

Bundesamt für Verkehr BAV  
CH-3003 Bern

Chiasso, 11.06.2008  
Our Ref. KUN-HAF/TON

## Änderung der Verordnung über die Trassenpreisverbilligungen im kombinierten Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur geplanten Änderung der Tassenpreissubventionen erneut Stellung nehmen zu dürfen. Bereits anlässlich der Workshops im März 2008 äusserten und begründeten wir unsere Vorbehalte gegenüber dem neuen System. Dennoch scheint das BAV fest entschlossen zu sein, den Systemwechsel vorzunehmen, ohne die Einwände seitens der operativen Partner zu berücksichtigen.

Das Thema der Trassenpreise ist für die Zukunft der Verkehrsverlagerung von enormer Bedeutung. Deshalb erlauben wir uns, Ihnen zusätzlich zur Beantwortung Ihrer Fragen unsere Bemerkungen zur geplanten Umstellung zu unterbreiten.

### Zur Frage 1

Das vom BAV vorgestellte Verfahren entspricht den neuen Gesetzesgrundlagen und ist formell plausibel. Da die Trassenpreissubventionen jedoch das Ziel haben, die hohen Kosten der Infrastruktur-betreiberinnen zu senken und somit die Marktfähigkeit des KV zu verbessern, wäre es unserer Meinung nach wesentlich sinnvoller, **das Trassenpreissystem grundlegend zu reformieren mit dem Ziel, den Subventionsbedarf ganz oder teilweise aufzuheben**. Die Trassenpreise für KV-Züge sind in der Schweiz etwa dreimal höher als in den meisten europäischen Ländern (s. Anlage). Im Interesse der Verkehrsverlagerung wäre es sinnvoll, die enorm hohen Kosten der Infrastrukturbetreiberinnen zu hinterfragen und ggf. zu korrigieren. Die bereits begonnene Überarbeitung des schweizerischen Trassenpreissystems, welches heute als fast ausschliessliches Kriterium das Gewicht des Zuges berücksichtigt und folglich den Güterverkehr diskriminiert, sollte mit Hochdruck verfolgt und zum frühest möglichen Termin umgesetzt werden, also schon vor dem anvisierten Termin im Jahr 2011. Bis zu diesem Zeitpunkt sollten die Preisverbilligungen dort angesiedelt werden, wo ihre Notwendigkeit entsteht, also im Bahnproduktionsbereich und nicht bei den Operateuren.

Die prinzipielle Schwäche der vorgeschlagenen neuen Regelung liegt unseres Erachtens darin, dass das System der Betriebsabgeltungen, welches die Vermarktung des kombinierten Verkehrs seit 2000 erfolgreich steuert, nun auch auf den Einkauf übertragen werden soll. Eine Rechnung, die jedoch nicht aufgeht, denn während es für den Verkauf einen funktionierenden, durch Förderinstrumente beeinflussbaren Markt gibt, stehen wir auf der Einkaufsseite einem Monopol – den Infrastrukturbetreiberinnen - gegenüber, das vom Kunden in keiner Weise beeinflusst werden kann. Hier wäre es die Aufgabe der Verkehrspolitik, für funktionierende, verlässliche Rahmenbedingungen zu sorgen. Der Einsatz von Fördermitteln auf der Ebene der Operateure zur Steuerung des Einkaufs vom Monopolisten hat keinerlei positive Auswirkung, sondern wird im Gegenteil zu einer negativen Spirale von Kostensteigerungen und regressiver Dynamik führen.

### **Zu Frage 2**

Wir teilen die Ansicht des BAV, dass das vorgestellte Verfahren gewisse Vorteile in Hinblick auf die Steuerbarkeit und Überprüfbarkeit der aufgewendeten Mittel hat. **Wir teilen NICHT die Einschätzung des BAV, dass sich das vorgeschlagene Vorgehen positiv auf die Verkehrsverlagerung auswirken wird.**

- ➔ In der neuen Situation werden die Trassenkosten mit Sicherheit steigen, während der Ausgleich für die Operateure auf variablen Ansätzen basiert. Dies führt zu Unsicherheit und mangelnder Kalkulierbarkeit für die Operateure.
- ➔ Das Risiko bei der Einführung neuer Züge, welche in der Anfangsphase normalerweise eine niedrige Auslastung haben, steigt, da die Abgeltungen teils pro Zug (fix) und teils pro Sendung (variabel) vorgenommen werden sollen. Die nicht gedeckten Kosten gehen zu Lasten der Operateure. Dies wirkt sich negativ auf die Innovationsbereitschaft der Operateure und folglich auf das Wachstum des kombinierten Verkehrs aus.
- ➔ Operateure, die den Bedürfnissen der Transportwirtschaft entsprechend ein breitgefächertes intermodales Netzwerk betreiben und dadurch aktiv die Verlagerung von der Strasse auf die Scheine ermöglichen, sind benachteiligt, denn in Netzwerken sind geringere Auslastungen auf einzelnen Strecken unvermeidlich.
- ➔ Das erhöhte Risiko der Operateure wird voraussichtlich zumindest teilweise über die Preise an den Markt weitergegeben werden. Preiserhöhungen würden jedoch die Konkurrenzfähigkeit der Schiene negativ beeinflussen.

Bereits heute beobachten wir eine Wachstumsverlangsamung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs. Im Jahr 2007 betrug der Zuwachs nur noch 1,8% in Bezug auf die Nettotonnen und 3% in Bezug auf die Sendungen. Das bestehende System stösst offensichtlich an seine Grenzen; unseres Erachtens verkraftet es keine weitere Kostentreiber neben der allgemeinen Preiserhöhung der Bahnen und der planmässigen degressiven Entwicklung der Betriebsabgeltungen.

Sollte aus den vom BAV dargestellten Gründen eine Umschichtung der Trassenpreisverbilligungen von den Infrastrukturbetreiberinnen auf die KV-Operateure vorgenommen werden, ist ein „Nullsummenspiel“ zu gewährleisten, bei dem die KV-Operateure nicht gegenüber den ehemaligen Subventionsempfängern benachteiligt werden. Auf alle Fälle muss vermieden werden, dass die hohen Kosten auf die Operateure und folglich auf den Markt abgewälzt werden.

Bei einer Umschichtung der Trassenpreisverbilligungen auf die Operateure sollte als Abgeltungskriterium ausschliesslich die Anzahl der gefahrenen Züge herangezogen werden. Damit

wären die Bahnkosten für die Operateure weiterhin eine fixe, kalkulierbare Grösse. Die geforderten Instrumente zur Steuerung des Verlagerungsprozess sind bereits durch die aktuellen Betriebsabteilungen mit ihrer Differenzierung der Beträge pro Zug und pro Sendung gegeben.

### **Zu Frage 3**

Zusätzlich zu den bereits in Frage 2 beschriebenen möglichen Marktauswirkungen wird die Subventionssumme für die Operateure massiv steigen, was unserer Zielsetzung als marktwirtschaftlich orientiertes Unternehmen diametral widerspricht. Der Administrationsaufwand für die Operateure, der bereits heute sehr hoch ist, wird weiter steigen. Des weiteren ist zu befürchten, dass im Zuge der Systemumstellung die Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnunternehmen ihre Preise nach oben korrigieren, ein durchaus realistisches Szenario, da nach der Umstellung die Infrastrukturbetreiberinnen keiner Kontrolle durch das BAV unterliegen und somit keine Vergleichsmöglichkeiten zwischen den Konditionen vor und nach der Umstellung gegeben sind. Ein eventueller Anstieg der Bahnpreise wird sich auf die Marktpreise auswirken und somit die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs beeinträchtigen.

Zudem bedingt die Neuverhandlung der Verträge mit den Bahnen einen enormen administrativen Aufwand (Verhandlungen, Planrechnungen, rechtliche Aspekte...) und verursacht nicht zu vernachlässigende Kosten. Eine Umstellung in zwei Phasen verdoppelt den Aufwand. Wir erachten eine einmalige Umstellung im Jahr 2010 für sinnvoller.

### **Zu Frage 4**

Jeder Akteur wird die Änderung unterschiedlich interpretieren:

- ➔ Die Eisenbahnunternehmen gehen kein Risiko ein, denn sie haben keine variable Komponente in der Preisbildung und werden die Preiserhöhung der Infrastrukturbetreiberinnen an die Operateure weiterreichen. Im kommenden Jahr werden sie für die gleichen Züge einen festen, neuen, hohen Preis erhalten.
- ➔ Die Operateure werden eine komplexere und erhöhte Administration haben, müssen höhere Subventionsbeträge behandeln und kontrollieren und bürden sich durch das neue Subventionssystem indirekt das Problem der mangelnden Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Schieneninfrastruktur auf. Sollte das System eine Abgeltung auf Basis der Sendungen anstatt ausschliesslich auf Basis der Züge vorsehen, werden die Operateure ein erhöhtes Risiko eingehen und höhere Kosten tragen, was eventuell durch Preiserhöhungen aufgefangen werden muss.
- ➔ Durch die Integration der Trassenpreisverbilligungen in die Betriebsbeiträge werden die Operateure auch dahingehend zusätzlich benachteiligt, dass ihr Anrecht auf Rückerstattung der Vorsteuer der schweizerischen Mehrwertsteuer zusätzlich geschmälert wird.
- ➔ Die Kunden bzw. die Verlader werden erwarten, dass die Operateure die erhöhten Subventionen in Form von Preisreduzierungen weitergeben können. Stattdessen besteht aus den genannten Gründen die Gefahr, dass die Preise steigen und die Einführung neuer Züge behindert wird.

### Zu Frage 5

Die flankierenden Massnahmen sind unserer Meinung nach notwendig. Wir denken jedoch, dass die vorgeschlagenen Massnahmen in erster Linie die Interessen der Infrastrukturbetreiberinnen und die EVUs schützen, während die Risiken der Operateure unbeachtet bleiben. Insbesondere erachten wir die vertraglich verankerte Verpflichtung der Operateure, die Konditionen der EVU vorbehaltlos zu akzeptieren, als äusserst problematisch. Wir halten diese Massnahme nur dann für gerechtfertigt, wenn das BAV die Abgeltungen an die Operateure wie oben beschrieben pro Zug und in genauer Entsprechung der heutigen Trassenpreisverbilligung vornimmt.

Desweiteren schlagen wir vor, dass die Preispolitik der Infrastruktur transparent und unter Kontrolle des BAV gemacht wird und dass die Vergleichbarkeit der Bedingungen vor und nach der Umstellung in Bezug auf die Zugpreise vom BAV monitoriert wird. Das BAV sollte den Preis- und Subventionsmechanismus allen Beteiligten vorgängig klar aufzeigen, damit jeglicher Missbrauch auszuschliessen ist.

### Zusammenfassung unserer Forderungen

- ➔ Trassenpreissystem strukturell ändern, um Subventionen überflüssig zu machen!
- ➔ Prinzipielle Beibehaltung des heutigen Systems, das die hohen Trassenpreise an der Quelle verbilligt
- ➔ Eine eventuelle Umschichtung der Trassenpreisverbilligung an die Operateure nur auf Basis der Anzahl der Züge, um feste, kalkulierbare Preise zu gewährleisten
- ➔ Keine Abgeltung über die Anzahl der Sendungen, um die Markt- und Innovationsfähigkeit des KVs zu erhalten
- ➔ Einmalige Systemumstellung im Jahr 2010
- ➔ Transparenz und Preiskontrolle auf Infrastruktur- und Bahnseite durch das BAV

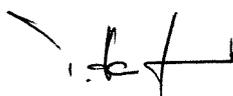
Wie eingangs erläutert, bringen wir gerne unsere Erfahrung für die Umsetzung eines erfolgreichen Systems ein. Wir bitten Sie jedoch um die Berücksichtigung unserer Argumente, die wir im Interesse des Marktes und der Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs vorbringen. Sollten Sie, sehr geehrte Damen und Herren, mit unseren Ausführungen nicht einig gehen, bitten wir Sie um die Darstellung Ihrer Gegenargumente. Auf dieser Basis kann ein konstruktiver Dialog entstehen, der für funktionierende und marktorientierte Lösungen unerlässlich ist.

Wir danken Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und erwarten gerne Ihre nächsten Informationen.

Mit freundlichen Grüssen



Bernhard Kunz  
Direktor



Peter Hafner  
Direktor Finanz und Administration

Anlage: Dokumentation "Für ein neues Schweizer Trassenpreissystem"