

Herr  
Dr. Max Friedli  
Direktor  
Bundesamt für Verkehr  
CH-3003 Bern

Bern, 2. Juni 2009 // clb

G:\BV\Rechtsdienst\Vernehmlassungen\2009\Anhörung zur Verordnung Güterverkehrsvorlage\_01.06.09\Güterverkehrsvorlage\_AGVS.doc

## **Anhörung zur Verordnung Güterverkehrsvorlage Stellungnahme des AGVS, Autogewerbeverbandes der Schweiz**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, der seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben aus der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein vertritt, dankt für die Gelegenheit, im Rahmen der eingangs erwähnten Anhörung Stellung nehmen zu können und äussert sich wie folgt:

### **I. Grundsätzliche Bemerkungen**

- ⇒ Das illusorische Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Lastwagenfahrten kann auch mit dem von den eidgenössischen Räten im Dezember 2008 verabschiedeten Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverkehrsverlagerungsgesetz, GVVG) nicht erreicht werden.
- ⇒ Dringend notwendig ist eine grundlegende Neuorientierung. Statt einseitigen Zwangsmassnahmen zulasten des Strassentransports braucht es mehr Markt sowie die Einführung des Verursacherprinzips auch im Schienenverkehr.
- ⇒ Subventionen zugunsten des Bahnbetriebs setzen falsche Anreize und werden deshalb grundsätzlich abgelehnt. Wenn schon, dann sind staatliche Investitionen in Infrastrukturen zu tätigen.
- ⇒ Bei den vorliegenden Verordnungen zur Güterverkehrsvorlage ist zu vermeiden, dass Subventionen nach dem wirkungslosen Giesskannenprinzip im Binnengüterverkehr auf der Schiene ausgeschüttet werden.
- ⇒ Das Trassenpreissystem ist grundlegend zu reformieren. Übergeordnete Zielsetzung muss sein, den Subventionsbedarf der Infrastrukturbetreiber aufzuheben.

---

## **II. Detailbemerkungen**

### **2.1 Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge (BGFV)**

#### **2.1.1 Grundsätzliches**

Subventionen für den Schienengüterverkehr, insbesondere für den Betrieb der Bahnen im Binnenverkehr, und für die Rollende Landstrasse (Rola) sind der falsche Weg. Staatliche Zuschüsse braucht es nicht für das kurzfristige operative Geschäft, sondern für Investitionen in langfristig wirksame Infrastrukturen.

Deshalb sind die Subventionen primär nach dem 2. Abschnitt („Investitionsbeiträge an den kombinierten Verkehr“) und so wenig wie möglich gemäss dem 3. Abschnitt („Betriebsbeiträge an den kombinierten Verkehr und den Einzelwagenladungsverkehr“) zu verwenden. Zentral ist dabei die pünktliche Rückzahlung des gewährten Darlehens; eine spätere Umwandlung in A-Fonds-perdu-Beiträge, wie es in früheren Jahren immer wieder vorgekommen ist, muss ausgeschlossen sein.

Die Bestellungen des Bundes im Einzelwagenladungsverkehr sollen so gering wie möglich ausfallen. Das „Kriterium der effektiven, nachhaltigen Verkehrsverlagerung“ ist der falsche Massstab, da insbesondere im Einzelwagenladungsverkehr kein Verlagerungsauftrag gemäss Bundesverfassung besteht.

Subventionen im Binnengüterverkehr auf der Schiene entsprechen weder dem Verlagerungsauftrag noch logistischen Anforderungen.

#### **2.1.2 Zu einzelnen Artikeln**

##### ***Art. 11 Abs. 1 Rückzahlung***

Der Passus „in der Regel“ ist ersatzlos zu streichen.

##### ***Art. 20 Bundesbeitrag zur Reduzierung des Trassenpreises***

Es ist von zentraler Bedeutung, das Trassenpreissystem ab 2011 grundlegend zu reformieren. Zielsetzung muss sein, den Subventionsbedarf der Infrastrukturbetreiber ganz aufzuheben. Die Trassenpreise für Züge im kombinierten Verkehr (KV) sind in der Schweiz etwa drei Mal höher als in den meisten europäischen Ländern. Das heutige Trassenpreissystem berücksichtigt fast ausschliesslich das Gewicht des Zuges und diskriminiert damit den Güterverkehr. Die von den Infrastrukturbetreibern verrechneten Kosten sind für einen KV-Zug zweimal höher als für einen Intercity-Zug im Personentransport. Zudem geniessen Personenzüge gegenüber Güterzügen prioritäre Behandlung. Um die Marktfähigkeit des Güterverkehrs zu erhöhen, muss das heutige gewichtsbasierte Trassensystem durch ein verursachergerechtes und anreizbasiertes Trassensystem ersetzt werden. Der begrenzende Faktor ist nicht primär das Gewicht, sondern die Kapazität. Im Weiteren muss die heutige Prioritätenregelung zugunsten des Personenverkehrs durch eine Gleichberechtigung von Personen- und Güterzügen abgelöst werden. Zu diesem Zweck ist eine Gleichstellung des Güter- und Personenverkehrs in der Trassenplanung und -breisung rasch umzusetzen.

---

## 2.2 Verordnung über die Anschlussgleise (AnGV)

### **2.2.1 Zu einzelnen Artikeln**

#### **Art. 14 Abs. 2**

Es ist zu präzisieren, ob es sich um Brutto- oder Nettotonnen handelt.

## 2.3 Verordnung über den Gütertransport von Bahn- und Schiffahrtsunternehmen (GüTV)

Zur GüTV haben wir keine Bemerkungen

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz



Urs Wernli  
Zentralpräsident



Gregor Bucher  
Mitglied der Geschäftsleitung