

VAP Herbsttagung 2015

Entwurf Dezember 2015

Die Interessen der Schweizer Wirtschaft im Bahngüterverkehr vertritt der VAP (www.cargorail.ch). Aus der Herbsttagung vom 12. November 2015 in Zürich ein paar besondere Punkte.

Über die Neuerungen des revidierten Gütertransportgesetzes (GüTG) berichtete der Generalsekretär des VAP Dr. Frank Furrer. Nach wie vor muss ein Infrastrukturbetreiber den Anschluss an sein Netz gewähren. Ein Rückbau ist nur möglich, wenn das Anschlussgleis seit fünf Jahren nicht mehr betrieben wird und sein Betrieb auch in naher Zukunft nicht wahrscheinlich erscheint. Die Anschlussvorrichtungen (Weiche, Signale) an das Netz eines Infrastrukturbetreibers gehen 2017 entschädigungslos in dessen Eigentum über, ausser der einzelne Anschliesser will explizit seine Anschlussvorrichtungen behalten. Er wäre dann aber für die Finanzierung von Unterhalt, Erneuerung und allenfalls Ausbau der Anschlussvorrichtungen selbst verantwortlich. Zukünftig ist also der Infrastrukturbetreiber für die Anschlussvorrichtungen eines Anschlussgleises und insbesondere dessen Finanzierung und Unterhalt zuständig. Neu kann der Bund Investitionen in technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene fördern. Eben so neu ist, dass wenn ein Kanton ein Angebot des Gütertransports auf der Schiene bestellt, der Bund sich an der Bestellung beteiligen kann. Wobei die Finanzhilfe des Bundes die Höhe des Beitrags des Kantons nicht übersteigen darf. Zusätzlich kann der Bund Angebote des Gütertransports auf der Schiene fördern, bis sie eigenwirtschaftlich erbracht werden können, längstens jedoch während drei Jahren.

Wie der Strassenverkehr auch weiterhin stetig zunehmen wird zeigte Nationalrat Fabio Regazzi auf. Prognostiziert wird bis 2030 eine jährliche Zunahme von 1 – 2 %. Das Nationalstrassennetz hat am ganzen Strassennetz lediglich einen Anteil von 2,5 %, auf dem aber 43 % aller Fahrleistungen erbracht werden. Die Stautunden entstehen zum überwiegenden Teil durch Überlastungen. Bis 2040 beträgt der Investitionsbedarf in die Strasse 67'754 Mio. CHF. Durch den Rückgang des Treibstoffverbrauchs sinken aber auch die Einnahmen daraus. Die jährliche Finanzierungslücke beträgt bereits 1,3 Mrd. CHF, die aber ab 2019 aus den noch vorhandenen Rücklagen nicht mehr gedeckt ist. In den Agglomerationsprogrammen ist die gesamte Citylogistik überhaupt nicht geregelt.

Zu den Finanzierungen sprach Wolf-Dieter Deutsche, Sektionchef Planung der Abteilung Infrastruktur des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Nach dem GüTG kann der Bund Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen leisten. Die Höhe der Investitionsbeiträge beträgt maximal 60 %. Bei Projekten mit nationaler verkehrspolitischer Bedeutung sind maximal 80 % möglich und bei Hafenanlagen für den Güterumschlag im KV 50 %. Die Voraussetzung dazu ist insbesondere der diskriminierungsfreie Zugang. Für den Zeitraum von 2016 bis 2019 stehen dazu 250 Mio. CHF zu Verfügung. Vorgestellt wurde auch das Ausbaukonzept 2030 mit den auf jeder Güterzugsverbindung stündlich zu gewährenden Anzahl Güterzugstrassen. Neu sollen auch stündliche Express-Güterzugstrassen in hoher Qualität geschaffen werden. Für alle Güterverkehrsanlagen werden öffentliche Faktenblätter mit den wichtigsten Angaben und Skizzen folgen.

Fridolin Landolt, Delegierter des Verwaltungsrates der Indermühle Holding AG, ging in seinem Referat auf die Stellung der Güterverkehrs- und Lageraktivität im Allgemeinen ein. Regulatorische Rahmenbedingungen hemmen zunehmend einen effizienten Güterverkehr und

insbesondere politische Planungs- und Entscheidungsprozesse vernachlässigen Güterverkehrsanlagen generell. Logistikflächen sind in Agglomerationen nicht mehr finanzierbar.

Zu den Aufgaben der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) sprach Philippe Thürler, Stv. Bereichsleiter Bahnen und Schiffe. Die Klärung von Schuld- und Haftungsfragen liegt nicht in der Verantwortung der SUST, die Untersuchungen dienen der Verhütung von weiteren Zwischenfällen. Die SUST verfügt über kein Weisungsrecht, ist aber direkt der Departementschefin unterstellt und beschäftigt 5 hauptamtliche Untersuchungsleiter sowie 16 Untersuchungsbeauftragte. Die SUST wird erst aktiv, wenn Unfälle Tote oder Schwerverletzte aufweisen oder die Schadenshöhe 180'000 CHF übersteigt sowie bei Fällen im Sinne der Störfallverordnung, bei schweren Vorfällen (Gefährdung), aussergewöhnlichen Ereignissen und Bränden. 2014 gingen folgende Anzahl Meldungen in den einzelnen Teilbereichen ein: 334 Bahn, 31 Tram, 7 Linienbus, 8 Seilbahn und 2 Schiff. Daraus setzte sich der Bereich Bahn wie folgt zusammen: 51 Personenunfall, 49 Kollision, 24 Kollision Bahnübergang, 37 Entgleisung, 53 Beinaheunfall und 110 Diverse. Aus den Untersuchungen gehen Sicherheitsempfehlungen an das BAV hervor und dieses prüft die Möglichkeiten zu deren Umsetzung.

Beat Gutzwiller, Leiter Qualität, Sicherheit & Umwelt bei SBB Cargo, ging in seinem Referat auf den schweren Eisenbahnunfall von Daillens am 25.04.2015 ein, wo etwa 25 t Schwefelsäure und 3000 Liter Natronlauge ausliefen. Nun wird die vermehrte Ausrüstung von Bahnwaggons mit Entgleisungsdetektoren erneut aktuell. Bei den Chlortransporten gibt es eine gegenläufige Entwicklung. Man versucht bei der Routenwahl den grösseren Agglomerationen auszuweichen, aber durch das verdichtete Bauen wachsen die Siedlungen insbesondere entlang der Bahnstrecken.

Zur strategischen Bedeutung von Gefahrguttransporten auf der Schiene bei der CABB AG (Pratteln bei Basel) sprach Dr. Peter Höcht, Operational Excellence. Einleitend wurde dargelegt wo überall in Produkten des täglichen Bedarfs beispielweise Monochloressigsäure notwendig ist. Die Firma stellt in der Mehrzahl Chemikalien her, die der Gefahrgutverordnung unterliegen (z. B. Chloracetylchlorid, Chlorsulfonsäure, Dimethylsulfat, Schwefelsäure/Oleum, Thionylchlorid, Salzsäure, Sulfurylchlorid). Versendet werden jährlich ca. 250'000 Tonnen chemische Produkte, davon die Hälfte in 9000 Waggonladungen mit 150 angemieteten Kesselwaggons.

Aus der anschliessenden Diskussion ging hervor, dass SBB Cargo 2014 mit 127 verschiedenen Waggonhaltern zu tun hatte, wobei 10 Waggonhalter über 80 % der Waggons stellten. Insgesamt verkehrten in der Schweiz 32'468 verschiedene Güterwaggons. 70 % aller Transporte verkehrten aus oder ins Ausland. Jeder Waggon durchfährt durchschnittlich alle 45 km fest installierte Detektorstellen zu Prüfung von Heissläufern, Radlastverhältnis und Lichttraumprofil sowie teilweise auch Brand und Chemie. Der Unfall in Daillens kostete allein die Post, mit ihren zahlreichen Bahntransporten, einen Mehraufwand von 600'000 CHF.