

## Motion Büttiker 08.3545 Neues Trassenpreissystem angenommen

Der Ständerat hat am 3. Dezember 2008 die Motion Büttiker 08.3545 Neues Trassenpreissystem angenommen. Die Motion fordert den Bundesrat auf, das Trassenpreissystem neu zu konzipieren. Dabei sollen insbesondere folgende Kriterien berücksichtigt werden:

- Priorität im Netz (Zuschläge/Rabatte je nach Priorität des Zuges);
- Belegung der Strecke (Zuschläge in Spitzenzeiten, Rabatte für Randstunden);
- Qualität der Trasse (Rabatte für ungünstige Trassen mit langen Warte- und Fahrzeiten);
- Ausbaustandard (beispielsweise bezahlen Güterzüge nicht an Hochgeschwindigkeitsstrecken);
- Transporteffizienz (Anreize für möglichst lange und schwere Züge, insbesondere gewichtsunabhängiger Fixtarif pro Kilometer für Ganzzüge);
- Bonus/Malussystem (Anreiz für Pünktlichkeit und Investitionen in umweltschonende Transporte wie beispielsweise lärmarmes Wagenmaterial).

In seiner mündlichen Stellungnahme hat Bundesrat Leuenberger grosses Gewicht auf den Zusammenhang zwischen der Trassenpreisrevision und Bahnreform, insbesondere die Finanzierung des Eisenbahnnetzes gelegt. Sollte aus Gründen der Verkehrsverlagerung auf Trasseneinnahmen verzichtet werden müssen, wären die Mittel für die Erhaltung des Netzes aus anderen Finanzquellen zur Verfügung zu stellen. Der Bundesrat anerkennt jedoch die vorgeschlagenen Kriterien. Hingegen bringt er einen Vorbehalt betreffend die Vergleichbarkeit der Trassenpreise mit denjenigen im Ausland an. Er verweist in diesem Zusammenhang auf höhere Kosten infolge der Topographie des Alpenlands Schweiz.

Soweit der Bundesrat die beabsichtigte Lenkung mittels Preisen zur bestmöglichen Ausnutzung des äusserst knappen Guts „verfügbare Trassen“ gutheisst, kann sich die verladende Wirtschaft mit dem Erreichten zufrieden zeigen. Hingegen darf bei der Revision der Trassenpreise nicht vergessen werden, auch dem Gebot des Verursacherprinzips endlich Nachdruck zu verleihen. Es geht nicht mehr an, dem Güterverkehr die Hauptlast der Erhaltungskosten aufzubürden, weil er einen sogenannt hohen Verschleiss an der Infrastruktur aufweist. Diese Behauptung wurde nie wissenschaftlich erhärtet. Andere Verkehrsteilnehmer wie Doppelstockkompositionen, Pendelzüge und Leichtbauzüge scheinen einen nicht minder hohen Verschleiss aufzuweisen. Kommt erschwerend hinzu, dass der Ausbaustandard als Hauptkostentreiber von den Bedürfnissen des Personenverkehrs bestimmt wird. Der Güterverkehr bezahlt jedoch ohne konkreten Nutzen überproportional an die damit verbundenen Folgekosten mit. Diesem zweiten Aspekt der Revisionsbedürftigkeit des Systems muss die verladende Wirtschaft im Rahmen der anstehenden Revisionsarbeiten noch zum Durchbruch verhelfen.