

Verlader reißen Bahninfrastrukturpläne

Schweiz Neues Trassenpreissystem wird abgelehnt

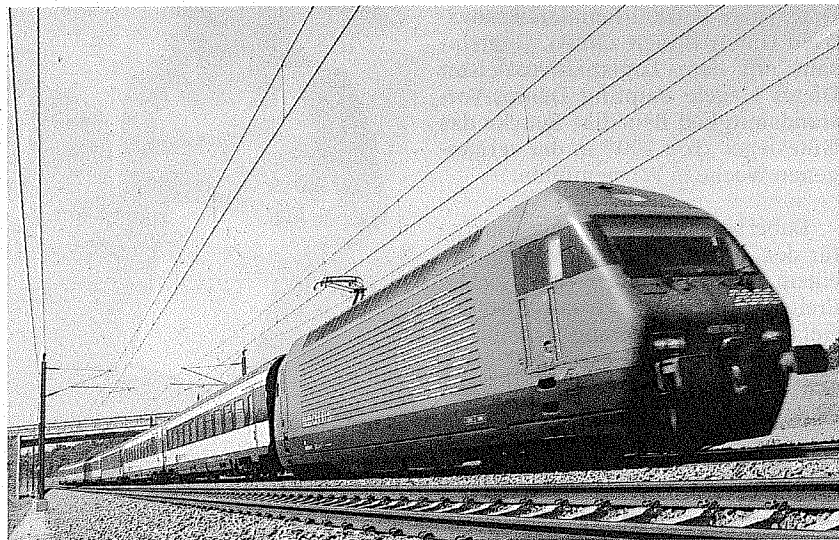
Von André Auderset

Heftige Kritik prasselt auf das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) nieder: Gleich zwei Vorlagen, die zur Anhörung veröffentlicht worden sind, werden von den Transport- und Verladerverbänden abgelehnt. Regelrecht verrissen wird die Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi). Als ungenügend und halbherzig wird das vorgeschlagene neue Trassensystem bezeichnet.

Der Güterverkehr wird in der Fabi-Vorlage kaum erwähnt, bemängelt der Dachverband Cargo Forum Schweiz (CFS). Im CFS sind die nationalen Verbände der Verlager, der Spediteure, der Handelskammern und der Binnenschifffahrt vertreten. Es werde einseitig der Personenverkehr priorisiert. Das gefährde die wirtschaftliche Landesversorgung. Vermisst wird in der Vorlage zudem ein klares Bekenntnis, die Flaschenhälse in der Nordwestschweiz zu minimieren und die Häfen besser an das nationale Bahnnetz anzubinden.

Preis nach Tageszeit. Nur wenig mehr Gnade findet bei CFS der BAV-Vorschlag für die Neugestaltung des Trassenpreissystems. Mit der Revision sollen Anreize geschaffen werden, um die Eisenbahninfrastruktur besser auszulasten und die Umweltbelastung zu vermindern. Insbesondere ist geplant, die Trassenpreise nach Tageszeit zu differenzieren. Damit soll eine ausgeglichener Auslastung des Schienennetzes erreicht werden. Gleichzeitig ist das Ziel, dass der Preis die Qualität einer Trasse berücksichtigt. Weiter will das neue Preismodell die Bahnen dazu animieren, noch stärker als bisher auf leise Fahrzeuge zu setzen. Das neue System soll per Anfang 2013 zu zusätzlichen Einnahmen von rund 200 Mio. CHF (rund 166,4 Mio. EUR) jährlich und per 2017 weiteren 83,2 Mio. EUR führen.

Laut CFS ist dies zwar ein Schritt in die richtige Richtung, aber ein unge-



Verlagerkritik: Personenverkehr ist immer noch bessergestellt als Güterverkehr.

nügender und zu zögerlicher. Die im Parlament eingebrachten Vorstöße, die Trassenpreise auf ein mit dem Ausland vergleichbares Niveau zu senken, würden nicht erfüllt. Damit werde die Schweiz in ihrer Wettbewerbsfähigkeit geschwächt.

Vor allem bemängelt CFS, dass der Personenverkehr nach wie vor gegenüber dem Güterverkehr bessergestellt sei. Letzterer müsse zudem die hohen Folgekosten der noch verfügbaren, qualitativ schlechteren Resttrassen weiterhin tragen. Die Berücksichtigung eines Trassenqualitätsfaktors trage diesem Umstand zwar Rechnung, sei aber weit davon entfernt, diese Kosten tatsächlich zu kompensieren.

Falsche Kostenrechnung. Aufgrund der Prioritätenordnung müssten Güterzüge vielfach anhalten und dadurch Wartekosten hinnehmen. Diese würden in der Vorlage um einiges niedriger angesetzt als real verursacht. Sie stellen somit keine tatsächliche Kompensation dafür dar, kritisiert CFS. Die teuren und aufwendigen Infrastrukturen, welche der Personenverkehr benötigt, würden vom Güterverkehr nicht oder nur marginal genutzt. Den-

noch würden beiden Verkehren dieselben Grenzkosten zugrunde gelegt, womit die Infrastruktur nicht verursachergerecht finanziert werde.

Vehement abgelehnt wird vom CFS der in der Vorlage vorgeschlagene Gefahrgutzuschlag auf den Trassenpreis. Angeführt werden Wettbewerbsgründe, da auf der Straße kein analoger Zuschlag besteht. In Hinblick auf die in der Schweiz favorisierte Verlagerungspolitik sei dieser zudem kontraproduktiv. Abgesehen davon fehle eine Differenzierung und Abstufung nach Gefahrenpotenzial. Der Brand im Simplontunnel – so CFS – habe deutlich gemacht, dass die Rettungsdienste für alle Güter- und Personenzüge nötig sind. Deshalb seien diese Kosten allen Verkehrsarten anzurechnen.

Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens wird das BAV einen Bericht für die Bundesregierung erstellen. Diese muss dann entscheiden, wie die Vorlagen zu Fabi und Trassenpreis aussehen sollen, die voraussichtlich nächstes Jahr ins Parlament kommen.

DVZ 9.7.2011

André Auderset, Fachjournalist, Basel/Schweiz.
Kontakt über hector@dvz.de