

Herrn Pierre-André Meyrat
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Telefon +41 58 327 27 27
Fax +41 58 327 29 10
Mail direktion@bls.ch

Bern, 7. September 2012

Informelle Vorkonsultation zur Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche (Erfüllung der Motion 10.3881) : Stellungnahme der BLS AG

Sehr geehrter Herr Meyrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu dem auch für die BLS strategisch wichtigen Geschäft, Stellung nehmen zu können.

Gerne heben wir untenstehend unsere wichtigsten Punkte aus den 5 zur Vorkonsultation erhaltenen Dokumenten hervor, welche sich Grossteils mit den Stossrichtungen des BAV decken:

- Das zukünftige Zielsystem des Schienengüterverkehrs in der Schweiz ist gesamthaft primär nach marktwirtschaftlichen Kriterien und unter Einbezug aller Verkehrsträger (Co-Modalität) zu definieren. Ergänzenden Elemente, wie die politische gewollte Bedienung von Regionen können subsidiär über transparente Abgeltungen (Bund, Kanton, Gemeinden) hinzugezogen werden.
- Die unternehmerischen Freiheiten sollen als Eckpfeiler dienen, das heisst der Schienengüterverkehr Schweiz ist ein offenes System ohne Systemführer und ohne Abgrenzungen zwischen den Produkten KV, Ganzzüge und EWL. Eingriffe auf regulatorischer Ebene sollten soweit wie möglich vermieden werden.

- Die Prämissen für einen erfolgreichen SGV nach unternehmerischen Kriterien in der Fläche sind wie folgt:
 - o Investitionen in die Infrastruktur, welche den Güterverkehr betreffen, müssen in genügendem Ausmass gesichert sein. Die Investitionspolitik muss langfristig stabil bleiben und den GV im Vergleich zum PV angemessen berücksichtigen
 - o Die Trassenqualität muss den Bedürfnissen der Kunden entsprechen.
 - o Falls weitere externe Kostensteigerungen (wie Umsetzung ECM, TSI, Lärmsanierung) entstehen, so sind diese wirtschaftlich verträglich umzusetzen.
 - o Erhöhungen von Trassenpreisen dürfen nicht nur einseitig zulasten der Schiene erfolgen. Im Sinne eines fairen Wettbewerbs sind bei einer Verteuerung der Schienentransporte auch seitens der Strasse zusätzliche Massnahmen einzuführen.

- BLS und BLS Cargo begrünnen den Ansatz, Prioritäten zwischen den einzelnen Verkehren spezifischer zur Regeln, als dies heute mit der Prioritätenordnung gemäss Netzzugangsverordnung möglich ist.

- Zur Erhöhung der Planungssicherheit – auch im Sinne von Angebotskonzepten - für alle Beteiligten sind diese nach folgenden Muster zu modifizieren :
 - o Neben einem Netznutzungsplan, der auf einzelnen, stark belasteten Streckenabschnitten die Anzahl zur Verfügung stehenden Trassen je Verkehrsart definiert, bedarf es als Grundlage der Festlegung von konzeptionell geplanten Systemtrassen (Systemfahrplan, dargestellt in Netzgraphiken) für die einzelnen Verkehrsarten, die gegenüber Nicht Systemtrassen Priorität haben.
 - o Die Systemfahrpläne sollten sich in 3 Phasen gliedern
 - X-30 Jahre bis X-10 Jahre (ggf. in mehreren Zeitscheiben) - (Langfristkonzepte – Treiber ist die Politik (Bund, Kantone) unter Einbezug aller Infrastrukturbetreiber)
 - X-10 Jahre bis X-2 Jahre – Angebotskonzepte als offizielles Austauschmedium zwischen allen Beteiligten (Politik, Infrastrukturen und EVU's) und verbindlichen Festlegung des Systemfahrplans für eine Fahrplanperiode und der Anzahl Trassen auf einzelnen, kapazitätskritischen Strecken nach Verkehrsarten (FV, RV, KV, EWLV...). Dieser Zeithorizont ist auch für die Mittelfristplanung der Unternehmen von grosser Relevanz; dabei ist unter anderem die langfristige Baustellenplanung zu berücksichtigen. Diese mittelfristigen NNP könnten eine Basis für Rahmenvereinbarungen zwischen ISB und EVU darstellen.
 - X-18 Monate – konkrete Zuteilung der Trassen

- Prozessführer für die Konzepte und die daraus abgeleitenden Systemfahrpläne mit der dazugehörigen verbindlichen Anzahl Trassen je Verkehrsart ist das BAV, jedoch unter starker Einbindung aller Beteiligten. Arbeiten können an Infrastrukturbetreiber delegiert werden.

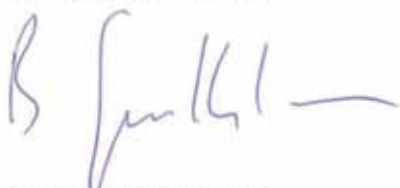
- Prozessführer in der Ausgestaltung der Terminalstrategie muss aus unserer Sicht das BAV sein.

- BLS Cargo steht im Ganzzugsverkehr innerhalb der Schweiz im Wettbewerb auch zu SBB Cargo. Entsprechend müssen für den liberalisierten Markt im Ganzzugsverkehr gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen, die auf Seiten SBB Cargo nicht durch deren Aktivitäten im EWLK verzerrt sein dürfen. Dies führt zu folgenden Forderungen:
 - o Der Bund muss als Eigentümer von SBB Cargo dafür sorgen, dass keine Quersubventionierungen zwischen EWLK und Ganzzugsegmenten möglich ist.
 - o Leistungen der letzten Meile und andere Infrastruktur-Dienstleistungen müssen auch weiterhin diskriminierungsfrei angeboten werden (unter anderem Implementierung der Ergebnisse aus dem RECAST des 1. EU-Eisenbahnpakets)
 - o Förderung von „Kombi-Terminals“ (EWLV, Freiverlad, KV) ist diskriminierungsfrei zu planen, umzusetzen und zu betreiben.

- Der Förderung von flächendeckenden und nachhaltigen Innovationen stehen wir positiv gegenüber

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Stellungnahme im Hinblick auf die Erarbeitung der Folgedokumente. Für weitere Ausführungen und Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Bernard Guillelmon
CEO BLS AG



Dirk Stahl
CEO BLS Cargo AG

Beilage:

Auf die Antworten zu den Detailfragen (Kapitel 1-5) werden wir aufgrund der Deckungsgleichheit mit der Stellungnahme des VOEV verzichten