



Juni 2023

Teilrevision der NZV-BAV zur Festlegung des Trassenpreises für die LV-Periode 2025-2028

Erläuternder Bericht

Aktenzeichen: BAV-242.1-5/7/1

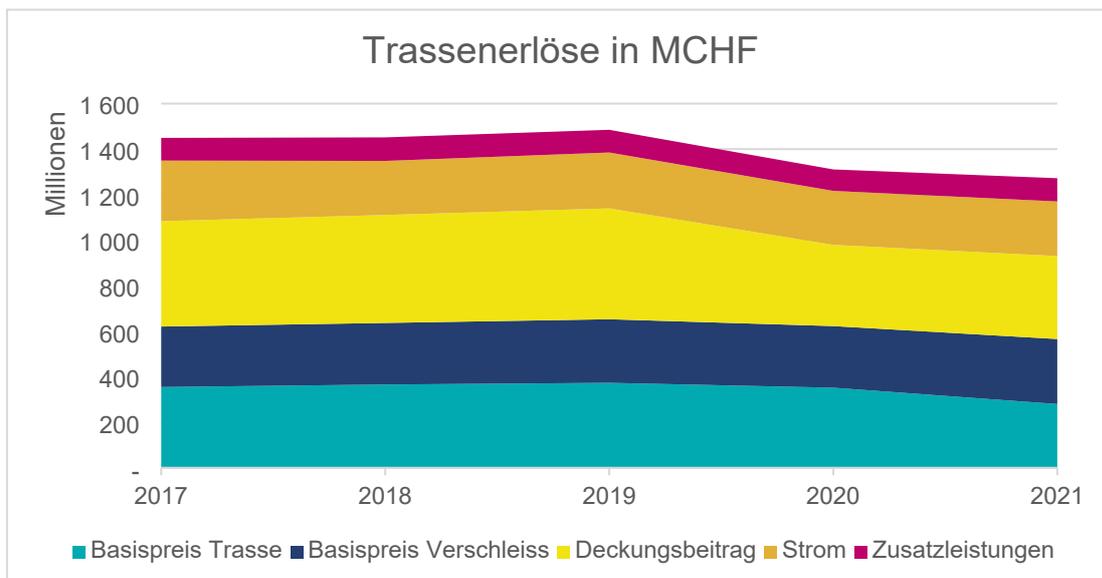
1 Ausgangslage

Der Trassenpreis ist im Artikel 9c des Eisenbahngesetzes (EBG; 742.101) sowie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV; SR 742.122) und in der Netzzugangsverordnung des BAV (NZV-BAV; SR 742.122.4) geregelt. Es handelt sich um ein Entgelt, die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) zahlen müssen, um auf deren Schienennetz fahren zu dürfen. Der Trassenpreis setzt sich aus dem Preis für die Grundleistungen und den Preisen für Zusatzleistungen zusammen (Art. 18 Abs. 1 NZV). Der Preis für die Grundleistungen setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen: dem Basispreis, dem Deckungsbeitrag und dem Strompreis (Art. 18 Abs. 2 NZV).

Die Trassenerlöse sind die wichtigste Einnahmequelle der ISB und belaufen sich auf rund 1,5 Milliarden Schweizer Franken pro Jahr (Durchschnitt von 2017 – 2021, ohne die durch COVID-19 verursachten Verkehrseinschränkungen). Auf diese Weise deckt der Verkehr etwa ein Drittel der Kosten für die Eisenbahninfrastruktur (Substanzerhalt und Betrieb). Die restlichen ungedeckten Kosten werden vom Bund über die Leistungsvereinbarungen mit den ISB und die Mittel des Eisenbahninfrastrukturfonds (BIF) getragen.



Abbildung 1: Trassenerlöse in Schweizer Franken seit 2017



Quelle: WDI-Datenbank (BAV)

Schwankungen der Trassenerlöse in den letzten Jahren sind mehrheitlich auf Veränderungen der Deckungsbeiträge und die COVID-19-Pandemie zurückzuführen.

2 Ziel der vorliegenden Teilrevision der NZV-BAV

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. Ziel der vorliegenden Teilrevision der NZV-BAV ist es daher, die EVU und ISB zu den für die Leistungsvereinbarungsperiode 2025-28 vorgesehenen Trassenpreisen zu konsultieren.

3 Rechtsgrundlagen zum Trassenpreis

Das Schweizer Trassenpreissystem (TPS) trägt den EU-Bestimmungen der Richtlinie 2012/34 und der Durchführungsverordnung 2015/909 Rechnung. In erster Linie hat das TPS jedoch das Schweizer Recht einzuhalten, namentlich Artikel 9c EBG. Die Grundlage für die Ausführungsbestimmungen des Bundesrates findest sich in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV: SR 742.122). Artikel 18ff NZV beschreiben das TPS und definieren die dazu gehörenden Grund-, Zusatz- und Serviceleistungen. In einer eigenen Verordnung des BAV zur NZV (NZV-BAV; SR 742.122.4, (auf Basis einer direkten Kompetenzzuweisung an das BAV in Art. 9c EBG) werden die Preise der einzelnen Grundleistungen festgelegt. Die ISB setzen die Rechtserlasse um, bestimmen selbst die Preise der Zusatzleistungen und erstellen an Hand dieser Grundlagen den Leistungskatalog.

Gemäss Artikel 9c Absatz 3 EBG muss der Trassenpreis mindestens die Grenzkosten decken, die auf einer zeitgemäss ausgebauten Strecke normalerweise anfallen. Das BAV verwendet dafür den Begriff der «Normgrenzkosten».

Gemäss Artikel 19 Absatz 1 NZV und übereinstimmend mit Artikel 9c Absatz 4 EBG deckt der Basispreis für alle Verkehrsarten die Normgrenzkosten unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Infrastrukturkosten im Netz, der Nachfrage sowie der Umweltbelastung der Fahrzeuge.

Laut Artikel 19 Absatz 2 NZV bestimmt das BAV den Basispreis pro Streckenkategorie aufgrund der Angaben der Infrastrukturbetreiberinnen und teilt diesen nach der Kostenverursachung auf:

- a. pro Zugskilometer (Basispreis Trasse);
- b. pro Zug aufgrund des Verschleisses durch die Fahrzeuge des Zugs (Basispreis Verschleiss).

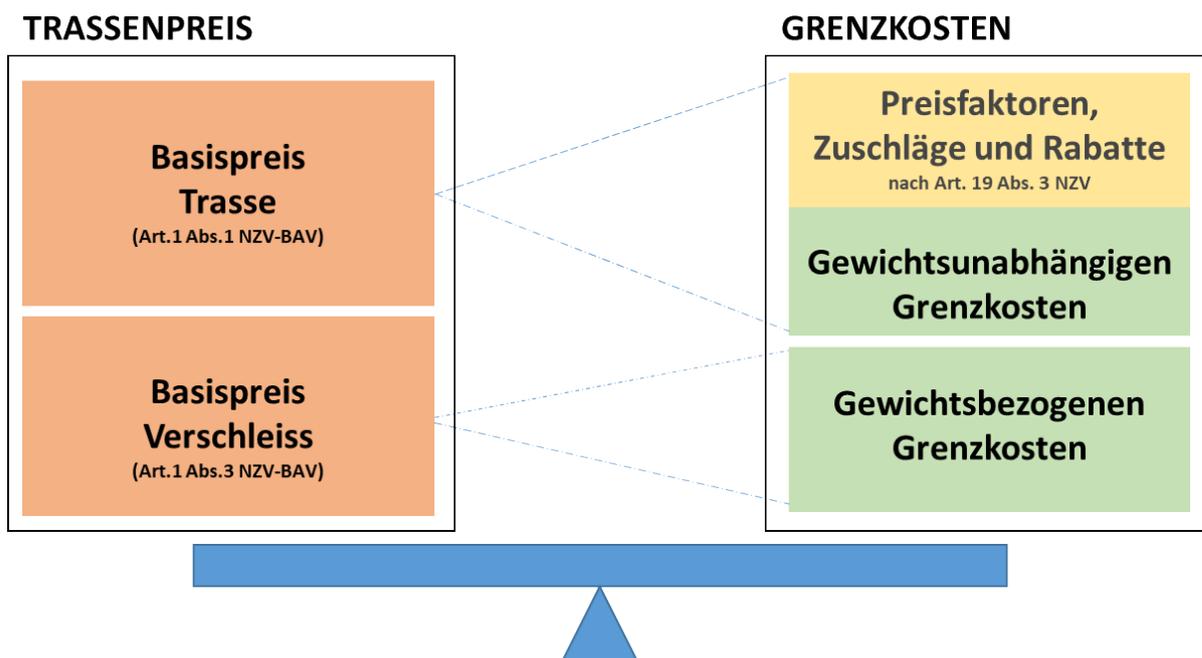
Die Basispreise sind in Artikel 1 NZV-BAV festgelegt.

4 Umsetzung der Rechtsgrundlage zur Berechnung der Normgrenzkosten

In der Schweiz kommt zur Berechnung der Grenzkosten eine sogenannte Ingenieurmethode bzw. Bottom-up-Methode zur Anwendung. Sie stützt sich auf die Kostenrechnung der SBB Infrastruktur. Die Kostenarten werden auf der Basis von Expertenwissen kategorisiert. Die berücksichtigten Kosten sind die Kosten für die Instandhaltung der Infrastruktur und das Verkehrsmanagement. Zu den Infrastrukturanlagen gehören u. a. Fahrbahn, Fahrstromanlagen, Sicherungsanlagen, Zugbeeinflussung, Bahnzugang, Elektroanlagen, Ingenieurbau, Telecom und Zugkontrolleinrichtungen. In einem ersten Schritt werden die Fixkosten von den Grenzkosten getrennt. In einem zweiten Schritt werden die Grenzkosten in gewichtsunabhängige und gewichtsabhängige Kosten unterteilt.

Da der Trassenpreis nicht nur die verschiedenen Kosten im Netz, sondern auch die Umweltbelastung der Fahrzeuge und die Nachfrage berücksichtigen muss (Art. 9c Abs. 4 EBG), wird der Basispreis Trasse durch die Preisfaktoren, Zuschläge und Rabatte nach Artikel 19 Absatz 3 NZV differenziert.

Abbildung 2: Darstellung der Beziehung zwischen Basispreisen und Grenzkosten



Im Jahr 2022 wurde eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der ISB eingesetzt, um die aktuellen Normgrenzkosten zu validieren. Sie umfasste Vertreter von SBB, BLS, SOB sowie einiger Meterspurbahnen (zb, RhB und AB). Auch die Trassenvergabestelle (TVS) sowie die Railcom waren vertreten. Die Grenzkosten der SBB für die Offerte zur Leistungsvereinbarung 2025 – 2028 wurden in dieser Arbeitsgruppe überprüft, mit den IST-Werten seit 2017 verglichen und plausibilisiert¹. Dabei wurde folgendes festgestellt:

¹ Das BAV hat 2022/23 eine Evaluation der Anzelelemente des neuen Trassenpreissystems 2017 durchführen lassen: www.bav.admin.ch > Publikationen > Berichte und Studien > Weitere Themen. Die Prüfung und Umsetzung der Empfehlungen erfolgt auf die nächste Leistungsvereinbarungsperiode 2029 - 32 hin.

- Die gewichtsabhängigen Grenzkosten der SBB steigen durchschnittlich um 39 Mio. Franken pro Jahr ohne Teuerung (bezogen auf den SBB-MUP, d.h. auf die mittelfristige Unternehmensplanung der SBB 2023 – 2030).
- Im Bereich der Zug-km-abhängigen Grenzkosten des Unterhalts zeigt der SBB-MUP Mehrkosten von ca. 20 Mio. Franken (inkl. Teuerung), gleichzeitig aber Minderkosten in gleicher Höhe im Bereich der Fahrdienst-Grenzkosten durch die zunehmende Automatisierung. Da die Verkehrsmenge gemäss SBB-MUP 2025-28 zunehmen soll, sinkt der Basispreis Trasse ohne Teuerung proportional. Unter Berücksichtigung der Teuerung dürften jedoch die Preise stabil bleiben.

Mangels Vorliegens aktuellerer, Covid-19-bereinigter Ist-Zahlen sowie aufgrund der noch nicht definitiven und daher mit Unsicherheiten behafteten Offerte der SBB zur LV 2025 – 2028 ist die Entscheidungsgrundlage aktuell noch mit einigen Unsicherheiten behaftet. 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. Die Basispreise Trasse sollen dagegen unverändert bleiben.

Eine abschliessende Festlegung des Basispreises erfolgt im Frühling 2024 nach Vorliegen der IST-Kostendeckung der Grenzkosten, insbesondere des Verschleiss-Teils, für die Jahre 2022 und 2023. Bestätigen die IST-Ergebnisse den Anpassungsbedarf, ist eine Erhöhung des Basispreises Verschleiss in beschriebenen Umfang vorgesehen.

Um Planungssicherheit im Bahnstrom zu schaffen wird in diesem Rahmen darauf hingewiesen, dass der Strompreis gemäss Artikel 3 NZV-BAV nicht angepasst wird. Für die LV-Periode 2025 – 2028 ist somit von einem Strompreis von 14 Rp./kWh (Bezug von Energie ab Fahrdrat) auszugehen. Zum heutigen Zeitpunkt sind jedoch keine belastbaren Aussagen zur Entwicklung des Bahnstrompreises möglich.

5 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen, die in diesem Entwurf zur Überarbeitung der NZV-BAV vorgesehen sind

Art. 1 Abs. 3

Die Basispreise Verschleiss werden um 18,5% erhöht und zwar von 0,27 auf 0,32 Rp./Btkm für Strecken mit einer maximal zulässigen Achslast von 13 Tonnen und von 0,33 auf 0,39 Rp./Btkm für alle anderen Strecken.

Anhang 1

Gemäss Artikel 19a Absatz 1 NZV verdoppelt der nachfragebezogene Preisfaktor pro Trasse den Basispreis pro Zugskilometer auf hochbelasteten Normalspurstrecken von Montag bis Freitag von 6–9 Uhr und von 16–19 Uhr (Hauptverkehrszeit). Als hochbelastet gilt eine Strecke, die in der Hauptverkehrszeit mindestens von sechs Zügen pro Hauptgleiskilometer und Stunde befahren wird. Das BAV publiziert eine Liste dieser Strecken. Die Streckenliste nach Kategorie im Anhang 1 NZV-BAV ist auf der Grundlage einer jüngsten Auswertung der Betriebsdaten der SBB entsprechend aktualisiert.

Anhang 2

Gemäss Artikel 19a Absatz 4 NZV beträgt der nachfragebezogene Haltezuschlag 2 Franken pro Halt auf Strecken mit Mischverkehr von Regionalverkehr und mindestens zwölf Zügen des Personenfernverkehrs oder des überregionalen Güterverkehrs pro Tag. Das BAV publiziert eine Liste dieser Strecken. Die Listen der Strecken und Bahnhöfen mit Haltezuschlag im Anhang 2 NZV-BAV wurden auf der Grundlage einer jüngsten Auswertung der Betriebsdaten der SBB entsprechend aktualisiert.