

Bundesamt für Verkehr
Herrn Pierre-André Meyrat
Stv. Direktor BAV
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Cargo Forum Schweiz
c/o VAP
Ringlikerstrasse 70
Postfach 31
8142 Uitikon
Tel.: 044 491 15 95
Fax: 044 491 28 80
E-Mail: furrer.vap@bluewin.ch

Uitikon, 31. März 2015

Stellungnahme des Cargo Forum Schweiz zur Anhörung Verordnungsanpassungen im Rahmen der neuen Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI)

Sehr geehrter Herr Meyrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu dieser für den Güterverkehr fundamentalen Verordnung.

Die obersten Prioritäten aus Sicht des CFS sind ein ausgeglichener Planungsprozess zwischen Personen- und Güterverkehr, klare Bewertungskriterien für die Infrastrukturplanung, Transparenz betreffend Kosten und Finanzierung der Infrastruktur und ein kostengünstiger Substanzerhalt von Verkehrsanlagen.

1. Ausgeglichener Planungsprozess zwischen Personen- und Güterverkehr

Planungsträger der STEP sind die Planungsregionen für den Personenverkehr und das BAV in Zusammenarbeit mit den Vertretern der Kantone und der Güterverkehrsbranche für den Güterverkehr.

a) Koordination

Die Koordination der Arbeiten und Synthese zu einem Vorschlag an das Parlament müssen gemäss dem **Gegenstromprinzip zwischen den beiden Planungsträgern** entwickelt werden. Das gemeinsame Planungsgremium des Güterverkehrs muss deshalb auch zu den Vorschlägen der Planungsregionen Stellung nehmen können, nicht nur umgekehrt. Dies muss im Art. 16 Abs. 2 korrigiert werden.

b) Priorisierung

Die Bewertung und Priorisierung der Massnahmen sollte entsprechend den Erläuterungen S. 12/26 „**Unter Beizug der Planungsbeteiligten**“ erfolgen. Dies sollte in Art. 16 Abs. 4 E-KPFV ergänzt werden.

c) Trassenzuweisungen

Der Bericht zum nächsten geplanten Ausbauschnitt gemäss Art. 18 E-KPFV verlangt gemäss lit. a Angaben zur geplanten Nutzung des Eisenbahnnetzes. Hierbei sollten die Trassen für Fernverkehr, RPV und Güterverkehr separat ausgewiesen werden.

d) Investitionsplanung

Der Investitionsplan gemäss Art. 22 E-KPFV sollte nicht nur mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmt werden, sondern **auch mit den Betreibern privater Güterverkehrsanlagen**, da deren Tätigkeit von Bautätigkeiten der Infrastrukturbetreiberinnen ebenfalls stark beeinflusst wird. Dies sollte in Art. 22 Abs. 1 E-KPFV ergänzt werden.

2. Klare Bewertungskriterien für die Infrastrukturplanung definieren

Wir begrüssen die vorgängige verbindliche Festlegung der Planungsgrundsätze und Bewertungskriterien durch das BAV (Art. 15 E-KPFV) zur Einhaltung der Infrastrukturziele gemäss Art. 48a EBG. Die **Planungsträger sollten sich allerdings dazu äussern** dürfen.

a) Wirtschaftlichkeit

Wir weisen darauf hin, dass bei der Infrastrukturplanung Wirtschaftlichkeitsüberlegungen vermehrt Nachachtung verschafft werden sollte, statt mittels Abgeltungen schlecht belegten Zügen des RPV wertvolle Netzkapazitäten zur Verfügung zu stellen.

3. Transparenz betreffend Kosten und Finanzierung der Infrastruktur schaffen

In der Vergangenheit sind die Kosten für den Substanzerhalt stetig gestiegen und die Nutzer der Infrastruktur mussten entsprechende Erhöhungen der Trassenpreise akzeptieren. Zur Verbesserung der Planungssicherheit sollten die Kosten für die Nutzer transparent und einigermaßen voraussehbar sein. Die Infrastrukturbetreiber sollten entsprechend **ihre Kosten nach Strecken und Knoten detailliert ausweisen**. Auch der spezifische Ausweis von Investitionsmitteln und übrigen flüssigen Mitteln erhöht die Transparenz und damit die Nachvollziehbarkeit der Aufwendungen der Infrastrukturbetreiberinnen. In Art. 2 und 3 E-KPFV sollten der Infrastrukturbetreiberin hierzu entsprechende Verpflichtungen in Art. 2 und 3 E-KPFV auferlegt werden.

4. Kostengünstiger Substanzerhalt von Personen- und Güterverkehrsanlagen

a) Anreize an die Infrastrukturbetreiberin

Art. 26 Abs. 2 lit. c E-KPFV setzt Zielwerte für Indikatoren zur Leistungsmessung voraus. Es ist wichtig, dass den Infrastrukturbetreiberinnen spürbare **Anreize zur Kostensenkung und Qualitätssteigerung** (insbesondere im Zusammenhang mit Baustellenmanagement) gesetzt werden, die mit den Planungsträgern vorgängig abgestimmt werden sollten.

b) Alternative Angebote

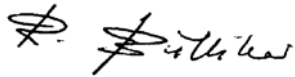
Die in Art. 14 E-KPFV vorgesehene Prüfung alternativer Angebote aus Wirtschaftlichkeitserwägungen ist zu begrüssen. Allerdings sollen hierbei auch die **Bedürfnisse des Güterverkehrs berücksichtigt** werden, da in der Vergangenheit zu sehr Infrastrukturabbau zulasten des Güterverkehrs in den Regionalbahnhöfen betrieben wurde. Art. 14 Abs. 2 sollte daher die Auswirkungen auf den Güterverkehr ebenfalls berücksichtigen.

Wir erlauben uns zur Vorfinanzierung gemäss Art. 33 und 34 E-KPFV bereits beschlossener Massnahmen den Hinweis, dass die STEP-Planung weder durch Vorfinanzierungen noch Beschlüsse mit Wirkung auf die nächsten STEP-Phasen beeinträchtigt werden sollte. Eine **spezielle Berichterstattung zu den Auswirkungen** einer Vorfinanzierung oder von Zusätzen aus dem Kreis der Planungsträger (Planungsregionen für Personenverkehr, Güterverkehrsbranche für den Güterverkehr) sollte in den beiden Artikeln vorgesehen werden.

Für weitere Details und konkrete Formulierungsvorschläge im Verordnungstext verweisen wir auf die Stellungnahme unsers Partnerverbands VAP, das Sie in der Beilage ebenfalls erhalten.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben
mit freundlichen Grüßen

Cargo Forum Schweiz



Rolf Büttiker, alt Ständerat
Präsident CFS



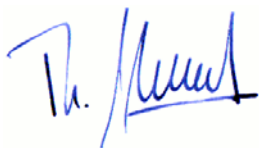
Dr. Frank Furrer, VAP
Geschäftsführer CFS



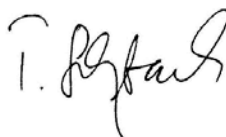
Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident SSC



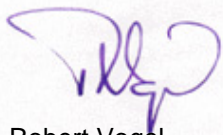
Conrad Tobler
Geschäftsleiter SSC



Thomas De Courten, Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS



Robert Vogel
Präsident GS1



Thomas Bögli
Geschäftsleitung GS1



Dr. Ralph Lewin
Präsident SVS



André Auderset
Geschäftsführer SVS



Martin Dätwyler
Stv. Direktor HKBB



Dr. Bernd Menzinger
e. Vorstandsausschuss HKBB

CARGO FORUM SCHWEIZ

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) 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, Schweiz

ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5000 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer beider Basel

Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz. Sie verstehen sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliederfirmen repräsentieren die Struktur der Schweizer Wirtschaft und einen Grossteil der schweizerischen Arbeitsplätze.

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 320 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

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.

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, Privatgüterwagen

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.