



DER REGIERUNGSRAT  
DES KANTONS BASEL-LANDSCHAFT

An das  
Bundesamt für Verkehr BAV  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern

**Stellungnahme zum Anhörungsverfahren Trassenpreisrevision 2017 – Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)**

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit, zum Umsetzungsvorschlag zur Trassenpreisrevision 2017 in Form einer Änderung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) und der dazugehörigen Verordnung des BAV zur NZV (NZV-BAV) Stellung nehmen zu dürfen.

**Grundsätzliche Bemerkungen**

Der Kanton Basel-Landschaft hat sich zusammen mit den Nordwestschweizer Kantonen stark für die FABI-Vorlage engagiert. Dementsprechend unterstützt er den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und die dafür vorgeschlagene verstärkte Nutzerfinanzierung.

Ein Instrument der Nutzerfinanzierung ist die schrittweise Erhöhung der Trassenpreise. Nach dem ersten Schritt im Jahr 2013 mit den erwarteten zusätzlichen jährlichen Einnahmen von 200 Mio. Franken soll die für 2017 vorgesehene zweite Trassenpreisrevision jährlich weitere 100 Mio. Franken Einnahmen generieren. Dies erachten wir als gerechtfertigt.

Hingegen beantragen wir in Berücksichtigung des zweijährigen Bestellverfahrens im Regionalen Personenverkehr (RPV), diese Neuregelung erst per 1. Januar 2018 in Kraft zu setzen.

→ **Antrag:** Die Neuregelung ist in Berücksichtigung des zweijährigen Bestellverfahrens erst per 1. Januar 2018 in Kraft zu setzen.

### **Sonderfall Linie 503 Sissach – Läfelfingen - Olten**

Einen Sonderfall stellt in der Region Nordwestschweiz die Strecke 503 Sissach – Läfelfingen – Olten dar. Diese Strecke dient in erster Linie dem Personen- und Güter-Fernverkehr als Ausweichroute bei Störungen auf der Stammlinie zwischen Sissach – Tecknau – Olten via Hauensteintunnel (Primärfunktion). Ihre Funktion als Regionalverkehrsstrecke ist untergeordnet.

Insbesondere aus dem Umstand heraus, dass diese Strecke aufgrund seiner Primärfunktion erhalten bleiben und demnach Schienenkapazitäten auf Zusehen vorhanden sein werden, hat der Landrat sich für die Aufrechterhaltung der Regionalverkehrsverbindung auf der Bahn ausgesprochen und zusammen mit dem Kanton Solothurn im Jahr 2007 Investitionen zur Anpassung der Haltstelleninfrastrukturen gutgeheissen. Die positive Wirkung der Erschliessung der Talschaft mit einer Bahn und insbesondere die schnelle Verbindung nach Olten und ins Mittelland haben in der politischen Meinungsbildung den Ausschlag gegeben.

Vor dem Hintergrund der oben genannten Primärfunktion ist hingegen die Entrichtung einer Trassengebühr für den Regionalverkehr auf dieser Strecke nicht nachvollziehbar. Würde kein Regionalverkehr verkehren, müsste die Strecke aufgrund ihrer Primärfunktion trotzdem vollwertig in Betrieb gehalten werden, ohne dass im Regelfall auch nur ein Zug durchfährt. Die gemäss EBG Art 9b Abs 3 geforderte Deckung der Grenzkosten muss sich demnach auch alleine aus dieser Primärfunktion herleiten.

Gesamtheitlich betrachtet dient auf dieser Strecke der Regionalverkehr sogar dem Infrastruktur-Unterhalt. Und zwar in dem Sinn, dass infolge des Regionalverkehrsbetriebs die Betriebstüchtigkeit dieser Strecke für den Störfall auf der Stammlinie gewährleistet werden kann. Die gängige Praxis sieht ohnehin vor, dass, sobald sich auf der Stammlinie ein Störfall ereignet, der Regionalverkehr Sissach – Läfelfingen – Olten ausgesetzt und auf Busersatzdienste verlagert wird.

- **Antrag:** Die Strecke 503 Sissach – Läfelfingen – Olten soll von einer Trassengebühr befreit werden. Entsprechend ist die Strecke aus dem Anhang der Netzzugangsverordnung zu streichen.

### **Beantwortung der einzelnen Fragen aus dem Fragenkatalog**

1) Sind Sie damit einverstanden, dass der Verschleiss nicht nur an Hand des Gewichts zu verrechnen ist, sondern präziser, nämlich:

a) über die relevanten Fahrzeugparameter wie Achslast, installierte Leistung oder Rad-satzsteuerung?

Ja. Im Sinne einer verursachergerechten Kostentragung macht eine Differenzierung beim Trassenpreis über die relevanten Fahrzeugparameter Sinn. Sie trägt zur Kostenwahrheit bei und schafft bei Eisenbahnverkehrsunternehmen die notwendige Anreize verschleissärmeres Rollmaterial einzusetzen.

b) nach Streckeneigenschaften differenziert, namentlich Radien und zugelassene Geschwindigkeit?

Ja. Eine streckenseitige Differenzierung nach Radien und zugelassener Geschwindigkeit macht ebenfalls Sinn. Aus unserer Sicht könnten aber die Kategorien sowohl bei den Geschwindigkeiten wie bei den Radien weniger fein abgestuft werden.

2) Sind Sie einverstanden, dass alle Schmalspurbahnen (einschliesslich Normalspur mit Zahnrad) der gleichen Streckenkategorie zugeordnet werden?

Ja. Die Zuordnung aller Schmalspurbahnen in die gleiche Streckenkategorie macht Sinn. Gemäss unseren Ausführungen oben beantragen wir aber die Befreiung der Strecke 503 Sissach – Läfelfingen – Olten von Trassengebühren mit der entsprechenden Streichung dieser Linie aus der Liste gemäss Anhang 1.

3) Sind Sie einverstanden, dass der Deckungsbeitrag im Personenverkehr gleich bleiben soll, damit das Ziel der FABI-Vorlage von jährlich 100 Millionen Mehrerlös für die Infrastruktur erreicht wird?

Ja. Der Personenverkehr wird allein schon durch den neuen Basispreis Verschleiss zusätzlich belastet. Sollte gleichzeitig auch der Deckungsbeitrag erhöht werden, würde sich die Tarifierhöhung zusätzlich akzentuieren. Damit könnte bei der Kundschaft ÖV die Schmerzgrenze überschritten sein, was generell zu Erlösausfällen im ÖV führen würde und unerwünschte Verlagerungen von Fahrten auf die Strasse zur Folge hätte.

4) Sind Sie einverstanden, dass der Güterverkehr weiterhin keinen Deckungsbeitrag zu leisten hat?

Ja. Im Sinne einer verursachergerechten Kostendeckung müsste zwar grundsätzlich auch der Güterverkehr einen Deckungsbeitrag leisten. Um die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs aber nicht zu mindern und die Verlagerungspolitik zu unterstützen, ist der Verzicht auf einen Deckungsbeitrag im Güterverkehr nachvollziehbar.

5) Sind Sie einverstanden, dass keine weiteren Preiselemente geändert werden sollten?

Ja

Wir hoffen, sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler, sehr geehrte Damen und Herren, Ihnen mit unserer Stellungnahme dienen zu können, und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Reber

der Landschreiber:

Vetter

Liestal, 24. März 2015