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

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung
Postfach
CH-3003 Bern

Bern, 6. Juni 2011

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 geäussert 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 gewichten. Mit der vorgeschlagenen Kalibrierung besteht die Gefahr, dass die an sich begrüssenswerte neue Preissystematik hinsichtlich der angestrebten Lenkungswirkung zahnlos bleibt und lediglich zu einem erhöhten Erhebungsaufwand und damit letztlich zu einer Verteuerung des Gesamtsystems 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).

Entsprechend muss der Güterverkehr einen verhältnismässig geringeren Teil der zur Deckung der höheren Grenzkosten nötigen Mehrbelastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen. Dies ändert jedoch nichts daran, dass auch der Güterverkehr verteuert wird: Mit dem vorgeschlagenen Tarifansätzen ergibt sich gegenüber heute eine Mehrbelastung von insgesamt rund CHF 17 Mio. jährlich, wobei sich innerhalb der einzelnen Segmente des Güterverkehrs deutliche Kostenverschiebungen ergeben. Angesichts der gegenwärtigen Marktlage führt dies bei den Segmenten mit Trassenpreisreduktion zu einem grossen Druck auf deren Weitergabe an den Kunden. Umgekehrt sind bei Trassenpreissteigerungen entsprechende Preiserhöhungen am Markt kaum umsetzbar, weil eine Verlagerung auf die Strasse droht. Dies kann insbesondere für Gefahrenguttransporte nicht im Sinne des Gesetzgebers sein.

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

Wie dargelegt, sind dem neuen Trassenpreissystem höhere Grenzkosten zu Grunde gelegt. Dies führt zu einer (generellen) Erhöhung der Trassenpreise für den Güterverkehr, auch wenn diese kleiner ausfällt als im Personenverkehr. Diese Tarifanpassung nach oben reiht sich in eine Reihe weitere Trassenpreiserhöhungen für den Güterverkehr der letzten Jahre. Damit wird die Wettbewerbsposition des Schiengüterverkehrs gegenüber der Strasse und damit die Verlagerungspolitik des Bundes geschwächt. Die BLS fordert vor diesem Hintergrund, dass wenigstens für je eine Leistungsvereinbarungsperiode (2013-2016, etc) die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr und damit auch die Trassenpreise stabil bleiben. Dieses Vorgehen erlaubt ausserdem, die Planungsstabilität für die Infastrukturbetreiber zu erhöhen.

1.4. Zur Umsetzbarkeit des neuen Preissystems

Den Vorschlag erachten wir (in den konkretisierten Teilen) als grundsätzlich umsetzbar. Aufgrund der grossen Komplexität und der Vielzahl von Einzelelementen des neuen Preissystems ist dafür jedoch sowohl infrastrukturseitig als auch auf Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit erheblichem Mehraufwand (Personal, IT) 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 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.

- Eisenbahnverkehrsunternehmensseitig wird sowohl die Vorkalkulation von Transporten als auch die Prüfung von Trassenabrechnungen komplexer. Güterverkehrsunternehmen müssen gegenüber ihren Kunden am Markt Preise offerieren, bevor sie wissen, wie ihre Züge im Trassenpreissystem letztlich bepreist werden. So z.B. im Fall des Zuschlages in der Hauptverkehrszeit, der erst kurzfristig festgelegt werden kann bzw. aufgrund der Verfügbarkeit einer Trasse erst kurzfristig bekannt wird. Ein anderer Fall ist der nicht vorkalkulierbare Preis eines Güterzuges hinsichtlich des Gefahrgutzuschlags, weil in vielen Fällen (RA, UKV, Buntzüge) die Gefahrgutmengen vorab nicht bekannt sind.

Die Umsetzung des vorgeschlagenen Trassenpreissystems wird das Gesamtsystem Bahn also - unabhängig von seiner Parametrisierung - 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.

Bezüglich der Klassifizierung der Strecken führen die zugrundeliegenden Kriterien – welche im Anhörungsbericht nicht offengelegt sind – dazu, dass Strecken mit ausschliesslich regionaler Bedeutung und moderater Auslastung als Hauptstrecken bezeichnet werden. Dies verteuert den Regionalverkehr auf den entsprechenden Abschnitten und führt zu Mehrkosten bei den Abgeltungen, ohne dass diese durch das Verursacherprinzip oder einen höheren Nutzen für die betreffenden Verkehre legitimiert sind. Wir regen an, die Klassifizierung dahingehend zu überarbeiten, dass solche Strecken, insbesondere regionale Stichstrecken ohne Netzzugänger, dem regionalen Netz zugeschieden werden können. Dazu gehören auf dem BLS-Netz Strecken wie Ramsei-Sumiswald, Spiez-Zweisimmen und Bern-Schwarzenburg.

Die BLS geht davon aus, dass die der Klassifizierung der Strecken zugrunde liegenden Kriterien erlauben, auch streckenbezogene Qualitätskriterien angemessen bepreisen zu können (wie zB 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 Netzwirkung der Prioritätenordnung – sowohl planerisch als auch in der Betriebsführung - jedoch als zu gering.

Als sachfremd erachten wir die neu vorgeschlagene generelle Anhebung aller Preiskategorien auf der Lötschberg-Basisstrecke. Die erhöhte Qualität und der erhöhte Betriebsaufwand des LBT sind ja bereits im erhöhten Basispreis Trasse berücksichtigt. Eine zusätzliche Sonderregelung für den LBT lehnen wir ab, weil sie zu einer einseitigen Verteuerung der Verkehre auf dieser Achse führen würde.

Aus den Anhörungsunterlagen geht nicht klar hervor, welche Berechnungskriterien der Kategorie D zugrunde liegen. Wie setzt sich z.B. die Wartezeit von 15 Minuten zusammen? Sind diese Wartezeiten ausschliesslich fahrplanbedingt oder können diese von den Eisenbahnverkehrsunternehmen selber gewünscht werden? Hier erwarten wir im Hinblick auf die Umsetzung der Vorlage eine Klärung.

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.

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. In der heutigen Situation und Erfahrungen aus dem Betrieb ist für uns nicht nachvollziehbar, dass speziell und nur dem Güterverkehr jährlich 8 Mio. CHF an diesen Vorhaltekosten - von denen alle Verkehre profitieren - zugeordnet werden sollen.

Ein derart verstandenes Verursacherprinzip wird zudem 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 bzw. Vorhaltung zur Personenrettung, 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 Eisenbahnverkehrsunternehmen getragen, ebenso der erhöhte Aufwand für die speziellen RID-Kontrollen. Mit der Einführung eines Gefahrengutzuschlags verteuern sich diese Transporte auf der Schiene weiter. Bei gewissen Transporten besteht sogar die Gefahr, dass diese auf die systembedingt risikoreichere Strasse verlagert werden.

Sollte der Gefahrgutzuschlag dennoch beibehalten werden, so muss das BAV zwingend durch zusätzliche regulatorische Beschränkungen für den Transport von Gefahrengütern 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 dahingegend 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.

Wir vermissen im Entwurf Angaben zum Autoverlad. Wir gehen davon aus, dass der Deckungsbeitrag des Autoverlads auf dem Niveau des regionalen Personenverkehrs angesetzt wird.

2.12. Energie (Bahnstrom)

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. 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 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 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 Infrastrukturschonung, des Energiesparens, der Umweltschonung, 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 Infrastrukturgrenzkosten 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 sind, um eine starke Lenkungswirkung zu entfalten.
- Das ursprüngliche, und in diversen überwiesenen parlamentarischen Vorstössen postulierte Ziel des Trassenpreissystem zur absoluten Entlastung des Güterverkehrs wird vorliegend aber nicht erreicht. Im Gegenteil würde daraus für den Güterverkehr eine Mehrbelastung von CHF 17 Mio. pro Jahr.

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

- Grundsätzlich ja, wobei die vorgeschlagenen Preisdifferenzierungen zu gering dafür sind.
- Im vertakteten Personenverkehr tragen die neuen Preiselemente wohl zu einer verursachergerechteren Kostenverteilung bei, dürften aber für die Angebotsgestaltung kaum relevant sein.
- Auch im Güterverkehr sind die Spielräume klein. 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 Eisenbahnverkehrsunternehmen zugunsten eines effizienten Ressourceneinsatzes motiviert, eine gleichmässige Verteilung der Züge über den Tag zu erreichen. Ein HVZ-Zuschlag vermag daher kaum zu einer gleichmässigeren Netzauslastung beizutragen. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil der Schweizer Trassenpreis nur einen kleinen Teil der Kosten im internationalen Gütertransitverkehr darstellt und somit grundsätzlich nur einen beschränkten Hebel bietet.
- Der neue Faktor für die Trassenqualität ist zu begrüssen. Auch wenn bei der Erstellung von Katalogtrassen in der Schweiz die Bedürfnisse von Güter- und Personenverkehr gleichzeitig berücksichtigt werden, besteht nach der Prioritätenordnung ein Vorrang des vertakteten Personenverkehrs. Dadurch steht für den Güterverkehr eine Restkapazität zur Verfügung, was zu Überholungen und Standzeiten führt und damit die Fahrzeit und direkt damit verbunden den Ressourcenbedarf der Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen erhöht. Zusätzlich führen Verspätungen im Personenverkehr und / oder im Gesamtsystem in der Regel dazu, dass die Qualität der Güterverkehrstrassen weiter sinkt. Diesen Fakten trägt der Preisabschlag für den Güterverkehr nun Rechnung.

3. Bewirkt der vorgeschlagene Lärmbonus eine Verminderung des Bahnlärms?

Für eine Verminderung der Lärmemissionen ist das Element im Trassenpreissystem unterstützend wirksam. Die Wirksamkeit im Güterverkehr wird ungleich höher sein, wenn auch andere Länder einen abgestimmten Bonus ausrichten, da sich dann die Hebelwirkung des Bonus deutlich erhöhen kann. Die Förderung der Lärmsanierung von Güterwagen und von Lärmschutzmassnahmen infrastrukturseitig ergänzen die Wirkung des vorgeschlagenen Lärmbonus. Dieser soll auch weiterhin für alle Fahrzeuge in Güterzügen ausgerichtet werden.

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?

Nein. Die Anzahl der Preiselemente ist im Gegenteil an der oberen Grenze – es sollte eher eine Entschlackung des Systems angestrebt werden statt der Einführung weiterer Elemente.

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.

9. Zur Deckung allfälliger Finanzierungslücken ist der Deckungsbeitrag des Fernverkehrs zu erhöhen.

10. Für die Zeitperiode der kommenden Leistungsvereinbarungsperiode (2013-2016) sind die Trassenpreise für den Güterverkehr als verbindlich stabil zu definieren.

***

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