

Herr
Max Friedli
Direktor
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Bern, 28. Mai 2009 sgv-Sa/gl

Verordnung Güterverkehrsvorlage Antwort auf Anhörung

Sehr geehrter Herr Direktor

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 280 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich die Dachorganisation sgv für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 31. März 2009 haben Sie den sgv eingeladen, zu den Änderungen der Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge (BGFV), zur Verordnung über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (GüTV) und zur Verordnung über die Anschlussgleise (AnGV) Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen.

1. Einleitende Bemerkungen

In seinem am Gewerbekongress vom 30. Mai 2008 in Freiburg genehmigten Programm 2008-2010 hat sich der sgv als Kernthema die generelle Reduktion der gesetzlichen Normen und Vorschriften und die administrative Entlastung der KMU gesetzt.

Die Mobilität ist ein wichtiger Faktor für das gute Funktionieren unserer Wirtschaft und namentlich der KMU und muss in optimaler Weise gewährleistet werden. Dabei sind die Stärken aller Transportmöglichkeiten unter Befolgung des Prinzips der freien Wahl des Verkehrsmittels sinnvoll miteinander zu verbinden. Während die zu unterstützende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn von Grenze zu Grenze die Strasse zu entlasten vermag, bleibt die Strasse für die KMU die beste und am meisten genutzte Lösung für kurze Distanzen und die Feinverteilung der Güter in den peripheren Gebieten. Der sgv fordert, dass die Verkehrsinfrastrukturen bedürfnisgerecht ausgebaut, weiter entwickelt und erhalten werden. Neue Steuern oder Abgaben lehnt der sgv ab und bekämpft sie aktiv.

2. Allgemeine Bemerkungen

Zusammen mit der ASTAG, Fachmitglied im Bereich Strassenverkehr und Transport, möchte der sgv auf folgende zentrale Anliegen im Detail hinweisen:

- Das illusorische Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten kann auch mit dem von den eidgenössischen Räten im Dezember 2008 verabschiedeten Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverkehrsverlagerungsgesetz, GVVG) nicht erreicht werden.
- Dringend notwendig ist eine grundlegende Neuorientierung. Statt einseitigen Zwangsmassnahmen zulasten des Strassentransports braucht es mehr Markt sowie die Einführung des Verursacherprinzips auch im Schienenverkehr.
- Subventionen zugunsten des Bahnbetriebs setzen falsche Anreize und werden deshalb grundsätzlich abgelehnt. Wenn schon, dann sind staatliche Investitionen in Infrastrukturen zu tätigen.
- Bei den vorliegenden Verordnungen zur Güterverkehrsvorlage ist zu vermeiden, dass Subventionen nach dem wirkungslosen Giesskannenprinzip im Binnengüterverkehr auf der Schiene ausgeschüttet werden.
- Das Trassenpreissystem ist grundlegend zu reformieren. Übergeordnete Zielsetzung muss sein, den Subventionsbedarf der Infrastrukturbetreiber aufzuheben.

3. Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen

3.1 Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge (BGFV)

3.1.1 Grundsätzliches

Subventionen für den Schienengüterverkehr, insbesondere für den Betrieb der Bahnen im Binnenverkehr, und für die Rollende Landstrasse (Rola) sind der falsche Weg. Staatliche Zuschüsse braucht es nicht für das kurzfristige operative Geschäft, sondern für Investitionen in langfristig wirksame Infrastrukturen. Deshalb sind die Subventionen primär nach dem 2. Abschnitt („Investitionsbeiträge an den kombinierten Verkehr“) und so wenig wie möglich gemäss dem 3. Abschnitt („Betriebsbeiträge an den kombinierten Verkehr und den Einzelwagenladungsverkehr“) zu verwenden. Zentral ist dabei die pünktliche Rückzahlung des gewährten Darlehens; eine spätere Umwandlung in „à fonds perdu“-Beiträge, wie es in früheren Jahren immer wieder vorgekommen ist, muss ausgeschlossen werden.

Die Bestellungen des Bundes im Einzelwagenladungsverkehr sollen so gering wie möglich ausfallen. Das „Kriterium der effektiven, nachhaltigen Verkehrsverlagerung“ ist der falsche Massstab, da insbesondere im Einzelwagenladungsverkehr kein Verlagerungsauftrag gemäss Bundesverfassung besteht. Subventionen im Binnengüterverkehr auf der Schiene entsprechen weder dem Verlagerungsauftrag noch logistischen Anforderungen.

3.1.2 Zu einzelnen Artikeln

Art. 11 Abs. 1 Rückzahlung

Der Passus „in der Regel“ ist ersatzlos zu streichen.

Art. 20 Bundesbeitrag zur Reduzierung des Trassenpreises

Es ist von zentraler Bedeutung, das Trassenpreissystem ab 2011 grundlegend zu reformieren. Zielsetzung muss sein, den Subventionsbedarf der Infrastrukturbetreiber ganz aufzu-

heben. Die Trassenpreise für Züge im kombinierten Verkehr (KV) sind in der Schweiz etwa drei Mal höher als in den meisten europäischen Ländern. Das heutige Trassenpreissystem berücksichtigt fast ausschliesslich das Gewicht des Zuges und diskriminiert damit den Güterverkehr. Die von den Infrastrukturbetreibern verrechneten Kosten sind für einen KV-Zug zweimal höher als für einen Intercity-Zug im Personentransport. Zudem geniessen Personenzüge gegenüber Güterzügen prioritäre Behandlung. Um die Marktfähigkeit des Güterverkehrs zu erhöhen, muss das heutige gewichtsbasierte Trassensystem durch ein verursachergerechtes und anreizbasiertes Trassensystem ersetzt werden. Der begrenzende Faktor ist nicht primär das Gewicht, sondern die Kapazität. Im Weiteren muss die heutige Prioritätenregelung zugunsten des Personenverkehrs durch eine Gleichberechtigung von Personen- und Güterzügen abgelöst werden. Zu diesem Zweck ist eine Gleichstellung des Güter- und Personenverkehrs in der Trassenplanung und -bepreisung rasch umzusetzen.

3.2 Verordnung über die Anschlussgleise (AnGV)

Art. 14 Abs. 2

Es ist zu präzisieren, ob es sich um Brutto- oder Nettotonnen handelt.

3.3 Verordnung über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (GüTV)

Zur GüTV haben wir keine Bemerkungen.

4. Schlussbemerkungen

Seit Jahren verkommt die Diskussion um das Trassenpreissystem zu einem „Trauerspiel“. Vorschläge, Einwände und Anträge aus der verladenden Wirtschaft, aus Politik und Wissenschaft werden vom zuständigen Bundesamt in den Wind geschlagen. Ein kostenorientiertes und damit möglichst gerechtes Trassenpreissystem wurde und wird nicht angestrengt. Eine effiziente Bewirtschaftung der immer knapper werdenden Trassen kann mit dem vorliegenden Entwurf einer NZV-Teilrevision nicht erreicht werden.

Der sgv verlangt, dass grundsätzlich Verkehrsinfrastrukturen verursachergerecht finanziert werden. Wer Kosten verursacht und einen Nutzen bezieht, soll dafür auch einen entsprechenden Beitrag leisten. Nur so lassen sich falsche Anreize vermeiden. Damit der notwendige Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen zeitgerecht finanziert und realisiert werden kann, soll die Finanzierung auf folgenden Prinzipien beruhen: 1) Verursachergerechtere Finanzierung, 2) Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips, 3) Berücksichtigung des volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Nutzens, 4) Berücksichtigung von der Public Private Partnership (PPP).

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



David Th. Augustin Sansonnens
Politischer Sekretär

Zustellung per Post und elektronisch (max.friedli@bav.admin.ch und doris.hierling@bav.admin.ch)

z.K. an

- Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Weissenbühlweg 3, 3007 Bern
- Verband der verladenden Wirtschaft, Ringlikerstr. 70, Postfach 31, 8142 Uitikon
- Mitglieder der ständigen sgV-Kommission „Mobilität und Raumentwicklung“