

Herr Dr. Max Friedli
Direktor
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

28. Mai 2009

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

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

economisesuisse erachtet die Gestaltung des Trassenpreissystems als einen entscheidenden Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Die Wirtschaft ist auf preiswerte und qualitativ hochstehende Dienstleistungen sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene angewiesen. Deshalb erlauben wir uns, zur Teilrevision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) sowie deren Ausführungsbestimmungen Stellung zu nehmen – dies, obwohl wir nicht offiziell zur Mitwirkung eingeladen wurden.

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Das heutige schweizerische Trassenpreissystem benachteiligt den Schienengüterverkehr und ist nur mit hohen Kosten zulasten des Steuerzahlers wettbewerbsfähig. Insbesondere leidet der Schienengüterverkehr unter folgenden Nachteilen:

- das System setzt keine Anreize für eine optimale Auslastung der Infrastruktur: Angebot und Nachfrage bleiben völlig unbeachtet; dies setzt falsche Anreize,
- das Zugsgewicht, als Hauptfaktor der Trassenpreise, benachteiligt den Schienengüterverkehr gegenüber dem Schienenpersonenverkehr,
- einer Priorisierung auf den Netzen wird nicht Rechnung getragen. Personenzüge werden sowohl in der Trassenplanung als auch in der Betriebsdurchführung bevorzugt behandelt. Die daraus resultierenden Mehrkosten zulasten des Güterverkehrs werden nicht kompensiert.

Zurzeit sind die Trassenpreise in der Schweiz zu hoch. Der Schienengüterverkehr bezahlt in der Schweiz rund das Dreifache des Tarifs der umliegenden Länder, während sich die Trassenpreise für den Personenverkehr im Mittelfeld bewegen. Problematisch ist auch, dass der Güterverkehr mit 20 Prozent des Verkehrsaufkommens 30 Prozent des Ertrags aus den Trassenverkäufen generiert, was auf eine Quersubventionierung des Personen- durch den Güterverkehr hinweist. Gleichzeitig liegt der Eigenfinanzierungsgrad des öffentlichen Verkehrs insgesamt aber lediglich bei 50 Prozent. Mittels strategischer Optimierungen, einer Trassenpreisreform und systematischerer Durchführung von Ausschreibungsverfahren muss dieser Anteil erhöht werden.

2. Spezifische Bemerkungen

Wir sind der Ansicht, dass die vorgeschlagene NZV-Teilrevision den Anliegen der Wirtschaft ungenügend Rechnung trägt. Anstelle von wettbewerbsfähigeren Rahmenbedingungen stellen wir eine massive Erhöhung der Trassenpreise zulasten des Güterverkehrs fest. Die Gewichtslastigkeit des vorgeschlagenen Systems favorisiert leichte, kurze Züge und benachteiligt damit den Güterverkehr. Dieser wird zudem weiterhin durch die schlechtere Priorität auf dem Netz benachteiligt, ohne dass dies durch Preisnachlässe kompensiert würde, wie das im Ausland der Fall ist. Besonders während der gegenwärtigen schwierigen Konjunktur ist die Konkurrenzfähigkeit der Güterbahn wichtig. Anstatt die Kosten des Gütertransports in die Höhe zu treiben, sollen die richtige Anreize für eine steigende Produktivität und eine optimalere Kostenstruktur beim Betrieb der Infrastruktur gesetzt werden. Auch den geplanten Zuschlag für Gefahrgut weisen wir mit Nachdruck zurück. **Aus diesen Gründen lehnen wir die vorgeschlagenen Änderungen grundsätzlich ab. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs nachhaltig zu verbessern, fordern wir eine grundlegende Trassenpreisrevision im Sinne der Motionen Rime (08.3596) und Büttiker (08.3545).**

Das schweizerische Trassenpreissystem muss strukturell geändert werden mit dem Ziel, Subventionen abzubauen und überflüssig zu machen. Ein neugestaltetes System sollte Anreize vorsehen, mit denen die Infrastrukturbetreiberinnen zu Produktivitätserhöhungen und einer besseren Auslastung des Netzes motiviert werden. Unter Beizug von Praktikern aus der Verkehrswirtschaft soll das bestehende System hin zu einem anreiz- und marktorientierten Trassenpreissystem reformiert werden. Dieses hat folgende Punkte zu beinhalten:

1. Senkung der Trassenpreise des Güterverkehrs auf das Preisniveau der umliegenden Länder (D/F/I/A).
2. Wettbewerbsfähige und anreizorientierte Ausgestaltung der Trassenpreise.
3. Für die Neugestaltung der Trassenpreise sollen insbesondere folgende Faktoren berücksichtigt werden:
 - Priorität im Netz: Zuschläge/Rabatte je nach Priorität des Zuges;
 - Belegung der Strecken: Zuschläge in Spitzenzeiten, Rabatte für Randstunden;
 - Qualität der Trassen: 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/Malus-System: Anreiz für Pünktlichkeit und Investitionen in umweltschonende Transporte wie beispielsweise lärmarmes Wagenmaterial;
 - Anreiz für Pünktlichkeit und Investitionen zur Umweltschonung.

Ferner sind wir der Ansicht, dass nebst der Trassenpreisreform zugunsten des Güterverkehrs der Erhalt des Wettbewerbs im Schienengüterverkehr sowie die Förderung der europaweiten Interoperabilität der Bahnen die effizientesten Massnahmen zur Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene darstellen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Urs Näf, lic. rer. pol.
Leiter a.i. Bereich Infrastruktur, Energie & Umwelt

Jan Perret-Gentil, M.I.S.
Projektleiter Infrastruktur

Kopie an:

- Herrn Bundesrat Moritz Leuenberger, Vorsteher des Eidg. Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK