

BLS AG
Geschäftsleitung
Genfergasse 11
CH-3001 Bern
www.bls.ch
Telefon +41 58 327 27 27
Fax +41 58 327 29 10
Mail direktion@bls.ch

Herr Direktor Dr. Max Friedli
Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3036 Ittigen

Bern, 12. Juni 2009

Anhörung zur Teilrevision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung und deren Ausführungsbestimmungen

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme in rubrizierter Angelegenheit.

0. Grundsätzliches:

Wir verstehen die vorliegende Teilrevision als ersten Schritt im Hinblick auf die per Ende 2012 angekündigte grundlegende Neuausrichtung des Trassenpreissystems. Hierbei unterstützen wir grundsätzlich alle Bemühungen, das Trassenpreissystem nach folgenden Prinzipien zu reformieren:

- Einheitlichkeit und Einfachheit: Um eine Steuerungswirkung bei den Nutzern zu entfalten, muss die Ausgestaltung der Trassenpreise möglichst einfach, transparent und nachvollziehbar sein.
- Verursacherprinzip: gerechte, marktnahe Trassenpreise sollen in einem angemessenen Verhältnis zum Aufwand des Infrastrukturbetreibers bzw. zu den Anforderungen der Nutzer an die Infrastruktur stehen.

In Bezug auf die vorliegend vorgeschlagenen Massnahmen sind wir zudem der klaren Auffassung, dass

- allfällige Mindereinnahmen bei den Infrastrukturbetreibern zu kompensieren sind. Insbesondere ist sicher zu stellen, dass allfällige Umverteilungswirkungen zwischen den einzelnen Infrastrukturbetreibern bzw. Transitachsen durch entsprechende Ausgleichsmechanismen neutralisiert werden.
- die getroffenen Massnahmen in der Summe nicht zu einer Mehrbelastung des Güterverkehrs führen dürfen, da dies die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse schwächen und der Verlagerungspolitik sowie dem politischen Willen diverser

vom Parlament überwiesener Motionen (Pedrina, Büttiker, Rime) diametral entgegenlaufen würde. Der Güterverkehr trägt unter dem heutigen Regime in der Schweiz einen überproportionalen Kostenanteil an der Infrastruktur und muss im internationalen Vergleich eher hohe Trassenpreise tragen.

Zu den einzelnen vorgeschlagenen Massnahmen äussern wir uns wie folgt:

1. Änderung der NZV

1.1 Kompetenz zur Festsetzung des Deckungsbeitrags im nicht-konzessionierten Verkehr

Mit der vorgeschlagenen Verordnungsrevision soll die Kompetenz zur Festlegung des Deckungsbeitrages im nicht konzessionierten Verkehr von der Infrastrukturbetreiberin zum Bundesamt für Verkehr (BAV) übergehen. In der Sache sind wir damit aus Gründen der Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit und Einheitlichkeit der Tarifierung auf dem schweizerischen Schienennetz einverstanden.

Ganz generell erwarten wir jedoch, dass solche Kompetenzverlagerungen von den Bahnen hin zum Staat nicht scheinbarweise anhand von isolierten Einzelmassnahmen zur Disposition gestellt werden. Es ist vielmehr transparent aufzuzeigen, in welche Richtung sich das bahnpolitische Kompetenzgefüge insgesamt entwickeln soll und welche Vision einer künftigen Schweizer Bahnlandschaft diesem zugrundeliegt. Diese grundsätzliche Diskussion ist nach unserer Auffassung im Kontext des 3. Teilpakets der Bahnreform zu führen.

1.2 Faktoren für die Preisbildung

a) Konzept der Trassenpreisbildung

Antrag
Der Preisbildungsmechanismus ist zu präzisieren.

Begründung:

Wir vermissen im vorliegenden Entwurf ein übergeordnetes Konzept, nach dem die Trassenpreise ausgestaltet werden sollen. Der vorgeschlagenen blossen Auflistung möglicher Preisbildungsfaktoren, von denen lediglich mindestens einer zu berücksichtigen ist, mangelt es diesbezüglich an Klarheit und Transparenz. Im Begleittext zur Verordnung ist deshalb auszuführen, aufgrund welcher Prinzipien welche Kriterien mit welcher Gewichtung zur Anwendung kommen sollen.

b) Gewichtsbezogene Kriterien (Art. 20 Abs. 1 Ziff e und f der geltenden NZV)

Wir begrüssen die Entfernung der gewichtsbezogenen Kriterien aus dem Faktorenkatalog.

c) Besondere Aufwendungen für einzelne Verkehre (Art. 20 Abs. 1 Ziff i der geltenden NZV)

Antrag
Art. 20 Abs. 1 Ziff i der geltenden NZV ist beizubehalten und die darauf gestützten Zuschläge für SIM-/ Grossprofilzüge und für Autozüge (Ziff. 1.2.6.1, 1.2.6.2 und 1.2.7 gemäss Leistungskatalog 2009) in die Ausführungsbestimmungen zur NZV aufzunehmen.

Begründung:

Gestützt auf diese Bestimmung werden heute auf dem BLS-Netz spezifische Leistungen für SIM-/ Grossprofilzüge und für Autozüge verrechnet. Die Verrechnung dieser Leistungen ist sowohl aus Sicht des Verursacherprinzips als auch im Hinblick auf eine optimale Netzauslastung berechtigt: Eine SIM-Trasse beansprucht wegen deren „Slalomkurs“ über dem Lötschberg mehr Kapazität als eine „normale Trasse“. Da es in der Schweiz nur einen SIM-Korridor gibt, würde die

Abschaffung des entsprechenden Zuschlages aus Sicht Infrastruktur zu einer Benachteiligung der Löttschberg- gegenüber der Gotthardachse führen.

2. Änderung der Ausführungsbestimmungen zur NZV

2.1. Energiepreis

a) Höhe des Energiepreises

Antrag

Die Anpassung der Energiepreise ist aufzuschieben, bis sich das Marktumfeld im Güterverkehr und die konjunkturelle Lage erholt haben. Dieser Aufschub muss sowohl für die Tarife gelten, die den Verkehrsunternehmen verrechnet werden, als auch für jene, welche die SBB den übrigen Infrastrukturbetreibern verrechnet.

Begründung:

Die Forderung der SBB Infrastruktur, eine Anpassung des Energiepreises in der AB-NZV an die tatsächlichen Kosten für Energie vorzunehmen, ist grundsätzlich legitim. In der derzeitigen Marktsituation im Güterverkehrsbereich sollte mit einer entsprechenden Anpassung jedoch zugewartet werden. Eine Erhöhung der Energiepreise kann gegenwärtig nicht an den Markt weitergegeben werden und verschlechtert entweder die ohnehin überaus angespannte Ertragssituation bei den EVU oder führt zu einer Rückverlagerung von Transporten auf die Strasse. Eine prozyklische Erhöhung der Energiepreise mitten in einer starken Rezessionsphase steht quer in der wirtschaftspolitischen Landschaft. Dies umso mehr, als sich auch die Bahnen mit Blick auf die allgemeine Wirtschaftslage vorerst entschlossen haben, auf Preiserhöhungen im Personenverkehr zu verzichten. Die Aufschiebung der Anpassung des Energiepreises im Mindestpreis gemäss Art. 1 AB-NZV muss selbstredend mit der Sistierung der Anpassung des Energiepreises der SBB einhergehen, welche diese der BLS Netz AG in Rechnung stellt.

b) Vereinheitlichung des Energiepreises SBB/BLS

Der Vorschlag ändert nichts an der Problematik der aktuell unterschiedlichen Energieansätze von SBB und BLS Infrastruktur. Wie wir Ihnen mit Schreiben vom 6. Mai 2008 ausführlich dargelegt haben, kann die BLS im Energiebereich mit den den EVUs verrechneten Erträgen die effektiven Aufwendungen (gemäss der von der SBB verrechneten Energiepreisen) nicht decken. Es entsteht nach damaliger Rechnung eine Deckungslücke von CHF 2.7 Mio. Würden zudem noch die tieferen, zugspezifischen Energieansätze der SBB verwendet, würde sich die Deckungslücke für die BLS Netz AG auf CHF 3.6 Mio. erhöhen. Wir würden es begrüßen und sind gerne bereit, gemeinsam nach einer transparenten Lösung dieser für alle Beteiligten unbefriedigenden Situation zu suchen.

2.2. Knotenbahnhöfe

Antrag

Basel Bad Bhf ist aus dem Katalog der Knotenbahnhöfe zu streichen.

Begründung:

Beim Badischen Bahnhof handelt es sich um Anlagen der DB Netz Schweiz.

2.3. Lärmbonus

Wir unterstützen die Reduktion des Lärmbonus im Personenverkehr von heute 1 Rp. auf 0.5 Rp. pro Achskilometer ab 2010. Der Lärmbonus - als Element des Deckungsbeitrags - basiert auf

dem Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen vom 24. März 2000 und dient als Anreiz zur Lärmsanierung des Fahrzeugparks durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Da die Lärmsanierung im Personenverkehr weitgehend abgeschlossen ist, erscheint die Senkung des Lärmbonus aus unserer Sicht folgerichtig.

2.4. Deckungsbeitrag im Güterverkehr

a) Grundsatz

Im Sinne einer einfachen und transparenten Trassenpreisgestaltung begrüssen wir die angestrebte vereinheitlichte Tarifierung des Güterverkehrs für alle Verkehrsarten und auf allen Infrastrukturen.

Der Wechsel zu einer distanzabhängigen Preisbildung beim Deckungsbeitrag im Güterverkehr (Zugskilometer statt Bruttotonnenkilometer) entspricht den Forderungen aus Politik, Wirtschaft und den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gewichtsgetriebenen Preiskomponenten im Trassenpreissystem zu entschärfen. Dies begrüssen wir.

Im Sinne einer Glättung von Nachfragespitzen sowie einer effizienteren Nutzung der Streckenkapazitäten unterstützen wir grundsätzlich auch das Modell vergünstigter Ansätze für die schwächeren Verkehrstage von Freitag bis Dienstag. Aus unserer Sicht ist es jedoch fraglich, ob die gesamte Produktions- und Logistikkette sich aufgrund der vorgesehenen Preiserlasse effektiv beeinflussen lässt. Wir gehen davon aus, dass die entsprechenden Reduktionen dafür deutlich höher ausfallen müssten. Überdies regen wir an, im Hinblick auf die anstehende Reform des Trassenpreissystems auch nach Tageszeiten differenzierte Tarifmodelle zu prüfen.

b) Höhe der Tarife

Antrag

Die Deckungsbeiträge sind so anzusetzen, dass sich für den Güterverkehr als Ganzes – unter Einbezug der übrigen vorgeschlagenen Massnahmen und des künftigen Förderregimes des GVVG – eine Entlastung gegenüber der heutigen Situation ergibt. Im Gegenzug ist eine Erhöhung der Deckungsbeiträge im Personenfernverkehr vorzusehen.

Begründung:

Der in der Vorlage verfolgte Ansatz, die Trasseneinnahmen der Infrastrukturbetreiber aus dem Güterverkehr zu einem bestimmten Zeitpunkt (2007 bzw. 2009) konstant zu halten und dabei die Tarifierung des Personenverkehrs gänzlich auszublenden, ist für uns nicht nachvollziehbar. Der Güterverkehr trägt heute auf dem Schweizer Schienennetz bereits einen überproportionalen Anteil an den Trassenkosten. Dieses Missverhältnis ist aus Sicht des Verursacherprinzips stossend und wird mit den vorliegenden Vorschlägen nicht verändert. Im Gegenteil: Das vorgeschlagene Massnahmenpaket führt in seiner Gesamtheit in beiden genannten Varianten für den Deckungsbeitrag zu einer Mehrbelastung des Güterverkehrs. Dies selbst dann, wenn man den mit Inkrafttreten der vorliegenden Revision geplanten Wegfall der Trassenpreisverbilligung im kombinierten Verkehr gemäss Art. 13 VKV (bzw. Art. 20 Entwurf BGFV) ausklammert. Vor dem Hintergrund der politischen Bestrebungen zu einer Entlastung des Schienengüterverkehrs und des gegenwärtig äusserst schwierigen Marktumfelds ist dies für uns weder nachvollziehbar noch akzeptabel.

Antrag

Die Umschichtung der Trassenpreissubventionen für den kombinierten Verkehr von den Infrastrukturbetreibern hin zu den Operateuren ist auszusetzen oder mindestens um ein Jahr auf 2011 zu verschieben.

Wir fordern mit Nachdruck Tarifansätze, welche für den Güterverkehr summa summarum eine substantielle Entlastung darstellen. Für eine entsprechende Beurteilung ist es zwingend, auch die

Effekte der künftigen Förderung des Bahngüterverkehrs (KV und EWL) gemäss GVG in die Betrachtung einzubeziehen. Ihrem uns vorliegenden Schreiben an den VoeV vom 28. Mai 2009 entnehmen wir, dass die heute an die Infrastrukturbetreiber entrichteten Trassenpreissubventionen für den kombinierten Verkehr mit Inkrafttreten der vorliegenden NZV-Teilrevision (ab 1.1.2010) entfallen sollen. Im Gegenzug soll der dadurch freiwerdende Betrag verwendet werden, um bei den Operateuren Leistungen des kombinierten Verkehrs bestellen zu können. Wie BLS Cargo dem BAV im Rahmen der Anhörung zur entsprechenden Verordnungsänderung mit Schreiben vom 13. Juni 2008 bereits ausführlich dargelegt hat, erachten wir diesen Weg als falsch, weil die den EVUs resultierenden Mehrkosten – gerade im heutigen Umfeld – nicht an den Markt weitergegeben werden können. Es ist vielmehr mit Marktverzerrungen zu rechnen, da die Operateure versuchen werden, einen Teil der Subvention einzubehalten und nicht an die EVU weiter zu geben.

Bei den Ganzzügen im WLV, welche auch künftig nicht über das GVG gefördert werden, ist die Mehrbelastung durch die vorliegend vorgeschlagenen Massnahmen für die Güterverkehrsunternehmen gänzlich untragbar. Das System des Deckungsbeitrages ist deshalb so umzugestalten, dass Erleichterungen für den kombinierten Verkehr beibehalten werden, ohne dass der Wagenladungsverkehr zusätzlich belastet wird.

<p>Antrag Einnahmenverschiebungen zwischen den Infrastrukturbetreibern sind auszugleichen.</p>
--

Begründung:

Die vorgeschlagenen Tarife führen zu einer massiven Verteuerung des Wagenladungsverkehrs auf der SBB Infrastruktur. Gleichzeitig werden die Tarife für den kombinierten Verkehr auf allen Infrastrukturen ermässigt. Dadurch resultiert infrastrukturseitig eine deutliche Verschiebung der Einnahmen von der BLS Netz AG zur SBB. Im Sinne einer Gleichbehandlung erwarten wir, dass derartige Verschiebungen vollständig ausgeglichen werden.

2.5. Gefahrgutzuschlag

<p>Antrag Auf die Erhebung eines Gefahrgutzuschlags auf dem Deckungsbeitrag ist zu verzichten.</p>
--

Begründung:

Die Wiedereinführung eines Zuschlags für Gefahrgut lehnen wir grundsätzlich ab. Gefährliche Güter sind Teil unseres alltäglichen Lebens und müssen somit zwangsweise auf Strasse oder Schiene transportiert werden. Das Versicherungsrisiko wird bereits durch die EVU getragen, ebenso der erhöhte Aufwand für die speziellen RID-Kontrollen. Mit der Einführung eines Gefahrgutzuschlags verteuern sich diese Transporte auf der Schiene weiter und es besteht die Gefahr, dass bestimmte Transporte auf die Strasse verlagert werden. Damit erhöht sich das Risiko systembedingt, was nicht im Sinne der Sache sein kann.

2.6. Deckungsbeitrag bestellte Verkehre

<p>Antrag Der Deckungsbeitrag im regionalen Personenverkehr ist so anzusetzen, dass die Mehrausgaben aus der Reduktion des Lärmbonus vollständig kompensiert werden.</p>
--

Wir begrüssen grundsätzlich die Absicht, den Deckungsbeitrag bei bestellten Verkehren zu reduzieren, um bei den EVUs die Mehraufwendungen aus der Halbierung des Lärmbonus zu kompensieren. Die Reduktion des Deckungsbeitrages von 14% auf 13% reicht hierzu jedoch nicht aus. Im regionalen Personenverkehr der BLS ergeben sich bei einem Beitragssatz von 13% unter dem Strich Mehraufwendungen von rund CHF 0,7 Mio, welche nicht einfach auf die bestellenden Kantone überwältzt werden können.

2.7. Deckungsbeitrag konzessionierter, aber nicht bestellter Verkehre (Autoverlad)

Antrag

Die Vorlage ist um Ausführungen betreffend des Deckungsbeitrages Autoverladeverkehr zu ergänzen.

Begründung:

Wir vermissen im Entwurf Angaben zum Deckungsbeitrag des Autoverladeverkehrs. In der Berechnungstabelle der finanziellen Auswirkungen wird für den Autoverlad aufgrund der kompensatorischen Senkung des Deckungsbeitrages im regionalen Personenverkehr eine Minderbelastung von CHF 1 Mio. ausgewiesen. Am Lötschberg gelten für den Autoverlad heute indessen besondere Deckungsbeiträge von 12% (Kandersteg-Goppenstein) bzw. 4% (Kandersteg-Iselle). Es ist deshalb in der Vorlage zu präzisieren, wie der Autoverlad künftig tarifiert werden soll.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen und sind gerne bereit, unsere Vorstellungen Ihnen gegenüber im persönlichen Gespräch weiter zu konkretisieren.

Freundliche Grüsse

BLS AG

(Sig.)

Bernard Guillelmon
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Olivier Bayard
Stv. Leiter Unternehmenskommunikation
Public Affairs