

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung

3003 Bern

Zürich, 12. August 2013

Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche

Sehr geehrter Dr. Füglistaler
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Erdöl-Vereinigung nimmt als bedeutende Bahnkundin gerne die Gelegenheit wahr, sich zur Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche zu äussern. Wir begrüessen es, dass für einmal der Binnen-, Import- und Exportverkehr behandelt wird. In der politischen Aufmerksamkeit fristet er neben dem alpenquerenden Transitverkehr leider ein Schattendasein.

Für unsere Branche ist der Schienengüterverkehr von grosser Bedeutung: Wir schätzen, dass unsere Produkte im Jahre 2010 zu über 70% auf der Schiene transportiert wurden, während dieser Anteil zuvor unter 50% lag. Im Jahre 2012 erfolgten über 25% der Einfuhren von Rohöl und Fertigprodukten in die Schweiz auf der Schiene. Der Güterverkehr auf der Schiene spielt nicht nur für Importe und die Versorgung im Inland eine zentrale Rolle, sondern auch für die Pflichtlagerhaltung von Brenn- und Treibstoffen.

Wir gestatten uns einen kurzen Rückblick auf die Schienenaffinität unserer Branche:

Liberalisierung 1999 führte zu mehr Schienentransporten

Der Mineralölmarkt in der Schweiz zeichnet sich durch eine sehr hohe Preiselastizität aus. Die Käufer beachten die Preise ab Raffinerien (Collombey und Cressier), ab Grenzlager (Basel und Genf) und ab Inlandlager. Je nach Preissituation und ihren eigenen Transportkosten auf der Strasse entscheiden sie sich, wo sie ihre Mengen zukaufen. Jede Änderung der Transportkosten hat daher einen grossen Einfluss auf unsere Logistik (Versorgung und Feinverteilung zum Endkonsumenten). Als Folge der Liberalisierung und der Marktöffnung im Jahr 1999 etablierte sich ein Wettbewerb der Anbieter, der die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnverkehrs erhöhte. Dadurch hat der Schienengüterverkehr in unserer Branche wesentlich Marktanteile gegenüber der Strasse gewonnen.

Der Schienentransport zu den Endlagern erfolgt entweder als Direktimport aus dem Ausland oder im Verlad ab Basel, Genf oder den Inlandraffinerien. Die Strassentransporte ab den Grenzlager sind zurückgegangen und die Versorgungsrayons auf der Strasse um die Raffinerien sind kleiner geworden. Zugenommen hat hingegen der Absatz der bahnversorgten Lager im Inland, z.B. Mellingen, Zürich, Raum Luzern usw.

Zunehmender Siedlungsdruck auf die Inlandlager

Diese erfreuliche Entwicklung hat aber in letzter Zeit ein abruptes Ende gefunden. Die Rahmenbedingungen für Transporte mit der Bahn haben sich für unsere Branche enorm verschlechtert. Ein Grund dafür liegt beim stetig zunehmenden Siedlungsdruck auf unsere Tanklager. An einigen Orten äussert sich dieser bereits durch Lärmklagen und eingeschränkte Zustellzeiten.

Wachsender Personenverkehr verdrängt die Güterbahn vom Netz

Auf der Schiene setzt uns der zunehmende Personenverkehr zu. Trassen werden knapp oder deren Qualität verschlechtert sich. Längere Fahrzeiten und Verspätungen häufen sich und führen zu Mehrkosten bei der Bahn und in den Tanklagern. Im Zürcher S-Bahn Netz mussten wir als Folge dieser Entwicklung für einige Orte die Bahnversorgung komplett streichen.

Preiserhöhungen SBB Cargo

Die Mehrkosten infolge schlechter Trassenqualität und Verspätungen wegen des Personenverkehrs sowie der Erhöhung des Trassenpreises blieben nicht folgenlos. Infolge der Preiserhöhungen der SBB Cargo von bis zu 12% per Januar 2013 werden sehr viele Transporte auf die Strasse verlagert. Dieser massive Aufschlag wird teilweise durch den unseres Erachtens ungerechtfertigten Gefahrgutzuschlag begründet.

Wenn wir dennoch der Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Schweiz nicht nur pessimistisch entgegenblicken, so liegt dies auch daran, dass wir auf positive Auswirkungen dieser Vorlage hoffen.

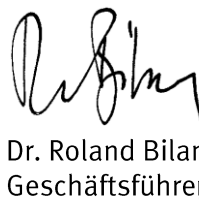
Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Ergänzungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Erdöl-Vereinigung



Dr. Rolf Hartl
Präsident



Dr. Roland Bilarg
Geschäftsführer

Unsere Antworten zum Fragenkatalog

Zielsetzungen

1. Ja zu Eigenwirtschaftlichkeit und periodischem Monitoring

Wir begrüßen, dass der Bund günstige Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Güterverkehrs setzt und für eine bedarfsgerechte Eisenbahninfrastruktur sorgt.

Dass die Angebote im Schienengüterverkehr eigenwirtschaftlich sein sollen, erachten wir als eine Voraussetzung für einen gesunden und langfristig ausgelegten Verkehr. Dies gibt unserer Branche die Sicherheit, dass unsere Investitionen in Anschlussgleise und Belade- und Abladeinstallationen auch langfristig amortisiert werden können.

Es scheint uns ebenfalls klar zu sein, dass der Zugang diskriminierungsfrei sein muss.

Die formulierten Ziele sind allerdings nur wirkungsvoll, wenn ein periodisches Monitoring und eine zweijährige Berichterstattung an das Parlament erfolgt.

Massnahmen

2. Instrumente

Die neuen Instrumente der Kapazitätssicherung mit langfristigem Netznutzungskonzept und kurzfristigen Netznutzungsplänen erachten wir als einen wichtigen Schritt für eine sinnvolle Planung und Trassenvergabe. Entscheidend dabei wird sein, dass die Wirtschaft in diesem Planungsprozess wirkungsvoll mithelfen kann. Die Kantone und die Öffentlichkeit fokussieren sich erfahrungsgemäss vor allem auf den Personenverkehr. Deshalb ist die verladende Wirtschaft als Ausgleich der Interessen in dem institutionalisierten Planungsprozess wichtig. Vor allem aber müssen Nutzungskonzept und –pläne zu einer Verbesserung der Trassenqualität führen, d.h. zu kürzeren und zuverlässigen Fahrzeiten.

3. Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne

NNK und NNP können sehr wertvoll sein, vor allem wenn die verladende Wirtschaft beim Planungsprozess frühzeitig involviert wird. Zudem muss das NNK mit den Raumplänen der Kantone koordiniert werden (siehe Punkt 7).

4. Institutionalisierte Planungsprozess

Der institutionalisierte Planungsprozess ist vor allem im Hinblick auf die zukünftigen Infrastrukturausbauten unbedingt erforderlich.

5. Finanzielle Fördermassnahmen

Wir lehnen die LSVA-Rückerstattung ab, da sie mit der Eigenwirtschaftlichkeit nicht vereinbar ist. Mit dieser Massnahme soll der intermodale Verkehr gefördert werden. Die Auswahl, welcher intermodale Verkehr in den Genuss kommt, ist willkürlich. Die Rückerstattung setzt Container voraus. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso Verkehre gefördert werden sollen, welche zusätzliche Tara brauchen. Mineralölverkehre in Inlandlagern etwa fallen nicht unter diese Kategorie, da dieser ohne zusätzlichen Transportbehälter (Container) auskommt.

Die beabsichtigte Streichung der finanziellen Unterstützung für die Erneuerung der Anschlussgleise lehnen wir ab. Wie im öffentlichen Netz ist auch im privaten Netz eine Vollkostenrechnung nicht möglich, so dass die Beibehaltung vieler Anschlussgleise und des darüber abgewickelten Verkehrs von den Erneuerungsbeihilfen abhängt, vergleichbar mit derjenigen an die Infrastrukturbetreiberinnen in den Leistungsvereinbarungen. Die Kompensation durch die Übernahme der Kosten der Anschlussweiche ist dabei eine ungenügende Kompensation.

Wir unterstützen Innovationsförderung und können die vorgeschlagene Abstufung der Beitragshöhe nachvollziehen

6. Befreiung der SBB Cargo

Wir unterstützen, daß die SBB Cargo von der Kernaufgabe befreit wird, Güterverkehr zu betreiben. Unseres Erachtens wäre es aber folgerichtig, dass die SBB Cargo AG auch gleichzeitig einen vollwertigen Verwaltungsrat erhält, der auch mit Vertretern der Logistikbranche besetzt ist. SBB Cargo sollte aus dem integrierten Konzern ausgegliedert und die Rechtsform geändert werden. So würde sie operative und unternehmerische Freiheit gewinnen, die Transparenz würde verbessert und die Overheadkosten reduziert.

7. Weitere Instrumente: Kantonale Richtpläne / Ein Infrastrukturnetz in der Schweiz

a) Soll der Schienengüterverkehr gefördert werden, muss er in die kantonalen Richtplänen einfließen. Für die bestehenden und die neuen Logistikstandorte ist die raumplanerische und operative Sicherstellung langfristig enorm wichtig.

Leider vermischen wir in der bestehenden Vorlage konkrete Vorschläge in dieser Hinsicht. Wir empfehlen deshalb, dass der Bund Mindestanforderungen für die Behandlung des Güterverkehrs in den kantonalen Richtplänen erlässt.

b) Die finanziellen Mittel für den Bahnverkehr sind knapp. Deshalb sollten die Infrastruktumetze der Normalspur mit dem Bund als Eigner zusammengelegt werden. In einer einzigen selbständigen und juristisch getrennten, nationalen Unternehmung geführt, könnten wesentliche Einsparungen bei Unterhalt und Management gemacht werden. Ausserdem versprechen wir uns vor allem für die Planung zukünftiger Ausbauten (Netzdesign) eine bessere Ausgewogenheit zwischen P- und G-verkehr. Ferner erwarten wir bei einem zusammengelegten Infrastrukturnetz ein marktorientierteres Verhalten des Infrastrukturbetreibers bei Zugang und Betrieb. Unsere Bahnlandschaft würde auch gleichzeitig kompatibel mit dem EU-Recht (4. Bahnpaket).

Weitere Fragen

8./9/10. keine Bemerkungen