



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 80 54
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Basel, 18. März 2015

Regierungsratsbeschluss vom 17. März 2015

Anhörungsverfahren Trassenpreisrevision 2017 – Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Februar 2015 haben Sie uns den Umsetzungsvorschlag zur Trassenpreisrevision 2017 in Form einer Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) und der dazugehörigen Verordnung des BAV zur NZV (NZV-BAV) zusammen mit dem erläuternden Bericht zur Stellungnahme unterbreitet. Ausserdem hat Ihre zuständige Sektion Schienennetz am 19. Februar 2015 alle interessierten Kreise zu einer Informationsveranstaltung eingeladen.

Für die Gelegenheit zur Anhörung danken wir Ihnen bestens. Gerne machen wir davon Gebrauch und äussern uns dazu wie folgt:

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Der Kanton Basel-Stadt hat sich Anfang vergangenen Jahres zusammen mit den Nordwestschweizer Kantonen sehr in der Abstimmung zur FABI-Vorlage engagiert. Dementsprechend hat er sich für den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und die dafür vorgeschlagene verstärkte Nutzerfinanzierung ausgesprochen.

Zur Nutzerfinanzierung gehört die schrittweise Erhöhung der Trassenpreise. Nachdem dies in einem ersten Schritt bereits auf 2013 erfolgt ist, was den Infrastrukturbetreibern (ISB) 200 Mio. Franken mehr Einnahmen gebracht haben sollte, soll die für 2017 vorgesehene zweite Trassenpreisrevision weitere 100 Mio. Franken mehr bringen. Dies erachten wir für gerechtfertigt. Dennoch begrüssen wir es, dass diese Neuregelung in Berücksichtigung des zweijährigen Bestellverfahrens im Regionalen Personenverkehr (RPV) für diesen erst ein Jahr später gelten soll.

Vom neuen Trassenpreissystem wird vor allem der Personenverkehr betroffen sein. Dabei soll gemäss bisherigen Schätzungen Ihres Amtes der Fernverkehr höher belastet werden als der RPV. Der Kanton Basel-Stadt ist als Mitbesteller von RPV-Leistungen direkt betroffen. Generell werden höhere Trassenpreise über die Tarife abgewälzt. Ob die Kundschaft eine erneute Tarifierhöhung vorbehaltlos zu akzeptieren bereit ist, wird sich weisen. Angesicht der momentan relativ günstigen Treibstoffpreise könnte im Öffentlichen Verkehr eine gewisse Schmerzgrenze erreicht

sein, so dass die geschätzten drei Prozent höheren Verkehrserlöse (gemäss Bericht auf S. 24 in Kap. 4.6) durchaus auch ausbleiben könnten. Ausserdem sind wegen des verkehrsträgerübergreifenden Systems nicht von einer Tarifierhöhung nur die Bahnen, sondern auch Busse, Trams, Seilbahnen und Schiffe betroffen (wie ebenfalls in Kap. 4.6 erwähnt). Diese Entwicklung gilt es zu beobachten, um gegebenenfalls gegenzusteuern.

2. Beantwortung der Fragen

In diesem Sinne können wir Ihre Fragen wie folgt beantworten.

1. *Sind Sie damit einverstanden, dass der Verschleiss nicht nur an Hand des Gewichts zu verrechnen ist, sondern präziser, nämlich:*
 - a. *über die relevanten Fahrzeugparameter wie Achslast, installierte Leistung oder Radsatzsteuerung?*

Im Sinne einer verursachergerechten Kostentragung macht eine Differenzierung beim Trassenpreis über die relevanten Fahrzeugparameter Sinn. Sie trägt im gewissen Sinne zur Kostenwahrheit bei und schafft vor allem für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Anreize, vermehrt verschleissärmeres Rollmaterial einzusetzen.

- b. *nach Streckeneigenschaften differenziert, namentlich Radien und zugelassene Geschwindigkeit?*

Eine Differenzierung namentlich nach Radien und zugelassener Geschwindigkeit macht ebenfalls Sinn. Vorgeschlagen werden dafür zehn Kategorien. Aus unserer Sicht wäre es aber angemessener, wenn sowohl bei den Geschwindigkeiten wie bei den Radien weniger fein abgestuft würde. Statt der vorgeschlagenen sechs Geschwindigkeitskategorien reichten deren vier durchaus (z.B. V_{80} , V_{120} , V_{160} und V_{200}), zumal es sich in allen Fällen um einen Radius von grösser als 1200 m handelt, was nahezu einer geraden Strecke entspricht. Die Kostenunterschiede dürften auch kaum wesentlich sein. Hinzu kommt, dass die Geschwindigkeit nur nach der Zugreihe und nicht nach der effektiven Fahrweise ermittelt wird (letztere ist zwar in der Praxis so gut wie nicht erfassbar, sie wäre aber für den effektiven Verschleiss ausschlaggebender). Auch bei den Radien könnte auf eine Abstufung verzichtet werden (z.B. auf r_{400}).

Generell erscheint uns das vorgeschlagene neue Trassenpreissystem auf der Basis Verschleiss sinnvoll und verursachergerecht. Zwar sind die einzelnen Parameter zur Berechnung des Verschleissfaktors in den Kapiteln 3.3.3 bis 3.3.5 des Berichts sehr akribisch dargestellt. Doch wegen der komplizierten Formel kann der Trassenpreis für einen bestimmten Streckenabschnitt nur mit ausreichend mathematischen Kenntnissen und dem speziellen Tool (Computerprogramm) selber berechnet und nachvollzogen werden. Fehler, die sich bei den Berechnungen womöglich einschleichen könnten, lassen sich im Nachhinein nur schwer eruieren, könnten sich aber ungewollt in Form höherer Tarife bzw. Abgeltungen auf die Kundschaft und die Besteller von RPV-Leistungen auswirken.

Des Weiteren werden mit der Einführung des Basispreises Verschleiss im Fern- und Regionalverkehr diejenigen Triebfahrzeuge vergleichsweise am stärksten belastet, die ein hohes Sitzplatzangebot (wie Doppelstockzüge) oder Beschleunigungs-/Bremsvermögen (wie der FLIRT) aufweisen. In den vergangenen Jahren wurde dieses Rollmaterial aber gerade deswegen beschafft, um zum die ständig steigende Fahrgastnachfrage abzudecken und die Leistungsfähigkeit der stark belasteten Hauptstrecken (mit Mischverkehr) zu stabilisieren. Diesen Anstrengungen steht das vorgesehene neue Trassenpreissystem gewissermassen entgegen. Zwar lassen sich, wie im Bericht erwähnt, Anpassungen und Nachrüstungen an den betroffenen Triebfahrzeugen vornehmen wie z.B. der Einbau von Schlingerdämpfern oder hydraulische Achslenklagern usw. Doch dies wird zweifelsohne mit Zusatzkosten verbunden sein, die sich speziell für die Besteller

von RPV-Leistungen in den jährlichen Abgeltungen der ungedeckten Betriebskosten niederschlagen werden. Hier erwarten wir, dass sich auch der Bund voll daran beteiligen wird.

2. *Sind Sie einverstanden, dass alle Schmalspurbahnen (einschliesslich Normalspur mit Zahnrad) der gleichen Streckenkategorie zugeordnet werden?*

Ja, im Sinne einer einfachen Anwendbarkeit und Transparenz.

3. *Sind Sie einverstanden, dass der Deckungsbeitrag im Personenverkehr gleich bleiben soll, damit das Ziel der FABI-Vorlage von jährlich 100 Millionen Mehrerlös für die Infrastruktur erreicht wird?*

Ja. Der Personenverkehr wird damit allein schon durch den neuen Basispreis Verschleiss zusätzlich belastet. Sollte gleichzeitig auch der Deckungsbeitrag erhöht werden, würde sich die Tarifierhöhung vermutlich zusätzlich akzentuieren. Falls damit bei der Kundschaft der Bahn und des ÖV generell die Schmerzgrenze überschritten sein sollte, könnte dies letztlich Erlösausfälle und unerwünschte Verlagerung von Fahrten auf die Strasse zur Folge haben.

4. *Sind Sie einverstanden, dass der Güterverkehr weiterhin keinen Deckungsbeitrag zu leisten hat?*

Im Sinne einer verursachergerechten Kostendeckung müsste grundsätzlich auch der Güterverkehr einen Deckungsbeitrag leisten. Wegen der ausgesprochen harten Konkurrenz, die heute zwischen Schienen- und Strassengüterverkehr herrscht und in den letzten Jahren zu einem Preiskrieg geführt hat sowie wegen weiterer externer Faktoren wie z.B. das momentan ungünstige Wechselkursverhältnis EUR/CHF sind die EVU kaum mehr in der Lage, im Güterverkehr namhafte Erlöse zu erzielen. Diese wären aber Voraussetzung für einen Deckungsbeitrag. Unter diesen Umständen und um auch die Verlagerungspolitik nicht mit einer zusätzlichen Massnahme ernsthaft in Frage zu stellen, ist der Verzicht auf einen Deckungsbeitrag im Güterverkehr nachvollziehbar.

5. *Sind Sie einverstanden, dass keine weiteren Preiselemente geändert werden sollten?*

Ja.

3. Anmerkung zur NZV-BAV Anhang 2

In der Rubrik «1. Strecken» figuriert die Strecke 520 (*Basel SBB –) Basel Nord – Basel Bad. Bf.* Unter «Basel Nord» verstehen wir das Gebiet nördlich des Badischen Bahnhofs, und auch das geplante bi-/trimodale Terminal wird danach benannt. Indem anzunehmen ist, dass im vorliegenden Fall mit Basel Nord das sogenannte Gellert-Dreieck gemeint ist, schlagen wir vor, den Begriff «Basel Gellert» zu verwenden.

Nochmals besten Dank, zur Vorlage Stellung nehmen zu dürfen. Wir hoffen, Ihnen hiermit gedient zu haben, und dass Sie unsere Anliegen berücksichtigen werden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Eva Herzog
Vizepräsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Kopie (Papier und elektronisch)
Schweizerischer Städteverband, Postfach 8175, 3001 Bern, info@staedteverband.ch