



sn/kok 20. Februar 2015

Anhörung Trassenpreisrevision 2017

Protokoll der Infoveranstaltungen 19.02.2015

Aktenzeichen: BAV-242.1-00001/00007/00017

Hintergrund

Die interessierten Kreise wurden mit Schreiben des BAV vom 30. Oktober 2014 über die bevorstehende Anhörung zur Trassenpreisrevision 2017 und speziell über den Verschleissfaktor Fahrbahn informiert und zu Informationsanlässen vom 3. Dezember 2014 und 19. Februar 2015 eingeladen. Die Unterlagen dazu wurden mit Schreiben vom 17. Februar 2015 von der [Bundeskanzlei](#) sowie auf der [Website des BAV](#) publiziert. Der Anlass vom 19. Februar diente als konferenzielle Anhörung und stellte den Beginn der schriftlichen Anhörungsphase dar, die bis zum 31. März 2015 dauert.

Präsentationen

An zwei separaten Veranstaltungen stellte das BAV unterstützt von Experten der Division Infrastruktur der SBB und der TU Graz den Vorschlag zur Trassenpreisrevision vor, jeweils für den [Personenverkehr](#) und für den [Güterverkehr](#).

Fragen/Bemerkungen und Antworten

a) Personenverkehr

1. **BLS AG:** Wann stehen die Grundlagen für die Berechnung des Verschleissfaktors zur Verfügung?

Antwort BAV/SBB: die Netzbenutzerinnen können die Excel-Berechnungshilfe mit Anleitung bei SBB Trassenverkauf (onestopshop@sbb.ch) beziehen.





Aktenzeichen: BAV-242.1-00001/00007/00017

2. SBB Personenverkehr-Regionalverkehr:

a) Welche Faktoren (neben den reinen Grenzkosten) beeinflussen die Bemessung des Basispreises Trasse?

Antwort BAV: der ETCS-Rabatt und der Lärmbonus belasten die Infrastruktur und werden mit dem Basispreis Trasse verrechnet.

b) sind alle Züge in den Berechnungen des Verschleissfaktors drin?

Antwort BAV/SBB: wir gehen davon aus, dass alle regelmässig verkehrende Züge erfasst werden.

3. Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr:

a) Warum werden im Bericht und in den Verordnungen unterschiedliche Begriffe verwendet?

Antwort BAV: in den Vorlagen finden sich nur die *geänderten* Artikel und Absätze. Wer die aktuelle, vollständige Version der Verordnungen liest (abrufbar unter <http://www.admin.ch>), findet die Begriffe in [Art. 18 ff](#) der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung.

b) Könnte das BAV in der grafischen Darstellung nicht die Reihenfolge der Trassenpreiselemente entsprechend der Reihenfolge in den Verordnungen anpassen?

Antwort BAV: die grafische Darstellung haben wir von der letzten Revision (per 1.1.2013) behalten. Sie ist aber nicht in Stein gemeisselt. Wir danken für die Anregung und werden eine Änderung prüfen.

4. Cideon AG: Woher stammen die Berechnung des Verschleissfaktors bzw. die Fahrzeugparameter?

Antwort BAV/SBB: es handelt sich um Daten, die SBB Infrastruktur vorliegen. Wer die Berechnung in Frage stellt, kann selbst eine Neuberechnung vornehmen (lassen), vgl. Anhörungsbericht Zf. 3.3.10. Die Berechnung wird an der Nachmittagsveranstaltung mit Fokus auf Güterverkehr detailliert vorgestellt.

5. BLS AG: Bleiben die aktuell hinterlegten Einpreisungswerte im Berechnungstool gültig?

Antwort BAV/SBB: ja, mit dem Vorbehalt, dass einige Fahrzeuge mit Annäherungswerten eingepreist wurden, die ggf. revidiert werden, wenn entsprechende Daten vorgelegt werden.

6. Stadler Rail AG: Können auch Fahrzeughersteller die Daten einsehen?

Antwort BAV/SBB: ja. Eine Einschränkung gilt nur die Zugdaten (Zugnummer/"Debicode"), die wir nur den betroffenen EVU zur Verfügung stellen.



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001/00007/00017

7. Kanton BS:

a) Welche Kriterien gelten für die Bahnhöfe, die im Anhang 2 zur NZV-BAV aufgeführt sind?

Antwort BAV: es handelt sich um die Verrechnung des Haltezuschlags. Dabei gilt im Anhang 2 primär die Streckenliste. Die Liste der Bahnhöfe umfasst Knoten, in denen Strecken beider Kategorien (mit/ohne Haltezuschlag) zusammenkommen. Mit der Aufnahme der Bahnhöfe in diese Liste wird klar, dass der Haltezuschlag auch gilt, wenn ein Zug von einer Strecke her ohne Haltezuschlag einfährt.

b) Die Frist zur Stellungnahme (31.3.) ist sehr knapp, wenn sie durch den Regierungsrat muss...

Antwort BAV: wir halten die Frist für vertretbar, da es sich um ein "Spezialisten-Thema" handelt und die betroffenen Kreise frühzeitig informiert wurden. Wir haben auch den Anspruch, die Änderungen mindestens anderthalb Jahre vor Inkrafttreten zu kommunizieren. Leichte Fristerstreckungen sind aber möglich, wenn die Stellungnahmen elektronisch eingereicht werden.

b) Güterverkehr

8. Hupac:

a) Sonst ist Leistung positiv. Wird sie hier mit dem Verschleissfaktor "bestraft"?

Antwort BAV: nein, nur die „ungünstig auf die Infrastruktur einwirkende“ Leistung; eine zu hohe (nicht ausgenützte) Leistung kann ebenfalls zusätzliche Kosten verursachen

b) Ist das Berechnungstool nur für EVU bestimmt, oder können es auch Operateure beziehen?

Antwort BAV/SBB: siehe oben. Eine Einschränkung gilt nur die Zugdaten, die wir nur den betroffenen EVU zur Verfügung stellen. Das Instrument wird aber allen zur Verfügung gestellt. Damit kann im Prinzip der Basispreis für beliebige Züge auf beliebige Strecken berechnet werden.

9. VAP/Erdölvereinigung:

a) Müsste der Trassenpreis nicht im Sinne des Verursacherprinzips auch berücksichtigen, dass die grossen Investitionen vom Personenverkehr ausgelöst werden?

Antwort BAV: nein, denn:

- der Personenverkehr trägt über den Deckungsbeitrag einen Teil der Fixkosten; der Güterverkehr ist davon befreit;



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001/00007/00017

- neu wird berücksichtigt, dass langsame (Güter)Züge z.B. der Reihe A90 die Fahrbahn weniger beanspruchen, und

- gratis kann die Trasse auch für den Güterverkehr nicht sein. Aus ökonomischen Gründen müssen die Grenzkosten gedeckt werden. Aber der Güterverkehr wird durch den Faktor Trassenqualität entschädigt.

b) Der Gefahrgutzuschlag ist zu hinterfragen. Nach Meinung der Erdölvereinigung werden Gefahrentransporte auf die Strasse verlagert.

Reaktion BAV: generelle Bemerkung: der Präventionsaufwand bemisst sich am schlimmsten Fall. Es würde zwar vielleicht ein Optimierungspotenzial für den Gefahrgutzuschlag geben, etwa eine *Differenzierung* nach Gefahrenpotenzial, aber dafür müssten wir mehr Kriterien einführen.

10. Hupac: ein Problem mit dem Business Case von Prof. Marschnig (Kreuzanker-Drehgestell) ist, dass die Laufleistungen von Güterwagen in der Schweiz zu bescheiden sind.

Reaktion BAV/SBB: das stimmt wohl, aber die EU und einige Nachbarländer verfolgen unsere Arbeit mit grossem Interesse. Es lohnt sich nicht, auf ein europaweit einheitliches System zu warten. Wir gehen in diesem Sinne voran.

11. SBB Cargo:

Grundsätzlich ist SBB Cargo für den Verschleissfaktor, befürchtet aber höhere Kosten für Fahrten durch den Gotthard-Basistunnel. Für Güterbahnen ist insbesondere die Konkurrenz der Strasse problematisch. Der Bund sollte noch mehr Anreize setzen, dass die Bahn ihre Vorteile (lange und schwere Transporte) nutzen kann.

Reaktion BAV: das Güter-EVU muss selbst mit seinen Kosten zurecht kommen, wie dies auch ein Strassentransportunternehmen muss. Die jetzige Preisstruktur kommt dem Güterverkehr so weit als möglich entgegen.

12. VAP/Post: Anregung, das Trassenpreissystem mit einem Preiselement zu ergänzen, das von der Zeit abhängig ist, die ein Zug auf dem Netz verbringt.

Reaktion BAV: da stellt sich aber die Frage, wer schuld daran ist, wenn ein Zug länger auf dem Netz ist. Das ist eher ein Thema für ein Bonus/Malus-System, das zwar in der Verordnung vorgesehen und immer wieder geprüft wurde, aber noch nie zum Tragen gekommen ist, weil es nicht gelingt, die Verursachenden einer Verspätung immer einwandfrei zu identifizieren.