

Per E-Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

29. April 2019

Stellungnahme: Trassenpreisrevision 2021 – Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 4. März 2019 hat der Bund den Entwurf für eine Änderung des Trassenpreissystems nach 2021 in Konsultation gegeben. Wir erlauben uns im Folgenden zum besagten Entwurf Stellung zu nehmen. economie suisse vertritt als Wirtschaftsdachverband die Interessen von rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt circa zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelfirmen. Wir setzen uns im Interesse sämtlicher Mitglieder für ein stabiles und leistungsfähiges Verkehrssystem ein, das Planungs- und Rechtssicherheit sowie wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen bietet.

Die vorgeschlagene Revision der Trassenpreise für die Zeit nach 2021 wird diesen grundsätzlichen Anforderungen in verschiedener Hinsicht nicht gerecht. Insgesamt soll zwar ein begrüssenswerter Preisnachlass stattfinden, jedoch werden fundamentale Systemmängel nicht behoben oder es werden gar neue geschaffen. In diesem Sinne möchten wir drei grundlegende Anpassungen anregen. Des Weiteren verweisen wir auf die Stellungnahmen unserer Mitgliederverbände scienceindustries und VAP, die wir ebenfalls unterstützen.

1. Diskriminierung des Güterverkehrs beheben

Der Personenverkehr ist auf dem Schienennetz die dominante Grösse. Dies schlägt sich in den Systemparametern zur Trassenpreisbildung nieder und führt dazu, dass der Güterverkehr mit den gleichen, für ihn jedoch unpassenden Rahmenbedingungen auskommen muss. Diese Handhabung entspricht nicht dem Prinzip der Verursachergerechtigkeit: Da der Basispreis Trasse aufgrund von Normgrenzkosten berechnet wird, die faktisch nur aus dem Personenverkehr stammen, ist er für den Güterverkehr eigentlich nicht verursachergerecht. Vielmehr müsste die Berechnungsgrundlage ausdifferenziert werden, so dass der Güterverkehr merklich entlastet wird und nicht die Infrastrukturkosten des Personenverkehrs querfinanziert. Dies würde insgesamt einer konsequenten Reduktion der Diskriminierungspotentiale entsprechen, wie sie im Rahmen der Vorlage «Organisation Bahninfrastruktur» vom Parlament beschlossen wurde.

2. Kein «Deckungsbeitrag» für Chlortransporte

Der vorgesehene Zuschlag von CHF 1.- pro Achskilometer für Chlortransporte ist weder systemkonform noch sachlich gerechtfertigt. Die «Gemeinsame Erklärung II» aus dem Jahr 2016 sieht eine Vielzahl von Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit bei Chlortransporten vor. Die Erklärung sieht zudem vor, dass die Kosten zur Umsetzung dieser Massnahmen in geeigneter Weise im Trassenpreissystem abzubilden sind. Der sehr hohe Zuschlag gemäss Vernehmlassungsvorlage wirkt jedoch willkürlich gewählt und ohne Relation zu den genannten Umsetzungskosten. Es besteht keine Transparenz hinsichtlich der Bemessungsgrundlage. Die Ausführungen im erläuternden Bericht lassen letztlich vermuten, dass der gewählte Betrag der Abschöpfung einer Rente auf Kosten der Industrie oder gar dem Fernhalten von Chlortransporten dienen soll (Seite 10: «Das macht in der Summe für die ISB nicht viel aus, verteuert jedoch die einzelnen, relativ wenigen Züge stark. (...) Für Chlortransporte im Transit durch die Schweiz dürfte der Deckungsbeitrag abschreckend wirken.»). Dies entspricht eindeutig nicht dem in der «Gemeinsamen Erklärung II» definierten Sinn und Zweck. Somit ist auf die Einführung des «Deckungsbeitrags» bei Chlortransporten zu verzichten.

3. Gleiche Voraussetzungen für den Transit- und den Binnengüterverkehr

Grundsätzlich befürwortet economiesuisse ein Trassenpreissystem, das Kostenwahrheit, Verursachergerechtigkeit und gleich lange Spiesse schafft. Eine Deckelung der Trassenpreise ist vor diesem Hintergrund ganz grundsätzlich volkswirtschaftlich nicht zielführend, da dies einer Subventionierung des Schienengüterverkehrs entspricht. Wenn schon eine Deckelung als notwendig erachtet wird, soll sie zumindest der Anforderung der gleich langen Spiesse gerecht werden. Die vorgeschlagene Regelung für lange Züge im Transitverkehr ist somit in zweierlei Hinsicht abzuändern. Zum einen erscheint es zielführender, die Deckelung auch vom Gewicht der beförderten Güter abhängig zu machen, anstatt einzig von der Zuglänge. Dies führt in allen Branchen zu einem Anreiz, den logistischen Mehraufwand der Bildung schwerer, langer Züge und damit Schonung der Kapazitäten auf sich zu nehmen. Zum anderen ist diese Regelung im Sinne einer Gleichbehandlung aller Verkehre auch auf den Binnengüterverkehr, bei dem derartige Zuglängen infolge Längenbeschränkungen auf dem Netz vielerorts noch gar nicht gefahren werden können, anzuwenden. Es geht hierbei letztlich um die Leistungsfähigkeit des gesamten Schienengüterverkehrs, welche es im Interesse der Volkswirtschaft zu erhalten gilt.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung

Lukas Federer
Wissenschaftlicher Mitarbeiter Infrastruktur,
Energie und Umwelt