserweiterungen auf den NEAT-Zufahrtsstrecken ist höhere Priorität als in den bisher vorliegenden Vorschlägen des Bundes einzuräumen. Insbesondere ist der terminliche Zeitpunkt der Ausbaurbeiten vorzuziehen, damit bei Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels die zu erwartenden Kapazitätsengpässe überwunden werden können.

## 5 Zusammenfassung

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

- ▶ Adäquate Mittel für die Verkehrsverlagerung: Fördermittel in Höhe von CHF 2 Milliarden statt 1,6 Milliarden
- ▶ Knappe Bahnkapazitäten effizient nutzen: keine Super-Rola mit 400'000 Stellplätzen!
- ▶ Alpentransitbörse: mehr Risiken als Chancen
- ▶ Terminalförderung: Kontinuität erforderlich
- ▶ Trassenpreise: Diskriminierung des Güterverkehrs ist durch grundlegende Reform zu 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