



Erläuternder Bericht

Teilrevision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung und der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung

Datum: 1. Mai 2009

Referenz/Aktenzeichen: 151/2009-05-04/296

Das seit 1999 geltende Trassenpreissystem nach Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) hat sich im Grossen und Ganzen bewährt. Wenn Kritik vorgebracht wird, konzentriert sie sich in der Regel auf drei Punkte:

1. Das System setzt keine Anreize für eine optimale Auslastung der Infrastruktur. Ob ein Zug um 03.00 Uhr morgens oder zur Hauptverkehrszeit verkehrt, ob er an einem Wochentag mit starker Nachfrage oder zu Schwachlastzeiten unterwegs ist, er bezahlt immer denselben Preis.
2. Da der Grundpreis auf Grund der Normgrenzkosten festgelegt wird, ergibt sich, dass ein schwerer Zug, der die Infrastruktur stark belastet, einen höheren Trassenpreis bezahlt, als ein leichter Zug. Im Güterverkehr berechnen die Infrastrukturbetreiberinnen, obwohl gemäss Artikel 20 NZV zahlreiche andere Faktoren herangezogen werden könnten, der Einfachheit halber den Deckungsbeitrag ebenfalls auf Grund des Zugsgewichts. Nach Ansicht der Güterverkehrsunternehmen und der verladenden Wirtschaft führt diese doppelte Konzentration auf das Zugsgewicht zu einer Benachteiligung des Güterverkehrs.
3. Da im nicht konzessionierten Verkehr bisher die Infrastrukturbetreiberinnen die Höhe des Deckungsbeitrags festlegen, ist dieser auf vergleichbaren Strecken nicht einheitlich. So arbeitet die SBB beispielsweise beim kombinierten Güterverkehr mit einem Ansatz von 0,0052 Franken pro *Nettotonnenkilometer*, während die BLS 0,0035 Franken pro *Bruttotonnenkilometer* verrechnet. Für den Einzelwagenladungsverkehr verzichtet die SBB gänzlich auf den Deckungsbeitrag, während die BLS 0,0035 Franken pro Bruttotonnenkilometer erhebt.

Diese Kritik findet sich auch in der Motion Pedrina (07.3272) vom 23. März 2007 wieder, in welcher der Motionär verlangt:

Der Bundesrat wird aufgefordert, die Netzzugangsverordnung so zu ändern, dass beim nicht konzessionierten Verkehr

- *Deckungsbeitrag und Mindestpreis der Trassenpreise nach Angebot und Nachfrage differenziert werden, und*
- *die "Slots" bei der Preisgestaltung höher gewichtet werden als das Zugsgewicht.*

Anlässlich der Beratung der Güterverkehrsvorlage beschloss das Parlament die folgende Änderung von Artikel 9b Absatz 4 EBG:

Der Bundesrat legt die Grundsätze für die Bemessung fest und regelt die Veröffentlichung. Bei der Festlegung dieser Grundsätze sorgt der Bundesrat dafür, dass auf vergleichbaren Strecken gleich hohe Trassenpreise festgelegt und die Bahnkapazitäten optimal ausgenützt werden.



Referenz/Aktenzeichen: 151/2009-05-04/296

1. Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung

Diese Anpassung bringt eine Änderung der einschlägigen Verordnungen mit sich, namentlich der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122) und der dazugehörigen Ausführungsbestimmungen (AB-NZV; SR 742.122.4). Die Änderung der NZV besteht in einer Anpassung des Artikels 20 Absatz 1.

Artikel 20 Absatz 1 NZV soll neu wie folgt lauten:

„Der Deckungsbeitrag im nicht konzessionierten Verkehr **wird vom Bundesamt** festgelegt. Mindestens einer der folgenden Faktoren ist massgebend für die Preisbildung:

- a. der Ausbaustandard der Strecke;
- b. die Umweltbelastung der Fahrzeuge (Lärm, Abgase, offene Toiletten usw.);
- c. die Trassenbelegung zu Spitzenzeiten und zu Randzeiten sowie die Regelmässigkeit und Häufigkeit der Benutzung einer Strecke;
- d. das Preisgebot der Netzbenutzerin, wenn für Trassen eine grosse Nachfrage besteht oder für eine bestimmte Trasse mehrere Anmeldungen vorliegen;
- e. die Abweichung von der Normgeschwindigkeit und die Fahrcharakteristik;
- f. der Planungsaufwand, die Planungsqualität und die effektiv erreichte Qualität der Trasse;
- g. die besonderen Aufwendungen der Infrastrukturbetreiberin für einzelne Verkehre.“

Der Deckungsbeitrag wird somit auch im nicht abgeltungsberechtigten Personenverkehr nicht mehr von den Infrastrukturbetreiberinnen, sondern vom Bundesamt für Verkehr festgelegt. Dies ergibt sich zwingend aus der Forderung, dass auf vergleichbaren Strecken gleich hohe Trassenpreise festgelegt werden. Würde das Recht den Deckungsbeitrag festzulegen weiterhin den Infrastrukturbetreiberinnen belassen, wären unterschiedliche Ansätze und damit unterschiedliche Trassenpreise nicht zu vermeiden.

Gleichzeitig wird die Zahl der Kriterien, welche für die Festlegung des Deckungsbeitrags massgebend sein können, gekürzt. Zu erwähnen ist insbesondere der Wegfall der Kriterien "Bruttotonnenkilometer" und "Nettotonnenkilometer". Insbesondere von Seiten des Güterverkehrs wurde wiederholt kritisiert, der Trassenpreis sei zu gewichtslastig. Indem der Deckungsbeitrag nicht mehr, wie dies die Bahnen heute noch tun, auf Grund des Gewichts berechnet wird, kann der Kritik Rechnung getragen werden.

2. Änderung der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung

Im Juli 2008 beantragte die SBB beim BAV eine Erhöhung des in den AB-NZV bestimmten Energiepreises (Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a AB-NZV). Die Massnahme ist insbesondere bedingt durch den Rückgang der Eigenproduktion von SBB Energie und das gleichzeitige Ansteigen der Einkaufskosten auf dem Strommarkt. Ebenso beantragten die SBB im Jahr 2008 die Schliessung des Rangierbahnhofs Olten auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2009, die Schliessung des Rangierbahnhofs Biel auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2010 und die Bezeichnung neuer Bahnhöfe als Knotenbahnhöfe; diese Massnahmen bedingen eine Anpassung der Anhänge 1 und 2 AB-NZV.

Unmittelbar nach der Anpassung der NZV durch den Bundesrat wird das BAV die AB-NZV entsprechend anpassen:

- Der Strompreis im Hochtarif wird von 11 Rp./kWh (Hochtarif) auf **11,9 Rp./kWh** erhöht. Der Niedertarif wird mit dem **Faktor 0,64 (22:00 bis 06:00 Uhr)** berechnet, was ungefähr dem bisherigen



Referenz/Aktenzeichen: 151/2009-05-04/296

Verhältnis entspricht. Die Massnahme ist durch die Erhöhung des Marktpreises für Strom begründet. Mit einer weiteren Erhöhung des Energiepreises für das Jahr 2012 muss gerechnet werden.

- Der Anhang 1 der AB-NZV wird um die **Knotenbahnhöfe** Basel Badischer Bahnhof, Effretikon (beide grosse Knoten), Bassersdorf, Killwangen-Spreitenbach, Koblenz und Turgi (alle kleine Knoten) ergänzt. Diese Bahnhöfe erfuhren in den letzten Jahren Ausbauten und/oder bedeutenden Mehrverkehr.
- Die Rangieranlage Olten wird geschlossen (Anhang 2 AB-NZV).
- Der **Lärmbonus** im Personenverkehr wird entsprechend der Festlegung in der Botschaft zur Leistungsvereinbarung Bund/SBB 2007-2010 auf die Hälfte reduziert, da ein Grossteil des Rollmaterials im Personenverkehr mit Bundesgeld lärmsaniert wurde. Ferner wird zu Gunsten der Rechtssicherheit der auf Artikel 5 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen vom 24. März 2000¹ fussende Lärmbonus für lärmarme Fahrzeuge in den AB-NZV festgelegt. Er beträgt heute 1 Rappen pro Achskilometer und für den **Personenverkehr künftig 0,5 Rappen pro Achskilometer, für den Güterverkehr weiterhin 1 Rappen**.
- Für den Deckungsbeitrag im Güterverkehr gibt es zwei Varianten:

Variante 1: Die Höhe des Deckungsbeitrags wird so festgesetzt, dass für die Gesamtheit aller Infrastrukturbetreiberinnen in der Schweiz – unter Annahme gleich bleibender Transportmengen – die **gleichen Einnahmen** erzielt werden wie im Jahr **2007**:

Der Deckungsbeitrag wird auf **1.90 Franken pro Zugskilometer** festgesetzt. Als Anreiz zu einer besseren Auslastung des Netzes wird auf diesem Deckungsbeitrag von Freitag bis Dienstag ein Rabatt von rund 20% gewährt, das heisst der Preis beläuft sich gerundet auf **1.50 Franken pro Zugkilometer**.

Auf dem Deckungsbeitrag wird ein Zuschlag von **3 Rappen pro Achskilometer für Gefahrgut** eingeführt. Die BLS hatte bereits in früheren Jahren einen derartigen Zuschlag erhoben, ihn aber wieder abgesetzt, damit die Lötschbergachse keinen Nachteil gegenüber der Gotthardachse habe. Die Wiedereinführung, nun auf beiden Achsen gleich, lässt sich insbesondere mit den durch die Infrastruktur zu tragenden Vorhaltekosten für Ereignisdienste begründen.

Variante 2: Da die SBB seit 2007 den Deckungsbeitrag für den konventionellen Güterverkehr massiv reduziert hatten, wird in einer zweiten Variante – wiederum unter Annahme gleich bleibender Transportmengen – die **Einnahmenneutralität** bezogen auf das Jahr **2009** hergestellt:

Der Deckungsbeitrag wird auf **1.10 Franken pro Zugskilometer** festgesetzt. Als Anreiz zu einer besseren Auslastung des Netzes wird auf diesem Deckungsbeitrag von Freitag bis Dienstag ein Rabatt von rund 25% gewährt, das heisst der Preis beläuft sich gerundet auf **0.80 Franken pro Zugkilometer**.

Auf dem Deckungsbeitrag wird wie in Variante 1 ein Zuschlag von **3 Rappen pro Achskilometer für Gefahrgut** eingeführt.

- Der Deckungsbeitrag im nicht konzessionierten Personenverkehr² wird auf 0,0027 Franken pro Angebotskilometer festgesetzt. Dieser Ansatz entspricht demjenigen, der von SBB und BLS im

¹ SR 742.144

² Der nicht konzessionierte Personenverkehr umfasst vorwiegend sporadische Fahrten des Ausflugsverkehrs



Referenz/Aktenzeichen: 151/2009-05-04/296

Leistungskatalog festgelegt wurde; es besteht keine Veranlassung, die Höhe dieses Ansatzes zu ändern.

- Zum Ausgleich der Mehrkosten, die der RPV aus der Senkung des Lärmbonus und der Definition zusätzlicher Knoten erleidet, wird der **Deckungsbeitrag für bestellte Verkehre** von 14% auf **13% der Erlöse** gesenkt.

3. Auswirkungen

Revision NZV Dezember 09 - Veränderungen 2009-2010

Sparte	Personenverkehr		diverse	Güterverkehr			Infrastruktur		
	FV	RPV*	(Autoverlad)	Total	davon WLV	davon KV	Total	davon BLS-I	davon SBB-I
Massnahme									
Energiepreis: 11->11,9 Rp	+5'700'000	+6'600'000	+500'000	+5'200'000	+3'000'000	+2'200'000	+23'700'000		
Zusätzl. Knotenbahnhöfe		+2'000'000					+2'000'000		
Lärmbonus P: 1->0,5 Rp	+11'200'000	+7'400'000	+1'000'000				+20'900'000		
DB RPV: 14->13%		-10'100'000	-1'000'000				-58'800'000		
DB Gefahrgut: 3 Rp/Achskm				+10'100'000	+2'100'000	+8'000'000	+10'100'000		
V2: DB GV, "Niveau 09"				-10'000'000	+14'900'000	-24'900'000	-10'000'000	-4'900'000	-3'900'000
V2: Summe Auswirkungen	+16'900'000	+5'900'000	+500'000	+5'300'000	+20'000'000	-14'700'000	-12'100'000		
V1: DB GV, "Niveau 07"				+13'500'000	+30'000'000	-16'500'000	+13'500'000	-3'300'000	+17'400'000
V1: Summe Auswirkungen	+16'900'000	+5'900'000	+500'000	+28'800'000	+35'100'000	-6'300'000	-12'100'000		

*) Die Daten RPV beziehen sich auf die Abgeltungen (Plan) 2009; die anderen Sparten basieren auf der Rechnung 2007.



Referenz/Aktenzeichen: 151/2009-05-04/296

4. Inkrafttreten

Die Änderung der NZV soll zusammen mit den vom BAV zu beschliessenden Änderungen der AB-NZV auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2009, d.h. auf den 13. Dezember 2009 in Kraft treten. Einzig die Aufhebung des Rangierbahnhofs Biel wird erst auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2010 umgesetzt.