

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

17. März 2003

## **Sachplan Schiene/öV; Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns zum Konzeptteil des Sachplanes Schiene/öV zu äussern. Das Dokument stellt entscheidende Weichen für die zukünftige Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs und namentlich des Ausbaus des Schienennetzes. Da eine gut ausgebaute und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur einen entscheidenden Wirtschafts- und Standortfaktor darstellt, messen wir der Vorlage grosses Gewicht bei. Wir haben auch unsere interessierten Mitglieder eingeladen, sich zu den Vorschlägen zu äussern. Davon wurde zum Teil sehr intensiv Gebrauch gemacht. Die uns zugekommenen Antworten sind in den folgenden Überlegungen berücksichtigt.

Nachstehend nehmen wir in einem ersten Abschnitt zu einigen grundsätzlichen Aspekten des Sachplanes Stellung, um in einem zweiten Teil auf einzelne Punkte einzutreten.

### **A. Grundsätzliche Erwägungen**

#### **1. Die Mobilität als Zeichen unserer Zeit**

Die Mobilität hat in den letzten Jahrzehnten sprunghaft zugenommen, wofür verschiedene Gründe verantwortlich sind. So ist der Anstieg des Personenverkehrs u.a. der dezentraleren Siedlungsstruktur und den dadurch bedingten längeren Arbeitswegen zuzuschreiben, der vermehrten Freizeit und dem deutlich höheren Lebensstand, welcher einerseits breiten Schichten den Ankauf eines Autos ermöglicht, andererseits dem

internationalen Tourismus gewaltigen Aufschwung verliehen hat. Im Güterverkehr ist der Zuwachs vor allem auf die grössere Produktion und die fortgeschrittene Arbeitsteilung zurückzuführen, welche zusätzliche Transportbedürfnisse geschaffen hat, speziell auch im internationalen Bereich.

Man kann die massiv erhöhte Mobilität beklagen, namentlich auch im Blick auf die damit verbundene Umweltbelastung. Sie ist aber heute ein Faktum und unverzichtbarer Bestandteil einer modernen Volkswirtschaft.

Die rasch angewachsenen Verkehrsbedürfnisse haben naturgemäss die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur massiv erhöht. Entsprechend gross waren in den letzten Jahrzehnten die Investitionen in die Infrastruktur der für die Schweiz wichtigsten Verkehrsträger Strasse und Schiene. Gesamthaft gesehen verfügen wir über eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, was unbestrittenermassen zum wirtschaftlichen Erfolg unseres Landes beigetragen hat. Andererseits ist aber augenfällig, dass sie in verschiedenen Bereichen an ihre Grenzen stösst. Zwar wäre es volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigt, die Kapazität durchwegs auf die Spitzenbelastungen auszurichten. Abschnitte, auf denen es aber regelmässig zu Behinderungen kommt, sind zu sanieren, um die Funktionstüchtigkeit des Gesamtnetzes zu erhalten.

## **2. Umweltschutz, Verkehrsbewältigung und Wirtschaftlichkeit sind gleichwertige Faktoren**

Es ist unbestritten, dass gerade auch im Verkehr den Aspekten der Umweltbelastung heute grosse Beachtung zukommen muss. In dieser Hinsicht ist Vieles denn auch bereits erreicht worden (Reduktion des Schadstoffausstosses, Lärmreduktionen, Reduktion des Treibstoffverbrauches etc.). Diese Bestrebungen sind zu unterstützen. Auf der andern Seite darf nicht verkannt werden, dass die Mobilität aus dem heutigen Leben nicht mehr wegzudenken ist und die systematische Behinderung des Verkehrs unweigerlich zu volkswirtschaftlichen Schäden führen muss.

So wird von den Engpässen auf dem Schienennetz, speziell in den Knoten, nicht nur die unmittelbare Region negativ betroffen, sondern das ganze Netz. Unter dem Begriff der Nachhaltigkeit dürfen deshalb nicht nur die Aspekte des Umweltschutzes und des schonenden Einsatzes der Ressourcen verstanden werden, sondern auch die wirtschaftliche Bewältigung der Verkehrsnachfrage. Regelmässige Verspätungen und Staus haben nicht nur direkte volkswirtschaftliche Schäden zur Folge, sondern wirken sich auf die Standortaktivität und auf den Tourismus negativ aus. Unseres Erachtens wird dem Aspekt der Verkehrsbewältigung und der Wirtschaftlichkeit in den Sachplänen, namentlich im Sachplan Strasse, eindeutig zu wenig Beachtung geschenkt.

## **3. Verkürzung der Realisierungsdauer von Infrastrukturprojekten**

Die Realisierung von Infrastrukturprojekten dauert in der Schweiz heute unange-

messen lange. Selbst wenn einmal der politische Entscheid für die Verwirklichung eines Infrastrukturprojektes im Verkehrsbereich gefallen und die notwendigen Mittel bewilligt sind, dauert es bis zur Inbetriebnahme Jahre, wenn nicht Jahrzehnte. Besonders die Planungs- und Bewilligungsphase nimmt heute unangemessen viel Zeit in Anspruch. Dies wird durch unser Rechtssystem mit seinen weiten Einsprachemöglichkeiten, von denen fundamentalistische Umweltkreise regen Gebrauch machen, speziell gefördert. Dadurch werden die Projekte nicht nur in unverantwortlicher Weise verzögert, sondern auch erheblich verteuert. Galt der Widerstand ursprünglich vor allem dem Strassenbau, so sind heute auch Bahnprojekte mit Einsprachefluten konfrontiert, ganz zu schweigen von den Flughäfen.

Die Zentralschweizerische Handelskammer formuliert das Anliegen wie folgt:

"Es werden derart viele Planungsebenen vorgesehen, derart viele Anhörungen finden statt, so viele Vernehmlassungen werden durchgeführt und so viele Rechtsmöglichkeiten eingebaut resp. Abhängigkeiten geschaffen, dass viele noch so gute eventuell visionäre Planungshorizonte kaum erreicht werden können. Das schweizerische Planungswesen, wie es sich vorliegend bei beiden Sachplänen zeigt, ist erheblich zu straffen, damit nicht das Wesentliche der Planung in der Planung der Planung zu liegen kommt."

Nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen ist jedes Neu- oder Ausbauprojekt der Verkehrsinfrastruktur streng auf seine Notwendigkeit und seine Zweckmässigkeit zu prüfen. Andererseits sind Projekte, deren Berechtigung ausgewiesen ist, zügig zu verwirklichen, denn die Substanzerhaltung und die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die heutigen Bedürfnisse sind für den Standort Schweiz unerlässlich. Umfragen bestätigen immer wieder, dass die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur einen ganz wesentlichen Faktor bei der Standortwahl darstellt.

#### **4. Unklare rechtliche Stellung des Sachplanes**

Der Sachplan Schiene/öV hält auf Seite 9 fest:

"Der Sachplan Schiene/öV schafft keine neuen Kompetenzen und kein neues materielles Recht. Die Festlegungen des Sachplans Schiene/öV sind aber verbindlich für die Behörden aller Stufen (Art. 21 RPV)".

Diese Aussage ist in sich widersprüchlich:

Denn einerseits wird festgehalten, dass der Sachplan kein neues Recht schafft, andererseits sind seine Feststellungen für die Behörden aller Stufen verbindlich, wodurch die einzelnen Grundsätze eben doch faktisch materiellen Rechtsnormen gleichzusetzen sind.

Im gleichen Abschnitt wird festgehalten, der Sachplan Schiene/öV entscheide nicht, ob ein Vorhaben realisiert werde. "Der Sachplan legt lediglich den Rahmen fest, innerhalb welchem ein Vorhaben zu realisieren ist. Der Sachplan Schiene/öV nimmt die abschliessende Prüfung der Rechtmässigkeit, die vertieften Abklärungen über die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sowie die Detailplanung nicht vorweg; sie bleiben dem nachfolgenden Verfahren vorbehalten."

Wenn der Sachplan den Rahmen für die Realisierung eines Vorhabens festlegt, so wird er auch bei den vertieften Abklärungen zu berücksichtigen sein und erlangt damit ebenfalls faktisch Rechtskraft. Wir schlagen deshalb folgende Abänderung vor:

"Der Sachplan legt lediglich den Rahmen fest, innerhalb welchem ein Vorhaben **zu planen** ist". Damit wird unterstrichen, dass der Sachplan die Richtschnur für die Planung der einzelnen Vorhaben darstellt, die verfassungsmässigen und gesetzlichen Vorgaben aber Vorrang vor dem Sachplan behalten und in den einzelnen Prüfungsverfahren zum Zuge kommen.

## 5. Die Frage der Nachhaltigkeit

Der Bericht hält zu Recht fest, dass die Mobilität ein zentraler Bestandteil unserer Lebensqualität darstellt und unerlässlich für das Funktionieren der modernen Volkswirtschaft sei. Gleichzeitig würden aus dem Verkehrswachstum aber auch zunehmende Belastung für Mensch und Umwelt resultieren, weshalb die Verkehrspolitik zur Aufgabe habe, die unterschiedlichen, zum Teil gegensätzlichen Interessen aus Mobilität und Verkehr unter einen Hut zu bringen (S. 22, Ziff. 1). Dieser Feststellung kann zugestimmt werden.

Dieses Dilemma zeigt sich auch in den Grundsätzen zur nachhaltigen Verkehrspolitik (S. 33/34). Im Sinne der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit soll der Bund bei seiner Verkehrsplanung für die Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur sowie eine effiziente Leistungserbringung und Förderung des Wettbewerbs sorgen (Ziff. 3). Andererseits hält Ziff. 5 fest, der Bund verfolge im Sinne einer koordinierten Verkehrspolitik eine Strategie der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl und der Förderung einer Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Damit wird klar ersichtlich, dass der Sachplan im Grunde die Förderung des öffentlichen Verkehrs anstrebt und damit eine einseitige Politik verfolgt. *economiesuisse* anerkennt durchaus den Stellenwert des öffentlichen Verkehrs und die Notwendigkeit, die Aspekte der Umweltbelastung und des Energieverbrauches zu berücksichtigen. Diese Haltung haben wir mit der Unterstützung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und der FinöV-Vorlage im Jahre 1998 trotz erheblichem Widerstand aus den eigenen Kreisen unterstrichen. **Wir widersetzen uns aber der Tendenz des Sachplanes, den öffentlichen Verkehr gegenüber dem privaten Verkehr einseitig zu bevorzugen, auch wenn das UVEK diese Politik schon seit Jahren verfolgt.**

Dazu möchten wir folgendes feststellen:

- In den letzten 15 Jahren hat der Souverän insgesamt 15 Initiativen oder Vorlagen, die auf eine Beschränkung des Strassenverkehrs oder des Strassenbaus abzielten, abgelehnt. Angenommen wurde einzig am 20. Februar 1994 die Alpenschutzinitiative. Diese verlangt, wie auf S. 30 richtigerweise ausgeführt wird, die Verlagerung des alpenquerenden Gütertransitverkehrs von Grenze zu Grenze auf die Schiene. Obwohl die Verfassung damit die Verlagerung ganz klar auf den Gütertransit durch die Alpen beschränkt, wird im Sachplan generell festgestellt, dass die Verlagerung eines der wichtigsten Ziele der schweizerischen Verkehrspolitik sei.

Befremdend ist gleichzeitig, dass als Konkretisierung der Verlagerungspolitik die Botschaft zur Volksinitiative "Avanti - für sichere und leistungsfähige Autobahnen" angeführt wird, obwohl über diese Initiative noch gar nicht abgestimmt worden ist und das Parlament in der Zwischenzeit Beschlüsse gefasst hat, die vom Gegenvorschlag des Bundesrates deutlich abweichen.

- Mit dem Grundsatz, die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen und die Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr zu fördern (Ziff. 5, S. 34), setzt sich der Sachplan in Widerspruch zum Grundsatz in Ziff. 3 (S. 34), wonach eine effiziente Leistungserbringung, die Förderung des Wettbewerbs und die Erhöhung der Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs anzustreben seien.

Dass dem öffentlichen Verkehr eine wichtige Rolle zukommt, ist unbestritten. Die Schweiz hat denn auch in den letzten Jahren gewaltige Summen in den öffentlichen Verkehr gesteckt und verfügt heute über ein sehr gutes Angebot. Dies darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der öffentliche Verkehr für die öffentliche Hand zu einer enormen finanziellen Belastung geworden ist. Wie aus dem Sachplan Schiene/öV (S. 46) hervorgeht, standen den Kosten allein der Eisenbahn im Jahre 1999 von 8'029 Mio. Franken lediglich Erträge von 4'739 Mio. Franken gegenüber. An die Lücke entrichtete die öffentliche Hand 2'403 Mio. Franken. Mit den geplanten grossen Ausbauprojekten wird sich die Schere zwischen Aufwand und Ertrag im öffentlichen Verkehr weiter vergrössern. Angesichts der Schieflage der öffentlichen Finanzen wird diese Situation immer unhaltbarer. Speziell wenn man berücksichtigt, dass sich der Anteil der Bahn am Modalsplit beim Personenverkehr bis zum Jahre 2020 auf höchstens 15-26% belaufen soll und derjenige beim Güterverkehr auf höchstens 40%. Dabei basieren die Maximalwerte auf Wachstumsraten zwischen 1997 und 2020 von bis zu 132% (Personen-Kilometer) resp. 96% (Tonnen-Kilometer), was sehr hoch gegriffen sein dürfte (Sachplan Strasse, S. 22). Aus diesen Zahlen geht hervor, dass der Strassenverkehr der dominierende Verkehrsträger bleiben wird und seine künstliche Beschränkung

volkswirtschaftlich äusserst bedenklich ist, nicht zuletzt auch im Interesse der Randregionen, welche durch die Schiene nur schwach erschlossen sind.

- Es ist daran zu erinnern, dass der öffentliche Verkehr, namentlich die Schiene, ein Massentransportmittel ist und als solches eingesetzt werden muss. Der öffentliche Verkehr ist nicht dazu da, jedermann zu jeder Zeit eine Transportgelegenheit anzubieten; dies ist finanziell nicht tragbar und wirtschaftlich nicht zu verantworten. Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist deshalb nur dort zu fördern, wo ein echtes Verkehrsaufkommen besteht und wo der öffentliche Verkehr einigermassen wirtschaftlich betrieben werden kann. In den Grundsätzen wird zur Berechnung der Eigenwirtschaftlichkeit auch der Einbezug der externen Kosten verlangt. Es sei daran erinnert, dass diese Frage praktisch nicht lösbar ist, weshalb das Parlament die Initiative Bindi denn auch klar abgelehnt hat. Namentlich müssten den externen Kosten auch der externe Nutzen gegenübergestellt werden. Die Erwähnung der ungedeckten externen Kosten darf nicht immer wieder dazu dienen, von der miserablen Finanzlage des öffentlichen Verkehrs abzulenken.
6. Im Sachplan Schiene/öV kommt u.E. den Aspekten des Tourismus zu wenig Bedeutung zu. Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftszweig der schweizerischen Volkswirtschaft mit besonderer Bedeutung für die Bergregionen. Eine gute Erschliessung ist eine unabdingbare Voraussetzung für den Fremdenverkehr. Gerade in den Berggebieten und andern Randregionen ist die Strasse aber häufig der einzige Verkehrsträger. Diesem Aspekt wird im Sachplan zu wenig Rechnung getragen.
  7. Gesamthaft gesehen wird der Güterverkehrsmarkt im Sachplan stiefmütterlich behandelt. Dabei werden beim Güterverkehr in den nächsten 20 Jahren Wachstumsraten zwischen 44% und 96% erwartet, während es beim Personenverkehr lediglich 18-48% sind (Sachplan Strasse, S. 22, Ziff.1). Dabei ist immer zu beachten, dass das Verkehrswachstum in der Schweiz eingebettet ist in die europäische Dynamik.

Um die Tendenz der letzten drei Jahrzehnte zur Verlagerung des Verkehrs auf die Strasse zu bremsen, bedarf es enormer Anstrengungen bei der Bahn. Die wichtigsten Voraussetzungen im Infrastrukturbereich für die Förderung des Schienenverkehrs sind die Realisierung von Bahn 2000, der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) und der Anschlüsse des Schweizer Schienennetzes ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist notwendig; er allein wird aber nicht ausreichen, um den wachsenden Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Dafür braucht es auch ein Angebot an effizienten Diensten auf dem Schienennetz. Die national ausgerichteten Staatsbahnen werden aber gerade in diesem stärksten Wachstumssegment wichtigen Anforderungen ihrer Kunden nicht gerecht.

Die chronischen, von den Bahnkunden seit Jahren gerügten Qualitätsmängel be-

wirken, dass der Marktanteil der Schiene laufend zurückgeht. Dazu gehören in erster Linie:

- Ungenügende Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im internationalen Gütertransport
- Tiefe Durchschnittsgeschwindigkeit
- Ungenügende Intermodalität

Nach dem EU-Weissbuch zur Verkehrspolitik (2001) erreichen die internationalen Güterzüge in Europa derzeit eine Durchschnittsgeschwindigkeit von lediglich 16 bis 18 km/h.

Echter Wettbewerb auf der Schiene ist eine wichtige Voraussetzung für eine Stärkung der Position der Bahn in naher Zukunft. Nur so kann eine nachhaltige Verkehrspolitik Erfolg haben und nur so wird sichergestellt, dass die grossen Investitionen in die Schieneninfrastruktur (NEAT, Bahn 2000) auch die politisch angestrebten Verkehrsverlagerungen bewirken.

Die Bahnreform 2 ist darum der entscheidende Erfolgsfaktor für die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene bis zum Jahr 2010 (vgl. auch Positionspapier von economiesuisse vom Mai 2002: **Wettbewerb bringt mehr Güter auf die Schiene**. Stellungnahme im Hinblick auf die Bahnreform 2; in der Beilage).

8. Das Schweizerische Bahnsystem ist weltweit zum Vorbild geworden. Die SBB ist eine integrierte Bahn. Im Rahmen der Bahnreform 2 gilt es, im Einklang mit der Entwicklung in der EU, den schweizerischen verkehrspolitischen Zielen, u.a. durch eine Verstärkung des Wettbewerbes auf der Schiene, zum Durchbruch zu verhelfen, ohne dabei die Vorteile der integrierten Bahn zu gefährden. Primäre verkehrspolitische Ziele sind die Steigerung der Effizienz und die Verbesserung des Kosten-/Nutzen Verhältnisses für die öffentliche Hand.

Für economiesuisse stehen folgende Massnahmen im Vordergrund:

- **Diskriminierungsfreier Marktzugang**

Hier geht es um die Harmonisierung des schweizerischen Rechtes mit der EU-Richtlinie 2001/14.

Diese Richtlinie verlangt, dass die beiden wettbewerbskritischen Funktionen, nämlich die Trassenpreisfestsetzung und Trassenvergabe, von einer Stelle wahrgenommen werden, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von den Eisenbahnunternehmen unabhängig ist. Der diskriminierungsfreie Zugang Dritter muss auch zu Rangierbahnhöfen und öffentlichen Terminals des kombinierten Verkehrs sichergestellt sein. Im Interesse einer fairen Trassenvergabe ist eine enge und transparente Zusammenarbeit aller Bahnunternehmen mit den

Netzbetreibern zu garantieren.

- **Wettbewerbsfähige Trassenpreise**

Beim heutigen Trassensystem kostet ein gefahrener Zugkilometer im Güterverkehr mehr als im Personenverkehr, weil das Bruttogewicht des Zuges ein wichtiger Parameter für den Trassenpreis ist.

Darüber hinaus sind die schweizerischen Trassenpreise für Güterzüge auch nach der Absenkung per 1.1.2002 noch wesentlich höher als in den meisten europäischen Staaten.

Um die Attraktivität und die Kapazität des Gütertransportes auf der Schiene zu erhöhen, ist das heutige Trassenpreissystem wie folgt zu reformieren:

1. Grundsätzlich muss, wie in der Luftfahrt, auch bei den Bahnen in Europa eine einheitliche Trassenpreisformel entwickelt werden. In dieser Formel sollen neben der gefahrenen Distanz auch Elemente wie Umweltbelastung, Nachttrassen usw. berücksichtigt werden.
2. Die Trassenpreise für Güterverkehr sind auf das europäische Niveau zu senken.
3. Die Stromkosten sind von den Trassenkosten zu trennen. Der Zwangseinkauf des Stroms vom Netzbetreiber ist aufzuheben.

- **Integrierte Trassenplanung Güter-/Personenverkehr**

Die Prioritätenordnung bei der Trassenplanung muss überprüft werden. Die heutige Ordnung gibt dem Personenverkehr auf dem ganzen Netz Vorrang vor dem Güterverkehr. Durch den kontinuierlichen Ausbau des priorisierten Regional-, S-Bahn- und Personenfernverkehrs (Verkürzung des Takts, Ausdehnung in die Nachtstunden) stehen dem Güterverkehr immer weniger Trassen zur Verfügung. Ausserdem wird die Produktion im Güterverkehr wegen der zunehmenden Beschränkung auf die Nachtstunden verteuert (Produktivität des Rollmaterials, Personalkosten). Damit besteht die Gefahr, dass die verkehrspolitischen Ziele des Bundes - nicht zuletzt bei der Verlagerung des Alpentransits auf die Schiene - nicht erreicht werden können.

Die Kompetenz zur Festlegung der Prioritäten zwischen Güter- und Personenverkehr bei der Trassenplanung im Nord-Süd-Transit liegt nach dem geltenden Recht bereits heute beim Bundesrat. Die derzeit gültige Ordnung sollte durch eine integrierten Planung von Personen- und Güterverkehr ersetzt werden. Die Engpässe liegen vor allem in den Knoten (Basel, Bern, Thun) Hier sind Ausbaumassnahmen im Rahmen von Bahn 2000 2. Etappe mit hoher Priorität zu planen und umzusetzen. Mit einer weitergehenden zeitlichen Entflechtung sowie einem ver-

stärkten Telematikeinsatz können die Gesamtkapazitäten dieser Engpässe bereits heute erhöht werden.

Im Einklang mit den Zielsetzungen der EU ist darüber hinaus zu prüfen, ob mittel- oder langfristig ein separates Güterverkehrsnetz oder wenigstens bestimmte Frachtkorridore eingerichtet werden könnten. Die Entflechtung von Personen- und Güterverkehr auf dem Netz schafft dank der homogenen Fahrgeschwindigkeiten erhebliche Kapazitäts- und Kostenvorteile.

- **Abbau zollrechtlicher Schranken**

Der Grenzübertritt für private Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) muss zoll- und steuerrechtlich so vereinfacht werden, dass er auch ohne UIC-Mitgliedschaft abgewickelt werden kann. Im Zusammenhang mit den Zollverfahren (vereinfachtes gemeinsames Versandverfahren VGVV) müssen die privaten Bahnen mit den Staatsbahnen gleichgestellt werden. Die zentrale Abrechnungsstelle in St. Gallen, die sowohl die internationale Frachtabrechnung zwischen den Staatsbahnen als auch - damit verknüpft - die zolltechnische Abwicklung (vereinfachtes Verfahren) sicherstellt, ist aus den SBB auszugliedern. Dadurch können auch die Verkehre privater EVU's wettbewerbsneutral über das gleiche internationale Eisenbahnzollverfahren abgewickelt werden. Weiter sind die erforderlichen Garantieleistungen privater Bahnen für das VGVV so zu regeln, dass keine Wettbewerbsverzerrungen zu den Staatsbahnen (Staatsgarantie) entstehen.

Das "UIC-Kartell" der Staatsbahnen verhinderte bisher den "free access" privater EVU's über die Grenzen in erheblichem Masse. Auch auf europäischer Ebene sind deshalb umfassende Neuregelungen des VGVV erforderlich, um Drittanbieter mit den Staatsbahnen gleichzustellen.

Der Abbau der zollrechtlichen Schranken kann auch durch bilaterale Vereinbarungen mit den Nachbarstaaten - v.a. mit Deutschland und Italien - vorzeitig zur Bahnreform 2 umgesetzt werden.

- **Interoperabilität vorantreiben**

Die Interoperabilität der Bahnsysteme Europas muss rasch verbessert werden: Signal- und Zugssicherungstechnik, einheitliche Sprachanforderungen an Lokführer, Freiheit beim Stromeinkauf, einheitliche europäische Zugbeeinflussung (GPS) sind wichtige Stichworte.

Hier darf die UIC nicht federführend bleiben. Die Interoperabilität ist eine zentrale Aufgabe der verselbständigten Netzgesellschaften. Die Einführung des ETCS (European Train Control System) auf den schweizerischen Hauptstrecken ist voranzutreiben. Neben der Interoperabilität wird dadurch auch die Kapazität wesentlich erhöht (kürzere Zugfolgezeiten).

Die im Hinblick auf die Interoperabilität eingeleitete Weiterentwicklung der Signal- und Sicherungssysteme führt zu aufwändigen Anpassungen an den Triebfahrzeugen. Diese Anpassungen werden für die Fahrzeuge der SBB durch die Division Infrastruktur bzw. die öffentliche Hand finanziert. Eine gleichwertige Unterstützung für private Traktionäre im free access ist sicherzustellen.

- **Aktive Unterstützung der Marktöffnung durch Netzbetreiber**

Die Netzbetreiber müssen die Chancen des Zugangs für Dritte und damit auch der Gewinnung von Neuverkehren für die Schiene durch zusätzliche Dienstleistungen erleichtern. Beispiele sind:

- Gewähr des Zugangs zu Rangieranlagen und Terminals
- Mitbenutzungsrechte von Dieselloks auf nichtelektrifizierten Anschlussstrecken
- Mitbenutzungsrechte von Schiebeloks an Steilstrecken (z.B. Alpen)
- Mitbenutzungsrechte von Abschleppdiensten
- Organisation des vereinfachten Grenzübertritts (Zoll etc.) für EVU's.
- Flexible Vergabe von Trassen (Last minute z.B.)
- Angebot international abgestimmter Trassen

- **Beseitigung von Markteintrittsschranken**

Im Rahmen der Bahnreform müssen zahlreiche Behinderungen beseitigt werden:

- Für bestimmte Serviceleistungen auf dem Netz (z.B. Verschiebungen in Rangierbahnhöfen, lokale Endzustellung in Anschlussgleise, Abfertigung in Grenzbahnhöfen, Visitedienste, Notfallmanagement usw.) ist eine Kontrahierungspflicht des marktbeherrschenden Unternehmens SBB Cargo AG gegenüber Neueinsteigern einzuführen. Damit hat auch ein Dritter eine Chance, gewisse Gesamtleistungen anzubieten, ohne für diese Teilleistungen unverhältnismässig hohe Vorhaltekosten eingehen zu müssen.
- Der freie Einsatz von Privatwagen muss in einem offenen Markt im Interesse von Einsteller und einstellender Bahn sichergestellt sein. Weder Einsteller noch einstellende Bahn sollen aus dem Einstellungsvertrag Rechte oder Pflichten ableiten, welche sie bei der Verwendung von Wagen durch andere EVU diskriminieren. Daher muss für die Einstellung von Privatwagen eine neue europaweit harmonisierte Regelung gefunden werden.
- Die Ausrüstung und Abnahmen von Loks für den Mehrstromeinsatz (inkl. Sicherungssysteme) sind zu vereinfachen. Die hohen Kosten und der Zeitaufwand für die Abnahmen (bis zu 12 Monate) behindern Innovationen.
- Die gegenseitige Anerkennung von erprobten Triebfahrzeugen wird bis heute in Europa nicht praktiziert. Hier ist - zumindest mit den wichtigsten Nachbar-

staaten - rasch Abhilfe zu schaffen.

- Die internationale Anerkennung von beruflichen Fähigkeitszeugnissen ist voranzutreiben. Die Zutrittsbarrieren für ausländische Lokführer sind möglichst tief zu halten. Durch gesetzgeberische Massnahmen ist sicherzustellen, dass Lokführer und Traktionsmittel unbürokratisch grenzüberschreitend eingesetzt werden können.
- Die Schweiz muss ihre Mitgliedschaft bei der Eurofima den geänderten Verhältnissen anpassen. Künftig sollen alle Betreiber von Eisenbahnrollmaterial auf die günstigen Rollmaterialfinanzierungen der Eurofima zurückgreifen können.
- Für die erleichterte Finanzierung von privatem Eisenbahnrollmaterial muss ein geeignetes Register über Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung geschaffen werden (wie in der Schiff- oder der Luftfahrt).
- Eine KTU-Reform muss zwischen SBB und KTU für gleich lange Spiesse sorgen.

- **Einsetzung eines aktiven Regulators**

Bei Diskriminierungen ist heute eine Schiedskommission und/oder die Wettbewerbskommission zuständig. Die Schiedskommission wird nur auf Klage einer Partei tätig. Sie hatte bisher einen einzigen Fall zu beurteilen. Wegen der Marktdominanz der Staatsbahnen wurden bis heute Diskriminierungen nicht angezeigt.

Die Durchsetzung des Wettbewerbs bedarf eines Regulators, der verwaltungsunabhängig ist, der weitgehende Kompetenzen hat und bei Wettbewerbsbehinderungen direkt von Amtes wegen eingreifen muss.

Das BAV kann diese Aufgabe nicht übernehmen. Die Doppelrolle als Schiedsrichter und Vertreter der öffentlichen Hand bzw. der hoheitlichen Aufsicht wäre kaum konfliktfrei. Bereits die heutige Mehrfachrolle des Bundes (UVEK/BAV) als Eigner der SBB, Besteller von Leistungen und Regulator im gesamten Schienenverkehr weist nicht unerhebliche Abgrenzungs-, Schnittstellen- und Interessenkonflikte auf. Eine systematische Entflechtung ist Voraussetzung für den Erfolg einer weiteren Marktöffnung.

Welche Stelle die Funktion als Rail-Regulator übernimmt, sollte erst bestimmt werden, wenn deren Aufgaben und die neuen organisatorischen Aufteilungen zwischen Netz, Trassenvergabe und Verkehrsunternehmen festgelegt sind.

Der Rail-Regulator sorgt für einen diskriminierungsfreien Netzzugang, kontrolliert das Funktionieren des Marktes und kann gegen alle technischen, betrieblichen

und kommerziellen Barrieren der EVU und Infrastrukturbetreiberinnen einschreiten. Und dies alles von Amtes wegen, nicht nur auf Klage von Betroffenen. Er ist die zwingende Ergänzung zur rechtlichen und faktischen Trennung der Trassenvergabe von der Staatsbahn.

Mit diesem Schritt können auch die Anforderungen von Art. 29 des bilateralen Landverkehrsabkommens nach einem Beschwerderecht mit richterlicher Überprüfung umgesetzt werden.

9. Der Sachplan Schiene/öV geht nicht auf die Problematik des Eisenbahn-Rollmaterials ein, obwohl die Erhöhung von Sicherheit und Qualität modernes Rollmaterial voraussetzt, ausgerüstet mit Entgleisungsdetektoren, Telematik, lärmarmen Radsätzen etc. Gleichzeitig bilden adäquate rechtliche Rahmenbedingungen Voraussetzung für den Einsatz dieses Rollmaterials (Einstellungs-, Verwendungs- und Fachverträge). Grenzüberschreitender Bahngüterverkehr ist nur mit einer sogenannten UIC-Einstellung möglich. Seit der Einführung des freien Netzzugangs haben die UIC-Bahnen jedoch keine Motivation mehr, Wagen einzustellen. Die Einstellung verursacht Kosten, garantiert aber keine Einnahmen, da das Rollmaterial u.U. von der Konkurrenz eingesetzt wird. Daher werden immer mehr Wagen, speziell Kesselwagen, im Ausland immatrikuliert. Dies wirkt sich vor allem auf die Sicherheit von Gefahrgutwagen negativ aus, da wichtige Sicherheitsfragen, wie Toleranzen, Entgleisungsdetektoren und die Qualität der Reparaturwerkstätten in verschiedenen Ländern sehr unterschiedlich gehandhabt werden. Hier ist Handlungsbedarf angesagt, soll eine ähnliche Situation wie beim Seeverkehr mit Billigflaggen vermieden werden.
10. Der Sachplan trägt der Bedeutung des konventionellen Schienengüterverkehrs nicht Rechnung. Zwar werden die Anschlussgeleise als *conditio sine qua non* des Schienengüterverkehrs inkl. des kombinierten Verkehrs anerkannt und dargestellt, in weiten Teilen nennt der Bericht jedoch nur den subventionierten kombinierten Verkehr. So wird namentlich auch darauf verwiesen, dass der traditionelle bahnorientierte Massengüterverkehr an Bedeutung verliere (Teil IV, Kapitel 1.1.2, S. 47) . Dazu schreibt die Schweizerische Erdöl-Vereinigung:

"Tatsächlich hat die Bahn in der Vergangenheit massiv Marktanteile an die Strasse verloren. Ziel der offiziellen Schweizer Verkehrspolitik ist es jedoch, den Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Die Bahn hat jetzt die Chance, durch eine kunden- und marktorientierte Politik, vor allem im Bereich Mineralöl, Anteile zurückzugewinnen. Die ersten Resultate der Bahnreform 1 sind ermutigend: Der Anteil der Bahntransporte hat sich erstmals seit langer Zeit wieder erhöht, das Vertrauen vieler Verloader ist wieder gewachsen, neue private Investitionen in die Bahnverladung sind getätigt worden. Die Aussage im Sachplan ist daher nicht nur unzutreffend, sie ist kontraproduktiv und setzt falsche Signale für die Wirtschaft, welche Investitionsentscheidungen fällen muss."

11. **Gesamthaft gesehen begrüßen wir die Absicht des Bundes, eine Auslegeordnung der künftigen Infrastrukturvorhaben der Strasse und der Schiene vorzunehmen. Die Sachpläne können aber nicht als objektiv bezeichnet werden, sondern verfolgen eindeutig die Tendenz, den öffentlichen Verkehr zulasten des Privatverkehrs zu favorisieren, obwohl auch in Zukunft der Privatverkehr den Hauptteil der Bedürfnisse sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr abdecken wird und damit für die nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung des Landes von entscheidender Bedeutung sein wird. Wir beantragen deshalb, die Sachpläne in diesem Sinne grundlegend zu korrigieren, damit nicht eine unrealistische Infrastrukturpolitik präjudiziert wird.**

## **B. Bemerkungen zu einzelnen Punkten des Sachplanes**

### **Vorgaben zu Inhalt und Handhabung des Sachplans**

#### **Grundsätze (S. 16 ff.)**

Ziff. 2

##### **Antrag**

Die Sachplanrelevanz ist genauer und knapper zu umschreiben, damit nicht jedes Vorhaben auf kommunaler Ebene plötzlich Sachplanrelevanz erlangt und damit das ganze Verfahren durchlaufen muss. Die "Eintrittsschwelle" ist zu erhöhen.

##### **Begründung**

Die aktuelle Formulierung führt dazu, dass praktisch jedes Infrastrukturprojekt sachplanrelevant sein wird, denn eines der Kriterien für „erhebliche Auswirkungen,“ wird mit Sicherheit erfüllt sein. Insbesondere Vorhaben in Agglomerationen werden immer intensive Absprachen und Koordinationsaufwand bedingen und das Siedlungsgebiet tangieren. Ob dann in jedem Fall auch die Sachplanrelevanz gegeben ist, bezweifeln wir.

Ziff. 6, 7

##### **Antrag**

Das BAV sollte die Kompetenz zur Prüfung der Vereinbarkeit mit dem Sachplan stufengerecht an die Kantone delegieren.

##### **Begründung**

Auf Grund der Tatsache, dass insbesondere im Agglomerationsverkehr praktisch jedes kleine Projekt sachplanrelevant sein wird, werden viele Anfragen an das BAV gerichtet werden. Verzögerungen sind damit vorprogrammiert. Effizienter wäre eine Delegation der entsprechenden Kompetenzen an die Kantone. Nur bei grösseren Projekten sollten das BAV und das ARE beigezogen werden.

Ziff. 15

##### **Antrag**

Es sind keine zusätzlichen Instrumente, wie z.B. die strategische Umweltprüfung (SUP) einzuführen, wenn nicht andere wegfallen.

##### **Begründung**

Die Anzahl Verfahren und Prüfungen wird immer unübersichtlicher und führt zu einer Blockierung jeglicher Entwicklung. Auf die Einführung einer UVP auf strategischer Ebene, sprich einer SUP, ist zu verzichten. Vielmehr sollen integrierte Prüfungen, die sämtliche Aspekte, inklusive der „wirtschaftlichen Machbarkeit“ und des „volkswirtschaftlichen Nutzens“ einbeziehen, durchgeführt werden.

## **Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur**

### **Grundsätze (S. 33 ff.)**

Ziff. 1, 3, 15     **Antrag**  
 Auf die Internalisierung der externen Kosten ist zu verzichten. Eventualiter muss die Internalisierung für Strasse, Schiene und Wasser nach den gleichen Kriterien erfolgen.

#### **Begründung**

Wir erinnern daran, dass der Versuch, die externen Kosten des Verkehrs einzuschliessen, gescheitert ist und die Initiative Bundi abgelehnt worden ist. Es ist deshalb fragwürdig, wenn die Verwaltung wieder darauf zurückkommt. Darüber hinaus hegen wir ernste Zweifel, ob eine objektive Methode zur Internalisierung der externen Kosten gefunden werden kann. Ein Verkehrsträger darf nicht einseitig unter Berufung auf die externen Kosten benachteiligt bzw. bevorzugt werden. Die heutige Volkswirtschaft ist auf alle Verkehrsträger angewiesen. Alle anfallenden Kosten sind dem gesamtheitlichen Nutzen gegenüber zu stellen.

Ziff. 2           **Antrag**  
 Ergänzen: **Grundversorgung an Mobilität innerhalb der Agglomerationen.**

#### **Begründung**

Der Grundversorgung an Mobilität in den Agglomerationen ist grosse Aufmerksamkeit zu schenken. Es genügt nicht, Siedlungsschwerpunkte zu definieren. Es muss auch sichergestellt werden, dass die Mobilität innerhalb der Agglomerationen überhaupt noch stattfinden kann. Hier ist für die Zukunft ein Schwerpunkt zu setzen.

Ziff. 5           **Antrag**  
 "Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl" ist zu streichen.

#### **Begründung**

Die freie Wahl des Verkehrsmittels darf nicht eingeschränkt werden. Vielmehr sollen die Vorteile des öffentlichen Verkehrs in den Vordergrund gestellt werden. Angebot und Nachfrage entscheiden über die Verkehrsmittelwahl.

Ziff. 3, 10       **Antrag**  
 Ergänzen: "**Diskriminierungsfreie** Förderung".

**Begründung**

Die Förderung des Wettbewerbs muss bei allen Verkehrsträgern diskriminierungsfrei umgesetzt werden. Jeder Verkehrsträger hat seine Vor- und Nachteile. Die Schaffung künstlicher Vor- oder Nachteile widerspricht diesem Grundsatz. So muss z.B. auch die Schifffahrt zusammen mit der Schiene und der Strasse als gleichwertiger Verkehrsträger behandelt werden.

Ziff. 10

**Antrag**

Der Verkehrsträger Wasser muss im Güterverkehr auf Stufe Bund zwingend verankert werden.  
Ein Sachplan Wasser wäre zu prüfen.

**Begründung**

Insgesamt werden 5,8 Mia. Tonnenkilometer auf dem Wasserweg in die Schweiz zurückgelegt, was der gesamten Güterverkehrsleistung der SBB gleichkommt. Eine gleichwertige Behandlung der Schifffahrt auf Bundesebene scheint damit gerechtfertigt, auch wenn der Transportweg zum grossen Teil im Ausland zurückgelegt wird.

Ziff. 16

**Antrag**

Ergänzen: "leistungsfähige Verbindungen .....und innerhalb der Agglomerationen....."

**Begründung**

Der Grundversorgung an Mobilität in den Agglomerationen ist grosse Aufmerksamkeit zu schenken. Es genügt nicht, Siedlungsschwerpunkte zu definieren. Es muss auch sichergestellt werden, dass die Mobilität innerhalb der Agglomerationen überhaupt noch stattfinden kann. Hier ist für die Zukunft ein Schwerpunkt zu setzen.

## **Konzeptionelle Ziele und Vorgaben für die schweizerische Schienenverkehrspolitik Grundsätze (S. 59 ff.)**

### **Personenverkehr**

Ziff. 1

**Antrag**

Die Ausgestaltung des Grundangebots ist mit Eckpfeilern nachvollziehbar zu umschreiben.

**Begründung**

Das Eisenbahngesetz und die Eisenbahnverordnung (EBG/EBV) geben vor, wer Anrecht auf abgeltungsberechtigten Verkehr hat. Wie dieser ausgestaltet ist, bleibt aber offen. Die Art und Weise der Grundversorgung erachten wir als sachplanrelevant.

Ziff. 2, 3

**Antrag**

Die Fernverkehrskonzession mit den SBB ist unter Berücksichtigung der Grundversorgung ständig zu überprüfen. Der Begriff "wesentliche Netto-vorteile" ist zu erläutern.

**Begründung**

Will man entsprechend den Zielen der Bahnreform wirklich den Wettbewerb und den freien Markt im öffentlichen Schienenverkehr umsetzen, muss geprüft werden, ob die Fernverkehrskonzession oder Teile daraus nicht vermehrt auch anderen Unternehmungen erteilt werden sollten. Dies stellt eine ständige Aufgabe des Regulators dar und wird nicht erst 2007 aktuell, wenn die Konzession ausläuft.

Ziff. 5

**Antrag**

Dieser Punkt ist hinsichtlich der Verringerung der Reisezeit auf "2-3 Stunden" zu relativieren, ebenso der Hinweis auf die Nachtzüge.

**Begründung**

Das Ziel "attraktive Reisezeiten" im internationalen Schienenverkehr unterstützen wir. Allerdings hängt die Realisierung der entsprechenden Verbindungen zu einem grossen Teil nicht alleine von der Schweiz ab. Daher erscheint die Forderung im Sachplan Schiene, der für die Schweizerischen Behörden verbindlich ist, etwas ambitiös und weckt falsche Erwartungen. Zudem muss der Markt bestimmen, auf welchen Strecken Nachtzüge angeboten werden sollen.

Ziff. 10

**Antrag**

Das finanzielle Engagement des Bundes im Regionalverkehr soll sich in Zukunft verstärkt an zusätzlichen nachfrageorientierten Kriterien für einzelne Angebote orientieren. Das BAV beabsichtigt, nach Regionen und Bedienungsformen differenzierte Richtwerte zu entwickeln. Die Kriterien müssen aber bereits aus dem Sachplan hervorgehen, um Willkür zu verhindern.

**Begründung**

Nachfrageorientierte Kriterien für die Beteiligung des Bundes am Regionalverkehr zu erarbeiten, erscheint uns sinnvoll. Die Ergebnisse bzw. die Folgen daraus müssen aber aus einem Planungs- und Koordinationsinstrument wie dem Sachplan ersichtlich sein. Dies gilt ganz besonders hinsichtlich der differenzierten Richtwerte nach Regionen und Bedienungsformen. Die objektiven Kriterien für diese Differenzierung müssen im Sachplan enthalten sein, da die Differenzierung sonst willkürlich erfolgen kann.

Ziff. 13

**Antrag**

Ziff. 13 ist im Hinblick auf den Agglomerationsverkehr zu überarbeiten. Die Definition des Agglomerationsverkehrs und die Abgrenzung zum Ortsverkehr sind zu überprüfen.

**Begründung**

Der Verkehr innerhalb der schweizerischen Grossagglomerationen ist von eidgenössischer Tragweite und kann nicht einfach als Ortsverkehr den betroffenen Kantonen/Städten überbunden werden. In Ziffer 15 wird der "Agglomerationsverkehr" primär als Regional- und Ortsverkehr innerhalb der statistisch definierten Agglomerationen umschrieben. Gemäss Ziff. 16 will sich der Bund verstärkt im Agglomerationsverkehr engagieren. Damit entsteht ein Widerspruch zu Ziff. 13, welcher die Bestellung und Finanzierung des Ortsverkehrs als Sache der Kantone und Gemeinden bezeichnet.

Ziff. 14, Pt 3

**Antrag**

Die Formulierung "Förderung wirtschaftlich gesunder und selbsttragender Unternehmen" ist zu überprüfen.

**Begründung**

Gemeint ist vermutlich, dass die Rahmenbedingungen so zu konzipieren sind, dass diese Unternehmen wirtschaftlich gesund und selbsttragend sein können.

**Güterverkehr**

Ziff. 3

**Antrag**

Beim grenzüberschreitenden Verkehr ist auch der Verkehrsträger Wasser zu berücksichtigen.

**Begründung**

Grundsätzlich sind Subventionen an einzelne Verkehrsträger immer marktverzerrend und das Diskriminierungspotential steigt. Es ist Aufgabe

des Regulators und der Aufsichtsbehörde, alle Verkehrsträger entsprechend ihren Vor- und Nachteilen diskriminierungsfrei zu unterstützen.

Ziff. 5

**Antrag**

Die uneingeschränkte Priorisierung des Personenverkehrs muss aufgehoben werden.

**Begründung**

Im Rahmen von konkreten Projekten muss der Bund aktiv und rasch dem Güterverkehr die nötigen Kapazitäten bereitstellen, um die erheblichen Gütervolumen marktgerecht zu befördern. Es geht nicht mehr an, dass ein voller Güterzug hinter einem halbleeren Regionalzug anstehen muss. Andernfalls wird die Verlagerung nie stattfinden.

**Infrastruktur**

Ziff. 3

**Antrag**

Die Engpässe in den Knoten müssen rasch beseitigt werden.

**Begründung**

Die Leitidee einer Entflechtung begrüßen wir. Insbesondere in den Netzengpässen sind rasch Alternativen zu suchen. Einer dieser Engpässe ist z.B. Basel, wo fast der gesamte Transitverkehr Nord-Süd durchläuft. Auf dieser Achse müssen dringend klare Signale gesetzt werden, damit die Ziele der Verlagerungspolitik umgesetzt werden können.

Ziff. 4-8

**Antrag**

Die Aufteilung in ein Grund- und Ergänzungsnetz darf sich nur auf dessen Finanzierung beziehen. Es darf keine Zweiklasseninfrastruktur geben im Bereich Sicherheit. Die Einführung eines solchen Systems muss eng gekoppelt sein mit der Einführung des Neuen Finanzausgleiches des Bundes (NFA). Andernfalls ist auf eine Aufteilung in ein Grund – und Ergänzungsnetz zu verzichten.

**Begründung**

Wir unterstützen eine Neuorganisation der Finanzierungsmechanismen im öV. Der öV soll möglichst transparent und verursachergerecht finanziert werden. Die Kantone müssen die entsprechenden Mittel für den öV bereitstellen können. Der NFA beschreibt dieses System zutreffend.

Ziff. 7

**Antrag**

Für die Zuweisung in das Grund- bzw. Ergänzungsnetz sind neben der Verkehrsfunktion und der Erschliessungsfunktion auch Kriterien wie Auswirkungen auf die schweizerische Volkswirtschaft, speziell den Tourismus, den Wirtschaftsstandort etc., einzubeziehen.

**Betrieb und Sicherheit**

Ziff. 18

**Antrag**

Der erste Satz ist wie folgt zu ergänzen:

"Das Sicherheitsniveau ist mindestens auf dem aktuellen Stand zu halten und laufend neuen technischen Möglichkeiten und betrieblichen Anforderungen anzupassen".

**Begründung**

Es genügt nicht, das Sicherheitsniveau auf dem aktuellen Stand zu halten. Vielmehr ist es neuen technischen Möglichkeiten und den Bedürfnissen des Betriebs anzupassen.

**Antrag**

Ziff. 18 ist wie folgt zu ergänzen:

"Es sind die notwendigen Massnahmen zur Sicherstellung des Betriebs in ausserordentlichen Lagen zu ergreifen".

**Begründung**

Es ist gemäss Transportgesetz Aufgabe des Bundes, den Betrieb in ausserordentlichen Lagen aufrecht zu erhalten (Terroranschläge, Grossunfälle, Naturkatastrophen, etc.). Dafür müssen einerseits vorbereitende Massnahmen im Betrieb getroffen werden, andererseits das für die Führung nötige Netzwerk auf Stufe Bund aufgebaut werden.

Seite 68/69

**Antrag**

Den grundsätzlich richtigen und differenzierten Erläuterungen zum Personenverkehr stehen keinerlei ähnliche Ausführungen zum Güterverkehr gegenüber. Der Güterverkehr ist im Sachplan so differenziert wie der Personenverkehr zu behandeln.

**Begründung**

Die Strukturdarstellung zum Güterverkehr müsste analog der Abbildung 6 Angaben zum Einzelwagenladungsverkehr, zum Kombinierten Verkehr, zum Ganzzugsverkehr und z.B. zum Import-Exportverkehr (inkl. Rheinschifffahrt) enthalten.

**Massnahmen gemäss Verlagerungsgesetz  
Grundsatz (S. 100)****Antrag**

Es sind auch Massnahmen im Bereich der Häfen vorzusehen und in einen Aktionsplan aufzunehmen.

**Begründung**

Wie oben bereits erwähnt, kann auch die Schifffahrt entscheidend zur Entlastung der Strasse beitragen.

**Standorte für nationale und internationale Terminals**

S. 107

**Antrag**

Die Kapazitäten im Bereich der Hafenanlagen sind zu erweitern.

**Begründung**

Aufgrund der LSVA werden in Basel massiv mehr Treibstoffe per Bahn verladen als dies zuvor der Fall war. Dies ist erfreulich. Die Kapazitäten der Eisenbahnen in den Hafenanlagen sind aber beschränkt und es entstehen bereits Engpässe im Abtransport der Ware. Bleiben die Güter zu lange liegen, werden sie trotz der LSVA wieder auf der Strasse transportiert. Das heisst, dass nicht nur die Terminals als solche zu fördern sind, sondern auch die Zu- und Wegfahrten.

---

Um Ihnen ein unmittelbares Bild der Beurteilung des Sachplanes Schiene/öv durch unsere Mitglieder zu vermitteln, erlauben wir uns, Ihnen folgende Stellungnahmen beizulegen:

- Chambre de commerce et d'industrie de Genève vom 22.1.2003
- Aargauische Industrie- und Handelskammer vom 20.1.2003
- Zentralschweizerische Handelskammer vom 28.2.2003

Gleichzeitig verweisen wir auf die Ihnen direkt zugekommenen Eingaben der Handelskammer beider Basel vom 18.2.2003, der hotelleriesuisse vom 6.2.2003, des Schweizerischen Baumeisterverbandes vom 26.2.2003, der Erdöl-Vereinigung vom 17.1.2003, des Verbandes schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterbesitzer vom 20.2.2003 und des Schweizer Automatik Pool vom 6.3.2003, deren Überlegungen und Anträgen wir uns ausdrücklich anschliessen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und verbleiben, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren,

mit freundlichen Grüßen  
economiesuisse

Dr. Rudolf Ramsauer  
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Dr. Peter Hutzli  
Mitglied der Geschäftsleitung

Beilagen