

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 25. März 2015

306. Trassenpreisrevision 2017 – Änderung der Eisenbahn- Netzzugangsverordnung (NZV); Anhörung

Der Bundesrat kündigte 2012 in der Botschaft zu FABI (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, BBl 2012, 1577) an, dass die Trassenpreise in zwei Schritten um insgesamt 300 Mio. Franken erhöht werden sollen. Die Trassenpreise sind das von den Verkehrsunternehmen zu bezahlende Entgelt für die Benützung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur. Dabei vertritt der Bundesrat die Haltung, dass die Verkehrsunternehmen diese zusätzlich anfallenden Kosten durch eine Erhöhung der Ticketpreise auf die Fahrgäste überwälzen sollen (sogenannte «Nutzerfinanzierung»).

Der erste Schritt mit jährlichen Zusatzeinnahmen von 200 Mio. Franken wurde mit der Revision 2013 umgesetzt. Auf kantonaler Ebene wurde dies im Rahmen einer Anpassung des Verbundtarifs auf den 9. Dezember 2012 berücksichtigt (RRB Nr. 775/2012 betreffend Verbundtarif 2013, Genehmigung).

Die zweite Erhöhung soll dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes ab 2017 weitere 100 Mio. Franken jährlich zuführen. Am 17. Februar 2015 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Kantonsregierungen seinen Vorschlag für die Anpassung des Trassenpreissystems 2017 in Form einer Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV, SR 742.122) sowie der dazugehörigen Verordnung des BAV (NZV-BAV; SR 742.122.4) zur Stellungnahme unterbreitet.

Aus den Unterlagen geht hervor, dass das BAV neben einem Mehrerlös zur Deckung der Grenzkosten bei der Infrastruktur auch die Einführung eines «Verschleissfaktors Fahrbahn» plant. Damit soll bei den Verkehrsunternehmen ein Anreiz für den Einsatz von gleisschonendem Rollmaterial mit dem Ziel einer verursachergerechten Kostenverteilung geschaffen werden.

Nach Berechnungen des BAV dürfte der regionale Personenverkehr mit zusätzlichen Jahreskosten von 27 Mio. Franken belastet werden. Die regionale Verteilung wird sich gemäss BAV gegenüber heute kaum verändern. Genaue Zahlen liessen sich bei den Verkehrsunternehmen in der kurzen Anhörungszeit aber nicht erheben. Den vorgeschlagenen Änderungen kann trotzdem zugestimmt werden.

Wie bereits die erste Erhöhung des Trassenpreises von 2013 (vgl. RRB Nr. 775/2012) soll nach Ansicht des BAV auch die neue Massnahme durch eine Tarifierhöhung auf die Nutzerinnen und Nutzer des Schienenpersonenverkehrs überwältzt werden. Bei den heutigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (keine Teuerung, Kostenreduktionen für den Strassenverkehr) könnte eine unmittelbare Überwälzung mittels Tarifierhöhung zu einer unerwünschten Verkehrsverlagerung führen. Deshalb ist vorzuschlagen, die Trassenpreiserhöhung um ein bis zwei Jahre zu verschieben.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (Zustelladresse: Bundesamt für Verkehr, Abteilung Finanzierung, 3003 Bern; auch per E-Mail in PDF- und Word-Version an finanzierung@bav.admin.ch):

Mit Schreiben vom 17. Februar 2015 haben Sie uns die Anhörungsvorlage für die Trassenpreisrevision 2017 unterbreitet. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Zu Fragen 1, 2, 4 und 5:

Die Aussagen zu den Fragen 1, 2, 4 und 5 unterstützen wir uneingeschränkt. Mit der Einführung eines Verschleissfaktors sind wir einverstanden. Wir unterstützen die Stossrichtung einer Verschleissoptimierung, auch wenn aufgrund der Langlebigkeit des Rollmaterials im Personenverkehr kurzfristig nur ein beschränkter Einfluss zu erwarten ist.

Zu Frage 3:

Antrag: Die Erhöhung der Trassenpreise um 100 Mio. Franken sei um ein bis zwei Jahre zu verschieben.

Begründung:

Die zusätzlichen 100 Mio. Franken Mehrerlös zugunsten des Deckungsbeitrags für die Infrastruktur soll durch die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs getragen werden, d. h., der Mehrerlös soll in erster Linie durch Tarifaufschläge finanziert werden (Nutzerfinanzierung).

Mit der Aufgabe des Euromindestkurses durch die Schweizerische Nationalbank auf Mitte Januar 2015 und den stark gesunkenen Ölpreisen hat sich in letzter Zeit die Wettbewerbssituation im Verkehr verändert. Wichtige Kostenfaktoren für den strassengebunden Personen- und Güterverkehr sind deutlich gesunken (Fahrzeuge und Treibstoffe). Gleichzeitig liegt die Teuerung seit Monaten im negativen Bereich und die wirtschaftlichen Aussichten haben sich verschlechtert.

In dieser wirtschaftlichen Situation ist eine Anpassung der Tarife im öffentlichen Verkehr grundsätzlich fragwürdig. Sie würde den schienengebundenen Personenverkehr schwächen und zu einer politisch unerwünschten Verschiebung zwischen den Verkehrsarten führen. Es ist mehr als fraglich, ob die mit einer Tarifmassnahme angestrebten Ertragsziele überhaupt erreicht werden könnten. Die Verkehrsunternehmen bzw. Tarifverbände haben bereits auf die veränderten Rahmenbedingungen reagiert und die nächste Tarifierfassung auf Ende 2015 verschoben.

Wir unterstützen nach wie vor die vorgeschlagene zusätzliche Nutzerfinanzierung über höhere Trassenpreise, sind aber der Auffassung, dass unter den heutigen Gegebenheiten ein entsprechend umsichtiges Vorgehen angezeigt ist. Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung und der Konkurrenzsituation sollte vorerst auf eine Zusatzbelastung des öffentlichen Verkehrs durch höhere Trassenpreise verzichtet werden. Wir beantragen deshalb, dass die Erhöhung der Trassenpreise um 100 Mio. Franken um ein bis zwei Jahre verschoben wird.

Bezüglich der Auswirkungen auf die einzelnen Verkehrsarten und Regionen müssen wir auf Ihre Simulationen und Aussagen vertrauen. Der Regionalverkehr soll durch die Trassenpreisrevision eine Mehrbelastung von 27 Mio. Franken erfahren, unter der Annahme, dass Tarifmassnahmen erfolgen. In der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit konnten die Verkehrsunternehmen keine Berechnung der auf den Kanton Zürich entfallenden Beträge vornehmen.

Wir danken für die rasche Bereitstellung des neuen Berechnungstools für den Trassenpreis. Auf dieser Grundlage erscheint die Einführung des Verschleissfaktors auch administrativ als vertretbar.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi