



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse  
Zentralsekretariat / Secrétariat central  
Spitalgasse 34, 3011 Bern  
Postfach / Case postale, 3001 Bern  
Tel. 031 329 69 69 / [www.spschweiz.ch](http://www.spschweiz.ch) / [www.pssuisse.ch](http://www.pssuisse.ch)

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern  
E-Mail: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 31. März 2015

## **Trassenpreisrevision 2017. Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV): Anhörungsantwort SP Schweiz**

Sehr geehrter Herr Füglistaler, sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne wahrnehmen. Dabei beschränken wir uns auf einige wenige grundsätzliche politische Aussagen, die wir als Partei, die sich den Anliegen des öffentlichen Verkehrs verpflichtet fühlt, als wichtig erachten und verzichten auf die Beantwortung der konkreten Fragen, die eher technischer Natur sind.

### **1. Grundsätzliches Ja zur Erhöhung des Trassenpreises**

Im Rahmen der von uns unterstützten FABI-Vorlage wurde beschlossen, den Trassenpreis im Sinne einer verstärkten Finanzierung der Nutzerinnen und Nutzer in zwei Schritten zu erhöhen. Der erste Schritt, jährlich 200 Millionen Franken ab 2013 zu erhöhen, wurde bereits umgesetzt. Die nächste Trassenpreisrevision soll ab 2017 weitere 100 Millionen Franken pro Jahr an Mitteln für die Infrastruktur generieren. Diese Erhöhung wurde mit der Annahme der FABI-Vorlage beschlossen und wird von uns nicht in Frage gestellt. Mit anderen Worten: **Das Ziel der FABI-Vorlage von jährlich 100 Millionen Mehrerlös für die Infrastruktur unterstützen wir.**

Damit werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen – und damit letztlich die Bahnkundinnen und -kunden - stark mehr belastet. Für den Fernverkehr bedeuten 65 Millionen Franken Mehrkosten eine Trassenpreiserhöhung von rund 10%. Wir erachten es als richtig, dass die Nutzerinnen und Nutzer einen substantiellen Beitrag an die Finanzierung der Infrastrukturen entrichten. Sie erhalten dafür ein bedarfsgerecht ausgebautes, gut unterhaltenes und sicheres Netzangebot. **Wir regen allerdings an, den Zeitpunkt der Trassenpreiserhöhung noch einmal zu überdenken.** Allenfalls wäre eine Verschiebung um ein oder zwei Jahre prüfenswert, um eine Rückverlagerung zu vermeiden und um der aktuellen Situation (starker Franken, tiefe Treibstoffpreise) Rechnung zu tragen.

**Wir sind zudem der Meinung, dass mit der im Rahmen von FABI beschlossenen Erhöhung der Deckel für längere Zeit erreicht ist. Weitere Erhöhungen würden zu einer Verlagerung von der Schiene auf die Strasse führen, was aus ökologischer Sicht eine unerwünschte Entwicklung wäre.**

**Grundsätzliche Bemerkung:** Wir erwarten, dass in den anstehenden Diskussionen rund um die Verkehrsfinanzierung auch die Strassennutzerinnen und -nutzer stärker einbezogen werden. Bei der in den kommenden Jahren anstehenden Diskussion um das Mobility Pricing muss zudem eine solidarische und vor allem verursachergerechte Verkehrsfinanzierung über alle Verkehrsträger hinweg angestrebt werden.

## 2. Bemerkungen zur konkreten Umsetzung der Trassenpreisrevision 2017

Zur konkreten Umsetzung, die uns mit der Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung sowie der dazugehörigen Verordnung des BAV unterbreitet wird, halten wir auf einer grundsätzlichen politischen Ebene folgendes fest:

Gemäss Eisenbahngesetz soll jeder Zug jene Kosten decken, die er selber auslöst. Insbesondere im Bereich Unterhalt der Fahrbahn sind diese Kosten in den letzten Jahren aber gestiegen. Wir begrüssen es, dass mit der Trassenpreisrevision stärker differenzierte Preise für **bessere Anreize und mehr Kostentransparenz** sorgen. Wir sind einverstanden damit, dass die **Einführung eines Verschleissfaktors Fahrbahn zur verursachergerechten Kostenverteilung** (=verschleissabhängige Komponente im Trassenpreissystem) vorgesehen wird. Ebenfalls erachten wir es als richtig, dass die Beanspruchungen reduziert werden sollen, indem vermehrt Rollmaterial eingesetzt wird, das die Fahrbahn schont. Der Trassenpreis würde somit für gut auf die Strecke angepasste Fahrzeuge günstiger werden. Fahrzeuge mit hohem Verschleiss an der Fahrbahn wiederum bezahlen mehr. Die Unternehmen sollen deshalb dazu bewegt werden, auf den einzelnen Strecken jeweils das schonendste Fahrzeug einzusetzen, was wir als sinnvoll erachten. **Wir erwarten aber, dass die Bahnunternehmen ausreichend unterstützt werden, was die Frage der Berechnungen hinsichtlich Verschleiss angeht sowie bei der Beschaffung von schonendem Rollmaterial. Ziel muss sein, dass dieses auf die entsprechende Strecke bzw. die jeweilige Geschwindigkeit optimal angepasst ist und somit den geringsten Verschleiss verursacht.**

Gemäss ersten Simulationen hat der Fernverkehr aufgrund der vorgeschlagenen Anpassungen mehr Kosten zu tragen (hohe Geschwindigkeiten und leistungsstarke Loks führen zu mehr Verschleiss). Am tiefsten fällt die Zusatzbelastung für den Güterverkehr aus. Trotz hoher Achslasten beansprucht er die Fahrbahn weniger, da er mit geringeren Geschwindigkeiten unterwegs ist. **Gemäss Vernehmlassungsbericht werden mit dem vorliegenden Vorschlag die meisten Güterzüge dank der neuartigen Verrechnung der Verschleisskosten von tieferen Trassenpreisen profitieren. Wir begrüssen diese Entwicklung, da damit eine Verlagerung von der Schiene auf die Strasse verhindert wird.** Im Bericht heisst es aber auch, im Güterverkehr seien die Auswirkungen schwieriger abzuschätzen. **Wir wünschen uns deshalb eine enge Begleitung der Umsetzung, um allfälligen Entwicklungen in die andere Richtung – Verteuerung des Güterverkehrs mit entsprechender negativer Verlagerungswirkung – rechtzeitig entgegenwirken zu können.**

**Bei der vorliegenden Revision kommt der RPV gemäss Vernehmlassungsbericht relativ gut weg.** Die höheren Preise fallen in erster Linie beim Verschleiss bzw. Basispreis Gewicht an, der für RPV-Züge im Schnitt gut 10% des Trassenpreises ausmacht. Wir begrüssen es, dass die Vorlage den RPV nicht stark belastet, da dieser finanziell bereits unter Druck ist. Im Bericht heisst es aber auch, dass es denkbar wäre, dass insbesondere ab 2018 der Trassenpreis in einzelnen Fällen wegen höherer Verschleisskosten wesentlich steigen könnte. Es ist fraglich, ob dies nicht zu einer hohen Belastung einzelner Kantone führen könnte, auch wenn es im Bericht weiter heisst, Kantone mit einem hohen Anteil an Schmalspurbahnen würden von der Senkung des Basispreises Trasse profitieren. **Wir wünschen uns deshalb auch beim RPV eine enge Begleitung der möglichen Auswirkungen und allfällige Massnahmen, um zu verhindern, dass dieser weiter unter Druck gerät.** Im RPV entsprechen 25 Millionen Franken an höheren Preisen immerhin noch einer Erhöhung der Trassenpreise von rund 5%, wie dem Bericht zu entnehmen ist.

Es sollte sichergestellt werden, dass die **RPV-Offerten der Periode 2016-2017**, die bereits bis Ende April 2015 erstellt werden müssen, in genauer Kenntnis der Anpassungen und deren Auswirkungen erfolgen

können, sollte von einer Verschiebung der Erhöhung abgesehen werden, die wir in Punkt 1 unserer Stellungnahme anregen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen  
SP Schweiz



Christian Levrat  
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger  
Politische Fachsekretärin SP Schweiz