

Studie : Verkehrsverlagerung von der Strasse zur Schiene



Pro Bahn Schweiz Ressort Güterverkehr Oktober 2005

Autoren

**Hans Schärer
Daniel Bertschi
Gerhard Bohli
Thomas Lendenmann
Herbert Donzé
Paul Aenishänslin**

Inhaltsverzeichnis

1. Zielsetzung der Studie, Einführung	Seite	3
2. Relevante Kriterien für den Güterverkehr	Seite	4
3. Problematik Schienengüterverkehr	Seiten	5 – 7
4. Verlagerungsziel weit entfernt	Seite	7
5. Wagenladungsverkehr gefährdet, zum Beispiel Holztransport	Seite	8
6. Sicht der Güterproblematik eines Logistikunternehmens	Seite	9
7. Probleme der KMU mit dem Gütertransport per Bahn	Seite	10 - 11
8. Andere negative Einflüsse (Betriebsstörungen, Engpässe)	Seite	11
9. Schlechte Rahmenbedingungen für den Bahngüterverkehr	Seiten	12 - 17
10. Konkrete Fragen an das BAV (Bundesamt für Verkehr)	Seite	18
11. Auszug eines Schreibens an den Verkehrsminister	Seite	18
12. Die Politik muss hinterfragt werden	Seite	19
13. Was kann Pro Bahn CH tun, um die Rahmenbedingungen im Bahngüterverkehr zu verbessern?	Seite	20
Anhang 1: Antwort BAV	Seiten	21 – 24
Anhang 2: Protokoll Konferenz für Stahl- und Metall- Recycling	Seiten	25 - 28



1. Zielsetzung der Studie, Einführung

Trotz Annahme der Alpeninitiative, dem Bau der beiden Alpenbasistunnels (NEAT) und der Zustimmung zur LSVa erfolgt die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse zur Schiene nicht so, wie es das Schweizer Souverän wollte. Bei jeder Gelegenheit sprechen sich die Politiker für die Verkehrsverlagerung aus, doch sie tun sich schwer, die dazu notwendigen Massnahmen umzusetzen. Die Beschlüsse bewirken oft das Gegenteil.

In einem ersten Schritt haben wir allgemein die Bereiche aufgelistet, welche für den Güterverkehr relevant sind. Die Behandlung aller Bereiche würde den Rahmen dieser Studie und unsere Kapazitäten sprengen.

Damit die Bahnen mehr Marktanteile gewinnen können müssen diese das Angebots- das Qualitäts- und das Kostenproblem lösen.

Die Studie wird diesen Fragen nachgehen und mögliche Lösungsansätze aufzeigen.

Wie Pro Bahn Schweiz, dann diese Vorschläge in die Politik und in die Wirtschaft einbringen kann, ist das andere Problem. Nebst unseren Ressourcen fehlen dann besonders die finanziellen Mittel. Diese Studie soll auch Sponsoren ansprechen, welche unsere Bemühungen und Vorstösse unterstützen wollen.



2 . Relevante Kriterien für den Güterverkehr

In der untenstehenden Tabelle sind die wichtigsten relevanten Kriterien, welche den Güterverkehr auf der Schiene beeinflussen aufgelistet.

Zeichenerklärung X = sehr wichtig x = weniger wichtig	EWLV	Cargo Domino	Ganztäge	Kombiverkehr Container	Huckepack	Bemerkungen
Rangierbahnhöfe	X	x				
Kapazität Infrastruktur	X	X	X	X	X	
Prioritätenregelung (Fahrplan)	x	x	x	X	X	Zeit- + terminkritisch
Tarife / Preise	X	X	x	X	X	
Streik						länderspezifisch (It, F, B)
Spurbreiten	x	x	X	X	x	Vor allem Spanien, Russland
Flexibilität der Bahnen (Personal)	X	X	x	X	X	ebenfalls länderspezifisch
Geschwindigkeit (kommerziell)	X	X	X	X	X	
Problematik Personalkosten	X	X	X	X	X	länderspezifischer Schwachsinn
Lobby (Politisch, Wirtschaft)	X	X	X	X	X	schwach für Alle
Zustellung in der Fläche	X	X				
Rollmaterial	x	x	x	x	x	
Trasseepreis	X	X	X	X	X	Zuschläge vereinheitlichen, Höhe
Zollabfertigung	x	x	X	X	X	Allg. Aufwand. Neue Player kein Zugang zur vereinfachten Abfertigung
Zugelassene Profile				X	X	Streckenspezifisch
Normen und Vorschriften	X	X	X	X	X	unterschiedliche. Normen für Strecken und Bahnen, differenzierte Befolgung
Anschlussgeleise	X		X			
Gewerkschaften	X	X	X	X	X	
Just in Time						Bei Bahntransport schwierig

Zusammenfassend kann man sagen, dass es im Schienengüterverkehr ganz besonders auf das Angebot, die Qualität und die Preisgestaltung ankommt.

Im Vergleich zur Strasse ist die Bahn im Hintertreffen, da wir in der Schweiz von der Kostenwahrheit im Verkehr immer noch weit entfernt sind.

Vom politischen Umfeld und von der Wirtschaft her, wird der Strassenverkehr nach wie vor bevorzugt behandelt.

Durch die Einführung der 40 Tonnenlimite im Binnenverkehr kann die Strasse im Gegensatz zur Bahn den Transportpreis pro Tonne und Kilometer erheblich senken.

Es besteht auch die Gefahr, dass in den neuen EU – Ländern im Osten mehr in die Strasseninfrastruktur investiert wird, anstatt die heruntergekommenen Bahnnetze mit politischen Massnahmen zu fördern und auf Vordermann zu bringen.

3. Problematik Schienengüterverkehr

Ginge es nach dem Willen des Volkes, würde die Bahn Jahr für Jahr ihren Anteil am Güterverkehr (Modal Split) erhöhen. Diesen Wunsch hat der Schweizer Souverän mehrfach geäußert, unter anderem mit der Annahme der Alpen-Initiative, der Zustimmung zur Einführung der LSWA und mit dem Bau der beiden Basistunnels (NEAT). Aber so einfach scheint es nicht zu sein. Weshalb, dem hat sich das Ressort Güterverkehr von Pro Bahn angenommen.

In der Theorie sieht alles so einfach aus: man wünsche sich eine Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene, garniere den Wunsch mit ein paar (nicht ganz billigen) Zutaten und schon wird der Wunsch Realität. Leider liegen Theorie und Praxis wie so oft im Leben etwas weiter auseinander. Die Gründe sind vielfältig, und es wäre wohl etwas vermessen, wenn man auf einigen Seiten das Gesamtproblem darstellen (und womöglich noch widerspruchsfrei lösen) wollte. Und natürlich muss auch die Frage nach dem Sinn aller Transporte gestellt werden. Allerdings gibt es in der heutigen Lage nur zwei Möglichkeiten: Resignation (und damit weitere Zunahme des Lkw-Verkehrs) oder Verbesserung der Bahnleistungen.

Die Hauptgründe, weshalb die Bahnen bisher nicht in grösserem Masse am stetig wachsenden Güteraufkommen partizipieren konnten, sind das **Angebots-**, das **Qualitäts-** und das **Kostenproblem**.

Das Angebotsproblem

Wenn davon gesprochen wird, dass der Bahnanteil in den letzten 30 Jahren dauernd geschrumpft ist, heisst das nicht, dass die Bahnen immer weniger transportiert haben. Vielmehr ist die Menge der klassischen Bahngüter (Massengüter über lange Distanzen) in etwa konstant geblieben, hingegen erhöhte sich das Transportvolumen bei Halbfertig- und Fertigerzeugnissen durch die zunehmende Arbeitsteilung massiv. Davon haben die Bahnen bisher nur einen kleinen Teil ergattern können, und dies nicht ohne Grund.

Bei vielen Massengütern kommt es nämlich nicht darauf an, wie schnell die Waren unterwegs sind, es genügt, dass sie regelmässig am Zielort eintreffen. Beispielsweise spielt es bei einem Kraftwerk keine grosse Rolle, ob die zu verfeuernde Kohle zwei oder drei Tage unterwegs ist, solange jeden Tag genügend Kohle angeliefert wird. Ganz anders verhält es sich mit „einmaligen“ Gütern: es handelt sich dabei um Güter, die auf Wunsch eines Kunden versandt werden, deren Eigenschaften unterscheiden sich bei jeder Bestellung. Hier spielt die Geschwindigkeit eine wichtige Rolle. Bei Paketen der Post beispielsweise ist es wesentlich, dass die heute aufgegebenen Pakete morgen ankommen und es genügt nicht, dass jeden Tag irgendwelche Pakete ankommen. Aber auch bei vielen anderen Gütern, Stahlrollen, Blumen oder Chemikalien, handelt es sich eben nicht um Massenware, sondern um unterschiedliche Einzelbestellungen verschiedener Kunden.

Aus diesem Grund besteht heute bei vielen potentiellen Kunden bereits in der Planungsphase ein Problem: die Bahnen sind beim besten Willen nicht in der Lage, ein logistisch befriedigendes Angebot zu machen, sie sind zu langsam. Die Problematik bei der Erarbeitung eines Fahrplanes liegt bei der Prioritätenregelung. Um die Züge entsprechend schnell zu machen, müssten in 1. Priorität alle langläufigen Züge geplant werden, d.h. EC, IC und internationale Güterzüge, erst danach die Interregio, Regionalzüge und S-Bahnen. Heute ist es allerdings umgekehrt: nach den EC und IC werden die Interregio, S-Bahnen und Regionalzüge geplant, erst ganz am Schluss die Güterzüge. Dass dann die Laufzeiten eines Güterzuges, der oft hinter Regionalzügen herfahren muss, von Norditalien zu den Nordseehäfen fast 24 Stunden länger sind als die eines Lkw's, ist verständlich. Verkehren in einem Ballungsraum zu den Hauptverkehrszeiten so viele S-Bahnen, dass keine Gütertrassen mehr bleiben, dann bedeutet das heute für den Güterverkehr Fahrverbot.

Das Qualitätsproblem

Ist die Planungshürde übersprungen und der Vertrag mit dem Kunden unterschrieben, sollte eigentlich nichts mehr schief gehen. Aber leider agieren auch in der operativen Phase die meisten Infrastrukturen nach der oben erwähnten Prioritätenregelung. Die Konsequenzen sind verheerend: verkehren in einem Ballungsgebiet mit dichtem Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr diese Züge aus irgend einem Grund nicht nach Fahrplan, werden ganz einfach die Güterzüge auf ein Nebengeleise gestellt (obwohl sie bis anhin pünktlich unterwegs waren) und erst dann weiter gelassen, wenn sich die Lage stabilisiert hat, was manchmal dauern kann. Verspätungen von über einer Stunde lassen sich meistens nicht mehr aufholen, ja sie wachsen mit zunehmender Distanz noch an. Die immer wieder gehörten (und verständlichen) Klagen der Wirtschaft, die Güterzüge seien zu oft um mehrere Stunden verspätet, brauchen daher nicht weiter erläutert zu werden.

Das Kostenproblem

Das Kostenproblem ist dadurch gekennzeichnet, dass sich der Güterverkehr rechnen soll, d.h. Kostendeckung bei den Bahnen und Akzeptanz der Preise durch die Kunden. Ansätze, um die Rentabilität zu verbessern, gibt es mehrere: Kostenreduktionen, Preiserhöhungen oder Kombinationen davon. Bevor man sich dem Thema Kostenreduktion widmet, müssen die genauen Produktionskosten bekannt sein. Bei einem Ganzzug durch die Schweiz (und dies ist noch der einfachste Fall) machen die Infrastrukturbenützungsgebühren (Trassen) rund einen Drittel aus, rund die Hälfte ist für Lokomotive und Lokomotivführer vorzusehen und der Rest setzt sich aus Grenzbehandlung, Wagenkosten und Dispositionsaufwand zusammen.

Bei den **Trassenkosten** kann eine einzelne Bahn nichts verändern, sie sind durch das BAV vorgegeben. Allenfalls können die Trassen so gelegt werden, dass möglichst wenig Lokomotivfahrten entstehen, sofern dies noch mit dem Kundenwunsch unter einen Hut gebracht werden kann und falls es zu dieser Zeit überhaupt noch freie Trassen hat. Am meisten liesse sich wahrscheinlich sparen, wenn man möglichst lange, schwere Züge machen würde anstatt mehrere kurze, meint man. Leider ist der Trassenpreis heute so aufgebaut, dass neben einer relativ bescheidenen Grundgebühr (–.40 pro km) für jede zusätzliche Tonne gleichviel bezahlt werden muss, die Trassenkosten steigen linear mit dem Zugsgewicht. Dies verwundert nicht nur die Kunden, sondern führt auch noch dazu, dass keinerlei Anreiz besteht, schwere Züge zu bilden, um Trassen für zusätzlichen Verkehr freizubekommen.

Beim grössten Kostenblock, der **Traktion** (Lokomotiven, Lokomotivführer), müsste auch das grösste Einsparpotential zu finden sein. Neben einem günstigeren Anschaffungspreis (die neuen Lokomotiven von SBB Cargo (Re 482) und BLS Cargo (Re 485) kosteten fast 35% weniger als die Lokomotiven 2000 (Re 460/465)) müssen die Leistungen pro Zeiteinheit erhöht werden, d.h. es müssen in derselben Zeit mit derselben Anzahl Lokomotiven und Lokomotivführer mehr Leistungen erbracht werden. Neben dem Verzicht auf den Lokomotivwechsel an der Grenze sollten auch innerhalb eines Landes während des Tages (wo die Güterlokomotiven tendenziell weniger genutzt sind) mehr Züge gefahren werden können. Allerdings hat es durch den Vorrang der Personenzüge kaum mehr freie Trassen, oder aber die Fahrzeiten der angebotenen Trassen sind so lang, weil sich der Güterzug an jedem zweiten Bahnhof überholen lassen muss. Dies wiederum lässt die Kosten für die Lokomotivführer in die Höhe schnellen und ist daher nur bedingt wirksam.

Auch die übrigen Kostenelemente können optimiert werden, allerdings führen selbst grosse prozentuale Reduktionen bei den Gesamtkosten nicht zu einem spürbaren Effekt. Preiserhöhungen liegen meistens nicht drin, weil dadurch die Gefahr der Verlagerung auf die Strasse besteht.

Wenn der Eisenbahngüterverkehr in Zukunft die ihm zugedachte Rolle spielen soll, benötigt er Voraussetzungen, die es ihm erlauben, diese Rolle auch zu spielen. Das Ressort Güterverkehr schlägt deshalb vor, folgende Anpassungen vorzunehmen:

Prioritätenregelung

- in der Planungsphase auf den Haupttransitachsen Gleichstellung des Güterverkehrs mit dem Personenverkehr
- Festlegung einer Mindestanzahl von Trassen pro Stunde für den Güterverkehr (analog zum Regionalverkehr, abgestuft nach dem Verkehrspotential)
- in der operativen Phase Gleichstellung aller Verkehre: pünktliche Züge werden pünktlich weitergeleitet, verspätete sobald es Platz hat, unabhängig davon, ob es sich um Personen- oder Güterzüge handelt

Trassenpreissystem

- das bisherige, lineare Trassenpreissystem ist durch ein degressives zu ersetzen, welches das Führen von schweren Zügen attraktiver macht (leichte Züge werden etwas teurer, schwere günstiger).

4. Verlagerungsziel weit entfernt

Die Lastwagenlobby behauptet die LSVA verteuere die Strassentransporte und verschweigt, dass dieser Preisaufschlag durch die höheren zugelassenen Tonnagen bei den meisten Transporten mehr als kompensiert wird.

Dagegen verteuert sich der Transport auf der Bahn durch die verfügte Erhöhung der Trassenpreise, die Führung der Nachtzüge über die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist (20 Promille statt 12 Promille Steigung, was Doppeltraktion erfordert) und zusätzliche Ausrüstung der Lokomotiven mit ETCS.

Damit rückt das Verlagerungsziel in immer weitere Ferne.



5. Wagenladungsverkehr gefährdet, zum Beispiel Holztransport

Im Kanton Glarus, sowie im Zürcher Oberland wollen die SBB den Holztransport auf wenige Verladebahnhöfe konzentrieren. In der Öffentlichkeit und bei den betroffenen Gemeinden stossen diese Massnahmen auf Widerstand. Es wird behauptet, dass das Tösstal, wie auch das Glarnerland eine waldreiche Gegenden sind, wo Holzschlag in grossem Umfang betrieben wird.

Wenn das Tösstal die waldreichste Gegend des Kantons Zürich ist, weshalb wird dann nur ein Wagen pro Woche auf die Bahn verladen?

Kann man nicht das Holz auf einem Bahnhof sammeln (gäbe dann immerhin schon 4-5 Wagen pro Woche)?

Könnte es sein, dass man die Hauptlast auf der Strasse abfährt, und nur noch diejenigen Relationen auf der Bahn belassen hat, welche für die Strasse uninteressant sind (z.B ab Bauma nach Hinterpfüpfingen), wo keine Rückladung für den Lkw besteht? Oder in Richtung Wetzikon und weiter, wo der Lkw im Winter Schneeketten montieren müsste?

Wir vermuten stark, dass hier wieder ein Verhalten zu Tage tritt, welches man auch in verschiedenen anderen Bereichen beobachten kann; im Normalfall alles auf der Strasse (weil günstiger, rascher, einfacher), den ungeliebten Rest auf der Bahn, und wenn dann die Bahn das Angebot für diesen kläglichen Rest (welcher seine Kosten bei Weitem nicht deckt) einstellt, dann motzt man und ruft nach der Staatsbahn (läuft z.B. bei Schliessungen von Verkaufsstellen bei Bahn und Post genau gleich).

Die grösste Chance auf die Beibehaltung der Verladebahnhöfe haben die Gemeinden, wenn sie mit den Waldbesitzern, Holztransporteuren und der Holzindustrie zusammensitzen, gemeinsam ein Konzept erarbeiten, wie man eine genügend grosse Menge Holz per Bahn abführen kann (Basismenge), konzentriert auf möglichst wenige Bahnhöfe, so dass sich für alle Beteiligten die Sache rechnet.

Keine Chance haben die Gemeinden, wenn sie einfach darauf pochen, dass SBB Cargo für einen Wagen pro Woche den Bahnhof offen lassen muss (und dafür noch Investitionen in Absperrgitter gegen die Streckengleise tätigen muss).

Leider tut sich die Politik schwer, in dieser Hinsicht aktiv zu werden.

Ein Beispiel aus den Erfahrungen im Berner Oberland. Dort transportierte ein Kunde Holzschnitzel im Simmental mit sehr grossen Schwankungen, welche das Geschäft für die BLS total unrentabel werden liessen. Bei Gesprächen mit dem Kunden stellte sich heraus, dass er die Grundmenge per Lkw abführen liess (was zu einer guten Auslastung des Lkw und damit zu tiefen Preisen führte) und nur die Spitzen per Bahn abfahren liess (was zu diesen Schwankungen und zu hohen Preisen führte). Erst im Gespräch liess er sich dazu ermuntern, die Basismenge per Bahn abzufahren, und nur die schwer produzierbaren Spitzen mit dem (viel flexibleren) Lkw zu führen.

Wenn die Bahnen nicht in der Lage sind, die leeren Güterwagen zum vereinbarten Termin am Verladebahnhof bereit zu stellen, kann es dazu führen, dass der Transport per LKW erfolgt.

Eine Subventionierung des Einzelwagenladungsverkehrs auf Kosten des Regionalverkehrs scheint uns politisch nicht umsetzbar.

6. Sicht der Güterverkehrsproblematik eines Logistikunternehmens

Die ICF musste nicht zuletzt wegen Marktverzerrung, unangepasste Infrastruktur, mangelnde Qualität (Pünktlichkeit) praktisch den gesamten Verkehr in Westeuropa einstellen.

Auf den ersten Blick, brüstet sich das BAV, Dr. Max Friedli, mit Zahlen im internationalen Transitverkehr. Das ist ein Aspekt des Problems. Was soll im Binnenverkehr geschehen? Jeder neue M2 Strasse hilft indirekt bei zur nächsten Flutkatastrophe in der Schweiz. Die Landwirtschaft mit ihren schweren Maschinen gibt ein Weiteres dazu. Die Bahnstrecken, die eigentlich sehr wasserdurchlässig (Schotterbett) gebaut sind wären da bestens geeignet um einen Ausgleich in solchen Situationen zu bieten. Natürlich halten auch Bahnstrecken nicht wenn solche Strömungen auftauchen wie bei grossen Unwettern. Aber den Auslöser "Sündenbock" müssen wir bei den Strassen und der Landwirtschaft suchen. Weiter spielt auch eine schlechte Siedlungspolitik eine Rolle bei der Entwicklung von Hochwasser und deren Schäden!

Der Einzelwagenverkehr in der Schweiz hat nur eine Chance wenn die Umschlagplätze in GVZ konzentriert werden. In Deutschland werden solche GVZ sogar finanziell gefördert. Ob da die Schweiz und vorab das BAV mit den SBB noch was lernen könnten?

Übrigens, die Netzlösung bei der NEAT erweist sich immer mehr zu einer weisen Voraussicht für dieses Jahrhundert. Zum Glück gibt's noch den Lötschberg, der doch weniger anfällig ist als der Gotthard. Dadurch hat die Schweiz immer wenigstens eine Achse in Betrieb, wenn auch beschränkt!



7. Probleme der KMU mit dem Gütertransport per Bahn

Mit der Einführung des neuen Wagenmanagement der SBB Cargo wird bemängelt, dass die KMU immer wieder mit neuen Kontaktpersonen verhandeln, teilweise sind diese mit Buchen überfordert. Die KMU müssen immer wieder Verständnis zeigen. Es kommt öfters vor, dass die Wagendeklaration falsch übernommen wird. Beförderungsauftrag und Laufzettel weisen Differenzen auf, besonders die Vermerke für den Empfänger und die Warendeklaration.

Früher konnten die Wagen bis morgens um 8:00 Uhr bestellt werden und wurde garantiert am nächsten Arbeitstag angeliefert. Heute gibt SBB Cargo zwar eine Garantie, dass die bestellten Wagen zugestellt werden, jedoch ohne Gewähr. Das verunmöglicht den KMU eine vernünftige Transportplanung, müssen doch diese ihre Liefertermine auch einhalten. Besonders schmerzlich ist, dass SBB Cargo eine interne Prioritätenliste führt, Grosskunden erhalten ihre Wagen, die Kleinen bekommen das, was übrig bleibt, auch wenn diese die Bestellungen frühzeitig eingereicht haben. Wird auf das gewünschte Datum kein Wagen zur Verfügung gestellt, so verfällt die Bestellung und die die KMU müssen neu buchen. Früher wurde ein solcher Wagen in Ausstand genommen und hatte so am nächsten Tag erhöhte Priorität. Die KMU stehen bei einer Neubestellung immer unten auf der Prioritätenliste und haben deshalb immer schlechte Chancen einen Wagen zu erhalten. Für die KMU wäre es äusserst wichtig, wenn sie auch kurzfristig (am Vortag bis 8:00 Uhr) bestellte Wagen geliefert würden, was häufig wegen der Prioritätenliste nicht der Fall ist.

Selbst wenn endlich die Zustellung eines Wagens garantiert ist, kann es vorkommen, dass dieser aus dem Zug entfernt wird und die KMU am andern Morgen den Wagen nicht erhält.

Die Unternehmen bemängeln, dass eine vernünftige Arbeitsplanung nicht möglich ist, da die Ausfallquote der benötigten Güterwagen saisonal bei mehr als 60% liegt. Das kommt beim Strassentransportgewerbe nicht vor.

Seit rund 60 Jahren fahren die SBB Zuckerrübentransporte während der Kampagne. Alle Jahre wieder fehlen den KMU die offenen Güterwagen (EANOS und EAOS) und die KMU werden vernachlässigt und mit einer Hinhaltetaktik vertröstet. Offenbar hat man nichts gelernt.

Man hat Mühe zu verstehen, dass während der Zuckerrübenkampagne, andere häufige, regelmässig übers Jahr verteilte Transporte vernachlässigt werden.

Wenn SBB Cargo das Wagemanagement nicht verbessert, darf sie sich trotz steigenden Benzinpreisen keine Hoffnung auf mehr Bahntransporte machen, haben uns einige KMU bestätigt.

Probleme bereiten den KMU auch, wenn die Verladebahnhöfe immer mehr reduziert werden, dadurch vergrössert sich die Distanz für den Strassentransport vom Firmenstandort zum Verladebahnhof.

Der Verband Stahl- und Metall- Recycling Schweiz (VSMR) hatte am 13. Oktober 2005 an einer Branchenkonferenz mit den SBB Cargo unter anderem über die unbefriedigende Situation bei der Verfügbarkeit der Bahnwagen diskutiert.

Die Bahnwagen konnten von SBB Cargo oft nicht rechtzeitig zugestellt werden, wie eine Umfrage des VSMR in den Wochen 38 und 39 (19. September bis 2. Oktober 2005) zeigt. An der Umfrage haben 36 Unternehmen mit Bahntransporten teilgenommen.

Wagentyp	bestellt	geliefert	Quote
Wagen Eaos beide Wochen	933	367	39,34%
Wagen E beide Wochen	103	44	42,72%
Weitere Wagen beide Wochen	41	25	60,98%

Hinweis: Bei einer Vielzahl von Unternehmen liegt die Quote lediglich zwischen 0 und 25% (über 20 Unternehmen).

Viele KMU haben Transporte auf die Strasse verlagert, weil die Bahnen ihre Angebote insbesondere auf Qualität und Verlässlichkeit abgebaut haben. Die Situation, dass bestellte Wagen häufig nicht geliefert werden, macht eine verlässliche Planung nicht möglich. Gerade eine solche Planung ist in der heutigen Marktstruktur aber zwingend notwendig und wird von den Kunden verlangt.
Viele KMU warnen davor aus der Situation von SBB Cargo die falschen politischen Schlussfolgerungen zu ziehen.

8. Andere negative Einflüsse (Betriebsstörungen, Kapazitätsengpässe)

Auch Störungen, welche primär im Personenverkehr spürbar sind, haben Auswirkungen auf den Güterverkehr, wenn dieser in zweiter Priorität behandelt wird. Das gilt auch für Baustellen. Das führt dazu, dass die Güter zu spät beim Empfänger ankommen. Im Extremfall können Produktionsanlagen still stehen, was zu Verlusten bei den Unternehmen führt.

Es ist auch notwendig, dass nach der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels und des Gotthardbasistunnels die Bergstrecken nach wie vor unterhalten werden. Bei Betriebsstörungen jeglicher Art in den neuen Alpentunnels ist der Güterverkehr auf Ausweichrouten angewiesen, damit die vereinbarten Fahrpläne mit den Kunden eingehalten werden können.

Aus diesem Grunde ist auch darauf zu achten, dass die alte Hauensteinlinie immer noch unterhalten wird, damit sie vom Güterverkehr genutzt werden kann. Der dritte Juradurchstich liegt ja in weiter Ferne. Die Kapazitätsgrenzen im Raum Basel – Olten sind offensichtlich.

Der Güterverkehr leidet auch, wenn an baulichen Massnahmen gespart wird, welche der Vorbeugung von Schäden durch Naturereignisse dienen.

Auch die Ost -West- Achsen sollten ausgebaut werden, besonders auch im Interesse des Güterverkehrs. Die Bahnen müssen in diesen Relationen ein konkurrenzfähiges Angebot stellen können. Wenn nicht, dann gehen die neu generierten Transportbedürfnisse an die Strassentransporteure.

9. Verschlechterte Rahmenbedingungen für den Bahngüterverkehr

Weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit werden derzeit die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr auf der Schiene in der Schweiz dermassen verschlechtert, dass die angestrebte Verkehrsverlagerung in immer weitere Ferne zu rücken droht. Dabei geht es sowohl um direkte Mehrbelastungen wie die Anhebung der Trassenpreise als auch um Folgekosten wie ETCS- Ausrüstung der Lokomotiven oder den Zwang zum Befahren von Strecken mit grossen Steigungen, die für den Güterverkehr nicht geeignet sind. Gleichzeitig werden auch weitere Elemente des Zugangs so verschärft, dass es immer schwieriger wird, flexibel auf die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft einzugehen.

Falsche Informationspolitik

Zurzeit scheint es im Transportwesen nur ein Thema zu geben: die Verteuerung der Strassentransporte durch die Anhebung der LSWA. Durch geschickt gestreute Informationen an die Öffentlichkeit macht uns die Strassentransportlobby glauben, seit dem Jahr 2005 seien sämtliche Transporte auf der Strasse teurer geworden. Völlig verschwiegen wird dabei aber, dass durch die Anhebung der zulässigen Tonnage von 34t auf 40t Gesamtgewicht diese Erhöhung, insbesondere bei schweren Gütern mehr als kompensiert werden kann, weil die gleiche Menge weniger Fahrten benötigt. Damit erwächst den Bahnen eine nicht zu unterschätzende Konkurrenz in einem der wenigen Bereiche, der bisher noch ihre Domäne war. Genau zu diesem denkbar schlechten Zeitpunkt verschlechtert der Bund weitere Rahmenbedingungen für Transporte auf der Schiene und das dem eigenen Auftrag entgegen.

Anhebung der Trassenpreise

Im Rahmen der so genannten Entlastungsprogramme (EP) machte der Bund den einzelnen Departements Vorgaben über die zu erzielenden wiederkehrenden Einsparungen. Für das EP '03 musste das UVEK Einsparungen umsetzen, davon war auch der Güterverkehr betroffen. Das für den Schienenverkehr zuständige BAV machte es sich dabei relativ einfach: die gesamte Summe sollte durch höhere Trassenpreise im konventionellen Güterverkehr hereingeholt werden. Konkret heisst dies, dass die verschiedenen im Güterverkehr tätigen EVU (wie SBB Cargo, BLS Cargo, TX Logistik oder Rail4Chem) für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur mehr bezahlen müssen. Da sie diese nicht unerheblichen Mehrkosten aufgrund der teilweise sehr tiefen Margen mehrheitlich nicht selbst übernehmen können, müssen sie diese Kosten an ihre Kunden, die verladende Wirtschaft, weitergeben. Da die Trassenbenützungsgebühren fast ausschliesslich auf der gefahrenen Tonnage beruhen, bezahlen insbesondere schwere Güter massiv mehr. Da die Kunden naturgemäss so günstig wie möglich transportieren wollen, werden sie auf mehrere Arten auszuweichen versuchen:

- Im schlechtesten Fall werden sie ihre Güter auf der **Strasse** transportieren
- Falls die **RoLa** (Rollende Landstrasse, d.h. Transport von ganzen Lkw's auf speziellen Niederflurwagen) am vorteilhaftesten ist, werden sie den Grossteil der Strecke ebenfalls auf der Strasse zurücklegen und die Schweiz auf der RoLa durchqueren.
- Falls der **UKV** (unbegleiteter kombinierter Verkehr d.h. Container und Wechselbehälter auf Tragwagen) die günstigste Alternative darstellt, werden sie in diesen wechseln.

Zwar wird in zwei der drei hier aufgelisteten Fälle die Schweiz wie bisher auf der Schiene durchquert, allerdings mit gravierenden Nachteilen, und zwar sowohl umweltmässig wie finanziell:

RoLa

- Die RoLa (Rollende Landstrasse) nützt ein Element der existierenden Gesetzgebung auf der Strasse aus: die Ruhezeitverordnung für Chauffeure. Die Fahrzeit eines RoLa- Zuges ist idealer weise genau so lang wie die gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeit für die Chauffeure. Spediteure ziehen dann die RoLa dem reinen Strassentransport vor, wenn durch Ausnutzung dieser Pause auf einen zweiten Chauffeur verzichtet werden kann. Naturgemäss fahren demzufolge Lkws von Norddeutschland lange Strecken bis zu den relativ nahe an der Schweizer Grenze gelegenen Verladeterminals, d.h. die auf der Schiene zurückgelegte Strecke ist nur so kurz wie nötig, anstatt so lange wie möglich. Ökologisch ist dies mehr als fraglich. Zwar ist die RoLa ein wichtiges Instrument, um Lkws von der Strasse zu verlagern, die ohne RoLa für die Schiene nicht erreichbar wären. Aber bestehende Schienenverkehre (von Anschlussgleis zu Anschlussgleis, also 100% auf der Schiene) auf die RoLa umzulagern ist sicherlich alles andere als sinnvoll.
- Die RoLa muss mehrfach subventioniert werden, damit sie überhaupt fährt: erstens mit gegenüber dem konventionellen Güterverkehr tieferen Trassenpreisen (wobei die Differenz vom Bund übernommen wird) und zweitens mit relativ hohen Betriebskostenzuschüssen (welche ebenfalls vom Bund bezahlt werden).

UKV

- Der UKV bietet der Schiene die Chance, auch Güter transportieren zu können, die man niemals im konventionellen Schienenverkehr fahren könnte, z.B. ganz einfach deshalb, weil sehr viele Firmen gar keinen Schienenanschluss haben (man denke nur an all die neueren Industriegebiete ohne Bahnanschluss). Er hat allerdings umweltmässig den Nachteil, dass eben vor und nach dem Bahntransport jeweils ein (kürzerer oder längerer) Strassentransport notwendig ist. Gegenüber der RoLa hat er aber die Vorzüge, dass er effizienter ist (weniger Totlast) und im Prinzip überall dort eingerichtet werden kann, wo das Aufkommen genügend gross für einen Ganzzug und ein Terminal vorhanden ist. Demzufolge ist die auf der Schiene zurückgelegte Distanz so gross wie möglich, und die auf der Strasse so kurz wie nötig. Umweltmässig schneidet er aber gegenüber einem Anschlussgleis – Anschlussgleis Verkehr (konventionell) immer noch etwas schlechter ab.
- Finanziell schneidet der UKV besser ab als die RoLa, allerdings müssen zur Zeit auch diese Verkehre noch subventioniert werden: mit ebenfalls reduzierten Trassenpreisen und mit zusätzlichen Betriebskostenzuschüssen.

Mit jeder Tonne, die vom konventionellen Verkehr in den UKV oder die RoLa verlagert wird, bezahlt der Bund mehr als er heute für die Trassenpreissubventionierung im konventionellen Verkehr ausgibt!

Es entstehen mehr Strassentransporte als nötige und damit in den meisten Fällen auch höhere Umweltbelastungen!

Neben diesen ökologischen und finanziellen Folgen hat diese Politik aber einen weiteren gravierenden Nachteil: dadurch, dass Kunden im konventionellen Verkehr bis 2008 doppelt so viel für die Infrastrukturbenützung bezahlen müssen wie Kunden, welche ihre Ware im kombinierten Verkehr transportieren lassen, werden sie es sich gut überlegen, ob sie auch in Zukunft eigenes Geld in die Ausrichtung ihrer Logistik auf den Schienentransport investieren wollen (Anschlussgleise, private Güterwagen, Mehrkosten bei der innerbetrieblichen Logistik). Hat sich eine Firma einmal entschieden, auf die Strasse zu setzen, so wird sie kaum vor Amortisation dieser Investitionen wieder in die Bahn investieren. Ist ein Transport einmal für die Schiene verloren, kann er nur mit sehr viel grösserem Aufwand (auch finanziell) eventuell wieder zurück gewonnen werden. Die vom Bund angestrebte Nachhaltigkeit (gerade bei Transportentscheidungen) wird damit von ihm selbst hintertrieben.

Möglicherweise denkt der Bund, dass die bisherigen Verkehre einfach wie bisher weitergeführt werden, aber zu höheren Preisen, und dass nur neue Transportflüsse, welche bisher auf der Strasse abgewickelt wurden, in den kombinierten Verkehr wechseln. Daran, dass sich sicherlich auch bisherige Bahnkunden einen Wechsel in ein günstigeres, aber schlussendlich höher subventioniertes Bahnangebot überlegen, hat er offenbar nicht gedacht. Wie sonst ist es zu erklären, dass für gleiche Leistungen solch unterschiedliche Preise zu entrichten sind?

Beispiel Basel – Chiasso

Was bedeuten nun die erwähnten Punkte in der Praxis? Nehmen wir ein alltägliches Beispiel: ein Güterzug mit einem Bruttogewicht von 1'350 Tonnen fährt von Basel nach Chiasso, einmal als konventioneller Güterzug, bei dem die Waren in Habis (4-achsige Schiebewandwagen) verladen sind, einmal als Zug des UKV, bei welchem dieselben Waren in Containern verladen sind.

Die Produktionskosten eines solchen Zuges setzen sich aus folgenden Elementen zusammen:

- Lokomotive
- Lokomotivführer
- Trasse (Infrastrukturbenützung)
- Serviceleistungen (Ankuppeln, Abkuppeln, Behandlung der Papiere, etc.)

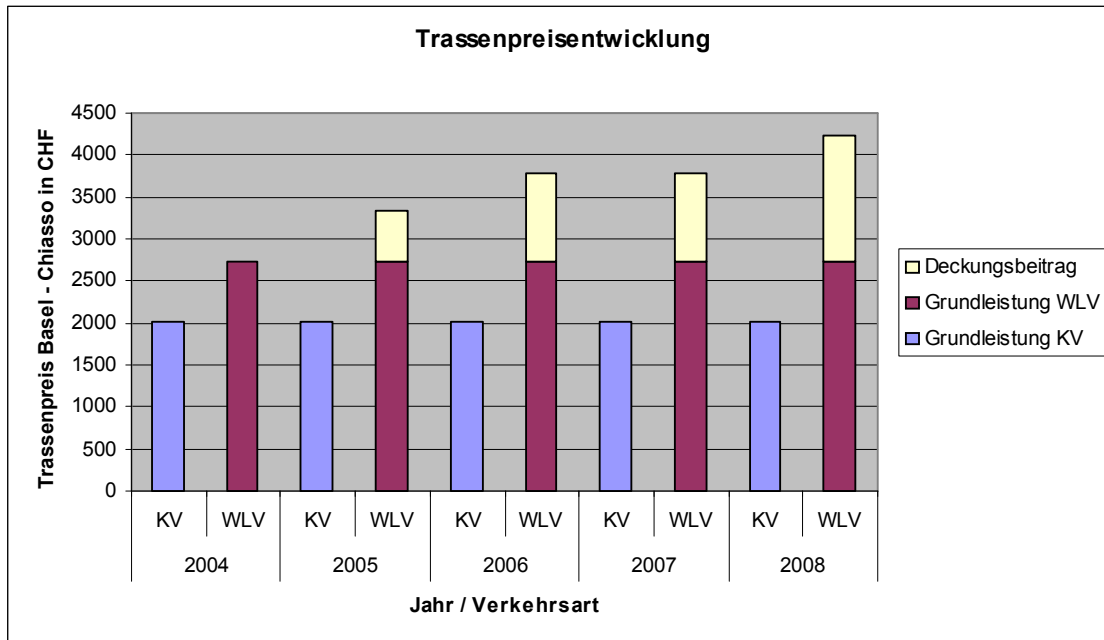
Die Produktionskosten verschiedener Züge unterscheiden sich bei den einzelnen Elementen nicht, ausser beim Trassenpreis. Dieser setzt sich zusammen aus:

- Dem Grundpreis, bestehend aus:
 - Fahrdienst (Stellwerksbedienung)
 - Energieversorgung (Strom)
 - Streckenunterhalt
- Dem Deckungsbeitrag

Während dem die Elemente des Grundpreises (ausser dem Streckenunterhalt) für alle Güterzüge gleich sind, soll der Deckungsbeitrag nur im konventionellen Güterverkehr verrechnet werden. Die Unterschiede nehmen hier unverständliche Ausmasse an:

Ein konventioneller Zug bezahlt bereits heute etwa 30% mehr als ein Kombizug. Für 2006 und 2007 ist geplant, dass der Bund den so genannten Deckungsbeitrag zu 30% übernimmt und die restlichen 70% haben die Kunden zu tragen, dass heisst der Unterschied beträgt bereits 80%.

Ab 2008 ist geplant, den Deckungsbeitrag ganz den Kunden anzulasten, mit dem Resultat, dass der Unterschied mehr als 100% beträgt.



*) die für das Jahr 2005 vorgesehene Rücknahme des Deckungsbeitrages von 100% auf 60% (d.h. 40% durch den Kunden zu übernehmen) wurde kurzfristig abgesagt, so dass im Jahr 2005 die gleichen Trassenpreise wie 2004 gelten.

Befahren der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist mit Güterzügen

Am 12.12.2004 ist nach langer Planungs- und Bauzeit die rund 45 km lange Neubaustrecke (NBS) Mattstetten – Rothrist eröffnet worden. Sie ermöglicht es, die Fahrzeiten im Personenverkehr zwischen den grossen Zentren unter eine Stunde zu drücken. Gleichzeitig erhöht sie die Kapazitäten auf der Strecke Olten – Bern. Während sie am Tage den Reisezügen vorbehalten bleibt, sollen nach den Vorstellungen des Bundes, ab 2006 während der Nacht auch die Güterzüge über diese Strecke geschickt werden. Gleichzeitig soll auf diesen Zeitpunkt hin das Befahren der Stammstrecke über Burgdorf – Langenthal in der Nacht (aus Lärmschutzgründen) untersagt werden. Was für die Bewohner dieser Strecke sicherlich angenehm ist, bereitet dem Güterverkehr riesige Sorgen: die NBS ist wesentlich steiler als die seit über 100 Jahren bestehende Stammstrecke. Und weil die Anhängelast einer Lokomotive von der Steigung der Strecke abhängt müssen die Bahnen für die Führung von Güterzügen, für die bisher eine Lokomotive genügte, neu eine zweite Lokomotive vorspannen. Diese Mehrkosten wiederum gehen voll zulasten der EVU's: kein Kunde wird bereit sein, für dieselbe Leistung wie bisher auch nur einen Euro mehr zu bezahlen!

Es mutet schon mehr als seltsam an, dass:

- im 20. Jahrhundert eine Strecke geplant und gebaut wird, die wesentlich steiler ist als die vor über 100 Jahren gebaute Stammstrecke
- dies offenbar niemanden aufgefallen ist
- trotzdem der Güterverkehr über diese Strecke gezwungen werden soll
- dagegen nicht interveniert wurde

Da haben, aller anders lautenden Beteuerungen zum Trotz, unsere Vorfahren wesentlich nachhaltig gedacht, als man sich dies heute auch nur vorstellen könnte.

Und wenn man bedenkt, dass eine neue Güterverkehrslokomotive rund 4.5 Millionen CHF kostet, kann man sich leicht errechnen, welche Mehrkosten hier generiert werden, ohne Nutzen für Kunden und Bahnen.

Aber die NBS ist nicht nur steiler, sie verfügt mit ECTS auch noch über Sicherungseinrichtungen, die von denen der Stammstrecke abweichen. Jede Lokomotive, die die NBS befahren will (oder besser gesagt muss), muss mit der entsprechenden Technik ausgerüstet sein (Kostenpunkt pro Lokomotive: rund CHF 400'000.--), zusätzlich zur bisherigen Sicherungstechnik. Jahrelang wurde moniert, dass die Bahnen noch wie vor hundert Jahren an jeder Staatsgrenze die Lokomotive wechseln. Und jetzt, wo immer mehr effiziente, internationale Lokomotiv- Durchläufe gefahren werden (z.B. SBB Cargo ab Hamburg bis Arth-Goldau, BLS Cargo/Railion ab Mannheim bis Domodossola) und man die Zeit der Kleinstaaterei überwunden glaubte, werden mit ETCS solche Umläufe uneffizient gemacht. Wer nicht wegen 45 km alle Lokomotiven umrüsten will, dem bleibt nichts anderes übrig, als in Basel die Lokomotiven zu wechseln. Der Nutzen von ETCS bleibt dabei so umstritten wie die Technik selbst: zwar führt das System im Personenverkehr zu höheren Geschwindigkeiten und kürzeren Zugfolgezeiten, für den Güterverkehr sind es weitgehend überflüssige Investitionen ohne Nutzen für die Kunden.

Weitere Verschlechterungen

Neben diesen gravierenden Verschlechterungen gibt es eine ganze Reihe weiterer Punkte, die alleine betrachtet zwar nicht so gravierend sein mögen, aber in der Summe ihren negativen Einfluss ebenfalls entfalten werden:

- Die Bestellfristen für Trassen ganz allgemein werden der Dynamik im Güterverkehr nicht gerecht. Gemäss den vom BAV abgesehenen Vorschriften der Infrastrukturen müssen Kunden (EVU) ihre Bestellung rund 8 Monate vor Fahrplanwechsel abliefern. Dies mag für einige planbare Verkehre (langjährige UKV- Verbindungen, Verbindungen zwischen Rangierbahnhöfen) gehen, für sehr viele kurzfristige Verkehre ist dies viel zu früh.
- Damit die teure Schieneninfrastruktur nicht als Gratis-Abstellplatz für Züge genützt wird, erheben die Infrastrukturbetreiber Gebühren, sobald ein Zug länger als 2 Stunden in einem Bahnhof steht. Die Gebühr beträgt in einem grösseren Bahnhof CHF 3.-- pro Meter Zuglänge; für einen im internationalen Verkehr üblichen Zug von 550 Metern Länge macht dies sagenhafte CHF 1'650.--. Diese Ansätze erhebt die Infrastruktur allerdings nicht nur dann, wenn jemand die Schienen als rollenden Lager missbrauchen will, sondern auch dann, wenn der Zug unfreiwillig dort steht, z.B. wegen Streik in Italien oder sogar wegen Bauarbeiten, welche ja durch die Infrastruktur geplant und ausgeführt werden. Man stelle sich mal vor, das Amt für Strassen würde bei allen Lkw-Fahrern Gebühren erheben, weil sie wegen „Phase Rot“ länger als 2 Stunden in Erstfeld stehen oder weil ein Lkw-Fahrer auf einer Raststätte übernachtet.
- Wer eine Trasse bestellt, soll diese auch nutzen. Aus diesem Grund müssen EVU's gemäss Vorschrift der Infrastruktur eine bestellte Trasse zu 80% nutzen, ansonsten diese entzogen werden kann. Dieser Grundsatz will verhindern, dass jemand auf Vorrat knappe Trassen reserviert und so andere am Fahren hindert. Allerdings ist die Planung im grösstenteils nachfragegesteuerten Güterverkehr ungleich schwieriger umzusetzen als im angebotsorientierten Personenverkehr. Wer zum Beispiel findet einen Kunden im Agrarbereich, der bereits 8 Monate vor Fahrplanwechsel mitteilen kann, welche Mengen an Getreide er im Folgejahr zu transportieren gedenkt und dann erst noch mindestens 80% davon zusichert? Hier hat man ganz einfach eine im

Personenverkehr leicht zu erfüllende Vorgabe auf den Güterverkehr übertragen. Dass dies nicht sehr sinnvoll ist, zeigt sich am umgekehrten Beispiel: die meisten Güterkunden können eine Auslastung von 80% eines Zuges garantieren (wenn sie fahren), da es sich ansonsten kaum rechnet. Würde man diese Eigenheit des Güterverkehrs einfach als Vorgabe auch auf die Personenzüge ausdehnen, müssten wohl die meisten Trassen des Personenverkehrs zurückgegeben werden.

- Die Trassenpreisansätze auf den Neubaustrecken (Mattstetten – Rothrist und Lötschberg Basistunnel) sollen offenbar höher angesetzt werden, als sie auf den bestehenden Strecken sind. Dies führt dazu, dass das Befahren der (gegenüber den Stammstrecken kürzeren) Neubaustrecken für die EVU nicht etwa günstiger wären, sondern gleich teuer wie die Altstrecken. Diese einzige Einsparmöglichkeit (neben all den bereits erwähnten Mehrkosten) soll also eliminiert werden, damit die Kunden auf keinen Fall günstiger davonkommen. Dies ist aus mehreren Gründen absurd: auf der Strasse gelten bekanntlich auf neu eröffneten Strassen auch keine höheren LSVA-Ansätze, sondern der Camionneur profitiert von der Investition. Aber im Gegensatz zur Bahn benötigt er für das Befahren der neuen A1 Murten – Yverdon weder eine zweite Zugmaschine für dieselbe Last, noch muss er in ein neues Signalerkennungssystem investieren!
- Wer eine Trasse (aus irgendeinem Grund) nicht nutzt, muss dafür eine so genannte Abbestellgebühr bezahlen. Aber während man bis Mitte Dezember 2004 noch gratis davon kam, wenn man diese Annullation mehr als 30 Tage vor dem geplanten Verkehrsdatum bekannt gab, kommt man neu nicht mehr so günstig davon: jede Abbestellung ist kostenpflichtig. Man stelle sich mal den Aufschrei des ASTAG vor, wenn jeder Transporteur jede Fahrt anmelden müsste. Und dazu noch bezahlen müsste, wenn er eine Fahrt „kurzfristig“ abbestellt oder auch nur abändert!

Die Eisenbahn ist aufgrund ihrer systemimmanenten Abhängigkeiten schon niemals so flexibel wie die Strasse, und wird es auch nie werden. Diese Nachteile können durch Prozessoptimierungen bei allen Beteiligten (EVU, Infrastrukturen, Kunden) wenigstens zum Teil aufgefangen oder gemildert werden.

Dass aber weitere, nicht systembedingte Anforderungen verschärft oder neu eingeführt werden, ist für Pro Bahn nicht nachvollziehbar. Dass der Bund hier die Infrastrukturbetreiber (mit ihrem natürlichen Monopol Schienennetz) nicht zu massiven Verbesserungen gegenüber seinen Kunden (EVU) verpflichtet, sondern auch noch immer rigidere Zulassungsbeschränkungen erlässt oder absegnet, grenzt schon fast an Wahnsinn und wird uns dem Ziel, mehr Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, weiter entfernen als annähern.

Die vorgesehenen Erhöhungen der Trassenpreise führen (bei einer gleichzeitig erhöhten Gewichtslimite auf der Strasse) sicherlich auch nicht zu einer Verkehrsverlagerung, es sei denn, man bezeichnet auch eine Verlagerung vom konventionellen in den Kombi-Verkehr oder auf die Strasse als „erfolgreiche Verkehrsverlagerung“.

Wo bleiben da die Kostenwahrheit im Verkehr und die gleich langen Spiesse.

Auch der Volkswillen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse zur Schiene kann so nicht umgesetzt werden.

10. Konkrete Fragen an das BAV (Bundesamt für Verkehr)

Sehr geehrter Herr Dr. Max Friedli,

Das Ressort Güterverkehr von Pro Bahn Schweiz befasst sich mit der Problematik des Güterverkehrs. Wir setzen uns besonders für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse zur Schiene ein. Ein Ziel das auch das BAV verfolgt. Doch das Verlagerungsziel des Bundes scheint uns in weite Ferne gerückt zu sein. Dieser Entwicklung sehen wir mit grosser Sorge entgegen. Dazu hätten wir einige Fragen an Sie:

1. Trassenpreise

a) Weshalb werden die hohen Trassenpreise noch massiv erhöht?

b) Weshalb werden die Ansätze zwischen dem konventionellen Verkehr und dem Kombiverkehr so stark zu Lasten des nicht subventionierten konventionellen Verkehrs differenziert?

2. Neubaustrecke

a) Wieso müssen Güterzüge über eine für den Personenverkehrkonzipierte steile Neubaustrecke fahren?

b) Warum darf der Güterverkehr im Gegensatz dazu die Ausbaustrecke Solothurn – Wanzwil nicht benutzen, welche für gewisse Verkehre grosse Vorteile bringen würde?

3. Weitere Nachteile

a) Wieso wird eine so lange Bestellfrist der Trassen verlangt, die der Dynamik des Güterverkehrs nicht gerecht wird?

b) Warum muss man Abstellgebühren bezahlen, für Fälle die der Besteller nicht beeinflussen kann?

c) Weshalb werden bei Neubaustrecken höhere Trassenpreise verlangt als bei bestehenden Strecken?

11. Auszug eines Schreibens an den Verkehrsminister

Sehr geehrter Herr Bundesrat,

Das Ressort Güterverkehr von Pro Bahn Schweiz befasst sich mit der Problematik des Güterverkehrs. Wir setzen uns besonders für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse zur Schiene ein. Ein Ziel das auch das Ihr Departement verfolgt. Doch das Verlagerungsziel des Bundes scheint uns in weite Ferne gerückt zu sein. Dieser Entwicklung sehen wir mit grosser Sorge entgegen.

Mit den neuen Bedingungen im Güterverkehr werden keine neuen Verkehre von der Strasse auf die Schiene verlagert. Es findet lediglich eine Verlagerung vom nicht subventionierten, konventionellen Verkehr zum subventionierten Kombiverkehr oder sogar zur hoch subventionierten ROLA statt.

12. Die Politik muss hinterfragt werden

Die Antwort des BAV hatte uns keineswegs überzeugt und gibt Grund genug für eine gesunde Skepsis.

Aus den Antworten zu unseren Fragen kann man folgende Schlüsse ziehen:

Der heute kostendeckend angebotene konventionelle Güterverkehr wird mit vom Bund verordneten Kostensteigerungen (Erhöhung Trassenpreise) platt gemacht, damit man ihn nachher mit viel Bundesgeld (Steuerzahler) wieder "aufrichten" kann (wenn bis dann noch etwas von der Infrastruktur übrig ist).

Eine Firma (welche nach normalen Geschäftspraktiken seit ca. 30 Jahren pleite wäre und Konkurs anmelden müsste) gibt bekannt, dass sie ihre Geschäftstätigkeit auf die neuen, vom Bund gesteckten, Rahmenbedingungen ausrichten wird. Was tut der Bund: er lässt verlauten, dass er die fragliche Firma lieber unterstützen will, weil die Restrukturierungen viel zu krass seien.

In einigen Jahren dann (vielleicht auch weniger) fragt sich derselbe Bund, weshalb eigentlich die Bahnen soviel Geld brauchen.

Der Bund verpflichtet die Bahnen im Güterverkehr, endlich mit den Kunden Qualitätsvereinbarungen abzuschliessen. Will man dies tun, sich aber gleichzeitig bei der Infrastruktur absichern, dass diese im Falle von eigenen Fehlern die Kosten übernimmt, beisst man auf Granit. Das geht nicht.

Die Güter-Bahnen sollen endlich wirtschaftlicher produzieren und ihre Kosten senken, damit der Bund seine Ausgaben reduzieren könne, gleichzeitig wird jetzt selbst im Lötschbergbasistunnel, welcher primär für den Güterverkehr gebaut wurde, der Personenverkehr in erster Priorität behandelt. Die restlichen Einsparungen werden durch noch weitere Trassenpreiserhöhungen (speziell hoher Ansatz im Basistunnel) auch gleich noch eliminiert.

Unnötig zu sagen, dass das BAV ein Budget von 9 Mio. CHF hat, um den Lötschbergbasistunnel bei der verladenden Wirtschaft zu fördern, man fragt sich bloss, wozu?

Während der grenzüberschreitende Personaleinsatz bei der Konkurrenz (Lkw) schon lange gang und gäbe ist, errichtet man im Eisenbahngüterverkehr neue Hürden: nach einem auswärtigen Übernachten muss der Lokomotivführer danach zwingend eine Nacht zuhause verbringen (EU-Regel) und ausländische Lokomotivführer müssten gemäss Vorstellung des Bundes und der Gewerkschaften gleichviel verdienen wie ihre Schweizer Kollegen und dies nicht mal kaufkraftbereinigt, sondern in absoluten Beträgen. Bekanntlich verdient der rumänische Lkw-Fahrer (der auch jede zweite Nacht zuhause verbringt) ab der Schweizer Grenze auch einen anständigen Schweizer Lohn. Dass das Ganze auch noch unter dem Titel "Förderung des Bahnverkehrs" verkauft wird, versteht wirklich nur der Bund!

Ein grosses Problem ist auch, dass die Bahn im Gegensatz zur Strasse keine Lobby hat. Die Wirtschaft wird nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen immer die günstigste Transportvariante wählen. Für die Einhaltung von ökologischen Werten wird in der Regel von der Wirtschaft kein Geld bereitgestellt, oder höhere Transportkosten in Kauf genommen.

13. Was kann Pro Bahn Schweiz tun, um die Rahmenbedingungen im Bahngüterverkehr zu verbessern?

Wir planen folgende weiteren Schritte:

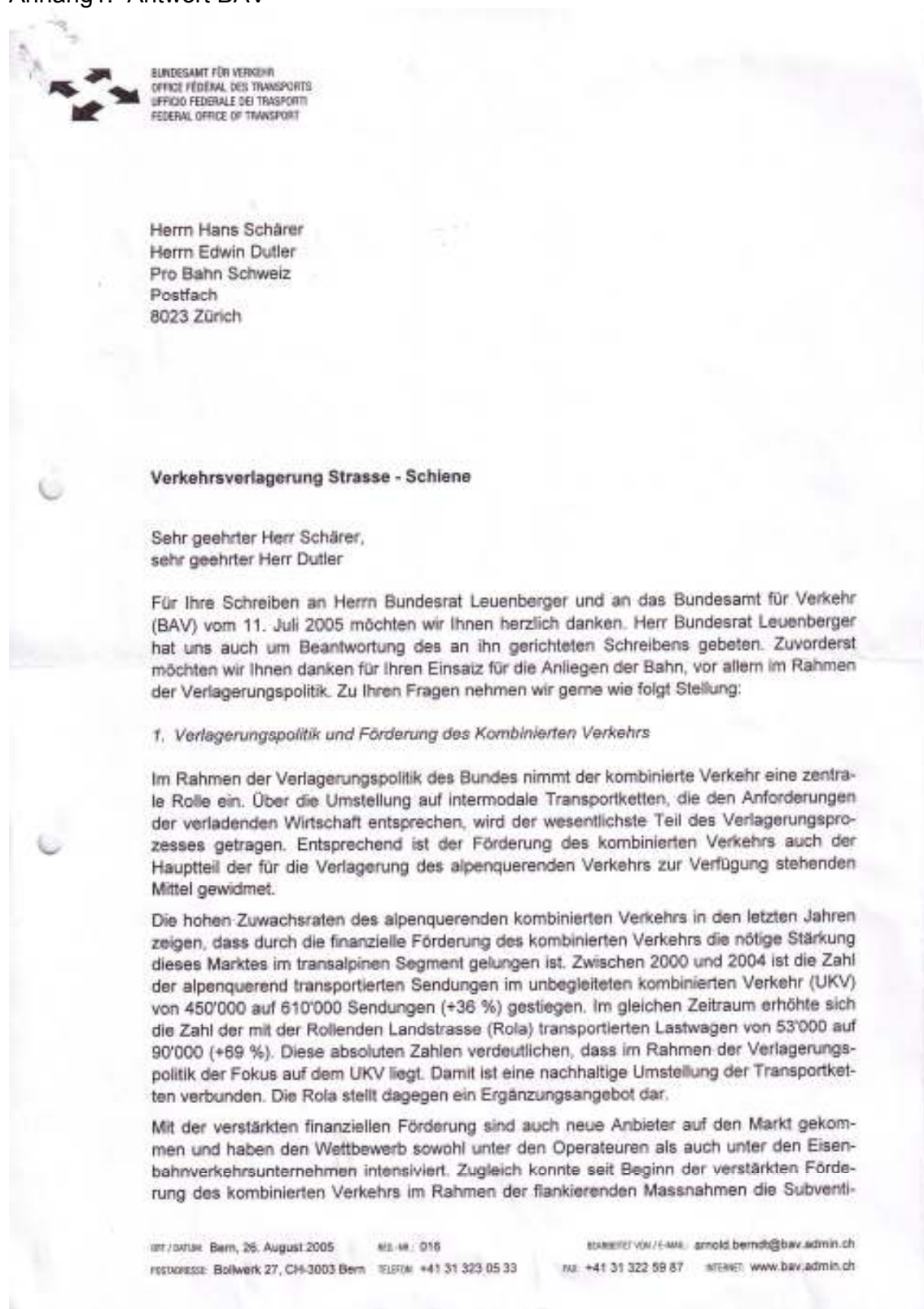
- Zusammenarbeit mit Parlamentariern
- Gespräche mit Kantons- und Gemeindevertretern
- Politische Vorstösse
- Zusammenarbeit mit anderen Organisationen und Verbänden
- Gespräche mit Transportunternehmern
- Öffentlichkeitsarbeit durch Auftritte in den Medien
- Jede Gelegenheit nutzen, dass über die Verlagerungspolitik immer ein politisches Thema bleibt
- Suche nach Sponsoren, welche unsere Arbeit unterstützen wollen, damit wir flächendeckend wirken können.

Leider sind wir nicht in der Lage zum Volksinitiativen oder Referenden im Alleingang zu lancieren. Da fehlen uns die finanziellen Mittel. Wir prüfen jedoch jede Möglichkeit mit anderen Organisationen zusammen zu arbeiten. Leider hat der Bahngüterverkehr im Gegensatz zur Strasse keine Lobby.



Vorsicht!
Giezendanners SVP-Lastwagen-
stauflotte plant bereits eine
neue AVANTI-Vorlage..

Anhang1: Antwort BAV



onseffizienz kontinuierlich gesteigert werden. Die aufgewendeten Förderbeiträge je verlagerten Transport nahmen im Zeitablauf schrittweise ab. Diese Reduktionen müssen auch in den kommenden Jahren fortgeführt werden.

Mit dem durch Fachspezialisten des UVEK vollzogenen Monitoring der bisherigen Förderpraxis konnte bisher keine 'Kannibalisierung' zwischen kombiniertem Verkehr und Wagenladungsverkehr festgestellt werden. Die Reduktion der Zahl der alpenquerenden Fahrten schwerer Strassengüterfahrzeuge zwischen den Jahren 2000 und 2004 um ca. 10 % ist einerseits auf die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in Verbindung mit der Erhöhung der Gewichtslimite, andererseits aber auch auf die Förderung des kombinierten Verkehrs und die Stärkung des Marktes für kombinierten Verkehr zurück zu führen. Im gleichen Zeitraum reduzierte sich zwar die Gütermenge des alpenquerenden konventionellen Güterverkehrs von 10,6 auf 8,7 Mio. Nettotonnen. Diese Reduktion ist aber der allgemeinen Einschätzung gemäss Folge der schwachen konjunkturellen Entwicklung und des sog. Güterstruktureffekt, der in ganz Europa beobachtet werden kann. Es werden zunehmend andere Güter transportiert, da Massengüter in den Produktionsprozessen nördlich wie südlich der Alpen eine immer geringere Rolle spielen und Halbfertigerzeugnisse und Investitionsgüter an Bedeutung gewinnen. Die so veränderte Güterstruktur ist auch mit einer Veränderung der Losgrössen verbunden, für welche - vor allem in der Feinverteilung - der intermodale Verkehr besser geeignet ist als der konventionelle Wagenladungsverkehr. Im Zeitraum von 2000 bis 2004 wuchs demgegenüber der kombinierte Verkehr um 3,4 Mio. Nettotonnen, also um eine deutlich höhere Menge, als der konventionelle Verkehr geschrumpft ist. Diese unterschiedliche Entwicklung von Wagenladungsverkehr und kombiniertem Verkehr kann im Übrigen unabhängig der jeweiligen nationalen Förderkonzepte seit geraumer Zeit auch in anderen europäischen Ländern beobachtet werden (z.B. in Deutschland).

2. Trassenpreissubventionen

Die Trassenpreise, wie sie in der Netzzugangsverordnung (NZV)¹ und den Ausführungsbestimmungen zur Netzzugangsverordnung (AB-NZV)² festgelegt sind, sind seit längerem stabil und werden auch zum kommenden Jahr nicht geändert. Der Güterverkehr erhält jedoch eine Trassenpreissubvention, muss also nicht den gesamten Trassenpreis bezahlen. Die Trassenpreissubventionen für den konventionellen Güterverkehr (Wagenladungsverkehr) werden in den kommenden Jahren schrittweise bis zum Jahr 2008 abgebaut, wie es bei Einführung der Trassenpreissubventionen bereits angekündigt worden war. Gegenüber der ursprünglichen Planung hat das Entlastungsprogramm einen zusätzlichen Abbau von CHF 20 Mio. für das Jahr 2006 mit sich gebracht. Ebenfalls entgegen dem ursprünglichen Abbauplan hat das Parlament in den Abstimmungen zum Voranschlag für das Budget 2005 in der Wintersession zu einer Aufstockung der Mittel für die Trassenpreissubventionen im Wagenladungsverkehr für das Jahr 2005 um 18 Mio. Fr. geführt, so dass in diesem Jahr insgesamt 58 Mio. Fr. für Trassenpreissubventionen zur Verfügung stehen.

Es trifft zu, dass durch den veränderten Abbauplan der Wagenladungsverkehr ab 2006 gegenüber dem Jahr 2005 deutlich höhere Kosten für Trassen zu gewärtigen hat. Grundsätzlich wurde jedoch bei der Erarbeitung des Verkehrsverlagerungsgesetzes und dem Instrumentarium zur Beschleunigung bzw. zur Unterstützung der Verlagerung davon ausgegangen, dass der konventionelle Güterverkehr - insbesondere im alpenquerenden Bereich - auch ohne Subventionierung rentabel betrieben werden kann. Zum Ausgleich des Produktivitätssprunges auf der Strasse durch die stufenweise Anhebung der generellen Gewichtslimite (40t) wurde auch dem konventionellen Güterverkehr durch das Parlament eine Unterstützung in Form von verbilligten Trassen zugestanden. Viele der im Wagenladungsverkehr

¹ SR 742.122

² SR 742.122.4

transportierten Güter sind nicht ohne weiteres auf der Strasse transportierbar. Im Bereich des Gefahrguttransports (Mineralöl etc.) gibt es aufgrund der Strassentransitregelung durch die Schweiz in weiten Bereichen faktisch gar ein Monopol für den alpenquerenden Schienengüterverkehr.

Im Bereich des kombinierten Verkehrs, welcher sich seit gut zwei Jahrzehnten und insbesondere in jüngster Zeit äusserst erfreulich entwickelt hat, sieht die Situation betreffend Rentabilität und auch Konkurrenz gegenüber der Strasse anders aus. Der überwiegende Teil des alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Verkehrs benötigt direkte Betriebsabgeltungen. Andernfalls könnte er heute gegenüber der Strasse nicht bestehen. Daher ist auch die Diskussion um die Trassenverbilligungen für den kombinierten Verkehr in einem anderen Licht zu betrachten. Die Trassenpreisverbilligungen verbessern die Ertragslage und verringern damit den direkten Abgeltungsbedarf.

3. Trassenvergabe und Trassenpreise

Die Fahrplanerstellung ist ein sehr komplexer Prozess in der Verantwortung der Infrastrukturbetreiberinnen, in dessen Rahmen die verschiedenen Trassenwünsche den speziellen Anforderungen der verschiedenen Verkehre entsprechend koordiniert werden müssen. Mit zunehmender Verdichtung und Vertaktung der Verkehre sowie im Rahmen der internationalen Verknüpfung der Trassen bei langläufigen Verkehren steigt diese Komplexität mit zunehmender Knappheit der vorhandenen Kapazitäten. Im Interesse eines stabilen Fahrplans für den Personenverkehr ist es unerlässlich, dass sich der Güterverkehr den Planungserfordernissen des Personenverkehrs ein Stück weit anpasst. Dabei geht es vor allem darum, einen gewissen Kapazitätsanteil in Form von „Normtrassen“ für den Güterverkehr mitzuplanen. Die konkrete Zuteilung derartiger Normtrassen kann auch später erfolgen, dabei gilt dann allerdings der Grundsatz „first come, first served“, Würde hingegen die gesamte Trassenplanung der Kurzfristigkeit des Güterverkehrs untergeordnet, hätte der Personenverkehr massiv darunter zu leiden.

Die Fristigkeiten für die ordentliche Trassenzuteilung im Jahresfahrplan beispielhaft für das Jahr 2006 sind wie folgt:

- 20.04.05: spätester Bestelleingang durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), um Priorität zu erlangen
- 27.05.05: provisorische Trassenzuteilung durch Infrastrukturbetreiberin
- 15.08.05: definitive Bestellung durch EVU
- 15.08.05: definitive Trassenzuteilung durch Infrastruktur
- 11.12.05: Fahrplanwechsel

Neue Verkehre und nicht regelmässige Verkehre können im Prinzip täglich angemeldet. Den Kunden stehen verschiedene Kanäle für die Bestellung offen. Beim "One-Stop-Shop" von SBB, BLS und Regionalverkehr Mittelland steht z.B. ein Bestelltool über Internet zur Verfügung. Die Reaktionszeit (Offertstellung) wird durch die Komplexität des Geschäfts (Anzahl Trassen) und durch die verfügbare Kapazität auf Strecken und in Knoten - vor allem in Rangierbahnhöfen, auf Anschlussgleisanlagen, Terminals etc. - beeinflusst und beträgt (höchstens) einige Tage. Handelt es sich um grenzüberschreitende Trassen, muss mit längeren Antwortzeiten gerechnet werden.

Durch das EVU unfreiwillig abgestellte Züge werden derzeit durch SBB und BLS Infrastruktur im Falle von Betriebsstörungen, Streckenunterbrüchen, Streik, etc. in der Regel nicht in Rechnung gestellt. Es kann vorkommen, dass in solchen Fällen ungerechtfertigt Abstellkosten zur Verrechnung angemeldet werden. Wird dies vor der Rechnungsstellung entdeckt, erfolgt indessen jeweils bereits eine Korrektur. Wird eine Falschverrechnung erst durch den Kunden festgestellt, erfolgt eine Erstattung im Folgemonat. Unseres Erachtens steht diese

Interpretation im Einklang mit den Bestimmungen der NZV. In Streitfällen bleibt den Netzbewerberinnen die Möglichkeit, sich an die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr zu wenden.

Derzeit werden bei Neubaustrecken die gleichen Trassenpreise (je Zug- bzw. Tonnenkilometer) verlangt wie bei den bestehenden Stammstrecken. Die Möglichkeit einer Angleichung der Trassenpreise wurde von Seiten der Bahnen und des Bundesamts für Verkehr angedacht, um auch weiterhin die Stammstrecken gegenüber den Neubaustrecken für eine Nutzung preislich attraktiv zu machen und einen kleinen Anteil der durch Fahrzeitverkürzungen möglichen Produktivitätsgewinne abzuschöpfen. Ob diese Angleichung vorgenommen wird und ob sie den Personen- und Güterverkehr gleichermassen betrifft, ist derzeit noch offen.

4. Güterverkehr auf Neubaustrecken

Die Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist (NBS) verfügt über Streckenabschnitte mit Steigungen von 17 bzw. 20%. Gemäss Bundesgerichtsentscheid (Ziffer 1 des Dispositivs von BGE 121 II 378ff) ist mit Einführung von ETCS der Schienengüterverkehr zwischen Olten und Bern in der Zeit von 23.30 bis 06.00 Uhr über die NBS zu leiten, soweit dies mit den betrieblichen Anforderungen zu vereinbaren ist.

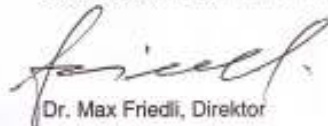
Die Frage, ob für die nächtliche Nutzung der Neubaustrecke für die meisten Güterzüge (abhängig von der Anhängelast) Doppeltraktion erforderlich ist, lässt sich noch nicht abschliessend beantworten. Das Bundesamt für Verkehr sowie die Bahnen sind bemüht, eine für den Güterverkehr vorteilhafte Lösung zu finden. Da die Güterzüge die Neubaustrecke ausschliesslich in der Nacht befahren und in der Nachtzeit kaum Mischbetrieb mit Personen- und Güterzügen vorgesehen ist, werden derzeit die Möglichkeiten von Schwungfahrten mit Einfachtraktion über die Steigungsstrecken geprüft. Diese Tests werden voraussichtlich gegen Ende Jahr durchgeführt.

Die Ausbaustrecke Solothurn - Wanzwil ist ausschliesslich dem Lokalverkehr von Güterzügen zwischen Solothurn und Subingen vorbehalten. Die Anzahl der Züge auf dieser Strecke ist vor allem aus Lärmgründen beschränkt. Durchgehender Güterverkehr war im Rahmen der Plangenehmigung dieser Strecke niemals vorgesehen.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Angaben dienen zu können und stehen für weitere Fragen und Anregungen gerne zur Verfügung. Darüber hinaus möchten wir Sie auf die im Herbst beginnende Vernehmlassung zum Ausführungsgesetz zu Art. 84 Bundesverfassung (Alpen-schutzartikel) verweisen. Wir werden Sie gerne zur Vernehmlassung begrüssen.

Mit freundlichen Grüssen

BUNDESAMT FÜR VERKEHR


Dr. Max Friedli, Direktor

Kopie z.K. an:

- GS UVEK
- F, lun, BA, sn, gv, mok, bea, fu/aa

Anhang 2 Kurzprotokoll

Branchenkonferenz für Stahl- und Metall-Recycling (Donnerstag, 13. Oktober 2005, 14.00 – 16.30 Uhr, SBB Cargo, Basel)

1. Einleitung

Unter dem Vorsitz von Daniel Nordmann, Leiter SBB Cargo, fand am Donnerstag, 13. Oktober 2005, im neuen Verwaltungszentrum der SBB Cargo in Basel eine „Branchenkonferenz für Stahl und Metall-Recycling“ statt. Der VSMR wurde durch den Präsidenten, Gilles Goutte, Vorstandsmitglied Dr. Daniel Wallach, Geschäftsführer Martin Baltisser sowie zahlreiche Mitglieder vertreten.

Zu Beginn stellte Herr Nordmann die beiden Hauptthemen der Sitzung vor:

- 1) Orientierung über das Projekt „Fokus“ (Verringerung der Verladepunkte der SBB Cargo von gegenwärtig über 600 auf schliesslich noch ca. die Hälfte)
- 2) Aussprache über die aktuell höchst unbefriedigende Situation bei der Zurverfügungstellung von Bahngüterwagen seitens der SBB Cargo für den Schrotttransport.

Gilles Goutte machte zu Beginn für den VSMR klar, dass das zweite Thema den VSMR-Mitgliedern unter den Nägeln brennt und die mangelnde Lieferung von Güterwagen durch SBB Cargo besorgniserregende Dimensionen angenommen hat, wie auch eine kürzliche Branchenumfrage gezeigt hat. Bei diesem existenzbedrohenden Problem für viele Betriebe, die sich auf die Schiene ausgerichtet haben und in der Vergangenheit von den SBB viel besser bedient worden sind, ist eine rasche und dauerhafte Abhilfe absolut vordringlich.

2. Das Projekt „Fokus“

Das Projekt „Fokus“ befindet sich bei SBB Cargo noch im Planungsstadium. Es geht darum, die heute noch bestehenden 650 Bedienungspunkte auf rund die Hälfte abzubauen, bestehend aus einem Grundnetz von 244 Bedienungspunkten und einem „Grundnetz Plus“, welches schliesslich 324 Bedienungspunkte umfassen soll.

Direktor Nordmann warb eindringlich für diese Fokussierung im Inlandgeschäft von SBB Cargo, bei dem im ersten Halbjahr ein Umsatzrückgang von 10 % zu beklagen war und eine mangelnde Rentabilität. Ab 2008 wird SBB Cargo vom Bund keine Subventionen mehr erhalten und muss dann eigenwirtschaftlich sein. In der Praxis bedeutet dies eine Konzentration auf rentable Strecken und Geschäftszweige.

Ergänzend zum neuen „Grundnetz Plus“ prüft SBB Cargo folgende Optionen, welche teilweise auch für die Schrotttransporte von Interesse sein könnten:

- 1) Cargo Domino und ACTS
- 2) Bedarfsbedienungen
- 3) Kundennetze und Sammelzüge
- 4) Ringzüge
- 5) Bündelung zu Ganzzügen.

Nach dieser Projektpräsentation kam es zu drei regionalen „Tables rondes“, um den Dialog zwischen Cargo SBB-Mitarbeitern und Vertretern von VSMR- Firmen in Gang zu bringen. In den drei Arbeitsgruppen kam es zu einem regen Gedankenaustausch. Den SBB Cargo-Planungsspezialisten wurde klar gemacht, dass jede „massgeschneiderte alternative Lösung“ nur Erfolg haben kann, wenn ein hoher Grad an Sicherheit und Verlässlichkeit besteht, dass SBB Cargo die bestellten Güterwagen auch tatsächlich immer liefert. Sonst sind die schönsten Konzepte nur Makulatur.

Nach diesem Gedankenaustausch fasste Herr Nordmann das Ergebnis wie folgt zusammen: „Ihr braucht Verlässlichkeit /Zustellsicherheit bei den Güterwagen, die Ihr bestellt bzw. mit uns vertraglich abgemacht habt, und wir brauchen von Euch die Zustimmung zu mehr Flexibilität und innovativen, alternativen Lösungen.“ Auf diese Weise würden beide Seiten zufrieden gestellt werden können. Er werde nun aus dieser Sitzung mitnehmen, dass SBB Cargo als Grundvoraussetzung in der Lage sein müsse, die „Wagenfrage“ über das ganze Jahr zu regeln.

Direktor Nordmann machte auch klar, dass die SBB Cargo das Inlandgeschäft mit Schrott weiterhin betreiben wolle, auch wenn eine Fokussierung der Bedienungspunkte und die Entwicklung alternativer Lösungen aus Rentabilitätsgründen unerlässlich sei.

3. Die aktuelle Unterversorgung mit Güterwagen

Die aktuelle gravierende Unterversorgung der Stahl- und Metall-Recycling-Branche mit Güterwagen wurde sowohl von VSMR- Präsident Gilles Goutte wie auch von einzelnen VSMR- Mitgliedern scharf verurteilt. SBB Cargo wurde in mehreren Voten mangelndes Verständnis für die Bedürfnisse ihrer Kunden bzw. des Marktes oder gar Missmanagement und Unfähigkeit vorgeworfen. Es wurde auch gesagt, dass SBB Cargo, statt im Ausland zu investieren, sich um das Wohl ihrer treuen inländischen Kunden kümmern sollte. Der Slogan „Für Güter die Bahn“ verkomme zum Gegenteil: Die Schrottbranche wird immer mehr auf die Strasse gedrängt, was sie eigentlich gar nicht möchte, würde SBB Cargo ihrem Auftrag gerecht werden.

Direktor Nordmann stellte seinerseits fest, „dass die heutige Wagensituation unerträglich“ sei, und gemäss internen Berechnungen noch schlimmer, als die Branche es darstelle.

Martine Lenaerts stellt anschliessend im Detail dar, welches aus Sicht von SBB Cargo die Gründe für die derzeitige Unterversorgung der Schrottbranche mit Güterwagen seien, die im Mai begonnen und sich nun in den Herbst hinein dramatisch verschärft habe:

Es bestehe bei SBB Cargo zur Zeit ein Unterbestand von ca. 100 Güterwagen pro Tag. Das könne man computergestützt täglich berechnen. Am 12.10. betrug dieser Unterbestand z.B. 85 Güterwagen.

Als Gründe für die Unterversorgung mit Güterwagen führte Frau Lenaerts an:

- Logistisch-strukturelle Ursachen (für die mit dem VSMR und Swiss Steel eine Arbeitsgruppe eingesetzt worden ist). Ein Problem sind u.a. die Wagenstandzeiten in den Stahlwerken.
- Etwa 200 Güterwagen sind derzeit in Italien blockiert, und sollten zurückkommen.
- Ca. 100 Ea- Wagen sind durch die Unwetter im August beschädigt worden und befinden sich in Reparatur. Die Ersatzteile kommen nicht zur Zeit. Bis Ende 2005

- sind diese Wagen noch nicht wieder verfügbar.
- Das neue, computergestützte Wagenmanagement (NWM) leidet an Kinderkrankheiten. Es musste in der Zwischenzeit wieder zur manuellen Wagendisponierung Zuflucht genommen werden.
 - Es gibt auch konjunkturelle Aspekte. Im Herbst wird eine Belebung des Schrottgeschäfts erwartet.
 - Die Zuckerrübenenernte Mitte September – Mitte Dezember beansprucht 850 Güterwagen. SBB Cargo hat für diesen Mehrbedarf 372 Wagen aus dem Ausland zugemietet.

Als ergriffene bzw. geplante Massnahmen sind zu nennen:

- Arbeitsgruppe mit SBB Cargo/VSMR/Swiss Steel.
- Informatiklösung Swiss Steel (Verknüpfung Bestell-/Lieferdaten, Abbau Standzeiten)
- Tarifmassnahmen (progressive Wagenstandgelder in Prüfung)
- Priorisierungssystem NWM verbessern
- Schadensfälle bei Güterwagen reduzieren (mehr Kontrollen etc.)
- Anmietung der 372 Wagen für Zuckerrübentransporte
- Zumietung weiterer 90 Güterwagen zur Kompensation des derzeitigen Unterbestands von ca. 100 Wagen: 30 Wagen schon gekommen, 60 kommen noch aus Deutschland
- Revision/Reparatur Ea- Wagen (50 Wagen)
- Alternative Wagentypen (E-Wagen)
- Manuelle Verteilung ergänzend zur NWM- Priorisierung
- Beobachtung grösserer Verspätungen und ad hoc- Bearbeitung mit Kunden
- Akzeptanz Wiederbelad fremder RIV- Wagen
- Doppelbedienungen von SBB Cargo in Italien
- Kontingentierung Export nach Italien
- Trenitalia auf Managementstufe sensibilisieren

Ausblick: Situation sollte sich ab Ende Oktober verbessern.

Auch Direktor Nordmann zeigte sich zum Schluss optimistisch: „Ich weiss, das Problem ist Ihnen peinlich. Bis Ende Monat wird sich die Situation aber entspannen.“
Und: „Langfristig werden wir die Wagenfragen in den Griff bekommen. Dazu braucht es (von uns) Verlässlichkeit und Sicherheit und eine Flexibilisierung (zu der Sie Hand bieten müssen).“

Präsident Gilles Goutte bedankte sich für die Sitzung. Er hielt nochmals fest:

- Wir müssen zwingend auf den Dienst der SBB Cargo zählen können.
- Die Zeit drängt!
- Wir müssen die Bestellungen unserer Kunden erfüllen können, sonst verlieren wir diese und unseren Markt.
- SBB Cargo muss kundenorientiert handeln.
- Bessert die schlechte Versorgung mit Güterwagen nicht in allernächster Zeit, müssen wir auf politischer Ebene aktiv bleiben, bzw. diese Aktivitäten weiter verstärken.
- Dann müssten wir auch die Medien aktivieren (noch weiss die Öffentlichkeit nicht von unseren Problemen)
- Die juristische Seite des Problems haben wir ebenfalls zu prüfen begonnen.

Direktor Nordmann nahm diese Ausführungen zur Kenntnis, die ihn noch mehr motivieren würden, rasch Abhilfe zu schaffen. Er warnte allerdings davor, nun den politischen oder medialen Weg beschreiten zu wollen: „Auch Nationalräte haben keine Güterwagen“. SBB Cargo wolle ein zuverlässiger Partner sein, auch wenn „keine Transportpflicht in diesem Lande mehr bestehe“. Die Fehler seien aber erheblich bei SBB Cargo, und man werde alles unternehmen, um sie zu beseitigen. Eine nächste Konferenz werde dann dazu dienen, die Resultate (der von SBB Cargo ergriffenen Massnahmen) zu präsentieren.

Kurzprotokoll: Paul Aenishänslin, Geschäftsstelle VSMR

Bern, 14. Oktober 2005