

Bundesamt für Verkehr BAV
Herrn Direktor
Dr. Max Friedli
Postfach
CH-3003 Bern

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



Bern, 12. Mai 2010

Vorschlag eines neues Trassenpreissystems – Vorkonsultation 2010 Stellungnahme der BLS AG

Sehr geehrter Herr Dr. Friedli
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können.

1. Grundsätzliche Erwägungen

1.1. Grundsätzliche Haltung der BLS AG

1. Die BLS unterstützt die grundsätzliche Stossrichtung des Vorschlags, kapazitäts-, verursacher- und qualitätsorientierte Preiselemente konsequenter zu berücksichtigen und transparent zwischen grenzkosten- und anreizbasierten Preiselementen zu unterscheiden.
2. Wir sind weiter einverstanden mit der Weiterführung des Prinzips der Normgrenzkosten und dem Ziel, für die Infrastrukturbetreiber gegenüber dem heutigen System Einnahmeneutralität zu erreichen.
3. Vorbehalte haben wir bezüglich der vorgeschlagenen Kalibrierung des neuen Systems. Die Tarifansätze derjenigen Elemente, welche in Richtung einer optimierten Netzauslastung wirken, sind aus unserer Sicht wesentlich stärker zu gewichten, auch wenn sich hierdurch Lastenverschiebungen zwischen Personen- und Güterverkehr ergeben. Das starre Festhalten an der heutigen Kostenverteilung zwischen Fern- Regional- und Güterverkehr verhindert eine durch das neue System an sich mögliche stärkere Lenkungswirkung. So ändert sich nichts am generellen heutigen Missverhältnis relativ hoher Trassenpreise bei gleichzeitig niedriger Trassenqualität für den Güterverkehr. Vielmehr besteht mit den vorgeschlagenen Tarifansätzen (bei denen die „auslastungsorientierten“ Preiselemente Haltegebühr, Nachfragefaktor und Trassenqualität zusammengenommen weniger als 10% der gesamten Trassengebühren ausmachen) die Gefahr, dass die an sich

begrüssenswerte neue Preissystematik nutzlos bleibt und lediglich zu einem erhöhten Erhebungsaufwand führt.

1.2. Bezug zur Verlagerungspolitik

Gemäss mündlicher Aussage des BAV ist die Stärkung der Verlagerungspolitik explizit kein Ziel des Trassenpreissystems und muss auf anderem Wege erreicht werden. Dies nicht zuletzt, weil der Schweizer Trassenpreis nur einen kleinen Teil der Kosten im internationalen Gütertransitverkehr darstellt und somit nur einen beschränkten Hebel zur Förderung der Verlagerung bietet. Der politische Auftrag verschiedener überwiesener parlamentarischer Motionen (Pedrina, Büttiker, Rime) bleibt damit unerfüllt. Es ist deshalb zwingend, dass der Bund zusammen mit dem neuen Trassenpreissystem flankierende Massnahmen zur Stärkung der Verlagerungspolitik vorschlägt – dies umso mehr, als sich der Modalsplit in jüngster Zeit wieder zuungunsten der Schiene verschoben hat.

Mit dem vorgeschlagenen Tarifansätzen ergibt sich für den Güterverkehr gegenüber heute insgesamt eine geringfügige Mehrbelastung. Deutlichere Verschiebungen dürften sich je nach Anwendbarkeit der Preiselemente (leichte – schwere Züge, Gefahrgutzuschlag) innerhalb der einzelnen Segmente des Güterverkehrs ergeben. Dies führt zu möglichen Nachteilen für die Güterverkehrsunternehmen und auch die Verlagerungspolitik, dabei bei den Segmenten mit Trassenpreisreduktion ein grosser Druck auf deren Weitergabe an den Kunden entsteht, während bei Trassenpreissteigerungen Preiserhöhungen im Wettbewerb gegenüber der Strasse oft nicht umsetzbar sind (Verkehrs- bzw. Margenverlust). Damit ergibt sich insgesamt eine Verschlechterung der Wettbewerbsposition des Schienengüterverkehrs gegenüber der Strasse.

Wir bedauern dies und bitten Sie deshalb, die Tarifansätze gemäss unseren nachstehenden Anträgen (Ziffer 3) nochmals zu überarbeiten.

1.3. Zur Umsetzbarkeit des neuen Preissystems

Den Vorschlag erachten wir (in den konkretisierten Teilen) als grundsätzlich umsetzbar. Aufgrund der grossen Komplexität und der Vielzahl von Einzelementen des neuen Preissystems ist dafür jedoch sowohl infrastrukturseitig als auch auf Seiten der EVU mit erheblichen IT-Investitionen zu rechnen.

- Auf der Infrastrukturseite wird die Trassenabrechnung heute mit dem 10-jährigen System I-PRIX abgewickelt, für welches die SBB die Systemverantwortung trägt. Wir machen bereits heute darauf aufmerksam, dass eine aufgrund des neuen Preissystems notwendige Auf- oder Umrüstung dieses Systems vom Bund für alle Infrastrukturbetreiber bei der SBB bestellt und abgegolten werden sollte, um langwierigen und umständlichen Diskussionen über allfällige Weiterverrechnungen der SBB an andere Bahnen vorzubeugen.
- EVU-seitig werden neue Planungs- und Berechnungstools eingeführt werden müssen.

Die Umsetzung des vorgeschlagenen Trassenpreissystems wird das Gesamtsystem Bahn also - unabhängig von seiner Parametrisierung - weiter verteuern. Eine zusätzliche Schwierigkeit ergibt sich durch das neue System in der Praxis für die Güterverkehrs-EVU: Diese müssen gegenüber ihren Kunden am Markt auftreten und Preise offerieren, bevor sie wissen, wie ihre Züge im Trassenpreissystem letztlich bepreist werden. Dies, weil verschiedene massgebliche Parameter (z.B. das Verkehren in der Hauptverkehrszeit) erst kurzfristig festgelegt werden können.

2. Zu den vorgeschlagenen Elementen in Einzelnen

a) Basispreis Trasse / Grundpreis Zug

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung grundsätzlich einverstanden.

Bezüglich der Klassifizierung der Strecken beantragen wir, nachstehende im Entwurf als Hauptstrecken bezeichnete Strecken aufgrund ihrer regionalen Bedeutung und moderaten Auslastung als Nebenstrecken ins C-Netz aufzunehmen: Ramsei-Huttwil, Spiez-Zweisimmen, Bern-Schwarzenburg.

b) Haltegebühr

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden.

c) Nachfragefaktor

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung grundsätzlich einverstanden.

Dies im Wissen, dass deren Lenkungswirkung in der Praxis beschränkt sein wird. So würde ein Heraushalten von Güterzugsleistungen aus der Hauptverkehrszeit entweder eine Veränderung der logistischen Anforderungen des Marktes bedingen oder das Abstellen eines Zuges während der Hauptverkehrszeit. Ersteres wird sich aufgrund der Fülle der eingebundenen Akteure kaum erreichen lassen und letzteres aufgrund der beschränkten und teuren Abstellkapazitäten. Zudem sind die EVU zugunsten eines effizienten Ressourceneinsatzes motiviert, eine gleichmässige Verteilung der Züge über den Tag zu erreichen. Ein HVZ-Zuschlag vermag daher wohl eine gewisse Verursachergerechtigkeit herzustellen, wird jedoch kaum zu einer gleichmässigeren Netzauslastung beitragen können.

d) Faktor Trassenqualität

Wir begrüßen das vorgeschlagene Prinzip. Die vorgeschlagenen Preisdifferenzierungen erachten wir angesichts der grossen Netzwirkung der Prioritätenordnung – sowohl planerisch als auch in der Betriebsführung - jedoch als deutlich zu gering.

e) Basispreis Gewicht (plus evtl. Verschleissfaktor)

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung im Sinne eines pragmatischen Weges einverstanden. Die Einführung eines noch verursachergerechteren Verschleissfaktors würde aus unserer Sicht zu grossen Umsetzungsschwierigkeiten und einer unverhältnismässigen Verkomplizierung des Systems führen.

f) Lärmbonus

Mangels praktikabler Alternativen sind wir bis zur Entwicklung eines griffigeren und anreizstärkeren Systems mit der Weiterführung der bestehenden Regelung einverstanden.

g) Deckungsbeitrag Personenverkehr

Wir sind mit dem Prinzip der Abschöpfung von Deckungsbeiträgen im Personenverkehr einverstanden.

Unseres Erachtens muss der Deckungsbeitrag des ertragsstarken Personenfernverkehrs jedoch deutlich höher angesetzt werden als im Entwurf. Der Deckungsbeitrag des Autoverlads ist auf dem Niveau des regionalen Personenverkehrs anzusetzen.

h) Gefahrgutzuschlag

Wir lehnen die Einführung eines Gefahrgutzuschlages sowohl aus systemischen als auch aus umweltpolitischen Gründen grundsätzlich ab.

Ein Zuschlag auf Gefahrguttransporte lässt sich weder mit den Normgrenzkosten noch als Anreizfaktor begründen. Er wird vorliegend legitimiert mit Verweis auf das Verursacherprinzip, in dem Vorhalteleistungen von Betriebswehren und externen Wehrdiensten abgegolten werden sollen. Ein derart verstandenes Verursacherprinzip wird jedoch im vorgeschlagenen Trassenpreissystem sonst nirgends angewandt. Vielmehr wurden – konform mit den Vorstellungen der EU – das Prinzip der Normgrenzkosten sowie gewisse Preiselemente als Anreizfaktoren berücksichtigt. Wollte man das Verursacherprinzip, wie es beim Gefahrgutzuschlag geltend gemacht wird, tatsächlich umsetzen, müsste dies konsequent geschehen. So müssten zum Beispiel auch Kundeninformationssysteme und –services, welche ausschliesslich dem Personenverkehr dienen, gesondert bepreist werden. Dies würde jedoch u.E. den Rahmen der vorliegenden Reform sprengen.

Die Einführung eines Gefahrgutzuschlages ist aber auch umweltpolitisch fragwürdig. 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 Gefahrgutzuschlages verteuern sich diese Transporte auf der Schiene weiter. Bei gewissen Transporten besteht sogar die Gefahr, dass diese auf die systembedingt risikoreichere Strasse verlagert werden.

i) Energiepreis

Mit der vorgeschlagenen Regelung, marktkonforme Energiepreise als Element des Trassenpreissystems beizubehalten, sind wir grundsätzlich einverstanden. Zusätzlich würden wir eine verbrauchsabhängige Verrechnung der Energiepreise begrüßen, welche Investitionen in energieschonende Traktionsleistungen belohnt und somit auch umweltpolitisch richtige Anreize setzt.

Unverändert besteht weiterhin die Problematik der aktuell unterschiedlichen Energieansätze von SBB und BLS Infrastruktur, die wir Ihnen bereits verschiedentlich dargelegt haben: Die BLS Netz AG kann im Energiebereich mit den ihr von der SBB verrechneten Energiepreisen die effektiven Aufwendungen nicht decken. Dies, obwohl die EVU auf dem BLS-Netz bereits höhere Energiepreise bezahlen müssen. Wir ersuchen Sie, Hand zu bieten, um gemeinsam nach einer transparenten Lösung dieser hinlänglich bekannten und für alle Beteiligten unbefriedigenden Situation zu suchen.

j) Bonus-/Malus

Wir begrüßen die grundsätzliche Bestrebung zur Minimierung von Störungen und zur Leistungserhöhung auf dem Schienennetz. Uns scheint jedoch fraglich, ob dies mit einer starren Preissystematik erreicht werden kann. Wir regen an, hier verstärkt auch über qualitative Instrumente wie gezielte Vereinbarungen zwischen Infrastrukturbetreibern und EVU nachzudenken, welche unternehmens- und streckensspezifische Probleme adressieren.

k) Stornierungsentgelt

Wir lehnen die Einführung von Stornierungsentgelten in der vorliegenden Form ab.

Das Ziel von Stornierungsentgelten ist es, zu verhindern, dass EVU „auf Vorrat“ Trassen bestellen um so konkurrierende Unternehmen vom Markt fernzuhalten. Wir unterstützen grundsätzlich Bestrebungen, diese Problematik zu lösen. Das vorgeschlagene System der Stornierungsentgelte ist dafür aus unserer Sicht jedoch kein geeignetes Mittel, da es die real bestehenden Marktrealität zu wenig berücksichtigt. Güterverkehrskunden wissen meist erst kurzfristig, welche Mengen sie wann befördern wollen. Ein Verzicht auf die frühzeitige Bestellung von Trassen (auch ohne die Gewähr von Seiten der Kunden, ob sie diese auch nutzen wollen) ist somit seitens der Güterverkehrs-EVU in der Praxis gar nicht möglich. Eine Weitergabe der Abbestellkosten an die Kunden ist wiederum schwierig, weil sie die Schiene gegenüber der Strasse verteuert, welche keinerlei solche Preismechanismen kennt. Die Berechnung der Stornierungsgebühren nach Trassenkilometern führt zudem zu einer sachlich nicht gerechtfertigten Benachteiligung von langläufigen Gütertransporten gegenüber kurzläufigen.

l) Umweltzuschlag

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden.

m) SIM-Zuschlag

Die vorbereitende Arbeitsgruppe (BAV, SBB I, BLS Netz AG) ging davon aus, dass der SIM-Zuschlag auf der Lötschberg-Simplonachse mit dem neuen Preissystem wegfällt. Entsprechend ist er im Bericht zur Vorkonsultation und den diesem beiliegenden Simulationsberechnungen der SBB Infrastruktur nicht enthalten. Demgegenüber wurde der SIM-Zuschlag im Rahmen der Präsentation des BAV gegenüber der Güterverkehrsbranche vom 21. April 2010 als unverändert beizubehaltendes Preiselement erwähnt. Wir gehen davon aus, dass es sich hierbei um einen Irrtum handelt und der Zuschlag mit dem neuen Preissystem keine Anwendung mehr finden wird.

3. Anträge

1. Das Preiselement „Trassenqualität“ ist innerhalb des Gesamtsystems stärker zu gewichten, indem dessen Preisdifferenzierungen deutlich höher angesetzt werden.
2. Auf die Erhebung eines Gefahrgutzuschlag ist zu verzichten.
3. Auf die Erhebung von Stornierungsentgelten in der vorliegenden Form ist zu verzichten.
4. Die Energiepreise sind verursachergerecht zu verrechnen.
5. Der Deckungsbeitrag im Personenfernverkehr ist substantiell zu erhöhen.
6. Der Deckungsbeitrag im Autoverlad ist jenem des regionalen Personenverkehrs anzupassen.
7. Die Strecken Ramsei-Huttwil, Spiez-Zweisimmen und Bern-Schwarzenburg sind bezüglich des Grundpreises als Nebennetz (C) zu klassifizieren.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Stellungnahme im Rahmen der weiteren Bearbeitung der Trassenpreisgestaltung, insbesondere im Hinblick auf deren Einbettung in das dritte Teilpaket der Bahnreform.

Gerne führen wir mit Ihnen den Dialog zum Thema Trassenpreise auch im persönlichen und fachlichen Gespräch weiter.

Freundliche Grüsse

BLS AG

(Sig.)

Bernard Guillelmon
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Olivier Bayard
Leiter Public Affairs