

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung

3003 Bern

Cargo Forum Schweiz

c/o VAP
Ringlikerstrasse 70
Postfach 31
8142 Uitikon
Tel.: 044 491 15 95
Fax: 044 491 28 80
E-Mail: furrer.vap@bluewin.ch

Uitikon, 31. März 2015

Neues Trassenpreissystem – Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Sehr gerne nehmen wir zum neuen Trassenpreissystem Stellung, sind doch die mit den Motionen 07.3272, 08.3545 und 08.3596 begehrten Systemänderungen weiterhin in der Schwebe, so dass der Güterverkehr zu hohe Trassenpreise zu bezahlen hat.

Das CFS steht der Revision des Trassenpreissystems und der dabei eingeschlagenen Stossrichtung grundsätzlich positiv gegenüber, solange sie für den Güterverkehr mindestens kostenneutral bleibt. Das CFS sieht noch grossen Handlungsbedarf bei der Kapazitätslenkung zur Bewirtschaftung des knappen Guts „Trassen“ und bei Anreizsystemen und Konzepten zur Kostensenkung bei den einzelnen Infrastrukturbetreibern.

Kostenneutralität bzw. Senkung des Trassenpreises für den Güterverkehr

Gemäss Anhörungsunterlage des BAV vom März 2011 zur Trassenpreisrevision 2013 hat der Güterverkehr in der Vergangenheit zu viel für den Verschleiss bezahlt. Eine Preissenkung ist daher angezeigt. Die Anhörungsunterlage des BAV vom 12. Januar 2015 sieht aber - bei Ausblendung des Lärmbonus - eine Trassenpreiserhöhung von 2,4 Mio. Franken vor (S. 23/25).

Langfristige Aufrechterhaltung des Lärmbonus

Da die Kostenneutralität des Revisionsvorschlags für den Güterverkehr von der Aufrechterhaltung des Lärmbonus abhängt, muss dieser langfristig, d.h. über das Jahr 2020 hinaus sichergestellt werden.

Streichung des Gefahrgutzuschlags

Die Lösch- und weiteren Interventionsdienste werden nicht nur für den Gefahrguttransport, sondern generell für die Beförderung von Gütern und Personen benützt. Die damit verbundenen Kosten müssen im Basispreis als nicht leistungsabhängige Vorhaltekosten enthalten sein.

Rabatt für Ausbaustandard

Der Güterverkehr trägt die Lebenszykluskosten für die auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs ausgerichtete Infrastruktur mit (Hohe Anzahl Weichen und Haltestellen, Publikumsanlagen, Hochgeschwindigkeitsstrecken usw.), ohne sie zu verursachen oder zu nutzen. Mittels eines Rabatts auf den Verschleissfaktor und den Basispreis soll für angemessenen Ausgleich gesorgt werden.

Verstärkung des Faktors Trassenqualität im Güterverkehr

Die aufgrund der hohen Fahrplandichte des Personenverkehrs schlechten Trassenqualitäten im Güterverkehr werden im Trassenpreissystem zwar rabattiert. Dieser Rabatt vermag jedoch nicht, die damit verbundenen betrieblichen Mehraufwendungen im überregionalen Güterverkehr und noch viel weniger im regionalen Zustellungsverkehr zu kompensieren. Er muss daher massgebend erhöht und nicht nach dem Giesskannenprinzip gewährt werden. Ziel muss die vollständige Kompensation betrieblicher Mehrkosten infolge schlechter Trassenqualität sein.

Einführung einer Kapazitätslenkung im Trassenpreissystem

Um das knappe Gut „Trassen“ herrscht ein reger Verteilungskampf. Das Trassenpreissystem sollte entsprechend auch lenken.

Höhere Gewichtung der Zugkm im Trassenpreissystem

Die Revisionsvorlage kehrt nichts gegen die zunehmende Nutzung des Netzes durch schlecht ausgelastete Züge, insbesondere im Personenverkehr, vor. Es werden immer mehr Taktverdichtungen beschlossen, statt bestehende Züge besser auszulasten. So werden die äusserst knappen Trassen verschwendet. Dies könnte durch Trassenpreise mit mehr Gewicht auf Zugkm korrigiert werden, oder indem der Trassenpreis für schwere und lange Züge mit einem Kostendach versehen wird.

Streckenspezifische Trassenpreise bei Nutzungskonflikten

Muss der Güterverkehr infolge Nutzungskonflikten zwischen P und G z.B. die aufgrund des neuen Basispreises Verschleiss teurere Bergstrecke am Lötschberg benutzen, ist hierfür volle Kompensation zu leisten. Aus Kapazitätsüberlegungen sollten sogar überproportionale Preisnachlässe gewährt werden, um die Nutzung unattraktiverer Trassen zu unterstützen. Gleich verhält es sich bei Umwegfahrten des Güterverkehrs, die durch die enge Vertaktung des Personenverkehrs auf gewissen Netzabschnitten oder infolge Umbauten des Netzes nötig sind.

Anreize an die Infrastrukturbetreiber, die Infrastrukturkosten zu senken

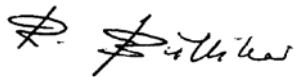
Wir vermissen klare Anreize an die Infrastrukturbetreiber, die Lebenszykluskosten zu senken. Bislang wurden die Preisforderungen der Infrastrukturbetreiber bei jeder Trassenpreisrevison letztlich akzeptiert und auf die Nutzer überwältigt. Wir erinnern auch daran, dass wir diesbezüglich von der Vorlage „Organisation der Eisenbahninfrastruktur“ kostenwirksame Strukturänderungen erwarten.

Für weitere Details verweisen wir auf die Stellungnahme unsers Partnerverbands VAP, das Sie in der Beilage ebenfalls erhalten.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

Mit freundlichen Grüsse

Cargo Forum Schweiz



Rolf Büttiker, alt Ständerat
Präsident CFS



Dr. Frank Furrer, VAP
Geschäftsführer CFS



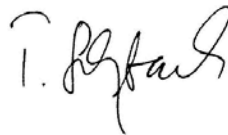
Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident SSC



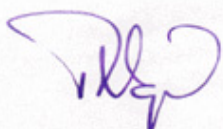
Conrad Tobler
Geschäftsleiter SSC



Thomas De Courten, Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS



Robert Vogel
Präsident GS1



Thomas Bögli
Geschäftsleitung GS1



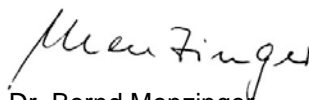
Dr. Ralph Lewin
Präsident SVS



André Auderset
Geschäftsführer SVS



Martin Dätwyler
Stv. Direktor HKBB



Dr. Bernd Menzinger
e. Vorstandsausschuss HKBB

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, Schweiz

ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5000 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

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 320 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 - Verlager, 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.