

economiesuisse
Herr Marcus Hassler
Hegibachstrasse 47
CH-8032 Zürich

Chur, 30. Juli 2013
ME/gb

Totalrevision des Gütertransportgesetzes (Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche)

Sehr geehrter Herren

In obiger Angelegenheit bedanken wir uns für die Möglichkeit, zur obigen Vorlage eine Stellungnahme abgeben zu können. Gerne lasse wir uns stichwortartig wie folgt vernehmen:

- Grundsätzlich ist es erfreulich, dass Eigenwirtschaftlichkeit künftig auch für die Schiene gelten soll
- Positiv ist auch die Befreiung der SBB von der Pflicht zur Grundversorgung im Schienengüterverkehr
- Eine unternehmerische Freiheit der SBB ist begrüßenswert und die Lockerung des Zweckartikels (Güterverkehr als Kann-Bestimmung) ist sinnvoll.
- Die Gesamtkonzeption weist nach wie vor gravierende Mängel und Schwächen auf, insbesondere mangelt es an klar definierter Grundsätze und Ziele, welche auch leistungsmässig konkretisiert sind, was wiederum zu einer „versteckten“ Verlagerungspolitik mittels Betriebssubventionen kommen könnte.
- Die Eigenwirtschaftlichkeit ist jedoch schwierig wenn Infrastruktur und Betrieb nicht klar getrennt werden. zB. Infrastruktur - eigene AG im Besitz des Bundes / Güterverkehr – eigene AG im Besitz der Verlader resp. dem interessierten Teil der Verlader (starker VR für SBB Cargo)

- Subventionen sind, wenn schon, nur statthaft, wenn der Verlagerer diese als Anschubsfinanzierung erhält, analog LSVA Zurückerstattung im UKV
- Eine Gesamtkonzeption nur für den Schienengüterverkehr in der Fläche ist abzulehnen. Nötig wäre ein integrativer Masterplan „Logistik“ für alle Verkehrsträger, Schiene, Strasse, Luft und Wasser, damit der Markt, sprich Wettbewerb spielen kann.
- Eine versteckte Verlagerungspolitik in der Fläche mittels staatlichen Bestellungen und Subventionen bzw. durch eine gezielte Schlechterstellung der Strasse gegenüber der Schien ist strikte abzulehnen
- Die Eigenwirtschaftlichkeit ist unabdingbar, wobei eine klare, faire und transparente Verkehrsfinanzierung nach dem Verursacherprinzip sicherzustellen ist
- Förderbeiträge für die Schieneninfrastruktur können durch den Staat getätigt werden. Was jedoch nicht angeht, sind Subventionen für den Bahnbetrieb. (eben Eigenwirtschaftlichkeit)
- Ein diskriminierungsfreier Zugang ist zur Sicherstellung der Chancengleichheit insbesondere bei Terminals im KV-Bereich zu gewährleisten.

Mit einem Gesamtanteil von 26% beim Modal Split im Binnen-, Import- und Exportverkehr kommt der Schiene insgesamt eine Ergänzungsfunktion zu. Das „logistische Rückgrat“ der Schweizer Wirtschaft ist und bleibt jedoch der Strassengütertransport. Im Binnenverkehr werden (gemäss Studie der ProgTrans AG) über 80% aller Transportleistungen in Tonnenkilometer auf der Strasse erbracht. Diese Tatsache unterstreicht die Notwendigkeit eines integrativen Masterplan „Logistik“ für alle Verkehrsträger und keine isolierte Betrachtungsweise des Schienengüterverkehrs.

Gerne hoffen wir, Ihnen mit diesen Anregungen dienen zu können.

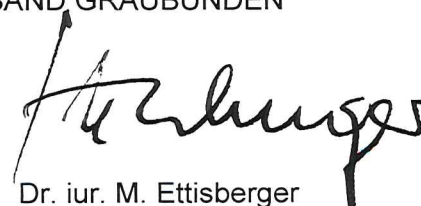
Freundliche Grüsse

HANDELSKAMMER UND
ARBEITGEBERVERBAND GRAUBÜNDEN



Ludwig Locher

Präsident



Dr. iur. M. Ettisberger

Sekretär