

Bundesamt für Verkehr BAV
Herrn Dr. Max Friedli, Direktor
3003 Bern

Chiasso, 20.5.2009
Our Ref. TON

Erhöhung der Trassenpreise um 78% gefährdet den kombinierten Verkehr

Stellungnahme zur Teilrevision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung und der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung

Sehr geehrter Herr Dr. Friedli

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zu Ihren Vorschlägen betreffend der Teilrevision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung und der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung Stellung zu nehmen.

Die heutigen Trassenpreissubventionen für den kombinierten Verkehr laufen gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz Ende 2010 aus. Spätestens ab diesem Zeitpunkt – in der Absicht des BAV jedoch bereits ab Ende 2009 – werden die Infrastrukturbetreiberinnen den Eisenbahnverkehrsunternehmen den vollen Trassenpreis berechnen. Es ist daher dringend geboten, das gesamte Trassenpreissystem einer grundlegenden Neugestaltung zu unterziehen. Bereits anlässlich des Workshops im März 2008 und der informellen Anhörung im Juni 2008 stellten wir Ihnen die Anforderungen an ein neugestaltetes Trassenpreissystem aus unserer Sicht als KV-Operateur dar.

Die heutigen Vorschläge gehen grundsätzlich an den Marktanforderungen vorbei. Sie führen zu einer **De-facto-Trassenpreiserhöhung von 78% in Variante 1 bzw. 64% in Variante 2** gegenüber der heutigen Situation und folglich zu einer markanten Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs. Eine Trassenpreiserhöhung von 78% würde eine Verteuerung der Zugpreise (inklusive Traktionskosten) in Höhe von 20% bewirken. In der aktuellen Wirtschaftskrise – an deren Folgen die Logistikbranche noch mehrere Jahre zu leiden hat – findet strassenseitig ein Preisverfall in der Grössenordnung von 20 bis 30% statt. Wenn in diesem Kontext die Bahnen ihre Preise um 20% erhöhen, **verliert der kombinierte Verkehr jegliche Wettbewerbsfähigkeit**. Eine Rückverlagerung auf die Strasse ist die logische Konsequenz.

Die Annahme, dass sich das heutige Trassenpreissystem im Grossen und Ganzen bewährt hat, teilen wir nicht. Das heutige Trassenpreissystem:

- privilegiert den Personenverkehr und straft den Güterverkehr
- wertet das Zugsgewicht höher als die Benutzung der Slots

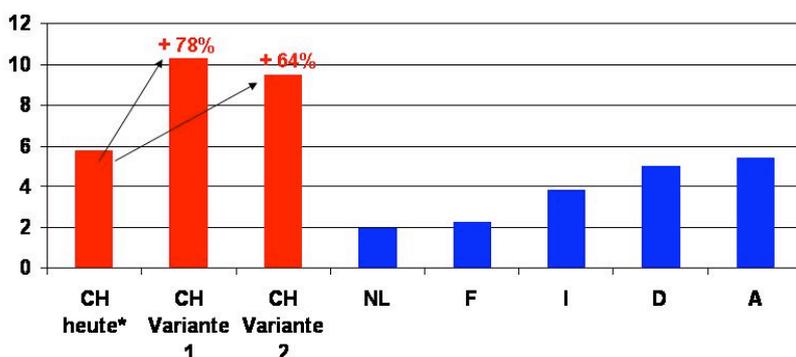
- gibt keine Anreize zur optimalen Auslastung der Infrastruktur
- verrechnet für den Güterverkehr dreimal so hohe Preise wie in den Nachbarländern
- ermöglicht wettbewerbsfähige Angebote im kombinierten Verkehr nur über die vom BAV gewährten Trassenpreissubventionen in Höhe von ca. 55% vom Gesamttrassenpreis.

Der vorliegende Vorschlag ändert das ineffiziente, diskriminierende Trassenpreissystem in keiner Weise. Es bürdet den Operateuren des kombinierten Verkehrs höhere Kosten und grössere Risiken auf und leistet somit einer Rückverlagerung auf die Strasse Vorschub. Im Einzelnen:

- Das grundlegende **Problem der Quersubventionierung des Personenverkehrs durch den Güterverkehr** – mit 20% des Verkehrsaufkommens finanziert der Güterverkehr 30% des Ertrags – wird nicht thematisiert und nicht in Angriff genommen. Eine konsequente Verlagerungspolitik muss Wege finden, um dem Güterverkehr die ihm gebührende Rolle auf den Schienen der Schweiz zu erkämpfen.
- Das in der Motion Pedrina festgeschriebene Ziel, **die Slots als den eigentlich begrenzenden Faktor** bei der Preisgestaltung höher zu gewichten als das Zugsgewicht, wird verfehlt. Mindestpreis und Energiekosten werden weiterhin auf der Basis der Bruttotonnenkilometer berechnet. Mit der vorgeschlagenen Neuregelung beträgt der gewichtsbasierte Anteil des Preises immer noch rund 80%.
- Verfehlt wird auch das Ziel einer **Differenzierung des Trassenpreises nach Angebot und Nachfrage**, um die knappen Ressourcen im Netz besser zu nutzen und folglich die Auslastung der Infrastruktur zu verbessern, wie auch in den Motionen Pedrina und Büttiker gefordert. Eine Fülle von Tools stünde zur Verfügung: Belegzeit der Strecke, Priorität im Netz, Qualität der Trasse, Ausbaustandard der Strecke, Anreize zur Förderung von Pünktlichkeit und Produktivität. Einzig das Kriterium der Wochentage findet im Vorschlag zur Neuregelung Beachtung – ein enttäuschendes Ergebnis.
- Im internationalen Vergleich betragen die Trassenpreise durch die Schweiz weiterhin etwa das Dreifache des Niveaus der Nachbarländer. Damit wird auch die zentrale Forderung der Motion Büttiker einer Senkung der Trassenpreise auf das Niveau der umliegenden Länder (D/F/I/A) verfehlt. Wir müssen einen **Trassenpreis von etwa CHF 4 pro Zugskilometer erreichen, um international wettbewerbsfähig zu sein.**

Trassenpreise im internationalen Vergleich

CHF pro Zugskilometer



* inkl. Trassenpreissubventionen

Quelle: Studie zu einem neuen schweizerischen Trassenpreissystem, ETH, 2007; Berechnungen Hupac

Das schweizerische Trassenpreissystem muss also strukturell geändert werden mit dem Ziel, Subventionen abzubauen und überflüssig zu machen. Ein neugestaltetes System sollte Anreize vorsehen, mit denen die Infrastrukturbetreiberinnen zu Produktivitätserhöhungen und einer besseren Auslastung des Netzes motiviert werden. Bis zu diesem Zeitpunkt sollten die Trassenpreisverbilligungen dort angesiedelt werden, wo ihre Notwendigkeit entsteht, also im Infrastrukturbereich und nicht bei den Operateuren.

Eine kompensierende Erhöhung der Betriebsbeiträge, die jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Teilrevision ist, ist unseres Erachtens nicht der richtige Weg. Die Betriebsbeiträge des Bundes sind, wie der Name schon sagt, Beiträge an den aufwendigen *Betrieb* des kombinierten Verkehrs auf transalpinen Strecken mit Doppel- und Dreifachtraktion. **Das Instrument der Betriebsbeiträge nun auch für die Kompensation der hohen Infrastrukturkosten einzusetzen, ist unter verschiedenen Gesichtspunkten problematisch.** Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz 2011-2018 hat beispielsweise die Mittel für Betriebsbeiträge spürbar reduziert; insgesamt stehen nur noch CHF 1,6 Milliarden für den gesamten Zeitraum zur Verfügung. Wenn nun aus diesem Topf sowohl die Betriebsbeiträge als auch die Infrastrukturbeiträge finanziert werden müssen, werden die zur Verfügung stehenden Fördermittel schneller erschöpft. Dies gefährdet die Marktfähigkeit des kombinierten Verkehrs.

Auch den geplanten **Zuschlag für Gefahrgut** weisen wir mit Nachdruck zurück. Heute sind im Transit durch die Schweiz im Vergleich zur Schiene relativ wenige Gefahrgutsendungen auf der Strasse unterwegs – im Interesse der Umwelt, der Bevölkerung und der Sicherheit. Eine Belastung dieser besonders verlagerungswürdigen Transportkategorie ist unververtretbar und hätte Rückverlagerungen auf die Strasse zur Folge.

Aus den genannten Gründen weisen wir die Vorschläge betreffend der Teilrevision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung und der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung mit Nachdruck zurück. **Wir sind überzeugt, dass das Trassenpreissystem grundsätzlich und aus einem Guss überarbeitet werden muss.** Mit Stückelwerk und Trippelschritten erzielen wir keine nachhaltigen Fortschritte im Interesse der Verkehrsverlagerung.

Freundliche Grüsse



Bernhard Kunz
Direktor



Peter Howald
Direktor Intermodal Services

Anlage: Dokumentation "Für ein neues Schweizer Trassenpreissystem"

Kopie: Vernehmlassungskreis
Mitglieder der KVF Nationalrat und Ständerat