



An
Bundesamt für Verkehr BAV
Dr. Peter Füglistaler, Direktor
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 7. September 2023

Teilrevision der Verordnung des BAV Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV): Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Füglistaler
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Inhalt der Vorlage:

Gemäss Eisenbahngesetz müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) für die Benutzung des Schienennetzes entschädigen. Der Trassenpreis deckt primär diejenigen Kosten ab, die ein Zug verursacht, wenn er zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehrt. Auf diese Weise finanziert der Verkehr ca. einen Drittel der Kosten der Eisenbahninfrastruktur. Die restlichen Kosten deckt der Bund über den [Bahinfrastrukturfonds \(BIF\)](#).

Die Berechnung des Trassenpreises ist in der [Netzzugangsverordnung \(NZV\)](#) und der [Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang \(NZV-BAV\)](#) festgelegt. Er soll mindestens die Kosten decken, die ein Zug durch seine Fahrt auf der bestellten Trasse direkt auslöst (Grenzkosten). Der Trassenpreis ist von Zug zu Zug und von Strecke zu Strecke unterschiedlich und setzt sich aus dem Preis für die Grundleistungen und der Entschädigung für die Zusatzleistungen zusammen. Er berücksichtigt auch den Verschleiss, welchen die Züge auf dem Schienennetz bewirken. Der Preis für die Grundleistungen wird vom BAV festgelegt und setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen: dem Basispreis, dem Deckungsbeitrag und dem Strompreis. Der Basispreis besteht aus zwei Elementen (Basispreis Trasse und Basispreis Verschleiss), die die unterschiedlichen Infrastrukturkosten im Netz, die Nachfrage sowie die Umweltbelastung der Fahrzeuge berücksichtigt. Der Basispreis Trasse besteht einerseits aus Preisfaktoren, Zuschläge sowie Rabatte und andererseits aus gewichtsabhängigen Grenzkosten. Der Basispreis Verschleiss, hingegen, basiert auf gewichtsbezogene Grenzkosten.

Bei der Einführung des heute gültigen Trassenpreissystems wurde festgehalten, dass die Trassenpreise aus Gründen der Planungssicherheit möglichst stabil gehalten werden sollen. Die

Grenzkosten sollen jedoch in regelmässigen Abständen überprüft werden. Dies geschieht im Hinblick auf eine vierjährige Leistungsvereinbarungsperiode (LV). Ziel der vorliegenden Teilrevision der NZV-BAV ist es daher, die für die Leistungsvereinbarungsperiode 2025-2028 vorgesehenen Trassenpreise festzulegen. Es wird eine Erhöhung des Basispreises Verschleiss um 18,5% für die LV-Periode 2025-2028, inkl. Teuerung, vorgeschlagen. Die Basispreise Trasse sollen unverändert bleiben. Zudem wird festgehalten, dass für dieselbe LV-Periode von einem Strompreis von 14 Rp/kWh (Bezug von Energie ab Fahrdrabt) auszugehen ist.

Stellungnahme der SP Schweiz:

Wir lehnen die vorgeschlagene Erhöhung des Basispreises Verschleiss von 18,5% für die LV-Periode 2025-2028 vollumfänglich ab. Diese Erhöhung lehnen wir ab, weil die Berechnung der Erhöhung im erläuternden Bericht nicht erklärt wird. Zudem würde eine solche Erhöhung nicht nur die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs gefährden, aber auch die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene verhindern.

Undurchsichtige Berechnung der Erhöhung des Trassenpreises

Die Erhöhung des Basispreises Verschleiss um 18,5% erschliesst sich uns aus dem erläuternden Bericht nicht. Der Bericht gibt lediglich an, dass die Berechnung noch mit Unsicherheiten behaftet ist und dass die Teuerung sowie gestiegene, gewichtsabhängige Grenzkosten (S.4) beachtet werden:

«Insbesondere bezüglich Berücksichtigung der Teuerung wird für die Festlegung der Erhöhung des Basispreises nicht auf die von der SBB ausgewiesenen unterschiedlichen Teuerungssätze abgestellt. Es wird die allgemeine Teuerung herangezogen, welche nach offiziellen Annahmen des Bundes (EFV) sich über vier Jahre für 2022-2026 auf 6% kumuliert. Gestützt auf diese Erkenntnisse wird eine Erhöhung des Basispreises Verschleiss um 18.5% für die LV-Periode 2025-28, inkl. Teuerung vorgeschlagen.» (S. 4)

Nicht nur wird verschwiegen, in welchem Verhältnis der Vorschlag des BAV zu den SBB-Teuerungssätze steht. Aber es bleibt auch unklar, wie das BAV von einer Teuerung von 6% auf eine Erhöhung des Basispreises Verschleiss von 18,5% kommt, da sich das BAV nicht auf die von der SBB vorgeschlagenen Teuerungssätze beruht. Die Berechnung der vorgeschlagenen Erhöhung ist somit unzureichend erläutert. Diese Intransparenz verunmöglicht die Zustimmung der SP Schweiz zur Vorlage.

Verhinderung der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene

Für die Mobilitätswende und die Verkehrsverlagerung ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Schiene wettbewerbsfähig bleibt. Eine Erhöhung der Infrastrukturkosten ist daher äusserst kontraproduktiv. Während der Strassentransport die Preise senkt, um bei sinkendem Volumen eine ausreichende Auslastung zu erzielen, würde eine Preiserhöhung des Schienenverkehrs unweigerlich zu einer Rückverlagerung auf die Strasse führen, insbesondere im Kontext der gegenwärtigen unbefriedigenden Qualität auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz. Mit der geplanten Erhöhung des Basispreises Verschleiss verhindert das BAV somit nicht nur die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, aber auch das Erreichen des Klimaziels, bis 2050 netto Null CO₂ zu emittieren.

Gefährdung der Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs

Die Mehrbelastung für den Schienengüterverkehr, die durch die Erhöhung des Basispreis Verschleiss entsteht, findet praktisch zeitgleich statt mit einer Erhöhung der Energiekosten von 12 auf 14 Rp/ kWh ab 2024 (+ 16,7%). Bereits 2023 wurden die Energiekosten von 11 auf 12 Rappen erhöht. Gesamthaft steigen die Kosten für Bahnstrom im Zeitraum 2022-2024 um 27,27%. Der Grund dafür ist das Auslaufen der 2022 gewährten aussergewöhnlichen Ermässigung auf die Energiekosten. Für den Güterverkehr mit seinen schweren Zügen sind genau diese beiden Elemente der Infrastrukturkosten massgebend. Die avisierten Preiserhöhungen für Energie und Verschleiss wirken sich überproportional für den

Güterverkehr aus und führen, je nach Strecke, Zugtyp und Zuggewicht, zu Preiserhöhungen von rund 30% unter Berücksichtigung aller Elemente der Trassenabrechnung (Rabatt Zuglänge, Lärm- und Gefahrgutzuschlag und Haltegebühr). Dabei gehören doch die Trassenpreise der Schweiz bereits heute zu den höchsten in Europa.

Zudem wurde diese Preiskomponente (Basispreis Verschleiss) als Anreiz für die Beschaffung von fahrbahnschonendem Rollmaterial angedacht. Die intransparente Erhöhung dieser Preiskomponente haltet somit die Beschleunigung der Renovierung der Wagenflotte auf. Fazit der Erhöhung des Trassenpreises ist also die Verhinderung der Renovierung der Wagenflotte, die Verteuerung des Schienengüterverkehrs durch die Schweiz, die Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene und somit das Unterbinden der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene.

Aus den oben erläuterten Gründen erachten wir die Erhöhung des Basispreises Verschleiss als äusserst schädlich für den Schienenverkehr, vor allem den Schienengüterverkehr. Um eine Verlagerung auf die Strasse zu verhindern und die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs zu fördern, ersuchen wir Sie, auf die Erhöhung zu verzichten.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin