



# Trassenpreisrevision 2021

## Konsultation; Zusammenstellung der eingegangenen Antworten

### Kantone

Nr.	Datum	Absender	Stellungnahme
1	14.03.19	LU	keine
2	09.04.19	UR	einverstanden
3	12.04.19	NE	Trassenpreisreduktion gleichmässig auf GV, RPV und FV verteilen
4	12.04.19	VD	Die Minderung des Trassenpreises kann im RPV nicht weitergegeben werden, da die Tarife sowohl für Bahn und Bus gelten. Es wird erwartet, dass es die entlastende Wirkung der Revision dem Bund erlaubt, seinen gesetzlichen Anteil an Angebotsausbauten (v.a. Viertelstundentakt Cully – Cossonay) zu übernehmen.
5	15.04.19	TG	Haltezuschlag Romanshorn-Rorschach ist in NZV-BAV und Netzkarte zu streichen. Antrag Art. 19a Abs. 1: ...Als hochbelastet gilt eine Strecke, die in der HVZ mindestens von <del>acht</del> sechs Zügen... Lange Züge: Basispreis ist bei Zügen von 655m Länge = null. Höhe des Anreizes überprüfen. TP-System zu kompliziert
6	16.04.19	BL	Vereinfachung des Trassenpreissystems anstreben. Die Entlastung des Güterverkehrs muss klarer deklariert, begründet und von den Kantonen mitgetragen werden. Nicht einverstanden mit dem <b>Rabatt für lange Güterzüge</b> . Das BAV soll auf konkrete Aussagen zu den Tarifen verzichten. <b>503 (MuttENZ-)Pratteln (-Liestal)</b> auf Nachfragefaktor 1 zurückstufen. <b>072 Basel Bad. Bf. – Grenze (-Lörrach)</b> : Haltezuschlag aufheben <b>Aufgehobene Hafengebahn St. Johann</b> aus Karte zum Haltezuschlag entfernen
7	18.04.19	SH	Verweis auf Stellungnahme KKDöv
8	30.04.19	AG	System zu kompliziert, Senkung des Trassenpreises nicht zukunftsgerichtet. Die Entlastung des Güterverkehrs muss klarer deklariert, begründet und von den Kantonen mitgetragen werden. Die bald vorhandene Flachbahn mit den Produktivitätsgewinnen und die gleichzeitige Entlastung des GV sind ein Schritt in die falsche Richtung.

			<p><b>Trassenqualität:</b> gegen eine weitere Rabattierung beim GV.</p> <p><b>Streckenategorie:</b> mit Zuteilung Zofingen-Suhr-Lenzburg einverstanden.</p> <p><b>Nachfragefaktor und Haltezuschlag</b> sollten sich an NNK/NNP orientieren.</p> <p><b>Lange Züge:</b> nicht einverstanden, allenfalls einverstanden mit einem Versuch über zwei Jahre.</p> <p>Das BAV soll in den Vernehmlassungsunterlagen auf Hinweise zu erwarteten Tarifsenkungen verzichten.</p>
9	23.04.19	SG	<p>Trassenpreissystem zu kompliziert.</p> <p><b>Art. 19a Abs. 1 NZV:</b> wie TG.</p> <p><b>Haltezuschlag:</b> Romanshorn – Rorschach streichen.</p> <p><b>Lange Züge:</b> Grundsatz, dass Grenzkosten gedeckt sein müssen, bei einem um 115 Meter längeren Zug nicht mehr gewährleistet.</p> <p>BAV sollte sich nicht zur Anpassung der Tarife äussern.</p>
10	24.04.19	OW	<p><b>Senkung des Basispreises beim Güterverkehr</b> ungenügend begründet.</p> <p><b>Lange Züge:</b> Bedingung muss sein, dass die Wagen beladen sind.</p> <p><b>Trassenpreissystem</b> zu kompliziert.</p> <p>BAV soll sich nicht zu Anpassungen der Tarife äussern.</p>
11	24.04.19	SO	<p><b>Streckenanteile</b> bez. Nachfragefaktor und Haltezuschlag soll sich am NNK orientieren.</p> <p><b>Lärmbonus</b> für K-, LL- und Trommelbremsen auf 1 Rp./Achskm. halbieren.</p> <p><b>Lange Züge:</b> Höhe des Ansatzes überprüfen (keine Leerwagen).</p> <p>BAV soll auf konkrete Hinweise zu einer Reduktion der Tarife verzichten.</p>
13	29.04.19	KKDÖV	<p><b>Überproportionale Senkung des TP für den GV</b> ungenügend begründet; die Deckung der Grenzkosten ist damit möglicherweise nicht mehr gewährleistet.</p> <p><b>Nachfragefaktor/Haltezuschlag:</b> sollten sich am NNK orientieren.</p> <p><b>Lärmbonus:</b> i.O.</p> <p><b>Lange Züge:</b> Höhe des Anreizes überprüfen, da bei langen Zügen der Basispreis auf Null gesenkt wird und damit die Grenzkosten nicht mehr gedeckt sind.</p> <p><b>Trassenpreis</b> zu kompliziert, System muss mittels regelmässiger Erfolgskontrollen überprüft werden.</p> <p>BAV sollte sich nicht zu einer Anpassung der Tarife äussern.</p>
14	29.04.19	FR	<p><b>Trassenpreissystem</b> muss vereinfacht werden.</p> <p>Das Berechnungswerkzeug der SBB muss auch den Kantonen zur Verfügung stehen.</p>
15	26.04.19	SZ	<p>Schliesst sich der KKDÖV an.</p> <p><b>Nachfragefaktor</b> Wädenswil-Samstagern schwer nachvollziehbar.</p>

16	29.04.19	BE	<b>Trassenpreissystem</b> muss vereinfacht werden. <b>Energie:</b> Strafzuschlag von 25% nicht zielführend. Antrag: Fz, die bis spätestens am 31.12.25 ausser Betrieb genommen werden und/oder deren Energieverbrauch nachweislich im Rahmen des pauschalberechneten Energieverbrauchs liegt, sind vom Zuschlag von 25% zu befreien.
17	29.04.19	BS	<b>Trassenpreissystem</b> zu kompliziert. <b>Deckungsbeitrag für Chlortransporte</b> wird begrüsst. <b>Nachfragefaktor und Haltezuschlag</b> sind auf Grund des NNP festzulegen. <b>Haltezuschlag:</b> 072 Basel Bad. Bf. – Grenze (-Lörrach) Haltezuschlag nicht gerechtfertigt, kein Mischverkehr. 075 Basel Bad. Bf. – Grenze (-Waldshut) Haltezuschlag nicht gerechtfertigt. Hafenbahn Basel St. Johann nicht mehr aufführen.
18	29.04.19	ZG	<b>Periodische Korrekturen des Trassenpreises</b> sind über den Basispreis vorzunehmen.
19	30.04.19	GE	<b>Haltezuschlag</b> Lancy-Pont-Rouge – Grenze fragwürdig. Strecke streichen, oder mindestens La Praille – Grenze.
20		JU	Keine zusätzliche Entlastung des Güterverkehrs. <b>Lange Züge</b> bezahlen keinen Trassenpreis mehr. Damit sind die Grenzkosten nicht mehr gedeckt. Von der Senkung der Trassenpreise müssen in erster Linie die Besteller profitieren.
21	26.04.19	NW	Einverstanden.
22	03.05.19	TI	Die Auswirkungen der Verkehrszunahme Nord-Süd (CBT) sind nicht bekannt; einige Elemente des Entwurfs sind verfrüht oder kritisch. Der Verkehrsanteil des GV ist 20%, er bezahlt aber nur 10% der Kosten. Das System ist zu kompliziert. Die Haltung der KKDÖV wird unterstützt.

## TU

Nr.	Datum	Absender	Stellungnahme
1	01.04.19	BLS	<b>Faktor Trassenqualität:</b> Kategorien C und D aufheben und stattdessen Kategorie "Güterverkehr" einführen. <b>Lärmbonus:</b> unverändert weiterführen, keine Restriktionen (kein Bonus, wenn ein Wagen mit...) <b>Rabatt lange Züge:</b> in einer anderen Form, z.B. als Reduktion des Faktors Trassenqualität <b>Mehrfachtraktion:</b> wie lange Züge <b>Energie:</b> Fahrzeuge, für die eine Ersatzbeschaffung läuft, bezahlen den Zuschlag von 25% bis Ende 2022 nicht. <b>Stornierungsentgelt:</b> Faktor 2 auf 10 Stunden nach fahrplanmässiger Abfahrt verschieben; Faktor 1 bis 10 Stunden nach fahrplanmässiger Abfahrt anwenden.

2	05.04.19	SOB	<p><b>Nachfragefaktor:</b> Romanshorn – St. Gallen St. Fiden und Herisau – Lichtensteig unter der Kategorie B mit Nachfragefaktor 2 aufführen. Wädenswil – Samstagern neu unter der Kategorie B mit Nachfragefaktor 1 aufführen.</p> <p>Wattwil – Nesslau neu unter Kategorie b mit Nachfragefaktor 1 aufführen</p> <p><b>Haltezuschlag:</b> Erstfeld – Göschenen – Biasca aus dem Anhang 2 streichen.</p> <p>Lange Züge: Rabatt auf NEAT-Achsen oder Karte für Haltezuschlag gewähren.</p> <p><b>Zusatzleistungen:</b> Strombezug ab Fahrdracht ist generell eine Grundleistung</p>
3	15.04.19	RAIpin	<b>Rabatt für Mehrfachtraktion:</b> weshalb nicht bis Chiasso?
4	26.04.19	SZU	<p><b>Reduktion des Basispreises Trasse</b> führt zu Einnahmefällen von Fr. 400'000 pro Jahr.</p> <p><b>Zuschlag für Züge ohne Energiemessung:</b> neuer Ansatz gemäss Anhang 5 der NZV-BAV verursacht überproportionale Belastung des RPV.</p> <p>Strecke 717 ZH Giesshübel – ZH Wiedikon ist im Anhang 1 NZV-BAV nicht aufgeführt.</p>
5	30.04.19	Thurbo	<b>Ganz auf Nachfragefaktor verzichten.</b>
6	29.04.19	SBB	<p><b>Trassenqualität:</b> Faktoren C und D zusammenfassen.</p> <p><b>Lärmbonus</b> auf der heutigen Höhe plafonieren.</p> <p>Lärmbonus: Bestimmung, wonach der ganze Zug lärmsaniert sein muss, ist zu streichen.</p> <p><b>Anstelle von Lärmboni</b> ist der Faktor Trassenqualität für den GV stärker zu senken, die Länge der Anhängelast für die Rabattierung ist tiefer anzusetzen.</p> <p>Keine Umverteilung bisheriger Kosten zu Lasten von SBB P.</p> <p>Berechnungen ergeben beim Basispreis bei SBB-I 2021-2014 eine Unterdeckung von 15 Mio. p.a.</p>
7	23.04.19	RC	Einverstanden.

## Verschiedene

Nr.	Datum	Absender	Stellungnahme
1	25.3.19	TVS	keine Änderungsanträge
2	23.4.19	VöV	<p><b>Lärmbonus:</b> Verzicht auf Lärmbonus, wenn ein Wagen im Zug nicht saniert ist, wird abgelehnt. Besser Wagenhalter pönalisieren. Art. 19a Abs. 1bis NZV streichen. Lärmbonus auf heutigem Niveau sichern, aber auch begrenzen.</p> <p><b>Lange Züge:</b> Rabatt bereits ab 500 Meter gewähren.</p> <p><b>Energie:</b> differenzierte Beurteilung für Züge, für die nicht nach Messung abgerechnet wird.</p>
3	29.04.19	RailPlus	<b>Der Revision kann zugestimmt werden.</b>

4	29.04.19	economiesuisse	<b>Diskriminierung des Güterverkehrs</b> beheben. <b>Kein Deckungsbeitrag für Chlortransporte.</b> <b>Gleiche Voraussetzungen</b> für Transit- und Binnengüterverkehr (lange Züge).
5	29.04.19	scienceindustries	<b>Zuschlag für Chlortransporte:</b> wird entschieden abgelehnt. Keine gesetzliche Grundlage, nicht verhältnismässig, Verstoss gegen den Geist der Gemeinsamen Erklärung II, keine Beachtung des Verursacherprinzips und des Diskriminierungsverbots, Verletzung der gesetzlichen Vorgaben des Art. 9c EBG durch Einführung einer Lenkungsabgabe.
6	29.04.19	HECH	Einverstanden.
7	30.04.19	VAP	Unbefristete Weiterführung des Lärmbonus mit Spezialfinanzierung aus dem BIF. Dann Stellungnahme zu Revision VLE??? (an uw/atr).
8	30.04.19	alpeninitiative	Marktorientiertes Trassenpreissystem einführen. Lärmbonus vollumfänglich beibehalten. Deckelung des Trassenpreises als Anreiz für längere Züge nutzen. Trassenpreise für den GV weiter senken.
9	30.04.19	ZVV	Die einseitige Bevorzugung des Güterverkehrs stellt das Grenzkostendeckungsprinzip in Frage und wird abgelehnt. <b>Antrag:</b> Angleich an die Grenzkosten ausschliesslich über den Basispreis Trasse umsetzen. Das BAV soll keine Erwartungen in Bezug auf die Tarife äussern.
10	29.04.19	Hupac	Senkung reicht nicht aus, um den Wegfall der Betriebsbeiträge zu kompensieren. Güterverkehr stellt tiefere Anforderungen an Betriebsführung und Trassenqualität. <b>Lange Züge:</b> Rabatt auf 500m Anhängelast ausweiten. <b>Stornierungsentsgelt</b> neu regeln: Entgelt muss bei Ausfall eines Zugs im Ausland entfallen. <b>Umleitungen und Stornierungen durch ISB:</b> Mehrkosten müssen entschädigt werden. Verschiedene konkrete Vorschläge gemäss Zusammenfassung
11	30.04.19	Cargo Forum	<b>Lange Züge:</b> Binnenverkehr wird schlechter gestellt als Transitverkehr. <b>Deckungsbeitrag Chlortransporte</b> wird abgelehnt. <b>Lärmgrenzwerte</b> gemäss VLE werden abgelehnt.
12	30.04.19	Coop	<b>Trassenpreissenkungen</b> müssen auch dem Güterverkehr zugute kommen. <b>Lärmbonus:</b> Wageneigentümer, die Wagen mit Grauguss-Bremssohlen einsetzen, sind gegenüber anderen Wageneigentümern zu Schadenersatz verpflichtet. <b>Rabatt für Güterzüge</b> auch für solche mit 120 km/h.