

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Per E-mail: finanzierung@bav.admin.ch

7. April 2015

Stellungnahme von economiessuisse zur Trassenpreisrevision 2017 – Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 17. Februar 2015 haben Sie uns eingeladen, zur Trassenpreisrevision 2017 – Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

economiesuisse vertritt als Verband der Schweizer Unternehmen rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse und insgesamt 2 Millionen Beschäftigte. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern, sowie zahlreiche Einzelunternehmen. Die dauerhaft gesicherte und verursachergerechte Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ist ein wichtiges volkswirtschaftliches Anliegen. Wir begrüssen daher die Stossrichtung der Verordnungsänderung grundsätzlich und erlauben uns gleichzeitig, einige kritische Bemerkungen zu den geplanten Änderungen anzubringen.

1. Einleitende Bemerkungen

Der langfristige Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur steht vor grossen Herausforderungen. Aufgrund der stärkeren Belastung des bestehenden Netzes und des weiteren Ausbaus der Bahninfrastruktur steigen die Kosten für Betrieb und Unterhalt des Netzes stetig an. Seit einigen Jahren vermag der Netunterhalt nicht mehr mit der steigenden Beanspruchung mitzuhalten. In der Folge leiden die Substanz der Schieneninfrastruktur sowie langfristig auch die Zuverlässigkeit der Schienenangebote. Der SBB Netzustandsbericht von 2013 weist denn auch einen aufgelaufenen Nachholbedarf beim Netunterhalt von 2.3 Milliarden Franken auf. Es ist daher richtig, dass der Souverän mit der Annahme der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) beschlossen hat, einerseits den Unterhalt der Infrastruktur zu priorisieren und andererseits das Prinzip der Benutzerfinanzierung zu stärken.

2. Allgemeine Bemerkungen zur Verordnungsänderung

Das Ansinnen der Ordnungsrevision hinsichtlich einer verursachergerechteren Verteilung der Mehrkosten begrüssen wir. Heute ist das Verursacherprinzip im Trassenpreissystem ungenügend umgesetzt und muss daher überarbeitet werden.

Verursachergerechte Preise für alle Verkehrsarten

Aufgrund der Erhebungen des BAV betreffend Infrastrukturverschleiss ist klar, dass der Güterverkehr in der Vergangenheit zu viel für die Infrastrukturbenutzung bezahlt hat. Das Netz wurde einseitig für die Bedürfnisse des Personenverkehrs gebaut, die Ausbaustandards sind nicht güterverkehrskonform und die Abschläge für die mangelnde Trassenqualität zu gering. Folglich hat der Personenverkehr in der Vergangenheit zu wenig für die Infrastrukturbenutzung bezahlt.

Infrastrukturverschleiss und Kapazitätsbeanspruchung berücksichtigen

Der Trassenpreis muss den Infrastrukturverschleiss und die Kapazitätsbeanspruchung stärker berücksichtigen. Deshalb ist künftig bei der Berechnung auf Leistung (Tonnenkilometer), Fahrzeit und Zugkilometer abzustellen. Entsprechend sollen die Faktoren Trassenqualität und Energieverbrauch stärker in den Trassenpreis einfließen.

Zudem soll der Trassenpreis künftig Anreize zur effizienteren Kapazitätsnutzung setzen. Die sich verschärfende Trassenknappheit soll i.S. einer verstärkten Nachfrageorientierung bei der Preisgestaltung besser berücksichtigt werden. Denkbar sind zeitlich und örtlich differenzierte Preise. Vor allem aber sollen die steigenden Passagierzahlen statt durch reflexartige Taktverdichtungen durch leistungsfähigeres Rollmaterial oder Entlastungszüge bewältigt werden. Bei Fahrzeiten unter 30 Minuten ist zudem in der Hautverkehrszeit von einer Sitzplatzgarantie abzusehen. Daneben sind innovationsfördernde preisliche Anreize zu wahren bzw. zu setzen. So soll bspw. der Lärmbonus für den Güterverkehr beibehalten werden.

3. Spezifische Bemerkungen zum Güterverkehr

Der Schienengüter steht vor grossen Herausforderungen bezüglich Kosten und Produktivität seiner Angebotserstellung. Der heutige Trassenpreis bestraft schwere Güterzüge und erweist sich kontraproduktiv im Hinblick auf Effizienzsteigerungen beim Güterverkehr auf der Schiene. Vor diesem Hintergrund sehen wir folgende Möglichkeiten zur weiteren Stärkung des Verursacherprinzips, denn mit dem vorliegenden Vorschlag wird der Güterverkehr nur ungenügend entlastet:

- *Ausbaustandard:* Der geringere Bedarf des Güterverkehrs hinsichtlich Ausbaustandards der Infrastruktur ist im Trassenpreis angemessen zu berücksichtigen. Der Güterverkehr soll künftig nicht mehr für eine Schieneninfrastruktur bezahlen, deren Kosten er nicht verursacht bzw. die er nicht nutzt (z.B. Publikumsanlagen, Hochgeschwindigkeitsstrecken). Die Tatsache, dass der erste Ausbauschritt von FABI dem Güterverkehr kaum Nutzen bringt, ist bei der Generierung der Mehreinnahmen zu berücksichtigen.
- *Trassenqualität:* Gemäss Branchenmeinung betragen die betrieblichen Mehrkosten aufgrund schlechter Trassen für den Güterverkehr rund 20 Prozent. Die betrieblichen Erschwernisse für den Güterverkehr, welche die Taktverdichtungen im Personenverkehr mit sich bringen, müssen in der Berechnung des Trassenpreises stärker berücksichtigt werden. Ziel ist die vollständige Kompensation betrieblicher Mehrkosten infolge schlechter Trassenqualität, bspw. infolge erzwungener Halte bei fahrplanmässigen Verspätungen des Personenverkehrs.

- *Gefahrgutzuschlag*: Der Gefahrgutzuschlag in der heutigen Form ist mit dem Verursacherprinzip nicht vereinbar. Er ist zu streichen und als nicht leistungsabhängige Vorhaltekosten in den Basispreis Trasse zu integrieren. Denn Wehrdienste werden nicht nur für den Gefahrguttransport, sondern generell für die Beförderung von Gütern und Personen genutzt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Weiter verweisen wir auf die detaillierten Stellungnahmen unserer Mitgliedverbände Erdölvereinigung und VAP, welche unserer Stellungnahme beigelegt sind.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung

Marcus Hassler
Projektleiter Infrastrukturen

Beilagen

- Stellungnahme der Erdöl-Vereinigung vom 26.03.2015
- Stellungnahme der VAP vom 26.03.2015