

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Bern, 14. Juni 2011

■ Neues Trassenpreissystem – Anhörung der betroffenen Kreise

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Vorschlag eines neuen Trassenpreissystems Stellung nehmen zu können und machen davon gerne Gebrauch.

Grundsätzlich unterstützen wir das Anliegen, das bestehende Trassenpreissystem durch Anreizelemente zur infrastruktur-, umwelt- und kapazitätsschonenden Nutzung des Schienennetzes zu ergänzen und die Kosten der Netznutzung verstärkt verursachergerecht anzulasten. Bei der Einführung dieser Anreizelemente sind jedoch drei Voraussetzungen zu beachten:

- Die Anreizelemente müssen die erhoffte Lenkungswirkung effektiv erzielen oder zumindest zu einer verursachergerechteren Kostenanlastung führen;
- der Berechnungs- und Erhebungsaufwand des Trassenpreises muss bescheiden bleiben und darf die Vorteile aus der wohl eher geringen Lenkungswirkung nicht konterkarieren;
- die Transparenz des Trassenpreissystems, eine Stärke des bisherigen Schweizer Systems, muss weiterhin gegeben sein.

Bevor wir auf die einzelnen Anhörungsfragen eingehen, möchten wir einen zentralen Aspekt besonders hervorheben:

A. Grenzkostentarifierung und Erhöhung des Trassenpreises

Wir unterstützen das Prinzip der Grenzkostentarifierung beim Mindestpreis und eines Deckungsbeitrages an die Fixkosten der Schienennetznutzung in Abhängigkeit der Zahlungsfähigkeit der Verkehrsbereiche. Auch zweifeln wir nicht daran, dass bislang die Grenzkosten der Schienennetznutzung nicht vollumfänglich gedeckt waren. Das nun vorgeschlagene Ausmass der beabsichtigten Erhöhung ist für uns aber nur schwer nachvollziehbar. Eine Erhöhung um jährlich 200 Mio. CHF entspricht einer Steigerung der bislang angelasteten Grenzkosten um über 50 %¹. Wir bitten Sie deshalb, das Ausmass der bislang nicht gedeckten Grenzkosten transparent und nachvollziehbar aufzuzeigen.

Antrag 1: Die Höhe der Grenzkosten des Netzerhalts und –betriebs sowie das Ausmass der bislang ungedeckten Grenzkosten sind transparent und nachvollziehbar aufzuzeigen.

¹ Unseres Wissens beliefen sich die Trassenpreiserlöse auf den Netzen von SBB und BLS für die Mindestpreiselemente Unterhalt, Fahrdienst, Energiedienstleistungen und Knoten (bilden die Grenzkosten) im Jahr 2010 auf gut 340 Mio. CHF. Der Energiebezug (rund 220 Mio. CHF) und der Deckungsbeitrag im Personenverkehr (rund 250 Mio. CHF) sind für die Grenzkosten nicht massgebend.

B. Stellungnahme zu den einzelnen Anhörungsfragen

Allgemein

1. *Können die Ziele der Reform des Trassenpreissystems mit der vorgeschlagenen Lösung erreicht werden?*

Wir teilen die in Kapitel 2 des Berichts für die Anhörung aufgeführten Ziele. Angesichts der weiter wachsenden Verkehrsnachfrage und der beschränkten finanziellen Mittel für Kapazitätserweiterungen ist eine zusätzliche Optimierung der Kapazitätsnutzung zwingend. Im alpenquerenden Güterverkehr beinhalten die auf einer systematisierten Trassenplanung basierenden Trassenkataloge jedoch auch in den Hauptverkehrszeiten Trassenangebote. Es kann nicht das Ziel sein, den Güterverkehr von diesen Trassenangeboten zu verdrängen, da sonst nicht mehr ausreichend Trassen zur Erreichung des Verlagerungsziels zur Verfügung stünden (siehe Bemerkungen zur Frage 2).

Die Lenkungswirkung des Nachfragefaktors und der Haltegebühr dürften wohl moderat sein. Wir können aber aus Gründen der verursachergerechten Kostenanlastung die Einführung zumindest des Nachfragefaktors gutheissen, da Trassenkapazität zu Hauptverkehrszeiten ein knappes Gut ist und höhere Opportunitätskosten auslöst. Voraussetzung ist aber, dass diese Elemente einfach und erhebungseffizient ausgestaltet werden.

Der Lärmbonus vermag im grenzüberschreitenden Güterverkehr ausländische Wagenbesitzer wohl nicht zur Lärmsanierung ihres Rollmaterials bewegen, solange er nur in der Schweiz angewendet wird. Wir unterstützen aber aus der Optik der Kostenwahrheit dennoch seine Weiterführung.

Die relativ betrachtet geringere Abhängigkeit des Trassenpreises vom Zuggewicht entspricht dem Ziel einer verursachergerechten Kostenanlastung, da der Schienenverschleiss nicht ausschliesslich vom Zuggewicht abhängt. Die Verursachergerechtigkeit ist jedoch nur dann gegeben, wenn die Erhöhung des Trassenpreises sich effektiv durch nicht gedeckte Grenzkosten begründen lässt (vgl. einleitende Bemerkungen in Abschnitt A).

Anreize für eine bessere Ausnutzung der Infrastruktur

2. *Drei neue, kapazitätsbezogene Elemente werden eingeführt: der Nachfragefaktor berücksichtigt die höheren Kosten und soll Züge auf die verkehrsschwachen Zeiten lenken; der Faktor Trassenqualität berücksichtigt die unterschiedlichen Prioritäten bei der Trassenzuteilung, und der Haltezuschlag bepreist jeden Halt, wo Mischverkehr herrscht und die Kapazität einschränkt. Sind diese neuen Trassenpreiselemente auch geeignet, um diesbezüglich Anreize zu setzen?*

Wie im Bericht zur Anhörung ausgeführt, wird der **Nachfragefaktor** im vertakteten Personenverkehr kaum eine Lenkungswirkung haben. Verdichtungs- und Zusatzzüge während der Hauptverkehrszeit werden zwar für die EVU teurer. Ein Verzicht auf Zusatzzüge würde aber die Passagierachfrage über die Verknappung der Sitzplätze und damit den Fahrkomfort steuern. Allein schon aus Imagegründen können sich die EVU einen solchen Ansatz nicht leisten. Der Nachfragefaktor hat im Personenverkehr erst dann eine lenkende Wirkung, wenn auch das Fahrpreissystem eine zeitliche Differenzierung zuliesse und die Passagiere in ihrem Reiseverhalten reagieren.

Im alpenquerenden Güterverkehr kann der Nachfragefaktor gar unerwünschte Effekte auslösen. Das Trassenangebot im Nord-Süd-Güterverkehr ist systematisiert und sieht auch in den Hauptverkehrszeiten Güterverkehrstrassen vor. In den Trassenkatalogen 2011 für die Lötschberg-Simplon- und die Gotthardachse sind im Durchschnitt rund ein Viertel der angebotenen Trassen in der Hauptverkehrs-

zeit (06-09 Uhr und 16-19 Uhr) trassiert. Angesichts der Auslastung der Lötschbergachse wäre ein zeitliches Ausweichen werktags gar nicht möglich, ohne teurere Alternativrouten wählen zu müssen. Auch würden bei einem zeitlichen Ausweichen die bislang optimierten Rollmaterialumläufe verschlechtert mit entsprechenden Kostenfolgen. Des Weiteren fällt der langläufige internationale Güterverkehr während seiner Fahrt zwingend einmal in die Hauptverkehrszeit. Er kann dieser nicht ausweichen, ohne längere Wartezeiten und damit eine teure Suboptimierung der Ressourcennutzung in Kauf zu nehmen.

Wir unterstützen grundsätzlich den Faktor **Trassenqualität**. Die Definition der Differenzierung in schnelle und langsame Güterverkehrstrassen dürfte jedoch nicht leicht fallen. Zwar ist ein Preisnachlass für gegenüber der Normgeschwindigkeit langsamere Güterzugstrassen aus einer Gerechtigkeitsoptik nachvollziehbar. Allerdings sollten im Interesse einer optimierten Kapazitätsnutzung jegliche Anreize vermieden werden, langsame Güterzugstrassen nachzufragen. Wir beantragen deshalb, die Kategorie D auf Züge mit geplanten unfreiwilligen Wartezeiten von mehr als 15 Minuten zu beschränken. Allenfalls ist die Höhe der Kategorie C aufgrund dieser Änderung gegen unten anzupassen. Zudem haben wir Bedenken in Bezug auf die Umsetzbarkeit des Preisnachlasses infolge unfreiwilliger Halte, falls die Erhebung des Trassenpreises nicht auf Plandaten, sondern auf der effektiven Verkehrssituation (Ist-Daten) beruht. In Bezug auf die um eine Stufe angehobene Kategorie auf der „Lötschbergbasisstrecke“ gehen wir davon aus, dass damit lediglich der Lötschberg-Basistunnel (Frutigen – St. German) gemeint ist.

Zudem fragen wir uns, warum der nicht konzessionierte Personenverkehr einen Abschlag erhalten soll. Erstens entstehen in der Praxis den Betreibern von Charterfahrten und von Fahrten mit historischem Rollmaterial durch die Prioritätenordnung keine nennenswerten Nachteile. Zweitens ist es kein Ziel der Schweizer Verkehrspolitik, Charterfahrten und Fahrten mit historischem Rollmaterial speziell zu fördern.

Auch in Bezug auf die **Haltegebühr** haben wir eine gewisse Skepsis. Im Personenverkehr dürfte sie nicht dazu führen, dass gewisse Haltestellen nicht mehr bzw. gegenüber heute weniger oft bedient werden. Ihre Einführung lässt sich nur über die verursachergerechte Kostenanlastung rechtfertigen, da die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Regionalzugs tiefer ist als diejenige eines Güterzugs. Im Güterverkehr sind Halte nahezu ausschliesslich betrieblich bedingt und unverzichtbar. In der Praxis werden die Betriebswechsellpunkte nicht auf die Diensthalte an den Grenzbahnhöfen verlegt, da dadurch die Effizienz des Personaleinsatzes verschlechtert würde. Kapazitätsengpässe durch Halte des Güterverkehrs sind eher über eine Harmonisierung der Betriebswechsellpunkte anzugehen als über eine Haltegebühr.

Antrag 2: Für den auf Katalogtrassen verkehrenden alpenquerenden Güterverkehr (Gotthard- und Lötschberg-Simplon-Achse) ist der Nachfragefaktor nicht anzuwenden.

Antrag 3: Auf eine preisliche Differenzierung schneller und langsamer Güterzugstrassen ist zu verzichten, da dem Güterverkehr keine Anreize gesetzt werden sollen, Trassen nachzufragen, deren Geschwindigkeitsdifferenz zum Personenverkehr noch grösser ist. Die Kategorie D soll sich auf Güterzugstrassen mit geplanten unfreiwilligen Halten beschränken.

Anreize für die Entlastung der Umwelt

3. *Der Lärmbonus bildet den Anreiz für den Einsatz von lärmsaniertem und lärmarmem Rollmaterial. Bewirkt die neue Ausgestaltung vom Lärmbonus – gemeinsam mit den übrigen vom Bund finanziell unterstützten Massnahmen – eine Verminderung des Bahnlärms?*

Handlungsbedarf besteht insbesondere in Bezug auf das ausländische Rollmaterial. Ende 2010 waren sämtliche knapp 6'500 SBB-Güterwagen, die noch mindestens 10 Jahre im Einsatz bleiben, lärmsaniert. Wir teilen die Aussage des Berichts zur Anhörung, wonach die Wirksamkeit des **Lärmbonus** im Güterverkehr mit ausländischem Rollmaterial beschränkt bleibt, solange die umliegenden Staaten keine entsprechende Differenzierung beim Trassenpreis einführen. Dennoch begrüssen wir die Weiterführung und verstärkte Differenzierung des Lärmbonus. Erstens beruhen Investitionen von Wagenbesitzern oder EVU in lärmarmes Rollmaterial auf einer längerfristigen Investitionsrechnung. Sie sollen nicht durch eine vorzeitige Aufhebung des Lärmbonus obsolet werden. Zweitens sieht der Vorschlag der EU-Kommission zum „Recast“ des ersten EU-Bahnpakets vor, dass der Trassenpreis den Kosten der Lärmauswirkung des Zugbetriebs Rechnung tragen muss, sofern auch dem Strassenverkehr die Lärmkosten angelastet werden.

Mit dem **Gefahrgutzuschlag** als Deckungsbeitragselement sollen den RID-Wagen im Güterverkehr die spezifischen Kosten eines Transports gefährlicher Güter wie Betriebswehr, Einschränkung Betrieb und Vorhaltekosten Wehrdienste der Kantone angelastet werden. Die Betriebswehr und die Wehrdienste der Kantone werden jedoch nicht ausschliesslich durch den Güterverkehr beansprucht.

Anreize zur Qualitätsverbesserung

4. *Bereits heute ist ein Bonus/Malus-System gesetzlich verankert. Es wird bisher nicht umgesetzt. Im Rahmen der vorliegenden Reform des Trassenpreissystems soll das Bonus/Malus-System nun definitiv eingeführt werden. Im Vordergrund steht das Modell, das die SBB zurzeit ohne Geldfluss unter den EVU auf ihrem Netz testet. Unterstützen Sie dieses Vorhaben?*

Anreize für eine Minimierung der Anzahl Störungen sind nicht nur aus Kundensicht zu begrüssen. Auch die Leistungsfähigkeit und Kapazität eines Netzes ist umso höher, je weniger Störungen der Bahnbetrieb aufweist. Wir begrüssen deshalb grundsätzlich die Einführung eines Bonus/Malus-Systems. Da die bisherigen Erfahrungen ausländischer Infrastrukturbetreiber jedoch aufgrund des teils hohen Erhebungsaufwands, der Schwierigkeiten bei der Bestimmung des Störungsverursachers und der teils beschränkten Lenkungswirkung eher zwiespältig sind, können wir erst nach der Auswertung des Tests der SBB sowie der Konkretisierung der technischen Umsetzung definitiv Stellung nehmen.

Weitere Elemente / Komplexität

5. *Der „Verschleissfaktor“ wird aus Gründen der Komplexität vorerst als „Platzhalter“ gleich 1 gesetzt. Sind Sie der Ansicht, dass man ihn doch bereits ab 2013 einführen sollte?*

Angesichts des erhöhten Finanzbedarfs für den Netzerhalt beantragen wir, rasch einen einfachen Verschleissfaktor einzuführen. Dieser soll Anreize liefern, dass die EVU infrastrukturschonendes Rollmaterial einsetzen. Gemäss einer Studie von R+R Burger und Partner im Auftrag des BAV aus dem Jahr 2003 können durch den Einsatz von schienenschonenden Drehgestellen bis zu 10% der Kosten für den Fahrbahnunterhalt eingespart werden.

Ein einfacher Ansatz für einen Verschleissfaktor liefert das österreichische Trassenpreismodell. Alle Triebfahrzeuge werden einer von drei Verschleisskategorien zugewiesen und erhalten je nach Fahrbahnbeanspruchung einen Zu- oder Abschlag auf den Trassenpreis. In Grossbritannien variiert der Trassenpreis in Abhängigkeit des Drehgestells und der Federung. Eine rasche Einführung eines derartigen Systems würde Anreize für den Einsatz von verschleissarmem Rollmaterial setzen und könnte zu einem späteren Zeitpunkt in Kenntnis vertiefter Grundlagendaten weiter entwickelt werden.

Antrag 4: Ein einfaches System eines Verschleissfaktors ist bereits ab 2013 einzuführen. Dies könnte darin bestehen, dass das BAV oder eine andere kompetente Stelle wie z.B. die künftigen Konformitätsbewertungsstellen ähnlich wie im österreichischen Trassenpreissystem das eingesetzte Rollmaterial den drei Kategorien verschleissarm, verschleissneutral und verschleissintensiv zuweist.

6. *Gibt es Elemente, die sie im neuen Trassenpreissystem vermissen?*

Wir vermissen Anzelelemente zur Führung möglichst langer und schwerer Güterzüge als Beitrag zur optimalen Nutzung der Kapazität. Dies liesse sich durch eine degressive Ausgestaltung des Basispreises Gewicht erreichen. Der Einfachheit halber kann die Degression auch durch die Bildung von Gewichtsklassen nach folgendem Prinzip ausgestaltet werden, wobei die Preissätze lediglich zur Illustration dienen:

Beispiel Güterverkehr:

Erste bis fünfhundertste Bruttotonne	0.0029 CHF / km
Fünfhunderterste bis tausendste Bruttotonne	0.0026 CHF / km
Tausend und erste bis tausendfünfhundertste Bruttotonne	0.0023 CHF / km
Tausendfünfhunderterste bis zweitausendste Bruttotonne	0.0020 CHF / km

Ein 1000 Bruttotonnen schwerer Güterzug würde gemäss diesem Vorschlag einen Basispreis Gewicht pro km in Höhe von 2,75 CHF zahlen, ein 2000 Bruttotonnen schwerer Güterzug jedoch nicht einen doppelt so hohen, sondern nur um 78 % höheren Basispreis Gewicht.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Berücksichtigung unserer Anregungen und stehen Ihnen für allfällige Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Dr. Thomas Isenmann
Geschäftsführer