

Positionspapier der verladenden Wirtschaft

vom 21. Juni 2006

Senkung des Trassenpreises für den Güterverkehr

Staus auf Hochleistungsstrassen und in den Agglomerationen, Verkehrsprobleme infolge der Unterbrechung des Strassengüterverkehrs am Gotthard wegen Felssturzgefahr, fehlende Trassenkapazitäten auf den Schienen dank starken Ausbaus des Personenverkehrsangebots, Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Strasse nach Kürzung der Trassenpreissubventionen durch den Bund und Restrukturierung des Wagenladungsverkehrs: Der Güterverkehr und damit die Wirtschaft leiden national und international unter ungünstigen Rahmenbedingungen.

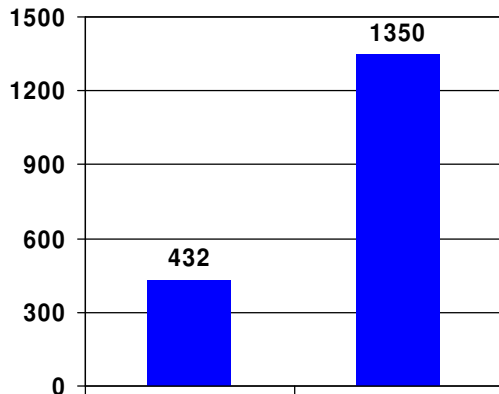
Bereits anlässlich der Generalversammlung des VAP im Juni 2004 wurde auf die drohende Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Strasse hingewiesen, da auch die erhöhte LSVA die zu hohen Trassenpreise nicht zu kompensieren vermag, weshalb der Strassengüterverkehr günstiger ist. Diese Einschätzung hat sich bestätigt; 2005 wurde eine einschneidende Restrukturierung des Wagenladungsverkehrs SBB Cargo nötig.

Die Quersubventionierung des Personenverkehrs durch den Güterverkehr muss beseitigt werden. Die Konferenz der Europäischen Verkehrsminister, CEMT, stellte Anfang 2006 fest, dass die hohen Trassenpreise für den Güterverkehr und die Quersubventionierung des Personenverkehrs für das internationale Verkehrssystem schädlich sind.

Ein Blick auf die schematische Darstellung genügt: Der Güterverkehr bezahlt ein Mehrfaches des Personenverkehrs und hat zusätzlich eine schlechtere Zugangspriorität, d.h. Qualität. Die Folge sind erhöhte Produktionskosten, da unproduktive Wartezeiten für Personal und Material entstehen.

Beispiel Strecke Basel - Chiasso
Grundgebühr (ohne Energie, DB)

CHF



- KV-Zug 3 x teurer als IC
- IC hat Priorität
- Keine Transparenz
Wettbewerbsfähigkeit fehlt
(→ Subventionen)

Trassenpreis-Reform

Intercity
(380 t)

Hupac
KV-Zug
(1.550 t)

Quelle: Hupac

Die SBB als integriertes Bahnunternehmen verschliesst derzeit die Augen, weil es für sie nur um die Entlastung des Güterverkehrs zulasten des Personenverkehrs geht und somit ein Nullsummenspiel entsteht. Für den Schienengüterverkehr insgesamt sieht es aber anders aus. Der Druck auf die Branche könnte so stark werden, dass die rechtliche Trennung von Infrastruktur und Verkehr gefordert werden müsste.

Bei der Festsetzung des Trassenpreises sind folgende Zusammenhänge zu berücksichtigen:

1. Ausbaustandard: Die Höhe der Investitions- und Folgekosten wird vom Personenverkehr getrieben (Sicherheit, Komfort). Der Güterverkehr käme mit einfacheren Standards aus.
2. Gewichtsabhängigkeit: Der Güterverkehr wird überproportional mit diesen (zu hohen) Folgekosten belastet, da die Unterhaltskosten nach Bruttotonnenkilometern (Argument: hohe Abnutzung) verteilt werden.
3. Die ebenso starke Abnutzung der Infrastruktur durch Hochgeschwindigkeits- und Neigezüge wird im Trassenpreis nicht berücksichtigt.
4. Prioritätenordnung: Die dritte Priorität des Güterverkehrs hat zur Folge, dass dessen Personal und Betriebsmittel ineffizient eingesetzt werden müssen (Abwarten aller Personenzüge). Somit ist eine Gleichbehandlung bei der Preisfestsetzung nicht gerechtfertigt. Vielmehr drängt sich ein Zuschlag für diejenigen Züge auf, welche in höheren Prioritäten und damit unter effizienterem Mitteleinsatz verkehren dürfen.

Aufgrund dieser Überlegungen wird folgende Änderung der Netzzugangsverordnung vorgeschlagen:

Preis berücksichtigt Verursacherprinzip beim Ausbaustandard

Die unterschiedlichen Anforderungen von Personen- und Güterverkehr an den Ausbaustandard der Infrastruktur führen zu einem Rabatt für den Güterverkehr:

Preis setzt Anreize für lange und schwere Züge

Statt einer linearen Preisabhängigkeit infolge Ansätzen pro Bruttotonnenkilometer wird der Preis pro Zugkilometer angesetzt oder das Verhältnis zwischen Bruttotonnenkilometer und Zugkilometer verändert.

Preis berücksichtigt Prioritäten

Die unterschiedlichen Prioritäten werden mit Zu- und Abschlägen honoriert, z.B. Zuschlag für den Fernverkehr, Abschlag für den Güterverkehr.

Generalsekretariat:

Telefon: 044 491 15 95

Fax: 044 491 28 80

www.cargorail.ch