

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

17. Juni 2011

Anhörung zum neuen Trassenpreissystem

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Mai 2011 haben Sie verschiedene Organisationen zur Stellungnahme für ein neues Trassenpreissystem eingeladen. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, Ihnen unsere Einschätzung mitzuteilen. Als nationaler Dachverband der Wirtschaft ist economiessuisse stark an einem effizient funktionierenden und nachhaltig finanzierten Güter- und Personenverkehr in der Schweiz interessiert. In unserem Infrastrukturbericht („Netzinfrastrukturen - Effizient in die Zukunft investieren“) weisen wir darauf hin, dass ein funktionierender Wettbewerb im Bahnverkehr auf verursachergerechte Trassenpreise angewiesen ist.

Wir nehmen aus einer gesamtwirtschaftlichen Sicht Stellung. Für die Beurteilung von Detailfragen verweisen wir auf die Stellungnahme unseres meistbetroffenen Mitglieds Verband der verladenden Wirtschaft VAP. Allerdings behalten wir uns vor, im Rahmen der Vernehmlassung zur Vorlage Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur (FABI) auf Punkte zum Trassenpreissystem einzugehen.

economiesuisse begrüsst die Revision des Trassenpreissystems grundsätzlich. Folgende vier Punkte bedürfen jedoch einer eingehenderen Prüfung:

- **Die Berechnung der Normgrenzkosten ist nicht transparent.** Die Wirtschaft fordert eine Offenlegung der für Aussenstehende intransparenten Berechnung der Grenzkosten. In diesem Zusammenhang ist zu überdenken, inwiefern eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb zu einer professionelleren Prozessplanung und der dringend notwendigen Transparenz beitragen kann. Letztere hat unbedingt zu erfolgen.
- **Die Vorlage lässt offen, wie ein effizienter Mitteleinsatz seitens der Infrastrukturbetreiber sichergestellt werden kann.** Angesichts beschränkter öffentlicher Finanzen ist es wichtig, eine Stossrichtung für Kostensenkungen und Effizienzsteigerungen für die Schieneninfrastruktur zu formulieren.

- **Für den Güterverkehr stimmt das Verhältnis von Angebot und Preis nicht.** Im Vergleich zum Personenschienenverkehr bezahlt der Güterverkehr für seine Trassen zu hohe Preise. Die dritte Priorität des Güterverkehrs im Netzzugang (nach dem vertakteten Personenfernverkehr und nach dem vertakteten Personenregionalverkehr) führt dazu, dass der Güterverkehr eine deutlich schlechtere betriebliche Trassenqualität erhält als der Personenverkehr. Die Vorteile, die der Personenverkehr auf den Trassen erhält, müssen sich in den relativen Preisen deutlich niederschlagen. Es dürfen nicht beim Güterverkehr Einnahmen generiert werden, die gemäss Verursacherprinzip eigentlich beim Personenverkehr erhoben werden müssten. Die vorgeschlagene Berücksichtigung mit dem Faktor der Trassenqualität trägt diesem Umstand zu wenig Rechnung. Auch die starke Fokussierung der Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahnfinanzierung (FABI) auf den Personenverkehr drückt dieses Ungleichgewicht zwischen Personen- und Güterverkehr aus.
- **Die Generierung von Einnahmen ohne ausreichende Berücksichtigung des Verursacherprinzips bei einer spezifischen Güterart ist abzulehnen.** Dass, wie in der Vorlage vorgeschlagen, der Gefahrgutzuschlag in erster Linie ein Deckungsbeitragsselement sein soll, lehnen wir ab. Auch andere Schienenverkehre, wie z.B. der Personenverkehr oder der Schienengüterverkehr ohne Gefahrgüter können erhebliche Ereigniskosten verursachen. Das zeigen die Vorfälle in der Leventina (Personenverkehr) und im Simplontunnel (Lebensmitteltransporte).

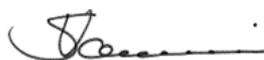
Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

economiesuisse



Dominique Reber
Mitglied der Geschäftsleitung



Dr. Stefan Vannoni
Projektleiter Infrastruktur & Energie/Umwelt