

Anreiz zur Steigerung der Energieeffizienz durch das Trassenpreismodell Prüfung beim Bundesamt für Verkehr, der SBB AG sowie der BLS AG

Das Wesentliche in Kürze

Die Bahn gehört zu den grössten Stromverbrauchern in der Schweiz. Der jährliche Bahnstromverbrauch im Netz der SBB beträgt rund 2400 GWh, vergleichbar mit dem Stromverbrauch von rund 630 000 Haushalten. In der geplanten Energiestrategie 2050 sieht der Bund Handlungsbedarf in den Energieeffizienzsteigerungen beim Schienenverkehr. Unter anderem sollen durch Einbezug der effektiven Energiekosten in das Trassenpreissystem direkte finanzielle Anreize für Effizienzsteigerungen geschaffen werden. Mit dem Trassenpreis werden die Infrastrukturkosten inkl. der Bahnstromkosten an die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verrechnet und damit die Infrastrukturbetreiber entschädigt. SBB Infrastruktur verrechnet jährlich Bahnstromkosten von durchschnittlich ca. 220 Millionen Franken an die EVU in ihrem Netz. Dies entspricht rund 20 Prozent des Trassenerlöses von 1,1 Milliarden Franken.

Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) hat geprüft, ob aufgrund des Trassenpreissystems Anreize zur Steigerung der Energieeffizienz für die EVU geschaffen werden. Die Prüfung wurde beim Bundesamt für Verkehr (BAV), bei der SBB Infrastruktur und vier EVU (SBB Personenverkehr, SBB Cargo, BLS Personenverkehr und BLS Cargo) durchgeführt. Die Ergebnisse beziehen sich auf das Trassenpreissystem im Jahr 2016.

Anreiz über die Bahnstromverrechnung

Die Voraussetzungen für ein Mindestmass an Transparenz hinsichtlich der gemessenen Energieverbrauchswerte und Energiekosten sowie für die Umsetzung einer verursachergerechten Verrechnung sind gegeben. Mit einer verursachergerechten Verrechnungspraxis kann grundsätzlich ein finanzieller Anreiz für die EVU geschaffen werden.

Die heutige Verrechnungspraxis des Bahnstroms ist nur teilweise verursachergerecht. Die Verrechnung erfolgt über zwei Leistungsarten des Trassenpreises, die Grund- und die Zusatzleistungen. Die Umsetzung einer verursachergerechten Verrechnung ist unterschiedlich weit fortgeschritten.

In den Grundleistungen werden für den Bahnstrombezug ab Fahrdrabt (Traktion und Versorgung des Zuges während der Fahrt) jährlich rund 215 Millionen Franken verrechnet. SBB Infrastruktur hat systemseitig in den Prozessen der Trassenabrechnung nötige Anpassungen für die Bahnstromverrechnung nach Ist-Messwerten vorgenommen. Der neue Abrechnungsprozess zeigt noch Schwachstellen, was zu einer ungenügenden Abrechnungsquote führt. Die SBB hatte diese Mängel bereits vor der EFK-Prüfung erkannt und Massnahmen zur Behebung eingeleitet.

Über die Zusatzleistungen werden jährlich rund 17 Millionen Franken für die Stromversorgung von abgestellten Fahrzeugen und den Bahnstrombezug für Rangierleistungen verrechnet. Die SBB führt hier erste Abklärungen zu einer möglichen Umsetzung von Ist-Abrechnungen durch.

Von den EVU hat einzig BLS Cargo die Voraussetzungen für die verursachergerechte Verrechnung geschaffen. Sie haben ihre Fahrzeuge bereits mit Energiemessgeräten ausgerüstet und sind für die Ist-Verrechnung der Grundleistung angemeldet. Die anderen EVU planen die flächendeckende



Ausrüstung bis spätestens Ende 2018. BLS Personenverkehr sieht bei den Zusatzleistungen ebenfalls wesentliches Einsparpotenzial und erwartet auch für diese Leistungen eine baldige verursachergerechte Verrechnung.

Bedeutende Rahmenbedingungen

Die SBB und die BLS als EVU haben ein grosses Potenzial identifiziert, um die Energieeffizienz beim Bahnstrom zu steigern und arbeiten aktiv an der Entwicklung und Umsetzung von wirtschaftlich realisierbaren Massnahmen. Bisher ist nicht das Trassenpreissystem der wesentliche Treiber für die Umsetzung von Effizienzmassnahmen, es sind vor allem Image- und Nachhaltigkeitsziele der Unternehmen.

Der Ansporn für die baldige Ist-Verrechnung ist für die EVU angesichts ihrer Rahmenbedingungen unterschiedlich. Im Regionalverkehr wird er aufgrund der Tatsache gedämpft, dass ungedeckte Kosten von Linien durch den Besteller abgegolten werden. Kostensenkungen führen in erster Linie nicht zu einer Ergebnisverbesserung, sondern zu tieferen Abgeltungen. Beim Güterverkehr ist der Ansporn gross, denn der Bahnstromanteil an den Trassenkosten ist mit 20-30 Prozent hoch. Beim Personenverkehr beträgt der Anteil rund 15-20 Prozent.

Die Auswirkungen der flächendeckenden Einführung der Ist-Verrechnung auf die Bahnstromkosten der einzelnen Verkehre (Güter-, Fern- und Regionalverkehr) können mangels ausreichender Messwerte gemäss SBB derzeit nicht quantifiziert werden. Insgesamt ist mit Kostenverschiebungen zwischen Zugkategorien und Linien oder Zusatzleistungen in noch unbekannter Höhe zu rechnen.

Handlungsbedarf bei der Festlegung des Bahnstrompreises für Lieferungen an SBB Infrastruktur

Der Preis von SBB Energie fliesst direkt in die Kalkulation der Leistungen im Trassenpreis mit Bahnstrom ein. Das BAV hat mit den SBB insbesondere die Systemführerschaft «Bahnstrom» eindeutig zu regeln. SBB Energie ist als einziger Bahnstromlieferant in der Schweiz in einer Monopolsituation. Die Rahmenbedingungen für den Betrieb des Netzes sowie die Preisfestlegung für Bahnstrom von SBB Energie sind folglich eindeutig zu bezeichnen und zu beauftragen.

Weiter sind die Anforderungen des BAV an SBB Infrastruktur zur Bahnstromverrechnung im Trassenpreis teilweise unklar. Es ist sicherzustellen, dass Grundlagen für die Bestimmung und Festlegung von pauschalen Ansätzen regelmässig überprüft und aktualisiert werden.