

## **Mehr Güter auf die Bahn dank anreizorientiertem und wettbewerbsfähigem Trassenpreissystem**

### **Antrag**

Der Bundesrat wird beauftragt, das Trassenpreissystem unter Beizug von Praktikern aus der Verkehrswirtschaft grundlegend zu reformieren: von der Gewichtsbasierung hin zu Anreiz- und Marktorientierung, indem er

1. durch eine Revision der Netzzugangsverordnung per 1.7.2009 die Trassenpreise des Güterverkehrs auf das Niveau der umliegenden Länder (D/F/I/A) senkt, und
2. durch eine Gesetzesrevision im Zuge der Neukonzeption der Infrastrukturfinanzierung (drittes Teilpaket der Bahnreform II) das Trassenpreissystem anreizorientiert und wettbewerbsfähig ausgestaltet;
3. als Kriterien für die Neugestaltung insbesondere: Priorität im Netz, Belegung der Strecken, Qualität der Trassen, Ausbaustandard, Transporteffizienz, Bonus/Malus als Anreiz für Pünktlichkeit und Investitionen zur Umweltschonung berücksichtigt,

### **Begründung**

Die Trassenpreise sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Verlagerung der Güter auf die Bahn. Das heutige gewichtsbasierte Trassenpreissystem benachteiligt den Güterverkehr und erschwert damit die Erreichung der Verkehrsverlagerungsziele. So ist bspw. für einen Intercity mit einem Gewicht von 500 t brutto für die Benutzung der Trasse auf der Strecke Basel – Chiasso ein Preis von CHF 1'450 zu bezahlen, während für die gleiche Strecke für einen Güterzug mit 1600 t brutto CHF 4'508.- zu entrichten ist. Die Benachteiligung des Güterverkehrs zeigt sich eindrücklich im Vergleich mit dem Ausland: während die Trassenpreise für den Personenverkehr etwa im Mittel unserer Nachbarstaaten liegen, bezahlt der Güterverkehr rund das Dreifache des dieses Tarifs der umliegenden Länder (D/F/I/A). Aufgrund mangelnder Anreize des heutigen Systems werden viele minderwertige Trassen (mit längeren Lauf- und Wartezeiten, unattraktiven Zeitslots) ungenügend genutzt. Damit werden die bestehenden Infrastrukturen sowie die Verlagerungspotenziale nicht annähernd ausgeschöpft.

Nachdem die parlamentarische Beratung der Güterverkehrsvorlage weitgehend abgeschlossen ist, muss die Reform des Trassenpreissystems mit Entschlossenheit angegangen werden. Sie muss den Paradigmenwechsel vom gewichtsbasierten System hin zu einem verursachergerechten, anreiz- und marktorientierten sowie kapazitätsbasierten System bringen. Es müssen die richtigen Anreize gesetzt werden

für die Produktivitätsverbesserung des Gesamtsystems. Dazu gehört auch die Honorierung von Investitionen in umweltschonendes Wagenmaterial (bspw. bezüglich Lärmemissionen). Die Potenziale der Produktivitätssteigerung sind zu verwenden für eine Absenkung der Trassenpreise für den Güterverkehr auf das Niveau der umliegenden Länder D/F/I/A. Dabei gilt es zu beachten, dass der Güterverkehr lediglich 20 Prozent der Trassen beansprucht und 30 Prozent an den Gesamtertrag von ca. CHF 650 Mio. (Stand 2005) beiträgt, während der Personenverkehr 80 Prozent beansprucht und 70 Prozent der Erträge generiert.

Diese grundlegende Reform muss nicht zwingend zu einer Reduktion des Gesamtertrags führen. Sollte das Ziel eines gleich bleibenden Gesamtertrags aus den Trassenpreisen mit eingeschlossen werden, so liesse sich dieses erreichen durch die Effizienzgewinne aus der besseren Trassenbewirtschaftung sowie den Mehrerträgen aufgrund gesteigerter Verlagerungsanreize. Nicht zu vergessen ist auch die Tatsache, dass mittels besserer Auslastung bestehender Trassen das Problem der Finanzierung des Infrastrukturausbaus entschärft werden könnte. Mittelfristig könnten ein anreizorientiertes und wettbewerbsfähiges Trassenpreissystem und die weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen Bundessubventionen überflüssig machen.

Zwecks Zielerreichung sind künftig insbesondere folgende Kriterien für die Preisgestaltung anzuwenden:

- 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 (bspw. bezahlen Güterzüge nicht an Hochgeschwindigkeitsstrecken)
- Transporteffizienz (Anreize für möglichst lange und schwere Züge, insbesondere gewichtsunabhängiger Fixtarif pro km für Ganzzüge)
- Bonus/Malussystem (Anreiz für Pünktlichkeit und Investitionen in umweltschonende Transporte wie bspw. lärmarmes Wagenmaterial).

Zwar erklärte sich auch der Bundesrat in der Antwort auf die Motion Pedrina, 07.3372, mit der grundsätzlichen Stossrichtung einverstanden. Er lässt allerdings bezüglich der sachlichen und zeitlichen Umsetzung zu viel Spielraum offen. Mit der vorliegenden Motion sollen die Vorgaben durch das Parlament verbindlicher festgelegt werden. In einem ersten Schritt muss der Bundesrat den sich aufgrund der geltenden gesetzlichen Grundlagen bietenden Spielraum im Rahmen einer Revision der Netzzugangsverordnung vollumfänglich ausschöpfen, und zwar spätestens per Mitte 2009. Was sich in dieser Etappe noch nicht verwirklichen lässt, muss in die Revision des Eisenbahngesetzes im Rahmen des dritten Teilpakets der Bahnreform II einfließen. Insbesondere auch die Absenkung der Trassenpreise für den Güterverkehr muss bereits im Rahmen der Revision der Netzzugangsverordnung erfolgen.