

Positionspapier der verladenden Wirtschaft

Vom 7. März 2008

Sanierungspaket von SBB Cargo – die sofortige Senkung des Trassenpreises für den gesamten Bahngüterverkehr ist jetzt erst recht nötig

Nach dem kostspieligen Aufbau eines eigenständigen internationalen Geschäfts mit der Gründung von Töchtern in Deutschland und Italien und einer tiefpreisigen Kundenakquisition, steht SBB Cargo trotz zunehmenden Umsätzen und Verkehrsleistungen vor einem schlechten Jahresabschluss 2007. Sie hat sich daher ein umfassendes Sanierungspaket geschnürt.

Erfreulich ist die Tatsache, dass im Binnenverkehr ein praktisch ausgeglichenes Resultat erzielt werden konnte und dass der Bedienungsraster in der Fläche (323 bediente Bahnhöfe und 200 Kundenlösungen) unverändert aufrecht erhalten wird. Zudem soll das Volumen im Import- und Exportverkehr im Rahmen strategischer Partnerschaften ausgebaut werden.

Dieses nicht zuletzt aufgrund der ausgezeichneten Konjunkturlage erzielte Resultat darf nicht über den grossen politischen Handlungsbedarf zur Verbesserung der Rahmenbedingungen des Bahngüterverkehrs hinwegtäuschen. Die beabsichtigte Leistungssteigerung im Wagenladungsverkehr und das Sanierungspaket insgesamt können nur mit einer raschen und tiefgreifenden weiteren Liberalisierung der Rahmenbedingungen erreicht werden. Die Politik muss den unternehmerischen Effort unterstützen. Dazu gehören vorab

- Senkung des Trassenpreises für den gesamten Güterverkehr
- Flexibilisierung der Prioritätenordnung Personen-/Güterverkehr
- Wahl eines fachkundigen Verwaltungsrats für SBB Cargo AG

Für den schlechtesten Netzzugang, der zudem zu hohen Produktionskosten führt, bezahlt der Wagenladungsverkehr den höchsten Trassenpreis:

Erlöse für	Kunde	BAV	Total
IC (314 km, 560 Bt)	1'238.20	0.-	1'328.20
KV (314 km, 1550 Bt, 850 Nt)	612.30	2'117.93	2'730.23
WLV 314 km, 1550 Bt, 850 Nt)	2'730.23	0.-	2'730.23

[Quelle: BAV]; IC: Intercity; KV: Kombiverkehr; WLV: Wagenladungsverkehr

Der Endkunde des Wagenladungsverkehrs wird dabei am stärksten zur Kasse gebeten.

Eine Differenzierung nach Zugangsprioritäten, geforderten Ausbaustandards, Angebot und Nachfrage usw. findet nicht statt. Vielmehr wird fast ausschliesslich auf das Bruttogewicht der Züge abgestellt.

Die Studie der ETHZ/IVT von 2007 weist einen im Vergleich zum Ausland auffallend hohen Trassenpreis nach und bemängelt eine „überproportionale Belastung von schweren Güterzügen“. Dies war dem Parlament bei der Verabschiedung des Verkehrsverlagerungsgesetzes 1999 bewusst, weshalb es die gesetzliche Grundlage zur Subventionierung des Trassenpreises schuf. Seither wurden jährlich Millionenbeträge in die Subventionierung eines offensichtlich nicht marktfähigen Trassenpreises gesteckt, statt diesen Preis zu korrigieren.

Daher ist die rasche und namhafte Senkung des Trassenpreises für den gesamten Bahngüterverkehr dringend nötig. Um die unternehmerischen Anstrengungen von SBB Cargo und der weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen zu unterstützen und vor allem im Lichte der jüngsten Resultate der Verkehrsverlagerung ist eine sofortige Trassenpreissubventionierung als Überbrückungsmassnahme bis zur Revision der gesetzlichen Grundlagen zum Trassenpreis nicht ausgeschlossen. Sie könnte auch als eine Vorleistung aus den Rahmenkrediten für die Verkehrsverlagerung für die Jahre 2011 bis 2018 finanziert werden.

Die Bestellung eines separaten Verwaltungsrats für SBB Cargo AG mit ausgewiesenen Kennern des Güterverkehrsmarkts und Bahnkunden wäre vorteilhaft. Gerade in einem integrierten Unternehmen muss die Stimme des Güterverkehrs, der von Gesetzes wegen gegenüber dem Personenverkehr diskriminiert wird, verstärkt werden.