



BAV 24. April 2015

Trassenpreisrevision 2017 - Änderungen der NZV und NZV-BAV

Auswertung der öffentlichen Anhörung (19. Februar - 14. April 2015)

Aktenzeichen: BAV-242.1-00001/00011/00004/00002/00001

Zusammenfassung

Das BAV hat am 19. Februar 2015 im Sinne einer konferenziellen Anhörung über den Umsetzungsvorschlag zur Trassenpreisrevision 2017 bzw. den erläuternden Bericht dazu an zwei Informationsveranstaltungen orientiert. Anschliessend konnten sich die interessierten Kreise bis Ende März bzw. mit Fristerstreckung bis Mitte April auch schriftlich dazu äussern. Die insgesamt 71 Eingaben nahmen Stellung zu den Vorschlägen und beantworteten die sechs Fragen aus dem Bericht.

Auswertung Fragen

Fragen	BP Verschleiss mit Fahrzeugparametern	BP Verschleiss mit Streckenparametern	Vereinheitlichung TP für Schmalspur- und Zahnradbahnen	Deckungsbeitrag Per- sonenverkehr unver- ändert	Kein Deckungsbeitrag für Güterverkehr	Keine weiteren Preiselemente ändern
Nr.	1a	1b	2	3	4	5
ja	38	39	39	36	30	32
nein	3	2	0	4	11	8
keine Antwort	30	30	32	31	30	31
Total	71	71	71	71	71	71





Aktenzeichen: BAV-242.1-00001

Die Auswertung zeigt zwar wenig Widerstand, aber knapp die Hälfte der Rückmeldungen enthielten keine expliziten Antworten auf die Fragen, und nur wenige haben vorbehaltlos geantwortet. Insbesondere konnten wie erwartet nicht alle den neuen Basispreis Verschleiss und die komplexe Formel dahinter ganz nachvollziehen. Mit der Stossrichtung waren aber praktisch alle einverstanden. Zwei Ergebnisse stechen heraus:

- Relativ viele, auch von der Güterverkehrsbranche selbst, halten es grundsätzlich für *falsch*, dass der *Güterverkehr keinen Deckungsbeitrag* leistet. Sie argumentieren u.a. mit der Attraktivität für die Infrastrukturbetreiberinnen, vgl. Anträge und Anregungen weiter unten. Andere sind zwar heute mit dem Verzicht auf Deckungsbeitrag vom Güterverkehr einverstanden, aber sie halten gleichzeitig fest, dass diese Haltung mit der gegenwärtigen Finanzlage zu tun hat.
- Eindeutige *Zustimmung* erhielt die Vereinheitlichung der Trassenpreise für *Schmalspur- und Zahnradbahnen*.

Anträge und Anregungen

Die Anträge und Anregungen sind relativ vielfältig. Im Anhang sind sie themenweise aufgeführt (z.T. zusammengefasst bei gemeinsamen Anliegen) und aus Sicht BAV beurteilt. Ein erster Wunsch ging von Seiten VöV direkt an Bundesrätin Leuthard und betraf den *Umsetzungszeitpunkt* der Trassenpreiserhöhung. Auch andere regen an, das Inkrafttreten zu verschieben. Die Haltung von BAV und der Departementschefin ist aber klar: das FABI-Konzept mit einer verstärkten Nutzerfinanzierung und damit einhergehend einer Trassenpreiserhöhung ab 2017 ist nicht in Frage zu stellen.

Thematisch liegt der Schwerpunkt beim neuen Basispreis Verschleiss bzw. beim *Verschleissfaktor*. Ein Vorwand wird mehrfach erwähnt, nämlich die Berücksichtigung der installierten (statt der effektiven) Leistung. Dazu hat sich auch die Industrie und Ingenieurfirmen geäussert. Ihre Anregungen wurden von den Fachspezialisten geprüft. Die Lösung soll so einfach wie möglich und so komplex wie notwendig sein. In diesem Fall ist es relativ einfach, die installierte Leistung zu berücksichtigen, weil die Daten statisch sind. Dynamische Betrachtungen sind ungleich komplexer. Ein komplexeres System ist dem zusätzlichen Nutzen gegenüberzustellen. Unter Umständen ist es überhaupt nicht umsetzbar. Erwähnt sei an dieser Stelle noch ein eigener Vorschlag von der Firma Siemens, der sich im Grundsatz zwar nicht stark vom gewählten Ansatz unterscheidet, der aber für die Programmierer zum jetzigen Zeitpunkt mit einem (unverhältnismässig) grossen Aufwand verbunden wäre.



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001

Von Seiten Güterverkehr/Verlader werden spezifische *Rabatte für Güterzüge* gefordert, weil sie wenige Anforderungen an die Infrastruktur stellen. Solche Rabatte sind am ehesten beim *Basispreis Trasse* denkbar, und es gibt sie auch: dank dem *Faktor Trassenqualität* zahlen die Güterzüge für diesen Teil des Trassenpreises 30 oder gar 40 Prozent weniger als ein RPV-Zug und nur etwa die Hälfte gegenüber dem Fernverkehr. Wesentlich tiefer als das dürften die Grenzkosten der Güterzüge nicht liegen. Ausserdem zahlen sie im Gegensatz zum Personenverkehr keinen Deckungsbeitrag, der hilft, die Fixkosten aus den Anlageninvestitionen zu tragen. In Sachen Trassenzuteilung und Priorität wird das neue System mit Netznutzungskonzept und Netznutzungsplänen (derzeit im Rahmen der Totalrevision Gütertransportgesetz im Parlament zur Behandlung) Abhilfe schaffen, indem Trassen speziell für den Güterverkehr reserviert werden.

Seit 2010 zahlt der *Güterverkehr* nach einem Bundesratsbeschluss keinen *Deckungsbeitrag* mehr. Somit bleibt im Trassenpreissystem die Grenzkostendeckung und gegebenenfalls Preise für Zusatz- und Serviceleistungen. Entsprechend gibt es wenig Handlungsspielraum für gezielte Anpassungen. Wie einleitend zur Auswertung der Fragen bemerkt, würden viele Anhörungsteilnehmer eine Wiedereinführung des Deckungsbeitrags befürworten. Sie argumentieren mit Gleichbehandlung und der vermuteten höheren Priorität der Güterzüge bei der Trassenzuteilung. Allerdings verknüpfen einige der Antworten diese Haltung mit der Erwartung, dass dies über andere (Grenzkosten-) Elemente kompensiert wird. Dem ist entgegen zu halten, dass auch Güterzüge unabhängig davon ihre Grenzkosten decken müssen. Für die Infrastruktur wird es erst dann interessant, einen Zug mehr fahren zu lassen, wenn dieser *mehr* als seine Grenzkosten deckt. Ausserdem ist auch hier auf das neue System NNK/NNP hinzuweisen, mit dem Trassen speziell für den Güterverkehr gesichert werden sollen.

Was den *Deckungsbeitrag im Personenverkehr* betrifft, so hatte das BAV vorgeschlagen, die Sätze bei 8 (RPV) bzw. 13 (Fernverkehr) Prozent der Verkehrserlöse zu belassen. Der Vorschlag war mit einem Vorbehalt verbunden: "Sollten die Tarifmassnahmen ausbleiben, sind auch die Deckungsbeitragssätze neu zu beurteilen." Inzwischen zeichnet sich ab, dass 2015 keine Tarifierhöhung erfolgt, und diejenige im Dezember 2016 dürfte auch tiefer als erwartet ausfallen. Entsprechend ist mit weniger Verkehrserlös für die EVU und weniger Trassenerlös in Form von Deckungsbeitrag für die Infrastruktur zu rechnen. Den jüngsten, groben Schätzungen zu Folge würde die Infrastruktur ab 2017 somit anstatt 100 Mio. CHF (bzw. 97 Mio. gem. Bericht) nur noch etwa 85 Mio. CHF mehr Trassenerlös pro Jahr erhalten. Das BAV sieht sich deshalb veranlasst, den Deckungsbeitragssatz für den *Fernverkehr* um einen halben Prozentpunkt zu erhöhen, was 2017 vermutlich 12-13 Mio. CHF ausmacht. Damit werden die 100 Mio. CHF in etwa erreicht. Interesseorganisationen der öV-Kunden halten zwar die Deckungsbeitragssätze und die vorgesehene zusätzliche Belastung für oberste Grenze. Mehrere Kantone weisen darauf hin, dass sie über die RPV-Bestellungen höhere Abgeltungen zu leisten haben, wenn der



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001

Trassenpreis steigt. Sie erwarten, dass der Bund auch die sogenannten Kantonsquoten anpasst. Das ist nicht direkt Gegenstand dieser Vorlage, aber das BAV hält eine Mehrbelastung des RPV von rund 25 Millionen für zumutbar, was bereits mit dem bestehenden Deckungsbeitragssatz erreicht wird.

Der *Gefahrgutzuschlag* wurde 2013 wieder eingeführt. Er soll unverändert bei CHF 0.02/Achskm bzw. CHF 0.04/DG-km bleiben. 2013 leisteten die betroffenen EVU dadurch einen Zuschlag von insgesamt knapp 7 Mio. CHF. Zwar weisen Interesseorganisationen auf das Verlagerungspotenzial von der Schiene auf die Strasse hin. Das BAV hält diese Gefahr jedoch für beschränkt, zumal es auch auf der Strasse Restriktionen gibt. Mehrere Antworten fordern eine Aufhebung des Zuschlags mit einer Kompensation über den Basispreis Trasse, von dem in erster Linie der Personenverkehr betroffen ist. Die Wehrdienste dienen zwar auch dem Personenverkehr, aber der Zuschlag trägt dem Umstand Rechnung, dass das Risiko bei den Gefahrguttransporten ungleich grösser ist.

Schliesslich gibt es noch einige "*Sonderwünsche*". Einige scheinen Partikularinteressen zu verfolgen. Dabei sollen die NZV und das Trassenpreissystem für die ganze Schweiz gelten. Insofern müssen Spezialregelungen äusserst gut begründet sein. Im revidierten NZV-Entwurf hat eine solche Ergänzung Platz gefunden: für Bahnen im Grenzgebiet und Fahrten mit historischen Fahrzeugen kann das BAV (analog Schmalspur- und Zahnradbahnen) demnach Vereinfachungen vorsehen.



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001

Anhang: Auswertung Anträge/Anregungen im Einzelnen (mit Antworten und Begründungen BAV)

Nr	Organisation	Thema	Bezug VO-Art.	Antrag/Anregung	Antw.	Bemerkungen/Begründungen BAV
1	VAP	Anreize Wagenhalter		Anreize schaffen, das Beschaffungsverhalten der Wagenhalter unmittelbar zu beeinflussen.	nein	Analog Lärmbonus: über den Trassenpreis erhalten auch die Wagenhalter indirekt wichtige Anreize.
2	SAB	Autoverlad		Die SAB lehnt eine Verteuerung des Autoverlads ab. Erhöhung von 1 Mio/Jahr ist nicht nachvollziehbar.	prüfen	Die Schätzung der finanziellen Auswirkungen für den Autoverlad beruht auf sehr unsicheren Rm-Angaben. Eine Vereinfachung wird ohnehin geprüft.
3	CFS, VAP	Basispreis Trasse	NZV Art. 19a Abs. 2	Rabatt für Güterzüge wegen tieferen Anforderungen an IS-Ausbaustandard	nein	Wir sind nach EBG Art. 9b verpflichtet, die Grenzkosten zu erheben.
4	HK BS, VAP	Basispreis Trasse	NZV Art. 19a Abs. 2	überproportionale Preisnachlässe, um die Nutzung unattraktiver Trassen (zu Gunsten der Kapazität) zu unterstützen, z.B. Bergstrecke oder sonst Umwege.	prüfen	Das Anliegen ist legitim und nachvollziehbar. Die Umsetzung würde eine neue Grundlage in der NZV erfordern...
5	EV	Basispreis Trasse	NZV-BAV Art. 1 Abs. 1	"Gewichtselemente sollten weniger, dafür die Zugkm mehr gewichtet werden. Damit könnten die knappen Trassen besser bewirtschaftet werden. Also längere Züge, statt Kurzzüge."	nein	Wir sind nach EBG Art. 9b verpflichtet, die Grenzkosten zu erheben. Die Differenzierung ist im Sinne des Verursacherprinzips; die Grenzkosten allein nach Zugkm zu verteilen, gibt falsche Anreize.
6	Kt. JU	Basispreis Trasse	NZV-BAV Art. 1 Abs. 1	Preis Netz C auf 1.10 (statt 1.15) CHF/km begrenzen zu Lasten Netz A (3.59 statt 3.50)	nein	1.15 CHF/Zugkm entspricht dem Ergebnis der Überprüfung/Plausibilisierung bei fünf MS-Bahnen.
7	Kt. NE	Basispreis Trasse	NZV-BAV Art. 1 Abs. 1	Keine überproportionale Preiserhöhung Netz C!	nein	1.15 CHF/Zugkm entspricht dem Ergebnis der Überprüfung/Plausibilisierung bei fünf MS-Bahnen.
8	Hupac, SBBCI	Bonus/Malus	NZV Art. 21 Abs. 2	System sollte operativ eingeführt werden.	-	Rechtsgrundlage ist schon vorhanden. Federführung bei ISB und EVU!
9	ASTAG, EV, HK BS, Hupac, IGöV, SBBCI, VAP	Deckungsbeitrag G	NZV Art. 20	Deckungsbeitrag wiedereinführen, um Attraktivität des Güterverkehrs für ISB zu verbessern.	nein	BR hat Deckungsbeitrag im Gv 2010 bewusst abgeschafft. Wiedereinführung muss gut begründet sein, könnte aber Anreize für ISB geben...



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001

10	Kt. LU, NW	Deckungsbeitrag G	NZV Art. 20	Db für Gv im Sinne einer verursachergerechten Kostendeckung wieder einführen.	nein	Vgl. Kommentare zu Hupac (+andere) und EV. Die Begründung der verursachergerechten Kostendeckung trifft aber auf den Db nicht zu.
11	Pro Bahn	Deckungsbeitrag G	NZV Art. 20	Sofern der Konkurrenzkampf mit der Strasse es zulässt, sollte auch der Gv einen Db leisten.	nein	Vgl. Kommentar zu Hupac, EV
12	strasse-schweiz	Deckungsbeitrag G	NZV Art. 20	es ist falsch, auf Db zu verzichten wegen Konkurrenz zur Strasse; vielmehr ist eine stärkere Abschöpfung der Verkehrserlöse angezeigt.	nein	BR hat Deckungsbeitrag im Gv 2010 bewusst abgeschafft. Wiedereinführung muss gut begründet sein, könnte aber Anreize für ISB geben...
13	ASTAG, EV, economiesuisse, HK BS, railCare	Deckungsbeitrag G		"Faktor Ausbaustandard" (nach Segmenten differenziert analog Db, mit Rabatt für Güterzüge) einführen	nein	Ausbaustandard bzw. -anforderungen werden primär durch den Deckungsbeitrag berücksichtigt. G-Züge werden aber bereits über Faktor TQ und im BP Verschleiss entschädigt.
14	ASTAG, HK BS, IG DHS	Deckungsbeitrag P	NZV Art. 20	Erhöhung Db im P und speziell im RPV, weil er den Güterverkehr verdrängt und mit vielen Halten erhebliche Beanspruchungen auslöst. Insbesondere bei tiefer Auslastung sollen Taktverdichtungen kosten!	nein	Der RPV ist auf Subventionen angewiesen. Seine Beanspruchungen sind über die Grenzkosten (insb. BP Verschleiss, Haltezuschlag) zu verrechnen.
15	IGöV	Deckungsbeitrag P	NZV Art. 20	Db im P zu Lasten G (als Kompensation für Auswirkung Verschleissfaktor) senken	nein	Der Deckungsbeitrag ist im Gegensatz zum übrigen Trassenpreis politisch. Jetzt muss er für die 100 Mio. gem. FABI sorgen.
16	Kt. JU	Deckungsbeitrag P	NZV Art. 20	Deckungsbeitrag Fernverkehr auf 14% erhöhen.	prüfen	Eine Erhöhung im Fernverkehr scheint erforderlich.
17	Pro Bahn	Deckungsbeitrag P	NZV Art. 20	Das aktuelle Niveau (8% im RPV und 13% im FV) stellt die oberste Grenze dar.	nein	Der Deckungsbeitrag ist im Gegensatz zum übrigen Trassenpreis politisch. Jetzt muss er für die 100 Mio. gem. FABI sorgen.
18	SBB	Deckungsbeitrag P	NZV Art. 20	BAV soll die den Anhörungsunterlagen zugrunde liegenden Berechnungen zu den Tarifmassnahmen offenlegen.	ja	Im Prinzip wurden die Grundlagen schon offengelegt. Wer speziell Interesse hat, darf genau wissen, mit welchen Zuwachsraten wir rechnen.
19	strasse-schweiz	Deckungsbeitrag P	NZV Art. 20	verstärkte Abschöpfung der Verkehrserlöse	prüfen	Der Db-Satz ist von den Verkehrserlösen abhängig und so festzulegen, dass FABI-Ziel erreicht wird.



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001

20	BLS	Entlastung Güterzüge	Spezifische Entlastung der Transitgüterzüge zur Kompensation [der Preiserhöhung] und Stützung der Verlagerungspolitik prüfen.	nein	Eine bescheidene Preiserhöhung ist auch dem Güterverkehr im Sinne der verstärkten Nutzerfinanzierung zuzumuten.
21	IG DHS	Entlastung Güterzüge	Spezifischen Rabattfaktor für Güterverkehr prüfen, um den Aspekt Ausbaustandard zu berücksichtigen.	nein	Ausbaustandard bzw. -anforderungen ist primär durch den Deckungsbeitrag zu berücksichtigen.
22	Kt. JU, LU, NE, NW, SG, SZ, TI, UR	Erlösanforderung	Kantonsquoten sind gemäss den finanziellen Auswirkungen anzupassen.	nein	Eine Reform hat "Gewinner" und "Verlierer". Diese waren es aber vorher mit umgekehrten Vorzeichen! Wenn es eine Anpassung geben sollte, dann wohl am ehesten eine Umverteilung zwischen Kantonen..
23	Kt. SO	Erlösanforderung	Tarifmassnahmen, die bisher durch PUe verhindert wurden, müssen umgesetzt werden.	-	Einverstanden, aber das ist Sache der TU/VöV. Siehe auch Städteverband.
24	SBB	Erlösanforderung	Sofern die CHF 100 Mio. nicht über die Trassenpreiserhöhung erreicht werden ist die Differenz über den [LV-]Zahlungsrahmen des Bundes auszugleichen.	nein	Über die LV wird nur bei <i>wesentlicher</i> Abweichung von den Annahmen nachverhandelt.
25	SP	Erlösanforderung	BAV soll die Auswirkungen der TP-Revision speziell auf RPV und Güterzüge eng begleiten und allfällig Massnahmen ergreifen, um zu verhindern, dass die Segmente weiter unter Druck geraten. Deckel für längere Zeit erreicht.	prüfen	Die Auswirkungen werden wir beobachten und ggf. auf die nächste Revision hin berücksichtigen.
26	Städteverband	Erlösanforderung	FABI wird klar unterstützt, aber es sind die TU gefordert, die höheren Trassenpreise möglichst verursachergerecht jenen Kunden "weiterzugeben", welche die Bahninfrastruktur tatsächlich nutzen.	-	Die TU sind in der Tat gefordert, die höheren Trassenpreise über Tarifmassnahmen auf die Kunden abzuwälzen. Aber höhere Tarife verhelpen allen TU und dem ganzen öV zu höheren KDG.
27	PROSE	Erschütterungen	Erschütterungen (Hauptursache: unrunde Räder) sollten im Trassenpreis berücksichtigt werden, um Anreize für Massnahmen am Fz zu setzen.	nein	Komplexität würde unverhältnismässig erhöht. Siehe auch Antwort oben zu unrunder Rädern.



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001

28	Pro Bahn	ETCS-Rabatt	NZV Art. 19c	Es sollte auf diesen Rabatt entweder verzichtet oder dann das System radikal vereinfacht werden.	nein	Es hat sich noch niemand darüber beklagt, dass der ETCS-Rabatt zu kompliziert sei. Was ist einfacher als die Pauschale?
29	ASTAG, economiesuisse, FDP, HK BS, Hupac, SBBCI, VAP	Faktor Trassenqualität	NZV Art. 19a Abs. 2	Qualitätsfaktor D von 0.6 auf 0.3 absenken, denn ca. 20% der unprod. Zeiten im Güterverkehr entstehen wegen betriebsbedingter Halte/Wartezeit	nein	Nicht ohne Not anpassen. Eine Senkung würde nicht so viel kosten, aber ebenso wenig bringen, und die "Schmerzgrenze" dürfte etwa bei 0.5 liegen. Die Grenzkosten liegen kaum noch tiefer... Abhilfe i.S. Trassen wird aber ohnehin geschafft mit NNK/NNP!
30	IG DHS, railCare	Faktor Trassenqualität	NZV Art. 19a Abs. 2	Rabatt für Güterzüge ist dynamisch/fallweise zu gestalten. Bitte eine abgestufte Rabattierung bei Trassenkonflikten prüfen.	nein	Dadurch würde der Trassenpreis noch komplexer. Bei Konflikten gibt es eine "Dynamisierung", wo es zum Bietverfahren kommt, aber der Preis steigt. Entscheidend ist aber das neue System NNK/NNP!
31	CFS, economiesuisse, EV, HK BS, Hupac, railCare, SBBCI, VAP	Gefahrgutzuschlag	NZV Art. 19a Abs. 5	GG-Zuschlag aufheben, weil Wehrdienste nicht nur für Güterverkehr bereitgestellt werden. [Laut EV ging GG-Transport auf Schiene 2014 um 30% zurück; Strasse gewann 10% Anteil] -> Kosten im BP Trasse berücksichtigen.	nein	Nicht ohne Not aufheben. Die Feuerwehr dient zwar auch Pv, aber Risiko GG ist ungleich grösser.
32	Pro Bahn	Haltezuschlag	NZV Art. 19a Abs. 4	Auf Haltezuschlag ganz verzichten.	nein	Der Haltezuschlag kommt nur dort zum Tragen, wo die haltenden Züge wichtige Kapazität wegnehmen. Der Ertragsausfall (v.a. bei SBB-I) wäre ca. 45 Mio.
33	Kt. NE	Haltezuschlag		Bitte erklären, warum nicht schon heute Haltezuschlag für 225 La CdF - Biel/Bienne	ja	es war damals vor vier Jahren ein Fehler, weil die RE-Züge im System als RV klassifiziert waren.
34	BLS, IGöV, Kantone (AI, GR, ZH), Post, RhB	Inkrafttreten		Die vorgesehene Trassenpreisrevision ist um 2 Jahre zu verschieben auf den 1.1.2019.	nein	Vgl. FABI und Schreiben BR Leuthard an VöV.
35	Kt. BL	Inkrafttreten		Die vorgesehene Trassenpreisrevision ist wegen RPV-Bestellungen um 1 Jahr zu verschieben auf den 1.1.2018.	nein	Vgl. FABI und Schreiben BR Leuthard an VöV.



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001

36	Kt. SH, TG	Inkrafttreten		TP-Erhöhung verschieben, bis auch bei den Strassenbenützern ähnliche Erhöhung erfolgt.	nein	Vgl. FABI und Schreiben BR Leuthard an VöV.
37	SP	Inkrafttreten		Umsetzungszeitpunkt noch einmal überdenken	nein	Vgl. FABI und Schreiben BR Leuthard an VöV.
38	TPF	Inkrafttreten		Bitte einheitliches Datum für Inkrafttreten - am liebsten auf 1.1.2018 oder 2019...	nein	Vgl. FABI und Schreiben BR Leuthard an VöV. Eine Einführung Verschleissfaktor für RPV auf 1.1.2017 ist nicht angezeigt.
39	Kt. VD	Inkrafttreten		Keine Preiserhöhung auf 1.1.2017, weil keine Angebotsverbesserung damit verbunden ist.	nein	Vgl. FABI und Schreiben BR Leuthard an VöV.
40	CFS, IG DHS, railCare, SBBCI, VAP	Lärmbonus	NZV Art. 19b	Verbindliche Aussage, dass Lärmbonus im Budgetprozess nicht reduziert oder gestrichen wird -> Lärmbonus über 2020 hinaus behalten.	prüfen	Klar ist, dass der Lärmbonus bis 2020 bestehen bleibt. Darüber hinaus ist zu prüfen: ev. nur Bonus für speziell lärmarme Züge
41	PROSE	Lärmbonus	NZV Art. 19b Abs. 2	Fahrzeuge werden mitunter falsch eingestuft. Es braucht eine Klausel, dass eine individuelle Einstufung durch das BAV auf Grund von Testergebnissen möglich ist.	nein	NZV Art. 19b Abs. 2: "Für Fahrzeuge <i>mit anderen oder kombinierten Bremssystemen</i> legt das BAV im Einzelfall die Kategorie fest. Es berücksichtigt dabei den Zulassungswert <i>und die Betriebswerte</i> ." Erfüllt.
42	IG DHS	Nachfragefaktor	NZV Art. 19a Abs. 1	Kapazitätslenkung i.S. Mobility Pricing einführen	nein	Wir haben schon den Nachfragefaktor. Eine weitergehende Differenzierung wäre erst angezeigt, wenn sie auch auf der Strasse kommt.
43	ASTAG, FDP, HK BS, Hupac, IG DHS, SBBCI, VAP	Produktivität	NZV Art. 19 nAbs. 5	Umverteilung Kosten von Gewicht auf Zugkm (BP Trasse) oder Kostendach für lange/schwere Züge, z.B. ab 1300t	prüfen	Die Grenzkosten allein nach Zkm zu verteilen, gibt falsche Anreize; die Differenzierung ist im Sinne des Verursacherprinzips. Wir könnten ggf. Rabatt bei ausgewiesenem Mehrwert gewähren, aber wegen Trassierung sind lange/schwere Züge u.U. schlecht für die Kapazität!
44	Hupac, SBBCI	Nachfragefaktor	NZV Art. 19a Abs. 1	Nur durch P-Verkehr ausgelöst und für P relevant. Für Güterverkehr ist er abzuschaffen.	nein	Der Nachfragefaktor ist ein Grenzkostenelement, das alle Züge betrifft. Er dient aber insbesondere dem Güterverkehr, der viel nachts unterwegs ist.



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001

45	SKE	Prüfstellen	NZV Art. 19 Abs. 4	Zuständigkeit und Aufgaben von BAV und SKE sind klar abzugrenzen und Kompetenzüberschneidung zu vermeiden -> Art. 19 Abs. 4 NZV anpassen	prüfen	ev. Zusatz „... unter Vorbehalt von Art. 40a ^{bis} Abs. 1 EBG“
46	Kt. BL	Sonderwunsch	NZV-BAV Anh. 1	Sissach - Läuelfingen - Olten von Trassenpreis befreien!	nein	Wir sind nach EBG Art. 9b verpflichtet, die Grenzkosten auf dem <i>ganzen</i> Netz zu verrechnen.
47	Kt. ZG	Sonderwunsch	NZV-BAV Anh. 2	Haltestellen der Stadtbahn sollten vom Haltezuschlag befreit werden, wenn der Kanton diese gem. KPFV Art. 42 Abs. 2 (Art. 34 Abs. 2) zu finanzieren hat.	nein	Es geht beim Haltezuschlag nicht um die Kosten der Haltestellen, sondern um die entgangene <i>Kapazität</i> .
48	Kt. TI	Sonderwunsch	NZV-BAV Anh.1	CBT-Strecke (Basispreis Trasse: Netz A analog GBT und LBT) muss (nur) für RPV im Netz B sein.	nein	Das ist willkür. RPV wird im BP Trasse gegenüber Fv über den Faktor Trassenqualität entschädigt.
49	Kt. NE	Sonderwunsch		Bitte fin. Auswirkung pro RPV-Linie berechnen	nein	Wir kennen nicht alle Parameter. Theoretisch könnten wir einzeln berechnen, aber der Aufwand ist riesig. TU sollen besser selber im Detail rechnen.
50	SBBCI	Sonderwunsch		NEAT-Produktionsvorteil auch am Gotthard [wie am Lötschberg] an den Markt weitergeben: stabiler Preis pro Btkm; Wegfall Betriebsbeiträge über TP kompensieren.	nein	Grenzkostendeckung ist zwingend. Der Vergleich mit LBT hinkt. Die Diff. hat nichts mit Veränderungen an IS zu tun, sondern mit Kurven vor/nach Tunnel.
51	trasse.ch	Sonderwunsch		NZV-Revision nutzen, um Art. 12 Abs. 4 zu ergänzen	ja	ISB ermittelt bei Streckenüberlastung Gründe und legt BAV Massnahmen zu deren Abhilfe vor. Vorschlag Zusatz: "Das BAV kann auf Antrag der ISB diese Massnahmen für verbindlich erklären".
52	Pro Bahn	Stornierungsentgelt	NZV Art. 19d	Muss radikal vereinfacht und flexibler werden - auch wegen Konkurrenz zur Strasse. "Kaum ein Unternehmen weiss 61 Tage im Voraus, ob eine Trasse gebraucht wird oder nicht."	nein	Ohne Stornierungsentgelt werden Trassen auf Vorrat bestellt. Die Komplexität ist hier nicht das Problem. Flexibilität schwächt die Rechtssicherheit.



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001

53	SBBCI	Stornierungsentgelt	NZV Art. 19d	1) Flexibilisierung für EVU; 2) Schadenersatz an EVU, wenn ISB storniert; 3) kein Stornierungsentgelt bei Weitervergabe einer Trasse	nein	es geht hier um potenziellen Verlusten und administrativen Aufwand. Wenn ein EVU Entgelt vermeiden will, sind mehr Trassen verfügbar. Stornierungen der ISB werden nicht verrechnet. Sonst ist dies ein Thema für Bonus-Malus...
54	AB	Streckeneinteilung	NZV-BAV Anh. 1	Rorschach - Heiden gehört zum Netz C (nicht B)	ja	Fehler in der deutschen Version - wird korrigiert
55	Kt. JU	Streckeneinteilung	NZV-BAV Anh. 1	CJ-Strecken in NZV-BAV (236 La Chaux-de-Fonds - Le Noirmont - Tavannes und 237 (Le Noirmont - Glovelier) bitte mit Kursbuch (236 CdF - Glovelier und 237 Noirmont - Tavannes) abstimmen.	prüfen	Die Nummerierung/Einteilung der NZV-BAV entspricht dem Standardwerk "Bahnprofil Schweiz" von Hans G. Wägli. Der Vorschlag JU macht aber Sinn.
56	Kt. SZ	Streckeneinteilung	NZV-BAV Anh. 1	Zwei Strecken wegen heterog. Verkehrsaufkommen "splitten": 665 Zug - Walchwil / Walchwil - Arth-G. und 672 Wädenswil - Samstagen / Samstagen - Biberbrugg - Einsiedeln	nein	Strecken wurden schon definiert und sollten nicht ohne Not anders eingeteilt werden. Es gibt auf vielen Strecken eine unterschiedliche Auslastung. Mit jeder Splittung wird das System komplexer...
57	Kt. BS	Streckeneinteilung	NZV-BAV Anh. 1 und 2	Bezeichnung "(Basel SBB →) Basel Nord – Basel Bad. Bf." verwirrt, weil üblicherweise das Gebiet nördlich vom Bad. Bf. als "Basel Nord" bezeichnet wird. Vorschlag: lieber "Basel Gellert" verwenden.	prüfen	Basel Gellert ist für Strecke 520 nicht korrekt. Ganz präzise müsste es wohl "Basel SBB Nordost (Abzw.)" heissen, mit dem Kürzel BSNO, vgl. DIDOK-Liste.
58	Kt. TI	Streckeneinteilung	NZV-BAV Anh.1	Strecke 634 muss heissen "Sant'Antonino - Vigana"	ja	Tippfehler wird korrigiert.
59	BLS	System		Mittelfristig ist eine radikale und grundsätzliche Vereinfachung des Trassenpreissystems zu prüfen. Dabei sind die EVU von Anfang an in den Prozess einzubeziehen.	prüfen	Das Anliegen ist legitim und nachvollziehbar. Es gibt aber einen Widerspruch zwischen den Wünschen nach (Verursacher-)Gerechtigkeit und Vereinfachung des Systems.



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001

60	KöV, VCS	System		Anträge: s. Kantone. Allg.: Bund soll bitte Umstand Rechnung tragen, dass Preise im öV mehr gestiegen sind als auf der Strasse und [gem. KöV] Initiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" unterstützen.	-	BAV kann das Anliegen nicht berücksichtigen und eine Volksinitiative unterstützen, sondern das Anliegen ist vielmehr an den Bundesrat gerichtet.
61	SOB	System		Höherer Aufwand für Budgetierung und Abrechnung insb. bei kleinen Unt. -> Prüfen, ob Hilfsmittel zur Verfügung gestellt werden können, welche sämtliche Elemente des Trassenpreises beinhalten und nicht nur jene des Verschleissfaktors.	prüfen	Hilfsmittel sind vorhanden, aber kaum für alle ideal. Eine Excel-Applikation könnte genügen, müsste aber entwickelt werden...
62	SOB	System		Bei Erhebung von Kennzahlen und Offerten RPV wird noch zwischen eigenen und fremden Trassen unterschieden. Bitte vereinfachen!	prüfen	Das Anliegen ist legitim und sollte im Hinblick auf die nächsten LV- und RPV-Offerten geprüft werden.
63	VAP	System		es braucht Anreize an ISB, Kosten zu senken	prüfen	Verhandlungssache, vgl. LV 17-20.
64	DB Netz (BEV)	Vereinfachung	NZV Art. 18 Abs. 4 -> NZV Art. 19a Abs. 6	Bisherige Vereinfachung bei Abrechnung auf BP Verschleiss ausweiten, da Streckennetz in der CH kurz und Vielfalt der Fahrzeuge gross.	prüfen	Relativ viele Züge verkehren auf dem Netz der DB, von denen die Fahrzeugdaten nicht verfügbar sind. Vorschlag: NZV Art. 19a Abs. 6 erweitern.
65	ETB	Vereinfachung	NZV Art. 19a Abs. 6	Kein Verschleissfaktor einführen bzw. lieber BP Gewicht behalten, weil Budgetierung schwierig, wo nur Spezialzüge fahren...	ja	Vereinfachungen im nicht-interoperablen Netz oder für ISB mit sehr begrenzten Streckennetzen (in der CH). Vorschlag: NZV Art. 19a Abs. 6 erweitern.
66	Kt. FR, VD	Verschleissfaktor, Berechnung		Kantone sollen auch das Tool erhalten. BAV soll Berechnungen der EVU überprüfen.	ja	Die Unterlagen sind im Internet verfügbar. Prüfen soll primär die ISB. BAV macht aber Stichproben.
67	BLS	Verschleissfaktor, Daten		Die dem Verschleissfaktor zugrunde liegenden Daten (Einteilung der verschiedenen Streckenabschnitte und Fz-Parameter mit Quelldaten und Berechnungsschritten) sind den EVUs unverzüglich zuzustellen.	ja	Die Daten (Strecken und Fahrzeuge) und Berechnungsschritte konnten schon bezogen werden. Erstere können wir aber auch in Form von Listen / Tabellen bzw. als einzelne Tabellenblätter zustellen. Es ist eine praktische Distributions-Frage.



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001

68	PROSE	Verschleissfaktor, Fz-Eigenschaften	Einfluss unrunder Räder, wesentlicher Faktor für die Schädigung, wird vernachlässigt. Entsprechende DG-Konstruktionen, die die Entwicklung unrunder Räder verhindern, werden damit nicht gefördert.	nein	Unrunde Räder würde eine ständige Überwachung (unverhältnismässiger Aufwand) erfordern und ist eher ein Thema für Bonus-Malus-Systeme.
69	PROSE	Verschleissfaktor, Fz-Eigenschaften	Nicht plausibel, dass Güterverkehr am wenigsten belastet wird. Moderne Güterloks haben sehr hohe unabgefederte Massen und keine Radialeinstellung; zudem alpenquerender Verkehr in engen Radien.	nein	Die "ungünstigen" Parameter der Loks fliessen in den Preis ein. Die Güterzüge kommen aber insgesamt "günstig" weg wegen tiefer Geschwindigkeit und weil die Wagen weniger kosten. In engen Radien wird es aber auch für Güterzüge teurer.
70	Siemens	Verschleissfaktor, Fz-Eigenschaften	Berücksichtigung der gesamten dynamischen <i>Radkraft</i> , d.h. aller vier Anteile: $Q_0 + Q_c + Q_{20Hz} + Q_{hf}$. Dabei sind Fahrzeugkoeffizienten von Fahrzeugtyp und Geschwindigkeit abhängig.	nein	Antwort Projektteam: Die deutlich aufwendigere Berechnung von Q_{tot} ggü. der Anwendung der P2-Kraft bringt keinen Mehrwert für die Beurteilung des Einflusses der unabgefederten Massen beim Vergleich der Fahrzeuge.
71	Stadler	Verschleissfaktor, Fz-Eigenschaften	Bonus bei TPV für Fahrzeuge, die über System verfügen, das die ideale Geschwindigkeit für ein energieoptimiertes Fahren berechnet.	nein	Antwort Projektteam: Nein, denn sonst gibt es eine Bevorzugung des triebzuggestützten P-Verkehrs vor dem Güterverkehr. Diese Systeme entfalten ihre Wirkung über die Traktionsenergie-Einsparung.
72	Stadler	Verschleissfaktor, Fz-Eigenschaften	Für vorlaufende Achsen mit <i>Spurkranzschmierung</i> reduzierten Reibwert ansetzen.	nein	Antwort Projektteam: Nein, aus drei Gründen a) Abrechnungstechnisch wäre die Anlagen-Funktionsfähigkeit zu überwachen (heute unvorstellbar). b) Es kommt zur Ungleichbehandlung von GV gegenüber PV (Triebzüge), weil die Fettmengen nie an das nachlaufende Achsengefüge angepasst werden könnten (Steuerung + Behältergrössen) c) Derzeit existieren keine Grundlagen über das Konsumverhalten nachlaufender Achsen



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001

73	Hupac, SBBCI	Verschleissfaktor, Mehrstromloks		Mehrstromloks im Einsatz auf dem Korridor sind für eine Übergangszeit zu entlasten, denn Alternativen stehen auf dem Markt nicht zur Verfügung.	nein	Mehrstromloks haben andere Vorteile, sollen aber wie alle anderen Fahrzeuge im TP-System mit ihren Grenzkosten belastet werden.
74	Pro Bahn	Verschleissfaktor, nicht einführen		Die Berechnung der Trassenpreise sollte sehr viel einfacher erfolgen. Es genügt, den Verschleiss nach Typ eines Zuges einmal festzulegen. Die ständige Neuberechnung führt zu einer kostenintensiven Bürokratie und zu einer Pseudogenauigkeit und –gerechtigkeit.	nein	Es gibt keine ständige Neuberechnung. Die Erstberechnung ist zwar komplex, aber das trägt der Forderung eines verursachergerechten Systems Rechnung.
75	CFS	Verschleissfaktor, Rabatt für Güterzüge	NZV-BAV Art. 1 Abs. 3-4	Rabatt für Güterzüge wegen tieferen Anforderungen an IS-Ausbaustandard	nein	Hier geht es um die Verrechnung der Grenzkosten. Güterzüge werden tendenziell günstiger dank tieferer Geschwindigkeit.
76	BLS	Verschleissfaktor, Revision		In der Anfangsphase (ersten 10 Jahre) sollen die Überprüfungsintervalle regelmässiger angepasst werden können.	prüfen	8 Jahre für die Überprüfung der Formel ist in der Tat eine lange Periode, falls neue Erkenntnisse auftauchen. Andererseits wollen die EVU Stabilität.
77	Thurbo	Verschleissfaktor, Revision		Modell muss auf seine Wirkung hin überprüft und ggf. angepasst werden. Verschiebungen im RPV wegen BP Verschleiss ausgleichen...	prüfen	Die Formel bzw. das Modell ist periodisch zu überprüfen. Verschiebungen im RPV wird es geben. Die Besteller müssen darüber befinden.
78	Hupac, SBBCI	Verschleissfaktor, Streckeneigenschaften		Neigung als Streckeneigenschaft berücksichtigen, vgl. Argument für Entlastung der Doppeltraktion.	nein	Berücksichtigung Neigung erhöht die Komplexität. Radien und $v_{\max}$ sind eine gute Approximation.
79	IGöV, Kt. NE	Verschleissfaktor, Streckeneigenschaften		"Solidaritätssystem" einführen, um Belastung [und ggf. Stilllegung!] von kurvenreichen Nebenstrecken zu vermeiden.	nein	Wir sind nach EBG Art. 9b verpflichtet, die Grenzkosten zu erheben.
80	Kt. BS	Verschleissfaktor, Streckeneigenschaften		Streckeneigenschaften lieber weniger differenzieren.	prüfen	Radien: vgl. Antrag Siemens. Geschwindigkeit: lieber behalten; die Differenzierung betrifft auch die Fahrzeuge bzw. Trassierung gemäss RADN.



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001

81	Siemens	Verschleissfaktor, Streckeneigenschaften		Anpassung der Trassierungselemente (Bogenradien feiner differenzieren; Geschwindigkeit gröber)	prüfen	Antwort Projektteam zu Radien: nein, eine feinere Radienverteilung ist derzeit kostenseitig nicht darstellbar Geschwindigkeitsklassen: eine Anpassung braucht grossen Aufwand bei Datenerfassung/-verarbeitung; der Effekt dürfte aber eher bescheiden sein.
82	emkamatik	Verschleissfaktor, Traktionsleistung	NZV Art. 19 nAbs. 5	Anteil "Traction Power Value" (T_{PV}) sollte anders ausgestaltet sein; die installierte Leistung ist insbesondere bei Güterzuglokomotiven weitgehend ohne Bedeutung.	prüfen	Antwort Projektteam: der T_{PV} bildet Zugkraftniveau in der Tat nicht völlig befriedigend ab. Die Einführung eines <i>Ausnutzungsbeiwerts</i> ist zu prüfen und könnte in 8 Jahren etwas mehr Wirklichkeitsnähe liefern. Bis dahin sind zu definierende Härtefallregelungen speziell hinsichtlich des Traktionsleistungsbedarfs bei partiell benötigter Doppeltraktion im Rahmen der Netzzugangsverordnung denkbar.
83	Hupac, SBBCI	Verschleissfaktor, Traktionsleistung	NZV Art. 19 nAbs. 5	Berechnungsgrundlage: <i>eingesetzte Leistung</i> statt installierter Leistung.	nein	Berücksichtigung der effektiven Leistung erhöht die Komplexität wesentlich. Siehe auch emkamatik, Siemens und Stadler.
84	Hupac, SBBCI	Verschleissfaktor, Traktionsleistung	NZV Art. 19 nAbs. 5	Abschlag für <i>Doppeltraktion</i> , weil Traktionsleistung auf mehr Achsen verteilt.	prüfen	Ein "Effizienz-Bonus" wäre denkbar und zu prüfen, erfordert aber Grundlage in NZV. Vgl. auch Nr. 82
85	Siemens	Verschleissfaktor, Traktionsleistung		Bewertung der <i>Anfahrzugkraft</i> anstelle der Maximalleistung	prüfen	Antwort Projektteam: Nein, Zugkraft und Schlupf sind nur mit grosser installierter Leistung über grosse Längenanteile im Netz auszufahren
86	SOB	Verschleissfaktor, Traktionsleistung		bei der künftigen Weiterentwicklung ist zu prüfen, ob <i>eingesetzte Leistung</i> statt installierter Leistung als Grundparameter dienen könnte.	prüfen	Heute mit unverhältnismässigem Aufwand bzw. mit nicht verfügbaren Daten verbunden. Siehe auch Hupac, SBBCI



Aktenzeichen: BAV-242.1-00001

87	Stadler	Verschleissfaktor, Traktionsleistung	Zusätzlich zur installierten Leistung sollte für die Berechnung des Traktionskoeffizienten (TPV) die zur Fahrplaneinhaltung notwendige Beschleunigung und das Gewicht sowie die gesamte Leistung (nicht nur für eine Achse) berücksichtigt werden.	nein	erhöht die Komplexität weiter.
88	BLS	Verschleissfaktor, Übergangsfrist	Bei der Einführung des Verschleissfaktors sind grosszügige Übergangsfristen zu gewähren.	nein	Der Verschleissfaktor tritt erst 2017 in Kraft, für RPV erst aufs Fahrplanjahr 2018 hin. Es ist nicht anzunehmen, dass die EVU ihre Fahrzeuge mittelfristig wesentlich anders einsetzen werden.
89	Kt. SG	Verschleissfaktor, Übergangsfrist	Inkrafttreten RPV um weitere 2 Jahre verschieben für die längerfristige Planung des Rm-Einsatzes.	nein	2 Jahre reichen kaum im RPV, wesentliche Änderungen am Rm-Einsatz vorzunehmen. Die Übergangsfrist wurde wg. Offertverfahren gewährt.