

Herrn Direktor
Dr. Max Friedli
Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

Uitikon, 25. Mai 2009

Anhörung zur Teilrevision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung und der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Mai 2009 laden Sie uns zur Stellungnahme zur rubrizierten Teilrevision ein. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns dazu äussern zu dürfen, haben doch Ihre Änderungsvorschläge entscheidenden Einfluss auf die Höhe des Bahnanteils am Güterverkehr.

Einschätzung Ihrer Grundüberlegungen

1. Kritikpunkte am geltenden Trassenpreissystem

Sie erwähnen drei Kritikpunkte:

1. Das geltende System setzt keine Anreize für eine optimale Auslastung im Tages- und Wochengang.
2. Der Deckungsbeitrag wird einzig aufgrund des Faktors Zuggewicht festgelegt; andere zulässige Faktoren werden nicht berücksichtigt.
3. Der Deckungsbeitrag ist im nicht konzessionierten Verkehr nicht einheitlich.

Gerne wiederholen wir die von uns mehrfach vorgebrachten Vorschläge zur Verbesserung des Trassenpreissystems:

Ad 1 **Auslastung**: Es geht nicht nur um die optimale Auslastung in den verschiedenen Ganglinien, sondern ebenso sehr um die schlechten Trassenqualitäten, die der Güterverkehr aufgrund der Prioritätenordnung erhält. Diese führen zu hohen Betriebskosten für Wartezeiten, unnötiges Anfahren usw. Es braucht Zuschläge auf den Mindestpreis für prioritäre Züge und Abschläge für Züge mit drittklassiger Priorität, wie sie Güterzüge genießen.

Ad 2 **Zuggewicht**: Es geht bei der Gewichtslastigkeit nicht nur um den Deckungsbeitrag, sondern auch um den Mindestpreis für Unterhalt. Die Normgrenzkosten werden in Zweifel gezogen. Die Abnutzung der Infrastruktur ist nicht einzig auf das Gewicht des Zugs, sondern in weit höherem Masse auf die Geschwindigkeit, die Fahrwerksausgestaltung usw. zurückzuführen.

Für vergleichbare Strecken sind gleiche Preise zu bezahlen. Dabei kann es nicht angehen, dass eine Berg-, Tunnel- oder Hochgeschwindigkeitsstrecke zu denselben Normgrenzkosten zur Verfügung gestellt wird, wie eine Neben- oder Flachbahnstrecke. Zudem muss der Ausbaustandard, der nicht den Bedürfnissen des Güterverkehrs entspricht und zu hohen Unterhaltskosten führt, nicht unbenommen weiterbelastet werden. Wenn schon eine Diskussion über Gefahrgutzuschläge eröffnet wird, so muss die gleiche Diskussion über Zuschläge für hohe Ausbaustandards entsprechend den Bedürfnissen des Personenverkehrs geführt werden.

Ad 3 **Einheitlicher Deckungsbeitrag**: Der Deckungsbeitrag muss gerade nicht einheitlich sein, sondern der Mindestpreis. Die Infrastrukturbetreiber sollen die Möglichkeit haben, im Rahmen der zulässigen Faktoren für jede einzelne Trasse unterschiedliche Deckungsbeiträge zu erheben.

2. Motion Pedrina

Der Motionär verlangt eine Differenzierung von Mindestpreis und Deckungsbeitrag nach Angebot und Nachfrage. Ihr Vorschlag differenziert nur den Deckungsbeitrag.

3. Revidierter Artikel 9b Abs. 4 EBG

Das Postulat gleich hoher Preise auf vergleichbaren Strecken ist nicht im Deckungsbeitrag zu realisieren, sondern im Mindestpreis. Der Deckungsbeitrag soll ja gerade den kommerziellen Spielraum offenlassen, während der Mindestpreis als regulierter Preis für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gleich, aber in Abhängigkeit der Streckenspezifikationen ungleich sein soll.

4. Motionen Rime und Büttiker

Nicht berücksichtigt, ja in ihr Gegenteil verkehrt werden in Ihren Überlegungen und Begründungen die jüngsten parlamentarischen Vorstösse zum Trassenpreis. Die Motionen verlangten eine grundlegende Reform, weg von der Gewichtsbasierung hin zur Anreiz- und Marktorientierung, sie verlangte eine Neugestaltung mit Kriterien insbesondere der Prioritäten, der Qualität der Trassen, der Belegung der Strecken usw. sowie kurzfristig explizit „durch eine Revision der Netzzugangsverordnung per 1. Juli 2009 die Trassenpreise des Güterverkehrs auf das Niveau der umliegenden Länder (D/F/I/A)“, zu senken. Eine Trassenpreissenkung für den Güterverkehr wird nicht vorgeschlagen, sondern eine Erhöhung. Zudem wird mit dem vom BAV vorgeschlagenen Gefahrgutzuschlag systemwidrig nach beförderten Gütern statt nach Zugsgattungen unterschieden.

Stellungnahme zur Anhörungsvorlage

1. Festlegung des Deckungsbeitrags durch den Bundesrat zu seiner Vereinheitlichung

Da der Deckungsbeitrag den Infrastrukturbetreibern Spielraum einräumen will, ist eine Regulierung bzw. eine fixe Preisfestsetzung durch den Bundesrat systemwidrig. Er ergibt sich auch nicht aus dem revidierten Eisenbahngesetz. Wir lehnen den Vorschlag eines regulierten Deckungsbeitrags, der über die Festlegung von Faktoren hinaus geht, ab.

2. Beseitigung der Gewichtslastigkeit des Trassenpreises

Zur Beseitigung der Gewichtslastigkeit reicht es, wie von Ihnen vorgeschlagen, den entsprechenden Faktor zur Berechnung des Deckungsbeitrags zu streichen. Für den Mindestpreis bleibt die Gewichtslastigkeit bestehen, was den Einsatz ineffizienter, kurzer und leichter Güterzüge fördert und die optimale Netzauslastung weiterhin schwächt. Da die Abnutzung der Infrastruktur weit mehr von der Geschwindigkeit und der Fahrwerksausgestaltung der Wagen abhängt als vom Gewicht, ist eine entsprechende Anpassung der Normgrenzkosten für den Unterhalt nötig.

3. Rabattierung gewisser Zeitfenster zur Optimierung der Netzauslastung

Die Rabattierung wird grundsätzlich begrüsst. Sie muss sich jedoch auch auf den Mindestpreis beziehen.

Für die schlechter ausgelasteten Nachtstunden ist ebenfalls ein Rabatt zu gewähren.

Wir vermissen weiterhin Rabatte für die schlechten Trassenqualitäten, welche dem tief priorisierten Güterverkehr eingeräumt werden.

4. Gefahrgutzuschlag

Mit dem Gefahrgutzuschlag wird der Trassenpreis nach beförderten Gütern unterschieden statt nach Zugsgattungen (Fernverkehr, RPV, Güterverkehr). Dies ist systemwidrig und in der Praxis kaum umsetzbar: Gilt ein bunter Zug (Wagenladungen oder Kombiniertes Verkehr oder eine Mischung von beiden) mit einer einzigen Gefahrgutladung bereits als Gefahrgutzug?

Ereignisdienste, welche vordergründig als Argument angeführt werden, stehen allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung und gehören zur Grundausrüstung eines sicheren Netzbetriebs wie Sicherungsweichen und dgl., welche von allen Nutzern gleichsam vorausgesetzt werden darf. Genau dieselbe Situation herrscht selbstverständlich im Strassenverkehr.

Wir lehnen die Einführung eines Gefahrgutzuschlags daher ab.

5. Auswirkungen einer Trassenpreiserhöhung

Die von Ihnen vorgeschlagene Trassenpreiserhöhung, welche insbesondere für den Wagenladungsverkehr, aber auch denjenigen Kombinierten Verkehr, der im System des Wagenladungsverkehrs befördert wird, sowie den Kombinierten Verkehr nach einer allfälligen Streichung der bestehenden Trassenpreissubventionen zusätzlich zu belasten droht, wird zu erheblichen Verkehrsverlagerungen auf die Strasse führen.

Die Verlagerer mussten im Zuge des Bedienungskonzepts „Fokus“ und der Sanierung von SBB Cargo in den Jahren 2007 und 2008 erhebliche Preiserhöhungen für Wagenzustellungen und die Beförderung von Gütern in Kauf nehmen. Weitere Preiselastizitäten scheinen derzeit nicht vorhanden zu sein. Im Gegenteil hat die derzeitige konjunkturelle Situation zu einer Verschärfung der Konkurrenzsituation zum Strassentransport geführt, welche kurzfristig zu raschen Umstellungen auf die Strasse führen werden. Dabei ist nicht einzig der Einzelwagenladungsverkehr betroffen (nach Schätzung unserer Mitglieder im Bereich von 10 bis 25% je nach Branche), sondern sogar der Ganzzugsverkehr (gemäss Schätzung zwischen 8 bis 12%).

Ihre Vorschläge stehen im Widerspruch zum revidierten Eisenbahngesetz und zu den parlamentarischen Vorstössen Rime und Büttiker und werden zu einer einschneidenden Senkung des Bahnanteils im Güterverkehr führen. Wir lehnen daher sowohl Variante 1 als auch Variante 2 ab, ebenso den Gefahrgutzuschlag.

Das parlamentarisch begehrte Projekt einer kurzfristigen Senkung des Trassenpreises ist damit gescheitert. Angesichts dieser Situation regen wir an, sofort eine gemischte Arbeitsgruppe zu formieren, welche Vertreter von Behörden, Infrastrukturbetreibern und Wirtschaft zusammenführt. Sie soll damit betraut werden, eine grundlegende Trassenpreisrevision im

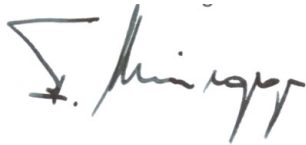
Sinne der Motionen Rime und Büttiker vorzubereiten, welche die Zustimmung aller am Bahntransport Beteiligten finden kann.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen Ihnen für Ergänzungen und Auskünfte jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

VAP

Franz Steinegger



Präsident

Dr. Frank Furrer



Generalsekretär