

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

13. Dezember 2011

Anhörung zur Botschaft über die Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur und die Leistungsvereinbarung Bund-SBB für die Jahre 2013-2016

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme zum oben aufgeführten Geschäft.

economiesuisse begrüsst die Absicht, mit der vorliegenden Leistungsvereinbarung die von den SBB zu erreichenden Ziele und mit dem Zahlungsrahmen bzw. dem Verpflichtungskredit die für die Eisenbahninfrastruktur benötigten Finanzmittel festzuhalten. Eine verlässliche Planung ist zentral. Überraschungen hinsichtlich Mehrkosten für Unterhalt und Betrieb – wie sie in der Vergangenheit auftraten – müssen unbedingt vermieden werden. Den laufenden Kosten ist die notwendige Achtung zu schenken, wenn nötig zulasten der Investitionen bzw. dem weiteren Ausbau.

Mit den vorliegenden Unterlagen ist es economiesuisse nicht möglich, die vorgeschlagene Höhe der Finanzmittel ausreichend zu beurteilen. Wie hoch die tatsächlichen Effizienzsteigerungspotenziale beim Unterhalt und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur sind, bleibt für Dritte schwierig abzuschätzen. Die Schweizerischen Bundesbahnen sehen wir in einem Informationsmonopol. Solange die SBB nicht in einem innovations- und effizienzfördernden Wettbewerb stehen, dürften die Anreize für mehr Effizienz gering sein. Eine effektive Beurteilung der Effizienz bleibt unmöglich.

Störend ist aus unserer Sicht, dass dem Vorschlag des Bundesrats hinsichtlich Zahlungsrahmen ein (höherer) Vorschlag der SBB gegenübergestellt wird. Die Vorlage zeigt damit einmal mehr den Rollenkonflikt, der zwischen Eigner, Besteller, Regulator und Betreiber im öffentlichen Verkehr besteht. Die SBB als Betreiber verfügen gegenüber dem Bund als Eigner über einen Informationsvorsprung, den die SBB im politischen Prozess einsetzen und gegen die Interessen des Eigners ins Feld führen können. Diese Situation ist für economiesuisse unhaltbar. Im Mindesten müsste sich die Betreiberin hinter die Interessen des Eigners stellen. Es ist aus unserer Sicht zentral, dass das vorliegende Rollenproblem möglichst zeitnah gelöst wird.

Dass zusätzliche Finanzmittel für den Betrieb und den Unterhalt durch Abstriche beim Ausbau finanziert werden, begrüssen wir. Ein solches Vorgehen entspricht der gesamtheitlichen Finanzierungssicht und bewirkt eine effizienzsteigernde Mittelkonkurrenz, wie sie auch bei einem allfälligen künftigen Bahninfrastrukturfonds (BIF) ins Auge gefasst wird. **Die gleichzeitige Erhöhung der FinöV-Bevorschussung und insbesondere die weitere Erstreckung der Rückzahlung der Bevorschussung an den Bund lehnen wir dagegen ab.** Faktisch würden so mehr Finanzmittel im FinöV-Fonds generiert. Würde die Benutzerfinanzierung gerade bezüglich Unterhalts- und Betriebskosten erhöht, könnte die Mittelkonkurrenz entschärft werden.

Im Übrigen erlauben wir uns die Bemerkung, dass die Ausführungen in der Botschaft hinsichtlich der geplanten Verwendung der FinöV-Mittel für Aussenstehende kaum verständlich (Ziffer 1.4.5 „Finanzierung der bestellten Leistungen“) sowie die Herleitung des vom Bundesrat geltend gemachten Mehrbedarfs von 650 Millionen Franken für uns wenig transparent sind. Auch bezüglich finanziellen Auswirkungen (Ziffer 3.1) vermissen wir konkrete Angaben, um wie viel die Bevorschussung erhöht werden muss bzw. wieweit sich die Rückzahlung der Bevorschussung zeitlich verschiebt. Bei einer Vorlage mit einer Finanzwirkung von 9.5 Milliarden Franken wäre es aus unserer Sicht angebracht, die Wirkungszusammenhänge klarer und transparenter darzustellen.

Weitere Bemerkungen sowie Einzelanliegen von economiesuisse-Mitgliedern

Im Folgenden erlauben wir uns, auf konkrete Artikel des Entwurfs der Leistungsvereinbarung Bund-SBB (LV) einzugehen, sowie auf Einzelanliegen von economiesuisse-Mitgliedern hinzuweisen, die wir unterstützen:

- *Art. 6 Strategische Ausrichtung der Divisionen SBB*
Der Verband der Verladenden Wirtschaft VAP erachtet die vorgeschlagene strategische Ausrichtung für SBB Cargo AG (Art. 6) als zu unverbindlich. Während die heute verbindliche LV ein Angebot entsprechend den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft als Ziel setzt, soll laut dem vorliegenden Entwurf neu ein beliebiges Bahngüterverkehrsnetz im Import-, Export und Binnenverkehr angestrebt werden, das mittelfristig eigenwirtschaftlich ist. In der Leistungsvereinbarung 2013-16 sollte dem Verhältnis von Verloader und SBB Cargo AG weiterhin Rechnung getragen werden, weshalb der VAP folgende Formulierung empfiehlt:

„SBB Cargo AG betreibt ein mittelfristig eigenwirtschaftliches Bahngüterverkehrsnetz im Binnen- und Import-/Exportverkehr. Sollte sich das den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft entsprechende Netz als nicht eigenwirtschaftlich erweisen, so erarbeitet die SBB im Einvernehmen mit der verladenden Wirtschaft die Entscheidungsgrundlagen für eine Abgeltung der nicht eigenwirtschaftlichen Netzangebote auf der Basis einer verursachergerechten Kostenzuteilung und unter Ausschöpfung aller Kostensenkungsmöglichkeiten.“

Gemäss VAP soll eine allfällige Abgeltung nicht über den zeitlichen Gültigkeitsbereich der LV hinausgehen und nur subsidiär Anwendung finden. Vielmehr sollen – an sich entsprechend Art. 5 Abs. 2 LV – die ein eigenwirtschaftliches Netzangebot behindernden Wettbewerbsbedingungen wie Netzzugangspriorität, Netzkapazitäten und -ausbauten, Trassenpreis, Arbeitszeitgesetz usw. zugunsten des Bahngüterverkehrs korrigiert werden.

- *Art. 14 Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes*
Die Ansiedlung der Netzplanungsprozesse bei den SBB als integrierte Bahn und damit Wettbewerber im Transportgeschäft erachten economiesuisse und der VAP als kritisch. Die Interessen des Güterverkehrs und insbesondere diejenigen fremder Güterbahnen dürften in dieser Konstellation hinter denjenigen des Personenverkehrs anstehen. Daran vermag auch der in Art. 14 lit. a vorgeschriebene Einbezug der Wettbewerber in den Planungsprozess nichts zu än-

dern. Eine stärkere Berücksichtigung des Güterverkehrs bei der Entwicklung des Infrastrukturnetzes wäre gerade in Anbetracht des verfassungsmässigen Güterverlagerungsauftrags und der damit entstehenden Zielkonflikte aufgrund der Priorität des Personenverkehrs und des Ausbaus der Schienenpersonenverkehrs in den Agglomerationen angebracht.

Die Problematik der Netzplanungsprozesse zeigen auch die in Art. 12 als Dienstleistung am Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs umschriebene Rolle der SBB sowie die in Art. 22 festgehaltenen Bestimmungen über das Netz der SBB hinausgehende bestellte Leistungen. Die Abstimmung mit anderen EVU bezüglich Netzplanungsprozesse sollte klar festgehalten werden.

- *Art. 19 Zu betreibende Strecken und Knoten*
Der VAP und die Interessengemeinschaft Energieintensive Branchen (IGEB) weisen darauf hin, dass die Reduktion der Bedienungspunkte, welche im Zuge der Realisierung einer „schwarzen Null“ bei SBB Cargo zu erwarten sind, mit Bedacht und unter genauer Prüfung der Verbundvorteile sowie individueller Einzelfälle angegangen werden sollten. Die in Art. 19 Abs. 3 vorgesehene Überprüfung der notwendigen Zahl Rangierbahnhöfe kann vor dem Hintergrund des diskriminierungsfreien Netzzugangs nicht durch die SBB alleine erfolgen. Sie sollte im Einvernehmen mit ihren Wettbewerbern im Transportgeschäft vorgenommen werden. Ebenso verhält es sich bei beabsichtigten Schliessungen sowie insbesondere beim Bau neuer Freiverladeanlagen gemäss Abs. 4. Energieintensive Betriebe sind auf den Wagenladungsverkehr im grenzüberschreitenden Verkehr angewiesen, wobei die Export- und Importlieferungen nur selten einen Ganzzug zulassen.
- *Trennung Netz und Betrieb*
Der VAP verweist auf die mögliche Trennung von Netz und Betrieb: „Die Zusammenlegung des Normalspurnetzes in eine eigenständige Gesellschaft ausserhalb von Eisenbahnverkehrsunternehmen gestützt auf die Ergebnisse der Benchmarks wäre zur Kostensenkung bei Betrieb, Erhaltung und Entwicklung der bestehenden Infrastruktur zu prüfen.“
- *Verbesserung durch LV für private EVU*
Die erstmals ebenfalls für die Privatbahnen geltende vierjährige Leistungsvereinbarung, welche die Ausrichtung auf Zielvorgaben vereinfacht sowie einen Vergleich mit Aussagen zur Sicherheit, Netzverfügbarkeit und Qualität im Betrieb sowie Produktivität möglich macht, begrüsst auch Swissem. Dem Wettbewerb unter den Transportunternehmen um die finanziellen Bundesmittel dürfte dies förderlich sein.
- *Gefahr des verzerrten Wettbewerbs*
Swissem weist zudem auf den Umstand hin, dass EVU mit ausgebauter Wertschöpfungskette und gefördert mit Bundesmitteln zu Konkurrenten von Industrieunternehmen werden können. Dadurch entstünde ein Wettbewerb mit ungleichlangen Spiessen. Auch wird aus ihrer Sicht nicht nur die Sicherung des heutigen Eisenbahnnetzes benötigt, sondern auch die Weiterverfolgung des zeitintensiven Netzausbaus, um den zukünftigen Mehrverkehr von Gütern und Personen bewältigen zu können.

Seite 4

Anhörung zur Botschaft über die Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur und die Leistungsvereinbarung Bund-SBB für die Jahre 2013-2016

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Dominique Reber
Mitglied der Geschäftsleitung

Dr. Stefan Vannoni
Projektleiter Infrastruktur & Energie/Umwelt