

Herrn
Dr. Max Friedli
Direktor
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Cargo Forum Schweiz
c/o HKBB
Handelskammer beider Basel
Aeschenvorstadt 67
Postfach
4010 Basel
Tel.: 061 270 60 60
Fax: 061 270 60 05
E-Mail: m.daetwyler@hkbb.ch

Basel, 28.05.2010

Stellungnahme Vorkonsultation zu einem neuen Trassenpreissystem

Sehr geehrter Herr Dr. Friedli

Besten Dank, dass Sie uns im Rahmen des laufenden Vernehmlassungsverfahrens die Möglichkeit bieten, Ihnen unsere Sichtweise zum vorliegenden Thema darlegen zu können.

1. CARGO FORUM SCHWEIZ

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

GS1, Bern

Die GS1 Schweiz ist eine branchenneutrale Fachvereinigung mit über 4000 Firmenmitgliedern aus Handel, Industrie und Dienstleistung. GS1 Schweiz befasst sich als Kompetenzzentrum der Wirtschaft für Standards, Logistik, Supply und Demand Management im Rahmen eines gesamtheitlichen Ansatzes - mit der Optimierung von Waren- und Informationsfluss über die ganze logistische Kette.

SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer beider Basel

Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz. Sie verstehen sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliederfirmen repräsentieren die Struktur der Schweizer Wirtschaft und einen Grossteil der schweizerischen Arbeitsplätze.

SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel

ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 280 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft

Die SVS ist der Zusammenschluss der schweizerischen Schifffahrt sowie der Hafenwirtschaft und vertritt deren Interessen bei Behörden, anderen Verkehrsträgern und einschlägigen Organisationen im In- und Ausland.

VAP - Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen

Als Fachverband der Schweizer Verladerschaft für den Schienenverkehr repräsentiert der VAP 75% der Anschlussgleise und Terminals sowie 98% der Privatgüterwagen aller Branchen der Schweizer Wirtschaft mit einem Investitionswert von gut 4 Mia. Franken.

2. Grundsätzliche Bemerkungen

Bis anhin deckten die Einnahmen aus den Trassenpreisen gut 20 Prozent der Gesamtkosten für die Instandhaltung des Netzes. Diese haben jedoch keine Lenkungswirkung auf die Kapazitäten auf den Schienen. Mit der Netzzugangspriorität werden im Güterverkehr zusätzliche Kosten verursacht, ein Einfluss auf den Trassenpreis ist nicht vorhanden.

Die anstehende Revision des Trassenpreissystems wird vom Cargo Forum Schweiz grundsätzlich begrüsst. In einzelnen Punkten divergiert die Beurteilung seitens des CFS jedoch von der des BAV.

2.1 Diskriminierungsfreies Trassenpreissystem

a. Bisherige Praxis

Laut Bericht soll mit der Revision die Benachteiligung des Güterschienenverkehrs korrigiert werden, was aus Sicht des CFS nicht in allen Punkten gelingt. So ist die Anlehnung an das bisherige System nicht nachvollziehbar, da der Güterverkehr von diesem nicht wie erwartet profitieren konnte. Die starke Abhängigkeit des neuen Trassenpreises von den Bruttotonnenkilometern geht in die gleiche Richtung, ebenso wie die Priorisierung des Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr.

b. Chance neues System

Das Cargo Forum Schweiz fordert seit vielen Jahren eine grundlegende Revision des Trassenpreissystems, das auf Basis der effektiv verursachten Kosten für die Benutzung der Trasse basiert. Die Marktverzerrungen bei der Ausgestaltung der Trassenpreise im Güter- und Personenverkehr werden auch in dieser Vorlage nicht zufrieden stellend beseitigt. Die aktuell anstehende Revision der Trassenpreise und die Anpassung der Prioritätenordnung stellen eine zu ergreifende Chance dar und würden einen Quantensprung in der Verlagerungspolitik bedeuten.

2.2 Individuelle Preise für unterschiedliche Netzabschnitte entsprechend ihrer Gesamtkosten

Der Trassenpreis muss die unterschiedlichen Ausbaustandards der diversen Netzabschnitte abbilden. Zudem muss der Trassenpreis die unterschiedlichen Anforderungen an den Netzstandard auf Seiten des Netznutzers berücksichtigen. Die erhöhten Komfort- und Geschwindigkeitsansprüche des Personenverkehrs sollen sich entsprechend in erhöhten Trassenpreisen niederschlagen.

2.3 Nachfrageorientierter Trassenpreis

Der Trassenpreis soll den Netzzugang im Tages- und Wochengang beeinflussen und zu einer optimalen Auslastung der verfügbaren Kapazitäten des Netzes beitragen. Umwegfahrten oder zeitliche Verschiebungen von Fahrten in schlecht genutzte Tages- oder Wochenzeiten sollen preislich Berücksichtigung finden.

Aufgrund der Prioritätenordnung zwischen Personen- und Güterverkehr sind die Trassenlagen des Güterverkehrs häufig schlecht, was zu erhöhtem Ressourcenbedarf (Traktionsmittel, Lokführer usw.) und damit zu Mehrkosten führt. Diese können bis zu 40% der Gesamtkosten einer Zugfahrt betragen. Die Trassenqualität infolge der Prioritätenordnung muss daher beim Trassenpreis berücksichtigt werden.

2.4 Anteil Trassenpreis an Netzfinanzierung

Wie es bisher Praxis war, soll der Trassenpreis auch zukünftig lediglich an die Instandhaltung des Netzes beitragen. Hierzu muss die Höhe des Anteils des Trassenpreises an die Instandhaltungskosten definiert werden. Ein höherer Anteil kann jedoch nur unter der Voraussetzung erhöhter Kapazitäten und marktkonformer Trassenvermarktung geleistet werden.

2.5 Die Einzelemente des Trassenpreises

a. Basispreis Trasse

Dieses Element ist grundsätzlich zu begrüssen, die Aufteilung in die drei Netzebenen (ohne Tram) erscheint sinnvoll.

b. Haltegebühr

Das Vorgehen ist grundsätzlich zu begrüssen, dies entspricht auch der Forderung des CFS, den Personenverkehr nicht zu bevorteilen.

c. Nachfragefaktor

Das CFS erkennt in diesem Konzept keine lenkungswirksame Massnahme und bezweifelt, dass damit das Konfliktpotential auf der Schiene reduziert werden kann. Für den Güterschienenverkehr ist eine Anpassung fast unmöglich umzusetzen, der Nachfragefaktor wäre eine reine Preiserhöhung.

d. Trassenqualität

Prinzipiell lässt sich daran nichts aussetzen. Angesichts der in Nachbarländern jedoch deutlich differenzierteren Abstufung wird die Prioritätenordnung grösseren Einfluss haben und die Wirkung dieses Trassenpreisananteils verpufft.

e. Basispreis Gewicht

Unter Berücksichtigung der jüngsten Erkenntnisse über den Einfluss des Gewichts auf den Verschleiss würde ein Verschleissfaktor lediglich eine Verkomplizierung und unnötigen Mehraufwand bedeuten.

f. Lärm

Keine Bemerkungen.

g. Deckungsbeitrag Erlös Personenverkehr

Wird vom CFS unterstützt. Hinweise auf die erhöhte Zahlungsfähigkeit des Personenfernverkehrs rechtfertigen diese Massnahme.

h. Gefahrgutzuschlag

Ein derartiger Zuschlag wird dezidiert abgelehnt. Da auf der Strasse ein solcher Aufpreis nicht vorhanden ist, läuft dies diametral den Bemühungen der Verlagerung entgegen. Mangels konsequenter Umsetzung des Verursacherprinzips in anderen Bestandteilen des Trassenpreises – auch wenn theoretisch möglich – ist dies abzulehnen.

i. Energie

Es erschliesst sich nicht restlos, weshalb die Energie Teil des Trassenpreises sein soll. Zudem ist die unterschiedliche Energiepolitik der beiden Infrastrukturen von SBB und BLS hierbei problematisch.

j. Bonus-Malus

Ein derartiges System ist in den Grundzügen zu begrüßen. Hiermit können die durch die Priorisierung des Personenverkehrs verursachten Mehrkosten zumindest teilweise kompensiert werden.

k. Stornierungsentgelt

Mit diesem Trassenpreisanteil kann sich das CFS nicht abfinden und lehnt ein Stornierungsentgelt ab. Anders als beim Personenverkehr kann der Güterverkehr sich systembedingt nicht auf einen rigiden Fahrplan festlegen. Aufgrund der tiefen Priorität des Güterverkehrs dürften sich Erlösausfälle auf einem tiefen Niveau bewegen, welche die zu erwartenden, hohen Entgelte nicht rechtfertigen.

l. Umweltzuschlag

Keine Bemerkungen.

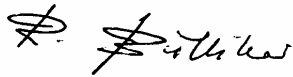
3. Abschliessende Bemerkung

Um ein praxisnahes und damit anreizorientiertes und wettbewerbfähiges Trassenpreissystem zu gestalten, fordert das Cargo Forum Schweiz den Einsatz eines Expertengremiums. Dieses soll nach dem Hearing eingesetzt werden und mit zwei bis drei Praktikern aus der Verkehrswirtschaft besetzt sein.

Gerne hoffen wir, dass wir mit unserer Stellungnahme einen konstruktiven Beitrag zur Vernehmlassung gegeben haben und stehen Ihnen für weitere Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Cargo Forum Schweiz



Rolf Büttiker, Ständerat
Präsident SSC



Conrad Tobler
Geschäftsleiter SSC



Paul Kurrus
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach
Geschäftsleiter SPEDLOGSWISS



Wolfgang Winter
Präsident GS1



Thomas Bögli
Geschäftsleiter GS1



Ralph Lewin
Präsident SVS



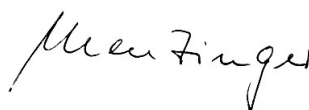
André Auderset
Geschäftsführer SVS



Frank Furrer
Generalsekretär VAP



Martin Dätwyler
Bereichsleiter HKBB



Dr. Bernd Menzinger
e. Vorstandsausschuss HKBB