



Änderung der Verordnung des UVEK über die Bemessung der Trassenpreisverbilligung im kombinierten Verkehr

Begleitdokument für die Anhörung

Referenz/Aktenzeichen: //

1. Hintergrund zur Umschichtung der Trassenpreissubventionen im kombinierten Verkehr

Die Förderung des kombinierten Verkehrs (KV) dient dazu, die Transportkosten des KV zu senken, damit dieser gegenüber dem Strassengüterverkehr konkurrenzfähig wird. Die Förderung des KV ist eine zentrale verkehrspolitische Massnahme des Bundes zur Erreichung des Verlagerungsziels gemäss Verfassungsauftrag (Art. 84 BV). Die gesetzlichen Grundlagen für die Förderung sind das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG, SR 725.116.2), die Kombiverkehrsverordnung (VKV, SR 742.149) und das Subventionsgesetz (SuG, SR 616.1).

Der kombinierte Verkehr wird bis anhin vom Bund massgeblich durch Trassenpreissubventionen und Betriebsabgeltungen gefördert. Empfänger der Trassenpreissubventionen sind die schweizerischen Infrastrukturbetreiberinnen, während die Betriebsabgeltungen an die im kombinierten Verkehr tätigen Operateure fliessen. Der Trassenpreis (d.h. das Entgelt für die Benützung der Infrastruktur) setzt sich zentral aus einem Mindestpreis und einem Deckungsbeitrag zusammen. Mit der aktuellen Trassenpreissubvention im KV übernimmt der Bund den vollen Deckungsbeitrag¹ und einen Teil des Mindestpreises (0.0015 Fr. pro Bruttotonnenkilometer). Die Höhe der Betriebsabgeltungen orientiert sich grundsätzlich an den geplanten, ungedeckten Kosten auf Basis von Planrechnungen der Operateure, die sich aus der Differenz der geplanten Kosten und der geplanten Erträge ergeben (Art. 11 VKV). Seit dem Jahr 2005 erfolgt das Abgeltungsverfahren auf Basis relationen- und regionsspezifisch einheitlicher, maximaler Abgeltungssätze je gefahrenen Zug und je gefahrener Sendung². Für die Rollende Landstrasse (Rola) gilt dieselbe Regelung, wobei die Subventionshöhe

¹ Aktuell werden Beträge in der Höhe von 0.0052 Franken pro Nettotonnenkilometer auf dem Netz der SBB und 0.0035 Franken pro Bruttotonnenkilometer auf dem Netz der BLS entrichtet. Daneben werden noch Trassenpreissubventionen im KV an die Infrastrukturbetreiberinnen Rhätische Bahn, Konzessionierte Hafentbahn des Kantons Basel Stadt (HBS) und Deutsche Bahn AG (deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet) ausgerichtet.

² Eine Sendung entspricht einem Sattelaufleger, einem Wechselbehälter / Container > 8,30 m oder > 16 t, zwei Wechselbehältern / Container < 8,30 m und < 16 t, drei Wechselbehälter, welche mit dem Abroll-Container-Transport-System (ACTS) befördert werden, oder einem Fahrzeug der Rollenden Landstrasse (Rola). Diese Definition folgt jener der UIRR - Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr.



Referenz/Aktenzeichen: 714/2008-04-29/259

pro Zug und pro Sendung der besonderen Produktionsform der Rola angepasst ist. Die Abgeltungssätze je Zug und Sendung werden jährlich leicht reduziert. Fortschritte in der allgemeinen Produktivität erlauben im Zeitablauf diese stufenweise Absenkung der Abgeltungssätze.

Im Jahr 2008 wendet der Bund im Rahmen der Trassenpreissubventionen rund 40 Mio. Franken zur Abgeltung des Deckungsbeitrags und 20 Mio. Franken für die Abgeltung eines Teils des Mindestpreises auf. Die Betriebsabgeltungen an die Operateure erreichen im selben Jahr eine Höhe von rund 160 Mio. Franken.

Die Aufhebung der Trassenpreissubvention im KV bei gleichzeitiger Umschichtung der gesamten Finanzmittel zu den Betriebsabgeltungen ist in der Güterverkehrsvorlage vorgesehen und entspricht den Empfehlungen verschiedener verwaltungsinterner wie externer Evaluationen. So heisst es in einer Empfehlung der Eidgenössischen Finanzkontrolle als Ergebnis einer im Jahr 2005 durchgeführten Finanzaufsichtsprüfung: „L'OFT devrait étudier la possibilité de cesser le subventionnement du trafic combiné au travers du mécanisme de la réduction du prix du sillon en utilisant les montants disponibles dans le cadre du subventionnement à l'exploitation du marché du transport combiné“. Der vorliegende Vorschlag zur Umschichtung der Trassenpreissubventionen setzt diese Empfehlungen um.

2. Argumente für die Umschichtung der Trassenpreissubventionen

Formell ist in der Güterverkehrsvorlage ab 2011 keine Verbilligung des Trassenpreises für den kombinierten Verkehr mehr vorgesehen. Die Botschaft des Bundesrats zur Güterverkehrsvorlage führt hierzu aus (BBI 2007 4452): „Spezielle Trassenpreissubventionen für den kombinierten Verkehr sind spätestens ab Inkraftsetzung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes nicht mehr vorgesehen“. Im Vorschlag des Bundesrates zum Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs wie auch im Beschluss des Ständerats vom 4. September 2007 zur Güterverkehrsvorlage werden ausdrücklich nur Betriebsabgeltungen als Förderinstrument für den KV genannt. Damit entfällt mit der Güterverkehrsvorlage zukünftig die rechtliche Basis für eine Trassenpreissubvention im KV.

Ferner sprechen folgende inhaltliche Argumente für eine schnellstmögliche Umschichtung der Trassenpreissubventionen:

- Gemäss Botschaft zum Landverkehrsabkommen und Verkehrsverlagerungsgesetz (im Rahmen der Botschaft zur Genehmigung der sektoriellen Abkommen zwischen der Schweiz und der EG, BBI 1999 6450) verfolgte die zweiseitige Förderung des KV (Trassenpreissubventionen und Betriebsabgeltungen) den Zweck, dass die effizientesten Verkehre bereits allein aufgrund der Trassenpreisverbilligungen selbst tragend geführt werden



können. Nur die weniger effizienten Verkehre sollten in den Genuss der direkten Betriebsabgeltungen kommen. Diese Zielsetzung ist bis heute nicht zum Tragen gekommen: Alle alpenquerenden KV-Verkehre erhalten auch heute noch eine Förderung von beiden Seiten, was für eine Vereinfachung des Systems spricht.

- Die Bemessungsgrundlage für den Deckungsbeitrag und Teile des Mindestpreises sind heute die geleisteten Tonnenkilometer. Die Trassenpreissubventionen werden so für geleistete Tonnenkilometer entrichtet und sind deshalb eine Form von „Giesskannensubvention“: Mit wachsendem Verkehr steigt auch das totale Fördervolumen, ohne dass der konkrete Subventionsbedarf, um eine Verlagerung zu erreichen, überprüft werden kann. Die Umschichtung auf Betriebsabgeltungen erhöht hingegen die Steuerungsmöglichkeiten (regionen- und relationenspezifisch, auf Planerfolgsrechnungen beruhend, verbunden mit Anreizen für hohe Zugsauslastungen, jährliche produktivitätsorientierte Senkung der Abgeltungssätze) und führt somit zu einer Verbesserung der Verlagerungswirkung des eingesetzten Subventionsfrankens.
- Trassenpreissubventionen im Wagenladungsverkehr (WLV) werden seit 2008 nicht mehr entrichtet. Dies verschlechtert die Marktposition des WLV und erhöht die Gefahr, dass klassischer WLV zu KV migriert, damit er in den Genuss der Trassenpreisverbilligungen kommt. Über die Steuerungsmöglichkeiten bei den Betriebsabgeltungen für den kombinierten Verkehr kann diese Gefahr eingegrenzt werden.
- Die Aufhebung der Trassenpreissubventionen vereinfacht die administrative Handhabung der KV-Förderung durch das BAV und erhöht die Transparenz.

Die Funktion des Trassenpreises ist gemäss der Botschaft des Bundesrats zur Bahnreform vom 13. November 1996 folgendermassen umschrieben (BBl 1997 930): „Die Preisbildung soll grundsätzlich wie im nachfrageorientierten System die Marktsituation berücksichtigen, also bei besonders lukrativen Verkehren die Zahlungsbereitschaft abschöpfen. Der Verkehrsbereich soll jedoch mindestens die kurzfristigen Grenzkosten (d.h. die für einen Zug zusätzlich entstehenden direkten Kosten) der Infrastruktur tragen. Auf eine volle Kostendeckung als zwingende Vorgabe für den Infrastrukturbetreiber wird aber verzichtet.“ Gemäss Art. 9b Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101) muss der Trassenpreis daher „mindestens die Grenzkosten decken, die auf einer zeitgemäss ausgebauten Strecke normalerweise anfallen“.

Die Trassenpreissubventionen im KV haben somit bisher bewirkt, dass die von den Infrastrukturnutzern im KV entrichteten Trassenpreise unter den Grenzkosten lagen. Dies stellte einen deutlichen Eingriff in die Systematik des Trassenpreises dar, so dass dieser zumindest im KV seine Funktion als Instrument der Kostendeckung und Kapazitätssteuerung nicht voll wahrnehmen konnte. Dies war allein verlagerungspolitisch begründet, wobei die beschriebene zweiseitige Förderung ihr Ziel bis heute nicht erreichen konnte.



Die Aufhebung der Trassenpreissubvention im KV ermöglicht so eine deutliche Abgrenzung der unterschiedlichen Zielsetzungen der verschiedenen verkehrspolitischen Instrumente des Bundes: Während der Trassenpreis das Instrument der Kostendeckung und Kapazitätssteuerung ist, werden Betriebsabteilungen als zentrales Verlagerungsinstrument eingesetzt.

Mit der Aufhebung der Trassenpreissubventionen kann der Trassenpreis die ihm zugedachten Funktionen wieder vollumfänglich wahrnehmen. Die Wirkungen der Subvention des Mindestpreises und des Deckungsbeitrages unterscheiden sich wie folgt:

- Der Mindestpreis dient der Deckung von Grenzkosten, die der Infrastrukturbetreiberin durch die Durchführung eines Transports entstehen. Dieser wird vom Bundesamt für Verkehr aufgrund der Angaben der Infrastrukturbetreiberinnen nach den folgenden Grundsätzen festgelegt: Energieverbrauch; leistungsabhängiger Unterhalt; Fahrdienst; zusätzliche Personal- und Unterhaltskosten von Knotenbahnhöfen. Durch die Subvention eines Teils des Mindestpreises zahlen die EVU nicht die vollen von ihnen verursachten Grenzkosten. Dies widerspricht der Intention des schweizerischen Trassenpreissystems und steht letztlich auch im Konflikt mit den Vorgaben des EBG.
- Durch die Entrichtung der Subventionen für den Deckungsbeitrag wird ein wichtiges Element des Trassenpreises festgelegt und steht für die Preisgestaltung nicht mehr zur Verfügung. Die nach Art. 20 Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) vorgesehenen Faktoren für die Festlegung des Deckungsbeitrags kommen nicht zur Entfaltung. Anreize für eine schonende Nutzung der Infrastruktur und eine effiziente Trassennutzung können so im KV über den Trassenpreis nicht gesetzt werden. Gerade dies sind aber wichtige Elemente für die Weiterentwicklung des schweizerischen Trassenpreissystems im Rahmen des 3. Teilpakets der Bahnreform 2 (Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur).

3. Vorschlag des Bundesamtes für Verkehr

Die Aufhebung der Trassenpreissubventionen im KV soll in zwei Schritten erfolgen. Das BAV beabsichtigt, in einem ersten Schritt per Ende 2008 die Förderung des Mindestpreises als Teil der Trassenpreissubventionen aufzuheben (rund 20 Mio. Franken). In einem weiteren Schritt sollen die Trassenpreissubventionen im KV per Ende 2010 vollständig aufgehoben werden. Die Schritte erfolgen damit auf Anregung der Infrastrukturbetreiberinnen in umgekehrter Reihenfolge gegenüber dem ursprünglich vom BAV vorgesehenen Vorgehen.

Für beide Schritte ist eine Anpassung der Verordnung des UVEK über die Bemessung der Trassenpreisverbilligung im kombinierten Verkehr (SR 742.149.4) notwendig, wobei bereits heute beide Schritte im Rahmen einer einzigen Verordnungsanpassung festgelegt werden (siehe. Ziffer 5).



Die Umschichtung in zwei Schritten ermöglicht es, deren Auswirkungen besser steuern zu können. Zugleich kann auf die Arbeiten zur Weiterentwicklung des Trassenpreissystems im Zuge der Bahnreform in ausreichender Weise Rücksicht genommen werden:

- Die Aufhebung der Förderung des bis anhin subventionierten Teils des Mindestpreises kann bereits 2009 erfolgen. Damit wird sichergestellt, dass der kombinierte Verkehr zukünftig die gesamten durch ihn verursachten Grenzkosten der Infrastruktur trägt und der Trassenpreis seiner Kostendeckungsfunktion nachkommt.
- Die Aufhebung der Subvention des Deckungsbeitrags bezweckt die Verbesserung des Gestaltungsspielraums zu dessen Festlegung. Gespräche mit den Infrastrukturbetreiberinnen haben jedoch ergeben, dass dieser Spielraum vor der Umsetzung des 3. Teilpakets der Bahnreform 2 sehr begrenzt ist. Damit kann frühestens ab 2011 gerechnet werden, da einerseits eine Anpassung der Ausgestaltung des Deckungsbeitrags durch die Infrastrukturbetreiberinnen längerer Vorbereitungen bedarf und andererseits die Stellung des Deckungsbeitrags mit Umsetzung des 3. Teilpakets der Bahnreform 2 noch nicht abschliessend bestimmt wurde. Somit würden die Infrastrukturbetreiberinnen zum jetzigen Zeitpunkt der Aufhebung der Subvention des Deckungsbeitrags mit einer Erhöhung des Trassenpreises begegnen, die sich wie bisher ausschliesslich auf die geleisteten Tonnenkilometer bezieht.

Auf diese Argumente stützt sich das BAV bei seiner Entscheidung, die Trassenpreissubventionen im KV für den Mindestpreis per Ende 2008 und diejenige des Deckungsbeitrags per Ende 2010 aufzuheben. Um die Planungssicherheit der Akteure im KV zu erhöhen und um den Infrastrukturbetreiberinnen genügend Zeit für die Anpassung der Ausgestaltung des Trassenpreises einzuräumen, wird die Aufhebung der Trassenpreissubventionen für den Deckungsbeitrag per Ende 2010 bereits jetzt in der Verordnung festgehalten.

Grundprinzipien für die Umschichtung der Trassenpreissubventionen zu den Betriebsabteilungen

Die Umschichtung der Finanzmittel der Trassenpreissubvention zu den Betriebsabteilungen zur Förderung des kombinierten Verkehrs soll unter Beibehaltung der bisherigen Förderphilosophie der Betriebsabteilungen erfolgen. Bis anhin erhalten die Operateure pro Zug bzw. Sendung (sofern diese bestellt und gefahren wurden) fixe Beträge. Die maximale Höhe der Abgeltungsansätze pro Zug ist je nach Herkunfts- oder Zielregion differenziert, womit der unterschiedlichen Produktivität und Nachfragesituation der Transporte von oder nach bestimmten Regionen Rechnung getragen wird. So erhalten beispielsweise Züge aus Holland, die zum grössten Teil von Seehäfen aus mit bahnaffinen Gütern beladen werden, geringere Beiträge pro Zug als solche aus Südwestdeutschland.



Referenz/Aktenzeichen: 714/2008-04-29/259

Zur Umsetzung der Umschichtung der Trassenpreissubventionen per Ende 2008 und 2010 werden Züge und Sendungen als Bemessungsgrundlage beibehalten. Die Operateure erhalten ergänzend zu den bestehenden Betriebsabgeltungen für jeden Zug und jede Sendung (sofern sie bestellt und gefahren werden) einen zusätzlichen Abgeltungsbetrag. Die Summe der zusätzlichen Beträge entspricht in der Höhe der Summe der abgebauten Trassenpreissubventionen im KV. Der zusätzliche Betrag wird teils auf den Abgeltungssatz für die einzelne Sendung, teils auf den Abgeltungssatz für den Zug umgelegt, so dass die Anreizstrukturen der heutigen Abgeltungsform unverändert bestehen bleiben. Die Abgeltung des einzelnen Zuges senkt das Auslastungsrisiko der Operateure, was insbesondere den Aufbau neuer Relationen erleichtert. Die gleichzeitige Abgeltung der einzelnen Sendung setzt Anreize zur verbesserten Auslastung der Züge bzw. Trassen und somit auch der Infrastrukturkapazitäten. Das Bundesamt für Verkehr beabsichtigt, bei der Umschichtung die Umlegung auf Sendungen höher zu gewichten als die Umlegung auf Züge, da im KV-Markt bereits eine grosse Zahl an Relationen besteht, bei welchen insbesondere die Anreizwirkung, möglichst viele Sendungen zu fahren, verstärkt werden soll.

Auf die Berücksichtigung einer gewichtsabhängigen Komponente in den Betriebsabgeltungen wird auch zukünftig verzichtet. Im Einklang mit dem Verlagerungsziel stehen als Zielgrösse der Förderung die Sendungen als Äquivalente des Strassentransports und nicht das Gewicht im Vordergrund. Daneben würde die Einführung einer gewichtsabhängigen Komponente die Handhabung und Kontrolle der Förderung erschweren, was einem vorrangigen Ziel der Umschichtung widerspricht.

Die Details der Umschichtung und die nach Relationen differenzierten, maximalen Abgeltungssätze für das Jahr 2009 werden im Rahmen des Offertverfahrens kombinierter Verkehr 2009 im August 2008 bekannt gegeben.

Zur Illustration der Auswirkungen der Umschichtungen kann das Beispiel eines KV-Zuges von 1300 Bruttotonnen (oder entsprechend 715 Nettotonnen) mit 28 Sendungen von Basel nach Chiasso (via Gotthard; d.h. 320 km) angeführt werden: Für einen solchen Zug beträgt der Trassenpreis 3440 Franken, wovon heute das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) 1626 Franken und der Bund 1814 Franken übernimmt. Ab 2009 fallen 624 Franken im Rahmen des Abbaus der Subventionen für den Mindestpreis weg. Diesen Betrag wird die Infrastrukturbetreiberin dem EVU künftig zusätzlich in Rechnung stellen. Ab 2011 bestehen keine Trassenpreissubventionen mehr, folglich wird das EVU mit dem gesamten Trassenpreis belastet. Dieses Beispiel (vgl. Tabelle unten) geht davon aus, dass 2011 die Infrastrukturbetreiberinnen den Deckungsbeitrag aufgrund der gleichen Bemessungsgrundlage (Tonnenkilometer) berechnen wie heute.



Referenz/Aktenzeichen: 714/2008-04-29/259

	Trassenpreis (ohne Subventionen)	Heutiger Trassenpreis inkl. Subventionen	Trassenpreis inkl. Subventionen ab 2009 1. Schritt	Trassenpreis ab 2011 2. Schritt
Mindestpreis	320 Km *1300 Bto *0.0025 CHF/Btokm =1040 CHF	320 Km *1300 Bto *0.0010 CHF/Btokm =416 CHF	320 Km *1300 Bto *0.0025 CHF/Btokm =1040 CHF	1040 CHF
Fahrdienst	320 Km *0.4 CHF/Km =128 CHF	128 CHF	128 CHF	128 CHF
Energiedienstleistungen	320 Km *0.13 CHF/Km =42 CHF	42 CHF	42 CHF	42 CHF
Energie Tag	320 Km * 1300 Bto *0.0025 CHF/Btokm =1040 CHF	1040 CHF	1040 CHF	1040 CHF
Deckungsbeitrag	320 km *715 Nto *0.0052 CHF/Ntokm =1190 CHF	0 CHF	0 CHF	1190 CHF
Total Trassenpreis	3440 CHF	1626 CHF	2250 CHF	3440 CHF

Die Auswirkung der Umschichtung auf die Betriebsabteilungen stellt sich in diesem Beispiel (28 Sendungen pro Zug) wie folgt dar:

Angenommen, die Umschichtung der Subvention des Mindestpreises 2009 würde zu 60 Prozent auf die Abgeltungssätze pro Sendung und zu 40 Prozent auf die Abgeltungssätze pro Zug geschlagen, ergeben sich im Beispiel zusätzliche Betriebsabteilungen von 624 Franken (der Wert entspricht der heutigen Höhe der Subvention des Mindestpreises). Davon wären 250 Franken zusätzliche Betriebsabteilung pro Zug und 13.35 Franken pro Sendung (374 Franken geteilt durch 28 Sendungen). Die genaue Aufteilung auf Zug und Sendung ist noch nicht bestimmt. Die hier angenommenen Werte dienen ausschliesslich der Illustration.

Reduktion der Fördermittel im nicht alpenquerenden KV zu Gunsten des alpenquerenden Verkehrs

Der nicht alpenquerende kombinierte Verkehr von und nach der Schweiz (Import und Export in Richtung Norden) sowie innerhalb der Schweiz (nicht alpenquerender Binnenverkehr) wird derzeit mit rund 31 Mio. Franken gefördert (Summe der Betriebsabteilungen an Operateure und der Trassenpreissubventionen). Gemäss Beschluss des Ständerats zur Güterverkehrsvorlage soll das Fördervolumen für diese Verkehre ab 2011 auf maximal 20 Mio. Franken pro Jahr beschränkt werden.



Der Bund beabsichtigt das Fördervolumen bis 2011 sukzessive auf dieses neue Niveau zu senken. Die Reduktion der Trassenpreissubventionen auf Ende 2008 ist ein erster Schritt in diese Richtung. Entsprechend wird die Reduktion der Trassenpreissubventionen im nicht alpenquerenden KV nicht auf die Betriebsabteilungen für diese Verkehre umgeschichtet, sondern stehen diese Mittel für zusätzliche Betriebsabteilungen im alpenquerenden KV zur Verfügung (im Umfang von max. 2 Mio. Franken).

Begleitmassnahmen zur Umschichtung

Das BAV geht davon aus, dass die Umschichtung der Trassenpreissubventionen ohne unerwünschte Auswirkungen auf den Markt vollzogen werden kann. Grundsätzlich werden als Folge der Umschichtung die bestehenden Verträge zwischen Operateuren und Eisenbahnverkehrsunternehmen angepasst werden müssen. Aufgrund des intensiven Wettbewerbs auf beiden Marktseiten sind jedoch keinerlei Marktverzerrungen zu erwarten, da es keiner Marktseite möglich ist, der Gegenseite die Konditionen zu diktieren. Zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateuren werden die höheren Trassenpreise vollständig überwältigt werden.

Das BAV sieht verschiedene Begleitmassnahmen vor, um die Verhandlungsrisiken zwischen den Marktakteuren zu minimieren, die Planungssicherheit für die Marktakteure zu erhöhen und mögliche Fehlentwicklungen korrigieren zu können:

- Die Auswirkung der Umschichtung auf die Abgeltungssätze für das Jahr 2009 wird im Rahmen des genannten Offertverfahrens kombinierter Verkehr 2009 transparent aufgezeigt, so dass für alle Marktakteure Zustandekommen und Festlegung der angepassten Abgeltungssätze nachvollziehbar sind.
- Das BAV wird in den mit den Operateuren abgeschlossenen Angebotsvereinbarungen für das Jahr 2009 eine Klausel aufnehmen, welche die KV-Operateure verpflichtet, Preiserhöhungen der Traktionäre infolge der Senkung der Trassenpreissubventionen und der damit verbundenen höheren Trassenpreisrechnungen zu akzeptieren. Verstösse können die Kündigung der Angebotsvereinbarung zur Folge haben.
- Das BAV sieht von einer Umschichtung in einem einzigen Schritt ab. Es zieht es vor, die Umschichtung in zwei Schritten vorzunehmen, um etwaige Korrekturen vornehmen zu können, wenn nach dem ersten (kleineren) Schritt die Marktauswirkungen nicht wie erwartet ausfallen. Die Auswirkungen der Umschichtung sollen daher in den kommenden Jahren intensiv beobachtet werden. Die Ergebnisse dieses Monitoring werden im Rahmen der zuhanden der parlamentarischen Kommissionen zweijährlich erstellten Berichte über die Verkehrsverlagerung interessierten Kreisen zugänglich gemacht.



4. Ergebnisse bisheriger Abklärungen

Um eine möglichst optimale Lösung für die Umschichtung zu finden, haben im Frühjahr 2008 Gespräche mit den betroffenen Akteuren im KV stattgefunden. Die Operateure, Traktionäre und Infrastrukturbetreiberinnen erhielten die Gelegenheit, ihre Positionen und Argumente darzulegen und Detailfragen zu erörtern. Dadurch sollten die möglichen Auswirkungen der Umschichtung auf die verschiedenen Akteure erkannt und gesteuert werden.

Die Rückmeldungen der betroffenen Akteure können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Umschichtung wurde verstanden und ihr ein gewisses Verständnis entgegengebracht. Es wird begrüsst, dass die Umschichtung keine Sparmassnahme ist.
- Traktionäre wie Operateure sehen sich durch die Umschichtung Risiken ausgesetzt, da die Verträge auf Grund der veränderten Rahmenbedingungen neu ausgehandelt werden müssen. Dadurch ist es unsicher, ob die Umschichtung für alle betroffenen Akteure letztlich neutral erfolgt.
- Auf Anregung der Infrastrukturbetreiberinnen soll im ersten Schritt die Subvention des Mindestpreises und nicht des Deckungsbeitrags aufgehoben werden.
- Die Berechnung der Umschichtung soll daher möglichst transparent kommuniziert werden, damit bei den Verhandlungen zwischen Operateuren und Traktionären einzelne Marktseiten nicht von der Umschichtung profitieren können.
- Das BAV soll die Auswirkung der Umschichtung auf den Markt beobachten und falls nötig geeignete Massnahmen treffen, um Auswüchsen entgegenzuwirken.

Ferner fand im Laufe des Mai 2008 eine Konsultation von Bundesämtern statt. Die hier vorgeschlagenen Änderungen der Verordnung fanden eine breite Zustimmung der Ämter. Insbesondere erhoffen sie sich dadurch eine Verbesserung der Verlagerungswirkung. Sie unterstützen auch die vorgesehenen Begleitmassnahmen.



5. Notwendige Änderungen der Verordnung

Zur Umsetzung der oben beschriebenen Massnahmen ist eine Anpassung der Verordnung des UVEK über die Bemessung der Trassenpreisverbilligung im kombinierten Verkehr (SR 742.149.4) nötig. Die Verordnung soll wie folgt geändert werden (die Anpassungen sind fett hervorgehoben):

I

Art. 1 Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für Betreiberinnen von Schieneninfrastrukturen welche Trassenpreisverbilligungen für den kombinierten Verkehr nach Artikel 13 der Kombiverkehrsverordnung vom 29. Juni 1988 ausrichten.

Art. 2 Höhe der Trassenpreisverbilligung

Die vom Bund übernommene Trassenpreisverbilligung setzt sich zusammen aus:

- a. **Gestrichen;**³
- b. dem Deckungsbeitrag nach Artikel 20 Absatz 1 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998; dieser wird von der Infrastrukturbetreiberin im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Verkehr festgelegt.

Art. 3 Vollzug

Das Bundesamt für Verkehr vollzieht diese Verordnung.

Art. 4 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt rückwirkend auf den 1. Januar 2000 in Kraft.

Art. 5 Geltungsdauer

Diese Verordnung gilt bis 11. Dezember 2010.

II

Diese Änderung tritt am 14. Dezember 2008 in Kraft.

³ Bisheriger Text: „0.0015 Fr. pro Bruttotonnenkilometer;“



Referenz/Aktenzeichen: 714/2008-04-29/259

6. Fragestellungen der informellen Anhörung

Die Anhörung soll die Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme bieten. Insbesondere ist das BAV an der Meinung zu folgenden Fragen interessiert:

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem vom BAV vorgeschlagenen Vorgehen und der Stossrichtung einverstanden?
2. Teilen Sie die Einschätzung des BAV, dass sich das vorgeschlagene Vorgehen positiv auf die Verlagerungswirkung und die Subventionseffizienz auswirken wird?
3. Welche Auswirkungen auf den Markt für kombinierten Verkehr erwarten Sie in Folge einer Umschichtung der Trassenpreissubventionen, wie sie das BAV vorsieht?
4. Welche Auswirkungen auf die einzelnen Marktakteure (Operateure, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verlader u.a.) erwarten Sie in Folge einer Umschichtung der Trassenpreissubventionen, wie sie das BAV vorsieht?
5. Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Begleitmassnahmen zur Umschichtung?