Anhörung: Teilrevision der NZV (neues Trassenpreissystem) -
Stellungnahme der BLS AG

Sehr geehrter Herr Meyrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können, zu
dem wir uns bereits im Rahmen der Vorkonsultation (Schreiben vom 12. Mai 2010) ausführlich
gäussern haben. Wir gliedern unsere Stellungnahme nachstehend wie folgt:

1. Grundsätzliche Einordnung der Vorlage
2. Anmerkungen zu den einzelnen Preiselementen
3. Beantwortung des gestellten Fragekatalogs
4. Anträge

1. Grundsätzliche Erwägungen

1.1. Haltung der BLS AG zur Trassenpreisreform

Die BLS unterstützt die grundsätzliche Stossrichtung des Vorschlags, kapazitäts-, verursacher-
und qualitätsorientierte Elemente bei der Trassenpreisbildung stärker zu berücksichtigen.
Um eine Lenkungswirkung zu erzielen, wären die Tarifansätze derjenigen Elemente, welche in
Richtung einer optimierten Netzauslastung wirken, allerdings noch wesentlich stärker zu gewich-
ten. Mit der vorgeschlagenen Kalibrierung besteht die Gefahr, dass die an sich begrüssenswerte
neue Preissystematik hinsichtlich der angestrebten Lenkungswirkung zahnlos bleibt und lediglich
tzu einem erhöhten Erhebungsaufwand und damit letztlich zu einer Verteuerung des Gesamtsys-
tems führt.
1.2. Bezug zur Verlagerungspolitik

Die Trassenpreisreform soll gemäss Anhörungsbericht nicht ein eigentliches verlagerungspolitisches Instrument sein. Die Preise sollen jedoch derart differenziert sein, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs respektiert wird (S.4 des Anhörungsberichts).


Aus den genannten Gründen wird die Wettbewerbsposition des Schienengüterverkehrs durch das neue Trassenpreissystem verschlechtert. Dies ist umso problematischer, als es in der Schweiz schon heute kaum möglich ist, Güterverkehrsleistungen gewinnbringend zu erbringen. Ohne eine Änderung der Rahmenbedingungen stellt sich die Frage, ob sich ein leistungsfähiger, langfristig selbsttragender Schienengüterverkehrsmarkt in der Schweiz überhaupt entwickeln kann und notwendige Investitionen für die Zukunft getätigt werden können.

Es ist deshalb zwingend, dass die Arbeiten zum neuen Verlagerungsbericht rasch vorangetrieben werden. Die BLS begrüsst und unterstützt die gegenwärtig laufende Initiative des BAV, hier zusammen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen praxistaugliche Lösungen zu finden, um die Schiene gegenüber der Strasse zu Stärken und eine Rückverlagerung von Verkehren nachhaltig zu verhindern.

1.3. Preisstabilität


1.4. Zur Umsetzbarkeit des neuen Preissystems


- Auf der Infrastrukturseite wird die Trassenabrechnung heute mit dem 10-jährigen System I-PRIX abgewickelt, für welches die SBB die Systemverantwortung trägt. Wir machen be-
reits 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.


Die Umsetzung des vorgeschlagenen Trassenpreissystems wird das Gesamtsystem Bahn also unabhängig von seiner Parametrizierung - weiter verteuern: Sowohl aufgrund notwendiger EDV-Investitionen als auch erhöhtem Personalaufwand. In den Ausführungsbestimmungen des neuen Trassenpreissystem sind diese Aspekte zu berücksichtigen.

1.5. Kostenverlagerung vom Bund auf die Kantone

Die vorgeschlagenen Änderungen führen unter dem Strich zu einer Verteuerung des Regionalverkehrs und damit zu einer Mehrbelastung der RPV-Besteller. Damit müssten die Kantone - sofern die Bahnen die Tarife nicht entsprechend anpassen können - einen erheblichen Beitrag an die Deckungslücke der Infrastrukturgrenzkosten leisten. Dies lehnt die BLS ab.

2. Zu den vorgeschlagenen Elementen im Einzelnen

2.1. Basispreis Trasse / Grundpreis Zug

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung grundsätzlich einverstanden.


Die BLS geht davon aus, dass die der Klassifizierung der Strecken zugrunde liegenden Kriterien erlauben, auch streckenbezogene Qualitätskriterien angemessen bepreisen zu können (wie z.B. 4m-Profil für den Güterverkehr).
2.2. Nachfragefaktor

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung grundsätzlich einverstanden. Dies im Wissen, dass deren Lenkungswirkung in der Praxis beschränkt sein wird.

Die operative Umsetzung der Regelung muss sich grundsätzlich an den geplanten Trassenlagen orientieren. Im Falle von betrieblichen Abweichungen (Störungen), die dazu führen, dass die Züge in die HVZ fallen, ist von den Zusatzbelastungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen abzusehen.

2.3 Faktor Trassenqualität

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


2.4. Haltezuschlag

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden.

2.5. Basispreis Gewicht

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden.

2.6. Umweltzuschlag

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden.

2.7. Gefahrgutzuschlag

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


Sollte der Gefahrgutzuschlag dennoch beibehalten werden, so muss das BAV zwingend durch zusätzliche regulatorische Beschränkungen für den Transport von Gefahrgütern auf der Strasse dafür sorgen, dass eine Verlagerung dieser Transport auf die Strasse verhindert werden kann. Will das BAV hingegen den vorgeschlagenen Gefahrgutzuschlag ohne weitere regulatorische Beschränkungen für den Gefahrguttransport auf der Strasse einführen, erwartet die BLS, dass sich das BAV dahingehend positioniert, dass Gefahrgüter in der Schweiz nicht (mehr) bevorzugt auf der Schiene transportiert werden sollen.

2.8. Lärmbonus

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden.

Es gibt allerdings noch Differenzen zwischen der vorgeschlagenen NZV und dem Regelungsvorschlag in der Anhörung – es geht daraus nicht abschliessend hervor, ob Lokomotiven im Güterverkehr wie bisher unter die Lärmbonusregelung fallen.

Zudem ist in der Netzzugangsverordnung (Art. 19b) festzuhalten, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Laufleistung ihrer Fahrzeuge wie bis anhin getrennt nach Infrastrukturbetreibern ausweisen müssen.

2.9. ETCS

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung grundsätzlich einverstanden.

Dabei gehen wir davon aus, dass auch Güterverkehre in den Genuss des ECTS-Rabattes kommen können, wenn sie Fahrzeuge mit ETCS einsetzen, welche sie aus eigenen Mitteln ausgerüstet haben. Dazu muss die Regelung dahingehend präzisiert werden, dass sämtliche Zugfahrabschnitte in den Genuss der Erstattung kommen, für die Fahrzeuge mit ETCS eingesetzt werden, die aus eigener Kraft des Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgerüstet wurden – ausser für Abschnitte durch Basistunnel (z.B. Rabatt für Fahrten mit Re 486 über die NBS, aber kein Rabatt für Fahrten mit Re 486 via LBT). Die Regelung muss mit anderen Worten zugsbezogen und nicht allein fahrzeugbezogen ausgestaltet werden.
2.10. Stornierungsentgelt

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden.

2.11. 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. Der Deckungsbeitrag im RPV ist so anzusetzen, dass für die Besteller gegenüber heute keine Mehrkosten entstehen.


2.12. Energie (Bahnprom)

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 energiesparende Traktionsleistungen belohnt und somit auch umwelt- und künftig richtig Anreize setzt. Da letzteres eher eine langfristige Zielsetzung darstellt, vermissen wir im vorliegenden Vorschlag kürzerfristig umsetzbare Instrumente oder Anreizsysteme, die energiesparendes Verhalten der Eisenbahnverkehrsunternehmen belohnen (zB energietechnische Sanierungen von Fahrzeugen).

2.13. Bonus-/Malus

Wir begrüßen die grundsätzliche Bestrebung zur Minimierung von Störungen und zur Leistungs-erhöhung auf dem Schienennetz. Uns scheint jedoch fraglich, ob dies mit einer starken Preissystematik erreicht werden kann. Wir regen an, hier verstärkt auch über qualitative Instrumente wie gezielte Vereinbarungen zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen nachzudenken, welche unternehmens- und streckenspezifische Probleme adressieren. Ein solches System sollte einfach und transparent sein und nicht dazu führen, dass der administrative Aufwand sowohl für die Infrastrukturbetreiber als auch für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ins Unermessliche steigt.
3. Zum gestellten Fragekatalog

1. Allgemein: Können die Ziele der Reform des Trassenpreissystems mit der vorgeschlagenen Lösung erreicht werden?

Grundsätzlich unterstützt die Reform die 6 unter Ziffer 2.1. des Berichts erwähnten Ziele der Infrastrukturannahmung, des Energiesparen, der Umweltverhältnisse, der optimalen Kapazitätsauslastung und einer Senkung der Betriebskosten. Allerdings sind die Hebel viel zu gering, um eine substantielle Veränderung des Nutzerverhaltens herbeiführen zu können:

- Das vorgeschlagene System vermag die zur Deckung der Infrastrukturkosten nötigen Mittel zu generieren.
- Es verteilt die Kosten verursachergerechter auf die einzelnen Verkehrsträger.
- Es setzt sinnvolle Anreize im Sinne der eingangs (Ziff. 2.1. des Berichtes) erwähnten Ziele.
- Diese Anreize sind allerdings zu gering, um eine starke Lenkungswirkung zu entfalten.

2. Sind die neuen Trassenpreiselemente Nachfragefaktor, Trassenqualität und Haltegebühr geeignet, Anreize für eine bessere Ausnutzung der Infrastruktur zu setzen?

- Grundsätzlich ja, wobei die vorgeschlagenen Preis differenzierungen zu gering dafür sind.
- Im vertaktenen Personenverkehr tragen die neuen Preiselemente wohl zu einer verursachergerechteren Kostenverteilung bei, dürften aber für die Angebotsgestaltung kaum relevant sein.
3. Bewirkt der vorgeschlagene Lärmbonus eine Verminderung des Bahnlärms?


4. Unterstützen Sie die Einführung des zur Zeit im Test befindlichen Bonus-Malussystems der SBB?

Siehe oben Ziff. 2.13.

5. Sollte man den Verschleissfaktor bereits 2013 einführen?

Ein Verschleissfaktor würde ein zusätzliches Element darstellen, für das die Grundlagen nur unzureichend bekannt sind, das in der Abrechnung eine weitere Erhöhung der Komplexität bedeutet und nur eine geringe Steuerungswirkung entfalten dürfte. Wir erachten daher eine Einführung per 2013 als nicht zielführend.

6. Gibt es Elemente, die Sie im neuen Trassenpreissystem vermissen?

4. Anträge

1. Das Preiselement „Trassenqualität“ ist innerhalb des Gesamtsystems stärker zu gewichten, indem dessen Preisdifferenzierungen deutlich höher angesetzt werden.

2. Auf die Erhebung eines Gefahrgutzuschlags ist zu verzichten.

3. Der Lärmbonus soll wie bisher auch für die im Güterverkehr eingesetzten Lokomotiven gelten.

4. Der Rabatt für Fahrten mit ETCS soll zugsbezogen und nicht fahrzeugbezogen gelten.

5. Der Deckungsbeitrag im Autoverlad ist jenem des regionalen Personenverkehrs anzupassen.

6. Die Streckenklassifikation ist so anzupassen, dass Strecken von ausschließlich regionaler Bedeutung und Stichstrecken ohne Netzzugänger als Nebennetz bepreist werden.

7. Die Streckenklassifikation ist so anzupassen, dass streckenbezogene Qualitätskriterien wie zB Grossprofil / 4m-Profil im Basispreis Trasse angemessen bepreist werden können.

8. Der Deckungsbeitrag im Regionalverkehr ist so anzusetzen, dass für die Kantone unter dem Strich keine Mehrbelastung entsteht.


***

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Stellungnahme im Hinblick auf die Erarbeitung des Antrages an den Bundesrat.

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

Freundliche Grüsse

BLS AG

Bernard Guillelmon
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Olivier Bayard
Leiter Public Affairs