

Positionspapier der Schienengüterverkehrsbranche

Zukunftsweisend für die Schweiz. Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche

Der Schienengüterverkehr ist mit seinen Transportleistungen eine zentrale Stütze der Logistik in der Schweiz. Mit gut 25% erreicht er im Binnen-, Import- und Exportgüterverkehr im europäischen Vergleich einen hohen Anteil und ist volkswirtschaftlich systemrelevant. Die verladende Wirtschaft ist der zentrale Akteur bei der Versorgung der Schweiz mit Gütern des täglichen Gebrauchs – Lebensmittel, Baustoffe, Treib- und Brennstoffe, Chemikalien, etc. – und bei der Entsorgung von Abfallprodukten. Sie braucht einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr als starkes Glied ihrer komplexen Logistikketten, die auf Multimodalität der Verkehrsträger entsprechend ihren Stärken setzt. Davon profitieren Umwelt und Gesellschaft. Die nachfolgend Unterzeichnenden stehen für einen starken Schienengüterverkehr in der Schweiz ein.

Um den schweizerischen Schienengüterverkehr zukunftsfähig zu machen, hat der Bundesrat eine Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche ausgearbeitet. Wir sagen aus folgenden Gründen entschieden JA zu dieser Gesamtkonzeption und der damit verbundenen Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG):

- Wir sind überzeugt: Nur wenn auf der Schiene der **intramodale Wettbewerb** funktioniert und die einzelnen Unternehmen **unternehmerischen Spielraum** haben welchen sie flexibel nutzen können, wird die Schiene mit der gesamtwirtschaftlichen Dynamik Schritt halten. Nur so kann sie ein starkes Glied in der Schweizer Logistikkette sein. Es ist unser erklärtes Ziel, dass der Wagenladungsverkehr durch eine nachfrageorientiertere Ausrichtung gestärkt wird.
- Sogenannte Netznutzungskonzepte und -pläne bringen die **langfristig verbindliche Verfügbarkeit von Trassen für den Güterverkehr** im Schienennetz. Erst mit der vorausschauenden und verbindlichen Zuweisung der erforderlichen Streckenkapazitäten für den Güterverkehr entfalten Investitionen Privater und der öffentlichen Hand in Güterverkehrs- und Logistikanlagen ihre beabsichtigte Wirkung. Für die Branche ist die neu vorgesehene gleichberechtigte Behandlung von Güter- und Personenverkehr bei der strategischen Netzentwicklung und der Vergabe von Trassen ein wichtiger und dringend nötiger Bestandteil der Vorlage.
- Klare Spielregeln sorgen für **Investitionssicherheit**. Wir stehen deshalb hinter der Fokussierung der finanziellen Förderung des Schienengüterverkehrs auf einen guten Infrastrukturzugang und auf Investitionen in Innovationen und Anlagen (wie Anschlussgleise und KV-Terminals). Sie erlaubt uns, die Leistungsfähigkeit und Produktivität des Schienengüterverkehrs nachhaltig zu steigern.
- Die **geltenden Vorschriften für die Strasse** – namentlich die LSVA, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot, die 40-Tonnen-Limite und das Kabotageverbot – sind für den Erfolg der Gesamtkonzeption unverzichtbar und deshalb im heutigen Umfang beizubehalten.

- Eine institutionalisierte **gemeinsame Infrastrukturplanung des Bundes und der Branche** erzielt abgestimmte Lösungen nach den Bedürfnissen des Güterverkehrsmarkts. Wir stehen hinter den Ergebnissen des Mediationsverfahrens für KV-Terminals und werden diese gemeinsam mit dem Bund umsetzen. Damit verkehrsintensive Betriebe auch zukünftig Anschluss an die Schiene haben, muss die Planung künftiger Wirtschaftsstandorte (Umschlagslager, Terminals, Produktionsstätten, usw.) auf die Marktbedürfnisse abgestützt und aktiv in die kantonale Raumplanung eingebettet werden.
- Der **Zugang zu den Güterverkehrsanlagen und Terminals** muss **diskriminierungsfrei** sichergestellt werden und allen Güterverkehrsunternehmen und KV-Operateuren zu gleichen Zugangsbedingungen zur Verfügung gestellt werden.
- Wo Anschlüsse an den Schienengüterverkehr nicht gewinnbringend betrieben werden können (u.a. bei den Meterspurbahnen), ist die **Option zur Bestellung durch die öffentliche Hand** sinnvoll. Mit diesem Instrument kann aus volkswirtschaftlichen, versorgungs- oder verlagerungspolitischen Gründen der Schienenanteil am Güterverkehr erhöht werden.

Darüber hinaus möchten wir betonen, dass verursachungsgerechte und stabile Trassenpreise für den Güterverkehr von elementarer Bedeutung für die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit sind. Die angemessene Anlastung der Trassenpreise nach Trassenqualität, Infrastrukturverschleiss und spezifischem Energieverbrauch ist spätestens auf die nächste Anpassung des Trassenpreissystems 2017 sicherzustellen und sollte tendenziell zu einer Entlastung des Güterverkehrs führen. Das Trassenpreissystem sollte zudem eine hohe, mehrjährige Planungssicherheit für die Bahnunternehmen bieten.

Wir setzen uns ein für einen starken Logistikstandort Schweiz und eine nachhaltige Güterversorgung unseres Landes auf der Schiene.

Nicolas Perrin, Leiter Güterverkehr
SBB Cargo AG

Dirk Stahl, CEO
BLS Cargo AG

Ueli Stückelberger, Direktor
Verband öffentlicher Verkehr VÖV

Hans-Peter Hadorn, Direktor
**Schweizerische Rheinhäfen
Hafenbahn Schweiz AG**

Bern, 30. April 2014