

Medienmitteilung

Basel, 14. September 2007

Cargo Forum Schweiz sieht Güterverkehrsvorlage als Chance

Nach Analyse der Beiträge im Rahmen des äusserst erfolgreichen Jahressymposiums 2007 unter dem Titel „Güterverkehrsvorlage - Chance oder Fehltritt“ beurteilt das Cargo Forum Schweiz die Güterverkehrsvorlage als Chance.

Der Transitverkehr auf der Strasse belastet die bestehenden Strassen- und Zollinfrastrukturen derart, dass der Import-, der Export- und der Binnenverkehr massiv darunter leiden.

Das Symposium des Cargo Forums Schweiz vom 12. September 2007 unter Beteiligung aller wichtigen Akteure des Güterverkehrs diskutierte öffentlich, ob die Güterverkehrsvorlage des Bundesrates zur Lösung dieser Transitproblematik eher als Chance oder als Fehltritt zu verstehen sei. Die Interessenvereinigung Cargo Forum Schweiz kommt nach kontrovers geführter Diskussion zum Schluss, dass die Güterverkehrsvorlage eine Chance sein kann. Allerdings braucht es zur Lösung der Transitproblematik auch den gezielten Ausbau der Schieneninfrastruktur im Rahmen von ZEB. Von grosser Bedeutung ist dabei der Ausbau der NEAT Zulaufstrecken.

Verhandlungen mit der EU über eine Kontingentierung des Alpentransits sind aus Sicht des Cargo Forums Schweiz notwendig. Allerdings ist eine einseitige Fokussierung auf eine Alpentransitbörse und eine Limitierung der Fahrten auf 650'000 nicht zielführend. Jede Kontingentierung muss zwingend nicht nur EU-kompatibel, sondern auch binnenkompatibel sein, d.h. der Import-, der Export- und der Binnenverkehr müssen mindestens über ein separates Kontingent verfügen oder gar kontingentsfrei fahren dürfen.

Das Cargo Forum Schweiz ist sich bewusst, dass eine Lösung mit der EU Jahre beanspruchen wird. Andere Massnahmen, wie in der Vorlage teilweise vorgeschlagen, sind daher vorher und teilweise unverzüglich umzusetzen. Als wichtigstes Instrument erachtet das Cargo Forum Schweiz die dringende Reform der Trassenpreispolitik. Die Benachteiligung des Eisenbahngüterverkehrs über Trassenpreise und Priorisierung des Personenverkehrs verhindern die Verlagerung des Strassentransits auf die Schiene in höchstem Masse.

Die Vorlage ist durch das Parlament entsprechend zu ergänzen.

Kontakt: Geschäftsstelle des Cargo Forums Schweiz, Martin Oeschger, Tel. 061 2059812, Fax 061 2059801, E-Mail: martin.oeschger@spedlogswiss.ch

Beilage Positionspapier des Cargo Forums Schweiz zur Güterverkehrsvorlage

Positionspapier zur

Güterverkehrsvorlage

Das Symposium des Cargo Forums Schweiz zur Verkehrsverlagerung vom 12. September 2007, an dem alle involvierten Vertreter aus Kreisen des Güterverkehrsmarkts, der Politik und der Verwaltung beteiligt waren, ist Vergangenheit. Dieses Positionspapier gibt die Schlussfolgerungen des CFS zur zukünftigen Verkehrs- und insbesondere Verlagerungspolitik wieder.

Es fehlt die ganzheitliche Betrachtung

Die „Güterverkehrsvorlage“ befasst sich ausschliesslich mit dem Transitverkehr; Binnen-, Import- und Exportverkehr werden weitgehend ausgeblendet. Damit verdient sie ihren umfassenden Titel nicht. Dazu muss sie für diese für die Schweizer Wirtschaft vitalen Bereiche ebenfalls Lösungen vorsehen. Diese bestehen vorab in der strukturellen Überarbeitung der Trassenpreise und dem konsequenten Ausbau des Schienennetzes, das am Ende seiner Kapazitäten angelangt ist.

1. Transitpolitik

Die Transitpolitik des Bundes unterstützen wir aus zwei Gründen:

- Es besteht ein unmissverständlicher Verfassungsauftrag.
- Der Transitverkehr auf der Strasse belastet die bestehenden Strassen- und Zollinfrastrukturen derart, dass der Import-, der Export- und der Binnenverkehr massiv darunter leiden. Im Interesse der gesamten schweizerischen Wirtschaft befürworten wir also jede Stärkung der Schiene.
- Das hehre Ziel von 650000 Fahrten auf der Strasse wird aber auch im Jahre 2020 eine Illusion bleiben, was endlich ehrlicherweise eingestanden werden muss.

2. Ja zur Kontingentierung beim Strassenverkehr

Das Cargo Forum Schweiz betrachtet die Einführung einer Kontingentierung der Durchfahrten an den Alpenübergängen als mögliche Chance, welche untersucht werden muss. Sie ist aus heutiger Sicht das einzige Mittel, um das politische Ziel einer Stabilisierung oder gar Reduktion der Anzahl Durchfahrten erreichen zu können. **Andere Lenkungsmittel einschliesslich der LSVA haben in der Vergangenheit versagt.**

Mit einer ehrlichen Kontingentierung der Fahrtenzahl kann von der intransparenten Politik der Subventionen und flankierenden Massnahmen Abschied genommen werden. Die Subventionierung des Transitverkehrs zu Gunsten der EU muss spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthardtunnels aufhören.

.... unter Bedingungen

Die Einführung einer Kontingentierung setzt allerdings eine EU-Harmonisierung voraus in bezug auf:

- Zeitpunkt der Einführung
- Kontingent pro Übergang
- Subventionspolitik in bezug auf Schienentransit (Abstimmung mit Programm Marco Polo II)
- Maut- resp LSVA-Politik
- Separate Kontingente für den Import-, den Export- und den Binnenverkehr

Dem Bundesrat ist ein **Verhandlungsmandat** einzuräumen, diese Rahmenbedingungen einer europaweiten Kontingentierung der alpenquerenden Durchfahrten mit der EU zu definieren und das **Resultat, Parlament und Volk zur Abstimmung** zu unterbreiten.

3. Ergänzungen für den Binnenverkehr

Die Güterverkehrsvorlage, mit der die Verkehrsverlagerungspolitik vertieft und weiter geführt werden soll, analysiert die künftige Entwicklung des Schienengüterverkehrs aufgrund einer statischen Betrachtung: Weder die Wirkungen der LSVA 3. Stufe noch die überfällige weitere Liberalisierung des Bahnmarkts und insbesondere die Reduktion der Trassenpreise werden dabei berücksichtigt. Eine solche Analyse ist nicht zukunftsorientiert und schadet dem Wirtschaftsstandort Schweiz. Es bedarf einer **sofortigen Verbesserung der Rahmenbedingungen des Schienenverkehrsmarkts in der Schweiz**, vorab einer Trassenpreissenkung.

Sofortige Kostensenkung beim Netzzugang nötig

- Trassenpreisreduktion (keine Benachteiligung mehr des Güterverkehrs)
- Flexibilisierung der Prioritätenregelung Personen vs. Güterverkehr

Von der Trassenpreissenkung **profitieren alle Güterverkehrsarten unmittelbar und diskriminierungsfrei**. Die Betriebssubventionen an den kombinierten Verkehr reduzieren sich entsprechend. Die im Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen vorgesehenen Fördermittel können reduziert werden.

Kompensationszahlungen an die Infrastrukturbetreiber

Um die infolge der Trassenpreissenkungen für den Güterverkehr entstehenden Einnahmehausfälle zu kompensieren, erhalten die Infrastrukturbetreiberinnen direkte Abgeltungen. Diese Abgeltungen sind **in den Bundesbeschluss** über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs aufzunehmen.

4. Berücksichtigung der Binnenschifffahrt

Der im Gesetzesentwurf definierte Geltungsbereich berücksichtigt die Binnenschifffahrt in keiner Weise. Die Binnenschifffahrt aber muss **integraler Teil der schweizerischen Verkehrspolitik** sein.

5. Ausbau des Schienennetzes

Die Netzausbauten aus der **FinöV bringen dem Güterverkehr bis auf die NEAT keine Vorteile**, sondern im Gegenteil Nachteile durch die enge Vertaktung des Personenverkehrs, erhöhte kostspielige Ausbaustandards und höhere Geschwindigkeiten. Diese führen zu höheren Produktionskosten für den Güterverkehr.

Im Rahmen der **ZEB droht sich diese Benachteiligung des Güterverkehrs zu wiederholen**, indem erneut einseitig den Bedürfnissen des Personenverkehrs Rechnung getragen wird.

Die vorhandene Infrastruktur reicht für die Bedürfnisse des Güterverkehrs schon heute nicht aus und ist nicht in der Lage, die beabsichtigte Verlagerung zu bewältigen. Mit der geforderten strukturellen Verbesserung der Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs insbesondere der Trassenpreissenkung wird auch im Binnenverkehr ein stabiles Verkehrswachstum zu veranschlagen sein, das entsprechende Netzausbauten nötig macht. Zurück gestellte Ausbauprojekte wie Wisenberg- und Heitersbergtunnel als Zufahrt zum geplanten Gateway Terminal Limmattal sind in ZEB aufzunehmen. Der **bekannte Finanzierungsmodus** wird beibehalten.

Ohne ganzheitliche Betrachtung, d.h. ohne Umsetzung der notwendigen Ergänzungen für den Binnenverkehr und ohne Einbezug der Binnenschifffahrt (Ergänzungen 1-4) und ohne rasche Überprüfung der Vorlagen zur Finanzierung der Infrastruktur (Forderung 5) droht die Güterverkehrsvorlage zu einer reinen Geldverteilungsmaschinerie zu verkommen.

Das Cargo Forum Schweiz ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

GS1, Bern

Die GS1 ist eine branchenneutrale Fachvereinigung. Sie ist mit über 1000 Firmenmitgliedern aus Handel, Industrie und Dienstleistung die bedeutendste Logistikorganisation der Schweiz. Die GS1 befasst sich - im Rahmen eines gesamtheitlichen Ansatzes - mit der Optimierung von Waren- und Informationsfluss über die ganze logistische Kette.

SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel

ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 280 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft

Die SVS ist der Zusammenschluss der schweizerischen Schifffahrt sowie der Hafenwirtschaft und vertritt deren Interessen bei Behörden, anderen Verkehrsträgern und einschlägigen Organisationen im In- und Ausland.

VAP - Verlader Anschlussgleise Privatgüterwagenbesitzer

Als Fachverband der Schweizer Verladerschaft für den Schienenverkehr repräsentiert der VAP 75 % der Anschlussgleise und Terminals sowie 98 % der Privatgüterwagen aller Branchen der Schweizer Wirtschaft mit einem Investitionswert von gut 4 Mia. Franken.

HKBB - Handelskammer beider Basel, Basel

Die Handelskammer beider Basel vertritt als Wirtschaftsverband die Interessen der nicht-gewerblichen Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der Nordwestschweiz. Sie versteht sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliedfirmen repräsentieren insgesamt rund 60% aller von der Privatwirtschaft in den beiden Kantonen angebotenen Arbeitsplätze

Basel, 13.09.2007

Cargo Forum Schweiz

c/o SPEDLOGSWISS

Verband schweizerischer Speditions- und
Logistikunternehmen

Elisabethenstrasse 44

Postfach

4002 Basel

Tel.: 061 205 98 00

Fax: 061 205 98 01

E-Mail: martin.oeschger@spedlogswiss.ch