



sn/kok, März 2011

Vorschlag eines neuen Trassenpreissystems

Bericht für die Anhörung

Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2011-05-04/322

1 Hintergrund

1.1 Ausgangslage

Die Schweizer Bahnreform (Eisenbahngesetz, Änderung vom 20.03.1998) und die EU-Richtlinie (RL) 91/440 haben das Bahnnetz für den Netzzugang durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) geöffnet. Damit verbunden ist die nach Sparten (Verkehr, Infrastruktur) getrennte Rechnungslegung. Gleichzeitig wurde das Instrument des Trassenpreises (TP, gesetzlicher Begriff: Infrastrukturbenützungsentgelt), eingeführt, um die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) für ihre Leistungen an die EVU zu entschädigen. Das BAV erachtet die Bestimmungen der RL 91/440 auf diesem Gebiet als sinnvoll und sieht vor, auch das sogenannte Recast der EU-Kommission zu berücksichtigen, obwohl diese RL nicht in das bilaterale Landverkehrsabkommen mit der EU aufgenommen worden ist.

Das bestehende Schweizer Trassenpreissystem (TPS) ist bereits im Einklang mit der RL 91/440. Es zeichnet sich durch seine einfache Gestaltung aus und hat sich über ein Jahrzehnt lang bewährt. Um die gesetzliche Anforderung, die Grenzkosten zu decken (vgl. Ziffer 1.2.1) zu erfüllen, muss es jetzt revidiert werden. Eine Revision drängt sich auch auf, um das System in verschiedener Hinsicht zu optimieren. Kritisiert werden insbesondere:

- die ungenügenden Anreize zur optimalen Kapazitätsauslastung,
- dass die Trassenpreise zu stark abhängig vom Gewicht sind, und
- dass die Anreize in Bezug auf die Vermeidung von Lärm nicht genügen.

Diverse parlamentarische Vorstösse¹ verfolgen dieselbe Stossrichtung. Die Systemrevision soll nun die Kosten verursachergerechter auf die einzelnen Züge umverteilen und die gewünschten Anreize

¹ Motionen Pedrina (07.3272), Büttiker (08.3545) und Rime (08.3596)



schaffen. Das BAV hat unter Mitwirkung einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern von Infrastrukturbetreiberinnen, Kantonen und der Bundesverwaltung, einen entsprechenden Vorschlag entwickelt. Dieser wurde 2010 den betroffenen Kreisen im Rahmen einer Vorkonsultation unterbreitet. Die Stossrichtung des Vorschlags wurde dabei allgemein begrüsst. Diverse Entwicklungen haben jedoch inzwischen zu einer veränderten Ausgangslage geführt. Der angepasste Vorschlag geht entsprechend von einem höheren Preisniveau aus. Das Ergebnis wird in diesem Bericht vorgestellt.

1.2 Neue Entwicklungen

1.2.1 Netzaudit/Grenzkosten:

Wie im Rahmen der Vorkonsultation 2010 angedeutet, hat das 2009 durchgeführte Netzaudit der SBB Hinweise auf höhere Grenzkosten geliefert. Sie wurden überprüft und mit einer neuen Methode direkt aus der Kostenrechnung heraus neu bestimmt. Diese Berechnung hat gezeigt, dass die für den Trassenpreis massgeblichen Grenzkosten bedeutend höher sind, als mit der bisherigen, von der EFK kritisierten Berechnungsmethodik der Regressionsrechnung eruiert wurde. Damit die Züge, wie dies im Artikel 9b Absatz 3 des Eisenbahngesetz gefordert wird, ihre Grenzkosten decken, ist eine Korrektur des Trassenpreises somit zwingend. Die Erhöhung um insgesamt 200 Millionen ist im Grunde eine Anpassung an die Realität. Weitere wichtige Gründe für die Erhöhung bzw. für die höheren Kosten der Infrastruktur sind die Teuerung und die wegen dem dichteren Verkehr höheren Kosten pro Einheit (komplexe Planung, Betriebsführung, kurze Intervalle für Unterhaltsarbeiten).

1.2.2 FABI (Benutzerfinanzierung):

Das Konzept "FABI" (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur; vgl. Bericht FABI vom 16.12.10²) sieht höhere Beiträge der Nutzer zur Finanzierung der Bahninfrastruktur von insgesamt 300 Millionen Franken jährlich vor. Dabei ist eine Staffelung vorgesehen:

- Der erste Schritt (200 Millionen ab 2013) entspricht etwa den heute ungedeckten Grenzkosten und belastet grundsätzlich alle Kundensegmente (EVU).
- Im zweiten Schritt ist eine weitere Erhöhung von 100 Millionen Franken (frühestens ab 2017) vorgesehen.

² <http://www.bav.admin.ch/themen/03044/index.html?lang=de>



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2011-05-04/322

Die Tarifhoheit für die Weitergabe der Belastungen an die Passagiere (Personenverkehr) bzw. die verladende Wirtschaft (Güterverkehr) liegt bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Die Tarifanpassungen werden im Personenverkehr durch den Verband öffentlicher Verkehr (VöV) festgelegt.

Die beiden Vorlagen "neues Trassenpreissystem" und FABI sind im Prinzip unabhängig voneinander. Sie sind aber koordiniert, weil für die nachhaltige Finanzierung der Infrastruktur beide Elemente notwendig sind. Sollte sich im Verlaufe des Vernehmlassungsprozesses oder der parlamentarischen Behandlung von FABI zeigen, dass die Trassenpreiserhöhungen von den EVU nur zu einem geringen Teil durch Produktivitätssteigerungen aufgefangen werden und auch durch eine Erhöhung der Tarife nicht vollständig kompensiert werden können, führt dies zu einer Belastung der Erfolgsrechnungen der EVU. Während dies für den Fernverkehr der SBB eine Reduktion der geplanten Gewinne nach sich zieht, steigt im Regionalverkehr der Bedarf an Abgeltungen von Bund und Kantonen.

Über die für 2017 vorgesehene zweite Erhöhung der Trassenpreise kann unabhängig entschieden werden, da sie nicht durch höhere Grenzkosten begründet ist.

2 Ziele und Stossrichtung

2.1 Ziele

Die Arbeiten am neuen TPS orientierten sich namentlich an den folgenden Zielen:

- Infrastruktur schonen,
- Energie sparen,
- Umwelt schonen,
- Kapazität optimal nutzen, und
- niedrigere Betriebskosten.

2.2 Rahmenbedingungen

Daraus ergeben sich zum Teil Konflikte mit den wichtigsten Rahmenbedingungen, die in diesem Kapitel kurz erläutert werden.



2.2.1 Anlehnung ans bisherige System

Das bisherige TPS hat sich bereits mehr als ein Jahrzehnt lang bewährt. Es ist transparent, erlaubt grundsätzlich eine präzise, faire Anwendung und ist trotzdem leicht handhabbar.

Der Vorschlag soll sich an das bisherige System anlehnen und dessen Vorzüge behalten.

2.2.2 Normgrenzkosten

Der minimale TP für den Netzzugang ist gemäss Art. 7 Abs. 3 der massgebenden EU-Richtlinie 2001/14 „(...) in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen“. Der Grenzkostenansatz soll nicht diskriminierende Preise sicherstellen. Das Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) umschreibt den Grundsatz im Art. 9b Abs. 3 wie folgt: „Das Entgelt ist diskriminierungsfrei festzulegen und muss mindestens die Grenzkosten decken, die auf einer zeitgemäss ausgebauten Strecke normalerweise anfallen; diese Grenzkosten werden vom BAV für jede Streckenkategorie bestimmt.“ Diese so genannten Normgrenzkosten sind in den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (AB-NZV; SR 742.122.4) festgelegt.

SBB Infrastruktur hat inzwischen Nachweise geliefert, wonach die Normgrenzkosten höher sind als bisher angenommen. Der Vorschlag muss dies berücksichtigen (vgl. 1.2.1).

Am Prinzip der Normgrenzkosten wird festgehalten. Was den Preis für den leistungsabhängigen Unterhalt der Fahrbahn betrifft, soll er nicht mehr ausschliesslich auf das Gewicht bezogen sein; neu wird deshalb ein Teil davon nach Zugskilometern (Zkm) berechnet.

2.2.3 Differenzierungen

Wenn das TPS mehr Anreize setzen soll, dann am ehesten über differenzierte Preise. Mit einer nachfragebezogenen Differenzierung ist es unter Umständen möglich, dass der TP für gewisse Züge deren Normgrenzkosten nicht voll deckt, während andere einen TP entrichten, der wesentlich über die Normgrenzkosten hinaus geht.

Die Differenzierung soll Zahlungsbereitschaften widerspiegeln, aber auch die unterschiedliche Qualität der Strecken und Trassen berücksichtigen, und gleichzeitig die gesetzten Rahmenbedingungen wie keine unerwünschten Lenkungseffekte und die Wettbewerbsfähigkeit im Güterverkehr zu respektieren.



2.2.4 Energie

Der Preis für den Energieverbrauch ist integrierender Bestandteil des TPS. Wichtig ist dabei, dass der Verkauf von Fahrstrom für die ISB kostenneutral sein soll. Der Preis entspricht den realen Marktpreisen und berücksichtigt die Nachfragespitzen. Es besteht weiterhin ein Interesse an stabilen Preisen.

Bezüglich Energie soll der Vorschlag nichts an den Grundsätzen und am Preisniveau ändern.

2.3 Stossrichtung/Grundzüge

Aus den Zielsetzungen und Rahmenbedingungen ergeben sich folgende Grundzüge des Systems:

2.3.1 Grenzkosten decken

Während SBB Infrastruktur einen Nachweis für höhere Grenzkosten geliefert hat (vgl. 1.2.1), verfügen wir nicht über entsprechende Daten von den Privatbahnen. Das TPS gilt aber für das gesamte Schweizer Schienennetz. Wir gehen davon aus, dass die Kostenentwicklung überall ähnlich ist, weshalb die Normgrenzkosten der SBB als Basis dienen, zumal die SBB mehr als die Hälfte des Schienennetzes betreibt.

2.3.2 Kapazitäten optimal nutzen

Eine optimale Auslastung des Schienennetzes ist wichtig, weil dadurch teure Ausbauinvestitionen vermieden werden können. Das aktuelle TPS setzt jedoch keine Anreize dafür, ob ein Zug um 03.00 Uhr morgens oder zur Hauptverkehrszeit verkehrt, ob er an einem Wochentag mit starker Nachfrage oder zu Schwachlastzeiten unterwegs ist, er bezahlt immer denselben Preis. Der vorliegende Vorschlag will nun mit den neuen Differenzierungen etwas daran ändern. Die Lenkungswirkung ist nur schwer abzuschätzen, aber wenigstens sollen jene Züge mehr zahlen, die teure Spitzenkapazität beanspruchen.

2.3.3 Kosten verursachergerecht verteilen

Neben der Differenzierung in Bezug auf Kapazität sollen auch übrige Preiselemente für eine verursachergerechtere Verteilung der Infrastrukturkosten sorgen. So werden Fahrten auf dem Nebennetz, wo den EVU eine geringere Qualität als auf dem Hauptnetz angeboten wird, etwas günstiger. Weiter hat



sich erwiesen, dass die leistungsbezogenen Unterhaltskosten der Infrastruktur nur zur Hälfte vom Gewicht abhängig sind. Die Preisbildung wird das in Zukunft berücksichtigen.

2.3.4 Güterverkehr relativ entlasten

Verschiedentlich ist im Hinblick auf die Verlagerungspolitik verlangt worden, der Güterverkehr solle einen geringeren Trassenpreis bezahlen. Der Trassenpreis – zumindest der Grenzkostenteil – ist aber ein wirtschaftlicher und kein politischer Preis. Auch der Güterverkehr muss seine Grenzkosten decken. Nichtsdestotrotz gibt es mehrere Gründe für eine relative Entlastung des Güterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr, angefangen mit Hinweisen von Fachspezialisten, wonach die Grenzkosten der Güterzüge allgemein tiefer sind als bisher angenommen.

Dies hat einerseits mit den Anforderungen an die Infrastruktur zu tun. Dabei werden Güterzüge heute mit dem rein gewichtsbezogenen Unterhaltspreis „bestraft“, weil sie in der Regel schwerer sind als Personenzüge. Andererseits stehen die Güter-EVU bei der Trassenzuteilung gemäss der Prioritätenordnung hinten an und bekommen „Resttrassen“. Zudem meiden die Güterzüge in der Regel die grossen, komplexen Knotenbahnhöfe. Dafür bezahlen sie über separate Trassenpreiselemente für die (spezifischen) Zusatzleistungen, typischerweise an den Rangierbahnhöfen. Schliesslich bilden die Güterzüge mit ihrer tieferen Geschwindigkeit auf Hauptstrecken zwar manchmal ein Hindernis, gleichzeitig reduziert dies jedoch den Verschleiss.

Der vorliegende Vorschlag versucht dies zu korrigieren, namentlich mittels des Faktors Trassenqualität.

3 Vorschlag in Kürze

Die Arbeitsgruppe 2+ unter Leitung des BAV hat sich mit dem „Systemvorschlag für ein neues schweizerisches Trassenpreissystem“ der ETH³ auseinandergesetzt und darauf basierend selber einen Vorschlag entwickelt. In diesem Kapitel werden die einzelnen TP-Elemente vorgestellt.

3.1 Ziele und Struktur des Vorschlags

Der Vorschlag hat namentlich folgende Ziele:

³ Weidmann, Ulrich; Wichser, Jost; Schmidt, Philipp (2008) Systemvorschlag für ein neues schweizerisches Trassenpreissystem, Schriftenreihe des IVT (137), Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, Zürich



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2011-05-04/322

- Durch Einführung von neuen Komponenten und Differenzierungen (Nachfragefaktor, Haltezuschlag, Streckenkategorien) Anreize schaffen, die vorhandene *Kapazität* auf dem Schienennetz noch *besser auszulasten*.
- Dem unterschiedlichen Aufwand für Planung und Betrieb durch den neuen Faktor *Trassenqualität* besser Rechnung zu tragen und dadurch den Güterverkehr relativ zu entlasten.
- Den Trassenpreis wirksamer nach der *Lärmemission* der Züge zu differenzieren.
- Schwere Züge, insbesondere im Güterverkehr, tendenziell zu entlasten, indem sich der Trassenpreis für Unterhalt weniger auf das *Gewicht* und mehr auf den effektiven Schienenverschleiss der Züge bezieht.

Abbildung 1 stellt die Struktur des neuen TPS grafisch dar.

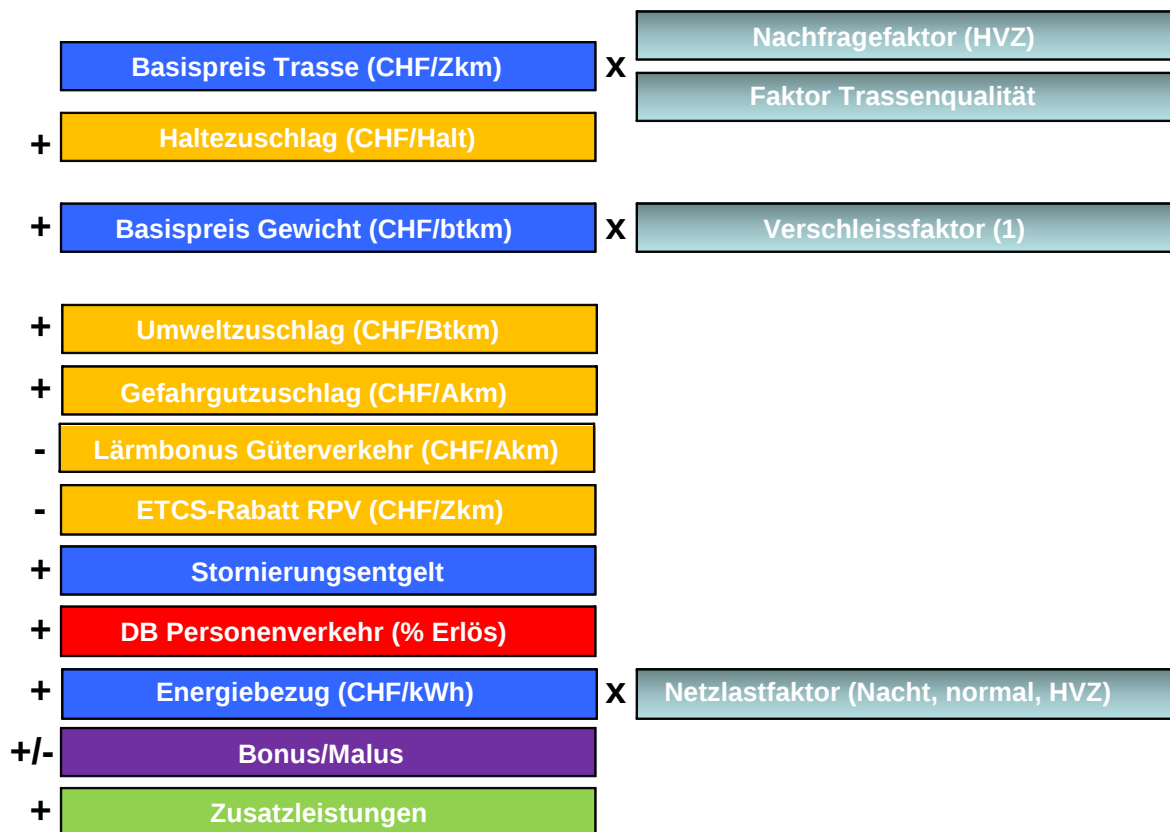


Abbildung 1: Struktur des neuen Trassenpreissystems (nTPS)



3.2 Vorstellung der vorgeschlagenen TP-Elemente

3.2.1 Basispreis Trasse

Erwägungen: Der Basispreis Trasse deckt jene Betriebskosten, die im heutigen TPS mit den Preisen für Fahrdienst und Unterhalt der elektrischen Anlagen sowie mit der Knotengebühr abgebildet werden. Eine grobe preisliche Differenzierung wird als sinnvoll erachtet. Die Strecken werden deshalb in vier Kategorien (NEAT-; Haupt-; Neben-; Tramnetz) eingeteilt. Eine Differenzierung nach Kapazität ist nicht zielführend, weil kein Zusammenhang mit den Grenzkosten erwiesen ist. Die Einteilung soll sich deshalb auf qualitative Merkmale wie Kreuzungsmöglichkeiten und Anlagenintensität beziehen.

Technische Umsetzung: Jeder Zug zahlt einen nach Strecken (gemäss Netzkarte) differenzierten Basispreis pro Zugkilometer. Er wird mit Faktoren für Nachfrage und Trassenqualität multipliziert. Die Preisdifferenz zwischen den Netzen A und B ist durch die Anlagen für Betrieb, Unterhalt, Alarm und Rettung begründet. Sie entspricht dem gegenwärtig angewendeten Zuschlag für die Nutzung des Lötschberg-Basistunnels. Netz C beschränkt sich auf Einspurstrecken mit tiefem Anlagenstandard. Es sind Strecken mit langen Kreuzungsabständen (> 5 km) und einfachen Publikumsanlagen (keine schienenfreien Zugänge). Zahnradstrecken sind auf Grund der höheren Kosten dem Netz B zuge-schieden. Im Netz D sind ausschliesslich Tramstrecken mit Fahrt auf Sicht ohne Sicherungsanlagen.

Netz A Tunnel mit eigener Betriebszentrale (BZ)	CHF 3.42/Zkm;
Netz B (Hauptnetz):	CHF 1.42/Zkm;
Netz C (Nebennetz):	CHF 1.05/Zkm;
Netz D (Tram ohne Sicherungsanlagen)	CHF 0.65/Zkm

3.2.2 Nachfragefaktor

Erwägungen: Es handelt sich um das vielleicht wichtigste Anreizinstrument aus Sicht der ISB. Die von der ETH vorgeschlagene Differenzierung wird jedoch als zu schwach beurteilt. Gleichzeitig darf die Komplexität der TP-Berechnungen nicht überdehnt werden. Eine Verdoppelung des streckenbe-zogenen Basispreises zu Hauptverkehrszeiten (HVZ) wird als angemessen erachtet. Einerseits wie-derspiegelt der Faktor die höheren Grenzkosten, und andererseits soll damit zumindest mittelfristig eine gewisse Lenkungswirkung erzielt werden. Für den vertakteten Verkehr gibt es diese Lenkungs-wirkung zwar kaum. Sein Mehraufwand wird aber einerseits zu anderen Tages- und Nachtzeiten kom-pensiert und ausserdem profitiert er davon, wenn andere Züge auf Trassen ausserhalb der HVZ aus-weichen.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2011-05-04/322

Technische Umsetzung: Der Basispreis Trasse wird in den HVZ auf hoch belasteten Normalspurstrecken verdoppelt. Für die Erhebung des Nachfragefaktors ist entscheidend, zu welchem Zeitpunkt ein Zug einen Betriebspunkt verlässt.

Nachfragefaktor auf Strecken gemäss Netzkarte = 2
Er gilt zu HVZ (Montag bis Freitag zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 16 und 19 Uhr).

3.2.3 Trassenqualität

Erwägungen: Es gibt unter den EVU eine Zahlungsbereitschaft für gute Trassen. In der Praxis sind jedoch die Auswahlmöglichkeiten sowohl auf Seiten ISB wie auch bei den EVU beschränkt. Vielmehr ist die Prioritätenregelung gemäss Art. 9a EBG für die Trassenzuteilung massgebend. Der Faktor Trassenqualität soll diesem Umstand Rechnung tragen und insbesondere den Güterverkehr für seine Nachteile entschädigen. Verstärkend wirkt, dass sich ein bedeutender Teil vom Basispreis Trasse auf die Knoten bezieht, die primär dem Personenverkehr und weniger dem Güterverkehr dienen.

Technische Umsetzung: Der Faktor Trassenqualität wird mit dem Basispreis Trasse und dem Nachfragefaktor multipliziert. Die Züge werden in vier Kategorien eingeteilt.

Kategorie A (konzessionierter Personenfernverkehr, FV):	Faktor 1.25
Kategorie B (konzessionierter Personenregionalverkehr, RPV):	Faktor 1.0
Kategorie C (Güterverkehr (schnelle Trassen) und nicht konz. Personenverkehr):	Faktor 0.7
Kategorie D (Güterverkehr (langsame Trassen), Lokzüge, Nahzustellverkehr):	Faktor 0.6

Güterzugtrassen mit unfreiwilligen Wartezeiten von mehr als 15 Minuten (eine Trasse wird durch Verkehr mit höherer Priorität behindert) werden der Kategorie D zugeordnet. Auf der Lötschbergbassisstrecke werden die Kategorien preislich um eine Stufe angehoben.

3.2.4 Haltezuschlag

Erwägungen: Die Idee eines kostenorientierten Haltezuschlags, wie von der ETH (zur Finanzierung der Bahnhöfe und Stationen) vorgeschlagen, wird abgelehnt. Ein solcher Zuschlag würde nämlich (über die Abgeltung des RPV) am ehesten die Besteller treffen, die auch die Publikumsanlagen finanzieren.

Hier wird ein kapazitätsbezogenes Preiselement vorgeschlagen, da jeder Halt (auf Mischverkehrsstrecken) Trassenkapazität konsumiert. Ohne Mischverkehr macht der Haltezuschlag keinen Sinn und wird nicht erhoben. Sie ist auf das Normalspurnetz beschränkt und wirkt sich dort insbesondere auf



den Aufwand der RPV-Angebote aus. Beim Güterverkehr wird "Fahren statt Halten" gefördert. Im Personenfernverkehr ist mit wenigen Änderungen zu rechnen.

Technische Umsetzung: Der Haltezuschlag wird auf Strecken mit Mischverkehr (neben RPV täglich mindestens 12 Fern- oder Güterzügen) gemäss Netzkarte erhoben. Der Zuschlag gilt nur für bestellte und betrieblich eingeplante Halte; ein von der Infrastruktur verordneter Halt wird damit nicht belastet.

Haltezuschlag = CHF 2.00 pro Halt auf Strecken mit Mischverkehr gemäss Netzkarte
--

3.2.5 Basispreis Gewicht

Erwägungen: Gemäss jüngsten Erkenntnissen ist der Verschleiss bzw. der leistungsabhängige Unterhalt nur zur Hälfte gewichtsabhängig. Die andere Hälfte der Grenzkosten sollen neu beim Basispreis Trasse erhoben werden. Relativ gesehen wird also der Trassenpreis weniger gewichtsabhängig. Weil aber gleichzeitig die Grenzkosten doppelt so hoch sind wie bisher angenommen, kann der Preis pro Btkm für den leistungsabhängigen Unterhalt nicht reduziert, sondern muss leicht erhöht werden.

Erwünscht wäre eine noch präzisere bzw. verursachergerechtere Kostenverteilung mittels eines Verschleissfaktors. Die Berücksichtigung der Qualitäten des Rollmaterials wäre ein Novum. Eine eigene Arbeitsgruppe hat sich mit entsprechenden Vorschlägen auseinandergesetzt. Kurzfristig wird wegen der Komplexität und der zu grossen Unsicherheit betreffend die Anreize auf die Einführung verzichtet.

Technische Umsetzung:

Jeder Zug zahlt einen Basispreis pro Bruttotonnenkilometer. Es wird wie bisher zwischen Bahnen mit leichtem Oberbau (Tramstrecken, Achslast < 12 t) und den übrigen Bahnen unterschieden.

Bahnen mit leichtem Oberbau:	0.0021 CHF / Btkm
Alle anderen Bahnen (Regelfall):	0.0027 CHF / Btkm

Der Basispreis kann zu einem späteren Zeitpunkt mit einem Verschleissfaktor (analog Faktor Trassenqualität) multipliziert werden.

3.2.6 Umweltzuschlag

Erwägungen: Der Umweltzuschlag entspricht dem bestehenden Zuschlag für Züge mit thermischer Traktion auf elektrifizierten Strecken gemäss Art. 1 Abs. 1 lit. a AB-NZV. Er wird nicht erhoben, um Einnahmen zu generieren, sondern um Anreize zu schaffen: es soll sich finanziell nicht lohnen, Güterzüge mit thermischer (typischerweise Diesel-) Traktion statt mit Elektroloks zu fahren.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2011-05-04/322

Technische Umsetzung: Das TP-Element bleibt in seiner heutigen Form bestehen.

Umweltzuschlag = 0.003 CHF/Btkm auf elektrifizierten Strecken

3.2.7 Gefahrgutzuschlag

Erwägungen: Dieses TP-Element hat es bereits gegeben, zuletzt im Leistungskatalog 2004, damals weitgehend durch Trassenpreissubventionen gedeckt. Es trägt dem Umstand Rechnung, dass spezifische Kosten (z.B. Betriebswehr, Einschränkung Betrieb und Vorhaltekosten Wehrdienste Kantone) wegen der Transporte gefährlicher Güter entstehen. Entsprechend werden andere Güterverkehre indirekt verbilligt. Der Zuschlag ist aber in erster Linie ein Deckungsbeitragelement. Vor allem im alpenquerenden Verkehr sind die entsprechenden Transporte auf eine zuverlässige Schieneninfrastruktur angewiesen, zumal sie die Strassen nur eingeschränkt nutzen können. Die Massnahme ist mit wenig Aufwand umsetzbar und anwendbar.

Technische Umsetzung: Für RID-Wagen (Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr) gibt es einen einheitlichen Zuschlag pro Achskilometer.

Gefahrgutzuschlag = 0.02 CHF/Achskilometer
--

3.2.8 Lärm

Erwägungen: Der Lärmbonus funktioniert schon heute. Seit 1. Januar 2010 ist er im Personenverkehr halbiert, da hier bereits die meisten Fahrzeuge mit lärmarmem Material ausgerüstet sind. Der politische Fokus liegt beim Güterverkehr. Die Wirksamkeit ist leider beschränkt, solange die umliegenden Staaten keine entsprechende Differenzierung beim Trassenpreis einführen. Trotzdem wird in der Schweiz daran festgehalten, und der neue Vorschlag soll noch stärkere Anreize setzen.

Es wäre wünschenswert, die Züge als Ganzes (und nicht die einzelnen Wagen) erfassen zu können. Künftig soll es an Messpunkten möglich sein, pro Zug die genauen Lärmemissionen und andere Merkmale zu erfassen. Die Technologie ist jedoch noch nicht so weit, und der Erhebungsaufwand dürfte gross sein. Demgegenüber ist das bestehende System einfach und transparent.

Fazit: An einer preislichen Differenzierung bezogen auf Lärmemissionen wird auch im neuen TPS festgehalten. Die Abstufung basiert auf Messwerte von lärmsanierten Güterwagen im Betrieb. Der Lärmbonus kommt nur noch dem Güterverkehr zu Gute und wird stärker differenziert. Später sollen die Bedingungen verschärft und ein echter Zuschlag für nicht lärmsanierte Wagen oder gar ein Emissionsgrenzwert für den Netzzugang eingeführt werden.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2011-05-04/322

Technische Umsetzung: Das TP-Element bleibt in seiner heutigen Form bestehen, entfällt aber im Personenverkehr. Aus Gründen der Praktikabilität wird weiterhin der Bonus einem Malus vorgezogen. Als „Platzhalter“ wird jedoch ein Zuschlag eingeführt. Dies erlaubt es, zu einem späteren Zeitpunkt einen Malus einzuführen, sofern sich die Lärmsanierung verzögern sollte.

Wagen ohne lärmsanierte Bremsen (Grauguss):		0
Wagen mit lärmsanierten Bremsen und kleinen Rädern:	Bonus	0.01 CHF/Achskm
Wagen mit lärmsanierten Bremsen (Verbundstoff):	Bonus	0.02 CHF/Achskm
Wagen mit Scheibenbremsen:	Bonus	0.03 CHF/Achskm

3.2.9 ETCS-Rabatt

Erwägungen: Die EU-Kommission schlägt im Rahmen des Recasts zum ersten Eisenbahnpaket vor, einen Rabatt für jene Züge zu gewähren, die mit ETCS ausgerüstet sind. Unabhängig davon haben sich Kantone wegen Mehrkosten im bestellten RPV an den Bund gewendet, weil gewisse Strecken der Lötschberg/Simplon- und Gotthardachsen (zunächst voraussichtlich zwischen Villeneuve und Brig sowie auf der Gotthardachse zwischen Flüelen und Chiasso) mittelfristig nur noch mit ETCS befahrbar sein werden. Für die Fahrzeuge der dort verkehrenden EVU, insbesondere auch im RPV, wird folglich eine Aus- oder Umrüstung bzw. massgebliche Investitionen erforderlich. Langfristig soll ETCS auf dem Normalspurnetz flächendeckend eingesetzt werden. Die Infrastruktur kann dank ETCS ihre Betriebskosten senken, weshalb sie die Nachrüstung der Fahrzeuge mit ETCS fördern soll.

Technische Umsetzung: Um einen wirksamen Rabatt zu erzielen, muss die Bestimmung auf relativ wenige Züge beschränkt werden. Sie gilt deshalb nur auf die Strecken, die vor 2025 umgerüstet sind, und nur für jene Fahrzeuge, die nicht bereits im Hinblick auf die Eröffnung der NBS eine diesbezügliche Subvention erhalten konnten. Und sie gilt nicht für Fahrzeuge, die ETCS zum Befahren der Basistunnels ohnehin benötigen. Die Höhe des Rabatts soll in etwa die zusätzlichen Abschreibungskosten der Ausrüstung abdecken.

ETCS-Rabatt = 0.30 CHF/Zugkm auf definierten Strecken

3.2.10 Stornierungsentgelt

Erwägungen: Abbestellungen (Stornierungen) von zugeteilten Trassen führen zu einem Verwaltungsaufwand für die ISB. Hinzu kommen allfällige Erlösausfälle. Ausserdem besteht die Gefahr, dass wegen einer späten Abbestellung eine Trasse nicht mehr genutzt werden kann. Deshalb soll ein definiertes Preiselement an die Stelle des heute einforderbaren Schadenersatzes treten.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2011-05-04/322

Technische Umsetzung: Der Vorschlag entspricht dem Leistungskatalog 2011 und beinhaltet ein Entgelt auf Basis Trassenkilometer, differenziert nach dem Zeitpunkt der Stornierung:

Abbestellungen 61 und mehr Tage vor dem Verkehrstag	0.10 CHF/Trassenkilometer
Abbestellungen 31 bis 60 Tage vor dem Verkehrstag	0.50 CHF/Trassenkilometer
Abbestellungen 30 Tage – bis 17 Uhr des Vortags des Verkehrstags	0.80 CHF/Trassenkilometer
Abbestellungen (nach 17 Uhr des Vortages)	1.20 CHF/Trassenkilometer
Abbestellungen Zustellverkehr:	0.10 CHF/Trassenkilometer

3.2.11 Deckungsbeitrag Erlös Personenverkehr

Erwägungen: Der erlösbezogene Deckungsbeitrag im Personenverkehr gibt den ISB Anreize, den EVU gute Leistungen anzubieten, da ein zuverlässiges System Bahnkunden anzieht und mehr Erlöse generiert. Ausserdem erlaubt dieses Element die Steuerung des Anteils, den die verschiedenen Verkehrsarten an die Fixkosten der Infrastruktur beizutragen haben. Der Ansatz wird im RPV gegenüber heute reduziert, da andere Elemente eine Mehrbelastung bringen.

Technische Umsetzung: Das TP-Element bleibt in seiner heutigen Form bestehen, jedoch mit angepassten Sätzen für den konzessionierten Personenverkehr.

Fernverkehr:	12,5% der Verkehrserlöse
RPV:	8% der Verkehrserlöse
nicht konz. Personenverkehr	0.0027 CHF pro Angebotskilometer

3.2.12 Energie (Bahnstrom)

Erwägungen: Am Energiepreis als Teil des TPS wird festgehalten. Weil er für den Netzzugang von zentraler Bedeutung ist, bleibt die Verrechnung über den Trassenpreis. Er soll aber deutlich als eigene Preiskomponente gekennzeichnet werden (also nicht Teil des Basispreises sein), unter anderem um Preisvergleiche mit dem Ausland zu erleichtern. Der Preis entspricht den realen Marktpreisen unter Einbezug der Annahmen und Voraussetzungen, die der Schaffung des heutigen Energiebereichs der SBB zu Grunde lagen, und berücksichtigt die Nachfragespitzen. Neu wird neben Tag- und Nachttarif eine dritte Tarifstufe für die HVZ eingeführt. Diese sind für die Dimensionierung der Übertragungsleitungen, Unterwerke und Frequenzumformer entscheidend. Zudem steigen zu den HVZ die Betriebskosten des Systems wegen des höheren Energie- und Leistungsbezugs über die Frequenzumformer.

Technische Umsetzung: Wie bis anhin legt das BAV im Einvernehmen mit SBB-Energie einen Preis pro kWh fest (Bundesratsbeschluss vom 27. Juni 2001 über die Sanierung SBB, Teil II). Der Preis



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2011-05-04/322

bleibt unter dem Strich auf dem bisherigen Niveau. Da die Erhöhung zu den HVZ netto zu Mehreinnahmen der Infrastruktur führt, soll der Normaltarif entsprechend um knapp fünf Prozent gesenkt werden. Für Gleichstrombahnen kann das BAV weiterhin gemäss Art. 1 Abs. 2 AB-NZV einen abweichenden Energiepreis bewilligen.

HVZ (Mo – Fr zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 16 und 19 Uhr):	Faktor 1.2
Normaltarif (zwischen 9 und 16 Uhr sowie zwischen 19 und 22 Uhr):	Faktor 1.0
Nachttarif (zwischen 22 und 6 Uhr):	Faktor 0.6

Samstag und Sonntag gibt es keine HVZ, sondern der Normaltarif gilt zwischen 6 und 22 Uhr.

Der Einfachheit halber wird die HVZ gleich definiert wie für 3.2.2 Nachfragefaktor.

3.2.13 Bonus/Malus

Erwägungen: Artikel 11 der EU-Richtlinie 2001/14 schreibt vor, die Trassenpreissysteme „müssen durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnunternehmen und den Betreibern der Infrastruktur Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes bieten. Dies kann Strafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen.“ Die EU-Kommission bestätigt, dass das Bonus-Malus-System hohe Priorität hat, zumal sie im Zusammenhang mit dem ersten Bahnpaket mehrere Mitgliedstaaten wegen der fehlenden Umsetzung gerade dieser Bestimmung gerügt hat.

Die NZV sieht bereits heute im Art. 21 Abs. 2 ein Bonus/Malus-System vor. Dabei geht es primär um Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes. Bis anhin wurde jedoch kein solches System eingeführt. SBB Infrastruktur ist jedoch zurzeit daran, ein neues Modell mit den EVU auf ihrem Netz zu testen. Bei Erfolg können dessen Grundsätze in die AB-NZV aufgenommen werden. Es gibt in diesem Zusammenhang neben dem Abwägen zwischen Gerechtigkeit und administrativem Aufwand auch Anreizwirkungen, die in diesem Fall genau unter die Lupe genommen werden müssen.

Technische Umsetzung: Noch (in den AB-NZV) zu definieren. Das System würde aber aus Gründen der Praktikabilität voraussichtlich nur für ISB und EVU mit regelmässigem Verkehr in einem grösseren (z.B. ab 100'000 Zugkm/Jahr) Umfang gelten.



3.2.14 Zusatzleistungen

Die Regelungen über die Zusatzleistungen bleiben grundsätzlich gleich. Es werden aber zwei neue Punkte angefügt, die neu als Zusatzleistungen gelten und damit in den Rahmen des Netzzugangs gestellt werden. Dies sichert die Transparenz und Überprüfbarkeit in der Preisbildung dieser Leistungen. Dabei geht es um Informationseinrichtungen für die Bahnkunden und Arbeitshilfen für die Zugbegleiter:

Im Rahmen der Leistungsvereinbarung bestellt der Bund grundsätzlich auch die ortsfeste optische und akustische Information der Reisenden. Die Information in den Zügen ist Sache der EVU. Für die Bahnhöfe wurde festgelegt, dass überall, wo mehr als eine Linie verkehrt, dynamisch-optische Anzeigen (Bildschirme bzw. Perronanzeiger) anzubringen sind. Darüber hinaus gehende Anzeigen (Perronanzeiger auf Bahnhöfen mit nur einer Linie, zusätzliche Perronanzeiger auf anderen Bahnhöfen) sind durch die EVU zu bestellen und als Zusatzleistung zu bezahlen.

Zur Abfertigung langer Züge (Fernverkehr) steht in grösseren Bahnhöfen eine Videoüberwachung zur Verfügung. Da die Abfertigung Aufgabe der EVU ist, muss die Benützung dieser Anlagen als Zusatzleistung bezahlt werden.

3.3 Verworfenne TP-Elemente

3.3.1 Grossprofilzuschlag

Der Grossprofilzuschlag wird heute gemäss NZV auf Strecken erhoben, die für Züge mit grösserem Profil nur teilweise geeignet sind; mittels des Zuschlages wird der erhöhte Dispositionsaufwand abgegolten. Das trifft gegenwärtig auf dem Schweizer Schienennetz nur auf die Lötschberg-Bergstrecke zu – sowie auf italienischem Hoheitsgebiet auf die von der Schweiz aus geführte Strecke zwischen Iselle di Trasquera und Preglia, wo die NZV jedoch nicht anwendbar ist.

Gleichzeitig ist es erwünscht, dass Fahrten über die Lötschberg-Bergstrecke nicht teurer sind als jene durch den Lötschberg-Basistunnel (LBT) – nicht zuletzt wegen der beschränkten Kapazität des LBT. Vor diesem Hintergrund soll nun auf den Grossprofilzuschlag verzichtet werden.

3.3.2 Geschwindigkeitsabweichung

Die Idee der ETH war es, für jede Strecke ein Geschwindigkeitsband zu definieren, um die Kapazität optimal auslasten zu können. Züge mit abweichender Geschwindigkeit würden einen Zuschlag zahlen.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2011-05-04/322

In der Praxis ist es aber kein Anliegen der ISB, die Verkehre auf dem heutigen Streckennetz zu homogenisieren. Sie berücksichtigen ohnehin die unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Haltepolitik bei der Trassenvergabe. Abweichungen gegenüber dem Plan verursachen demgegenüber grössere Kapazitätsprobleme. Hier können über das Bonus/Malus-System Anreize geschaffen werden.

3.3.3 Fahrbahnqualität

Im Sinne einer verursachergerechten Kostenverteilung hat die ETH-Studie vorgeschlagen, einen Faktor einzuführen, der die Anforderungen der einzelnen Verkehre bzw. die Grenzkosten von deren Nutzung einer Strecke berücksichtigt. Der Vorschlag wurde abgelehnt, weil die Arbeitsgruppe eine solche Differenzierung für nicht umsetzbar hielt.

3.3.4 Fahrbahnbeanspruchung

Die Berücksichtigung der Qualitäten des Rollmaterials als Verschleissfaktor wäre ein Novum und könnte sinnvoll sein. Der Verschleissfaktor wird aber aus heutiger Sicht als nicht praktikabel erachtet. Die Arbeitsgruppe schlägt trotzdem einen fahrzeugbezogenen Faktor als „Platzhalter“ für den Basispreis Gewicht vor, der jedoch vorläufig für alle Züge gleich 1 bleibt.



4 Finanzielle Auswirkungen

4.1 Direkte finanzielle Auswirkungen des neuen Trassenpreissystems

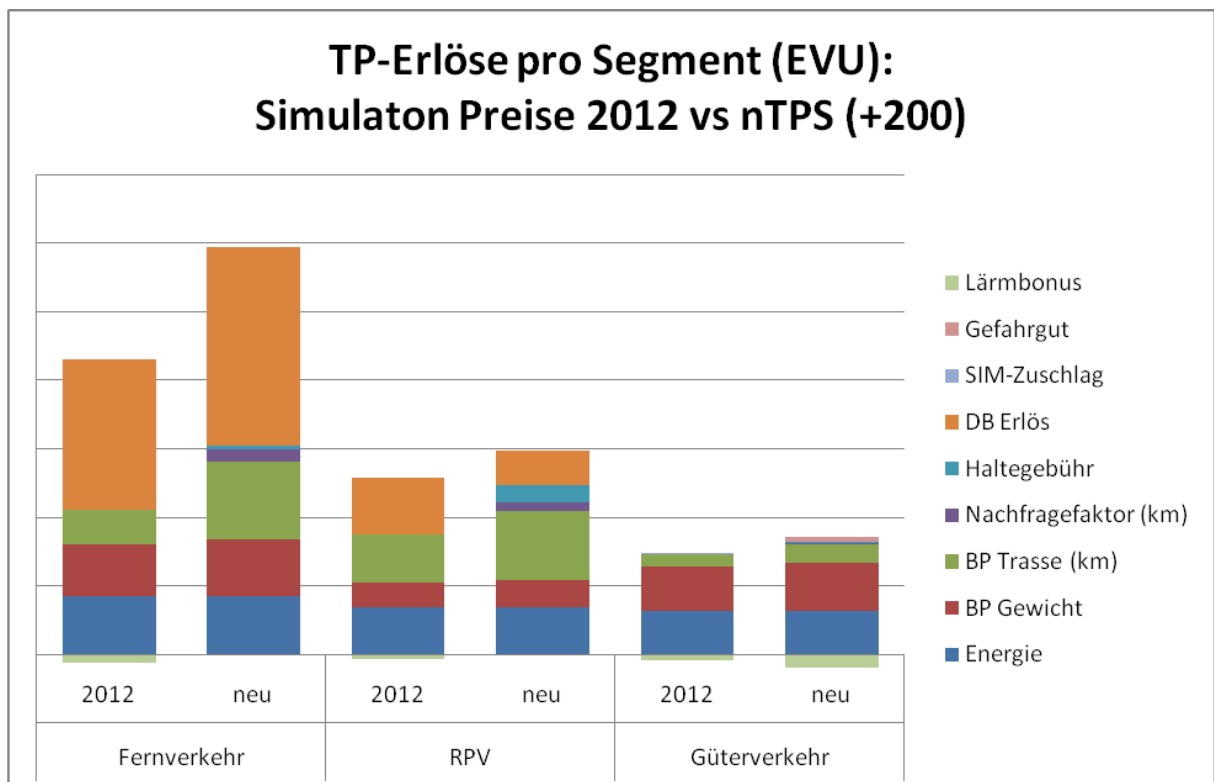


Abbildung 2: Vergleich Trassenpreise pro Sparte nach altem und nach neuem System

Abbildung 2 zeigt die Zusammensetzung der gesamten Trassenpreiserlöse aus den Sparten Fernverkehr (FV), RPV und Güterverkehr (GV) nach dem bisherigen (Preise 2012) und dem neuen System. Alle Segmente leisten gegenüber heute höhere Beiträge an die Infrastruktur. Dank Differenzierungen werden dabei die Kosten innerhalb der Sparten *verursachergerechter* verteilt.

Die Trassenpreise werden nach Kapazität und Anlagenintensität der Strecken sowie nach Trassenqualität der Zugsgattungen differenziert. Damit wird typischerweise ein S-Bahnzug auf belasteten Strecken in der Hauptverkehrszeit wesentlich mehr pro Trassenkilometer zahlen als ein Regionalzug auf Nebenstrecken. Beim Güterverkehr werden mit dem Vorschlag die schweren Züge relativ gesehen etwas entlastet, weil die Hälfte der Unterhaltskosten nicht mehr auf das Gewicht bezogen ist. Dabei können Züge mit lärmsanierten Wagen von einem höheren Bonus profitieren, während Gefahrguttransporte mit einem neuen Zuschlag belastet werden.



Längerfristig setzt das TPS Anreize – einerseits für die EVU in Bezug auf Trassen- und Fahrzeugwahl, planerisch bezüglich Angebotsgestaltung (z.B. neue Haltestellen), und infrastrukturseitig in Form eines optimierten Unterhalts.

4.2 Finanzielle Auswirkungen auf den Bund

Der Bund ist in mehrfacher Hinsicht von Anpassungen am TPS betroffen: auf der „Einnahmenseite“ über Subventionen an die Infrastrukturbetreiberinnen, und auf der „Ausgabenseite“ über die Abgeltungen von RPV und bestellten Güterverkehrsleistungen sowie indirekt über die Ergebnisse der SBB im Fernverkehr.

4.3 Finanzielle Auswirkungen auf die Kantone

Die Kantone sind bei den Privatbahnen ebenfalls an den Infrastrukturabgeltungen beteiligt und profitieren damit auch von einer Erhöhung der Trassenpreise, weil sich dadurch die auszurichtenden Betriebsbeiträge reduzieren. Gleichzeitig sind sie auf der Ausgabenseite über die RPV-Bestellungen bzw. über die Abgeltungen der ungedeckten Kosten von Trassenpreisänderungen betroffen (vgl. Ziffer 1.2.2). Die neuen Trassenpreise dürfen aber nicht als direkte Auswirkung auf die Abgeltung verstanden werden. So können allfällige Tarifierhöhungen es den Unternehmen erlauben, die Trassenpreiserhöhung zu kompensieren und allenfalls sogar den Kostendeckungsgrad des RPV zu erhöhen. Das schienenengebundene RPV-Angebot ist von Kanton zu Kanton zum Teil sehr unterschiedlich in der Ausprägung (Passagieraufkommen, Frequenz, Fahrzeuggewicht etc.). Entsprechend fallen die finanziellen Auswirkungen einer Systemänderung unterschiedlich aus.

Das BAV hat die Auswirkungen des nTPS (ohne Berücksichtigung der Energiekosten, die unter dem Strich nicht ändern) für das Jahr 2009 auf die gemeinsamen Bestellungen (Bund + Kantone) der RPV-Linien und Privatbahninfrastruktur nach den damaligen interkantonalen Verteilern (ikV) geschätzt. Die Entwicklung pro Kantonsgebiet, differenziert nach Mehraufwand für die Infrastrukturbenützung (RPV) und Reduktion der Betriebsbeiträge für die Privatbahninfrastruktur, ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2011-05-04/322

**Auswirkung nTPS nach Kantonsgebieten
(Bestellungen RPV und IS 2009; Mio. CHF)**

Kanton	RPV	IS
AG	6.7	-1.3
AI	0.1	-0.1
AR	0.5	-0.4
BE	10.2	-5.2
BL	1.8	-0.1
BS	0.1	0.2
FR	1.9	-0.4
GE	0.9	-0.1
GL	0.3	0.0
GR	1.4	-1.2
JU	0.8	-0.2
LU	3.9	-0.1
NE	1.3	-0.5
NW	0.2	-0.1
OW	0.4	0.0
SG	3.6	-0.8
SH	0.8	0.0
SO	2.4	-0.4
SZ	2.3	-0.8
TG	2.4	-0.3
TI	3.5	-0.4
UR	0.3	0.0
VD	5.5	-1.1
VS	2.8	-0.7
ZG	1.5	0.0
ZH	8.4	-0.3
Summe	64.0	-14.3

Abbildung 3: Vergleich Trassenpreise pro Kantonsgebiet nach altem und nach neuem System

4.4 Finanzielle Auswirkungen im Güterverkehr

Für den Güterverkehr insgesamt führt der Vorschlag gemäss Schätzungen des BAV zu einer zusätzlichen Belastung von rund 17 Millionen Franken. Wie viel die untereinander und gegenüber der Strasse im harten Wettbewerb stehenden EVU davon über eine Preiserhöhung an die Kunden weitergeben oder über Produktivitätssteigerungen kompensieren können bzw. müssen, ist offen. Der neue Faktor Trassenqualität bietet zumindest die Möglichkeit für eine stärkere Differenzierung der Preise. Dabei gibt es auf Grund der Systemänderungen relativ grosse Unterschiede zwischen den einzelnen Zügen.



Die Gefahrguttransporte steuern allein mit dem neuen Zuschlag für RID-Wagen jährlich rund 8 Millionen Franken bei. Auf der anderen Seite gibt es einen verstärkten Lärmbonus für Wagen mit Verbundstoff- oder Scheibenbremsen. Tendenziell profitiert der Güterverkehr von einer zeitlichen Preisdifferenzierung, aber einige Züge werden vom Nachfragefaktor (stark) belastet.

5 Fazit

Allgemein: die wichtigsten Ziele werden erreicht

Der Vorschlag ist eine Reform, keine Revolution. Er führt neue Instrumente mit Lenkungswirkung ein. Mit den moderaten Differenzierungen werden Erfahrungen mit tragbaren finanziellen Auswirkungen gesammelt. Die differenzierten Preise sollen eine bessere Kostenwahrheit herbeiführen und Signale setzen, die zumindest mittel- und langfristig das Verhalten der Betroffenen beeinflussen. In Bezug auf die unter Ziffer 2 genannten Ziele fällt das Fazit positiv aus:

So schöpft der Nachfragefaktor einen Teil der Zahlungsbereitschaft zu den Hauptverkehrszeiten ab und trägt zusammen mit dem Haltezuschlag zu einer optimalen Nutzung der bestehenden Kapazitäten bei. Gleichzeitig werden die ISB für ihren erhöhten Aufwand bei ausgelastetem Netz entschädigt. Längerfristig kann namentlich der Haltezuschlag bei der Angebotsplanung Anreize setzen und zum Beispiel für die Errichtung neuer Haltestellen an den dicht frequentierten Strecken eine Rolle spielen. Zudem werden die ISB dem Güterverkehr dank dem Faktor Trassenqualität tiefere Preise gewähren, was indirekt die „Resttrassen“ zur besseren Kapazitätsauslastung vergünstigt.

Das Ziel der *Infrastrukturschonung* wird dann erreicht, wenn die technischen Grundlagen vorliegen, den Basispreis Gewicht nach dem Rollmaterial zu differenzieren. *Energie sparen* die Bahnen zumindest indirekt durch die differenzierten Preise für den Strombezug. Zur *Umweltschonung* tragen insbesondere der differenziertere Lärmbonus und der bestehende Zuschlag für thermische Traktionen bei. Dabei sollen die Anreize zur Lärmsenkung künftig weiter gestärkt werden. Schliesslich können mit einem entsprechenden Bonus/Malus-System die Störungen im Netz und dadurch die *Betriebskosten reduziert* werden.

In Bezug auf das EU-Recht ist der Vorschlag im Einklang mit dem Recast der Kommission zum ersten Eisenbahnpaket bzw. mit der RL 91/440.

Offene Fragen: ETCS-Rabatt, Verschleissfaktor, Bonus/Malus

Während die Grundzüge des neuen TPS oben vorgestellt worden sind, bleibt die Frage der konkreten Ausgestaltung einzelner Elemente offen. Siehe dazu auch die Beschreibungen unter Ziffer 3.2. Dabei handelt es sich namentlich um den nach Fahrzeugen differenzierten Verschleissfaktor, den ETCS-



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2011-05-04/322

Rabatt und das Bonus/Malus-System. Auf einen wirksamen Verschleissfaktor wird vorläufig verzichtet. Das BAV wird sich aber weiterhin damit beschäftigen.

6 Fragenkatalog

Allgemein

1. Können die Ziele der Reform des Trassenpreissystems mit der vorgeschlagenen Lösung erreicht werden?

Anreize für eine bessere Ausnutzung der Infrastruktur

2. Drei neue, kapazitätsbezogene Elemente werden eingeführt: der Nachfragefaktor berücksichtigt die höheren Kosten und soll Züge auf die verkehrsschwachen Zeiten lenken; der Faktor Trassenqualität berücksichtigt die unterschiedlichen Prioritäten bei der Trassenzuteilung, und der Haltezuschlag bepreist jeden Halt, wo Mischverkehr herrscht und die Kapazität einschränkt. Sind diese neuen Trassenpreiselemente auch geeignet, um diesbezügliche Anreize zu setzen?

Anreize für die Entlastung der Umwelt

3. Der Lärmbonus bildet den Anreiz für den Einsatz von lärmsaniertem und lärmarmem Rollmaterial. Bewirkt die neue Ausgestaltung vom Lärmbonus – gemeinsam mit den übrigen vom Bund finanziell unterstützten Massnahmen – eine Verminderung des Bahnlärms?

Anreize zur Qualitätsverbesserung

4. Bereits heute ist ein Bonus/Malus-System gesetzlich verankert. Es wird bisher nicht umgesetzt. Im Rahmen der vorliegenden Reform des Trassenpreissystems soll aber das Bonus/Malus-System nun definitiv eingeführt werden. Im Vordergrund steht das Modell, das die SBB zurzeit ohne Geldfluss unter den EVU auf ihrem Netz testet. Unterstützen Sie dieses Vorhaben?

Weitere Elemente/Komplexität

5. Der „Verschleissfaktor“ wird aus Gründen der Komplexität vorerst als „Platzhalter“ gleich 1 gesetzt. Sind Sie der Ansicht, dass man ihn doch bereits ab 2013 einführen sollte?

6. Gibt es Elemente, die Sie im neuen Trassenpreissystem vermissen?