

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, 9. Juli 2013

Vernehmlassung 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 für den Schienengüterverkehr und somit auch der BLS wichtigen Geschäft, Stellung nehmen zu können.

Das vorliegende Gesamtkonzept ist aus unserer Sicht gut aufgesetzt. Es bildet eine gute Basis, um den Güterverkehr in der Schweiz als Ganzes weiterzuentwickeln und die Co-Modalität nach betriebswirtschaftlichen, ökologischen und regionalpolitischen Kriterien zu fördern. Ergänzend regen wir an, übergreifende Aspekte des Güterverkehrs, welche sowohl die Fläche als auch den Transit betreffen (z.B. Trassenpreise, Finanzierung, Trassenplanung), in einem gemeinsamen Dossier zu regeln, um vernetzte Lösungen für den Güterverkehr aus einer Gesamtsicht zu ermöglichen.

1. BLS begrüsst Grundelemente der Vorlage

Folgende Kernelemente der Vorlage möchten wir hervorheben, weil sie aus unserer Sicht besonders zu begrüßen sind:

- Stärkung der unternehmerischen Freiheiten und der Eigenwirtschaftlichkeit, welche zu einer nachhaltigeren Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarktes führen werden
- Verzicht auf Definition und Benennung von SBB Cargo als Systemführerin
- Die Einführung der Netznutzungskonzepte und Netznutzungspläne zur Sicherung von genügend Kapazität für den Güterverkehr bzw. als Basis für eine sichere Planung
- Spezifischere Regelungen zur Prioritätenordnung zwischen Personen- und Güterverkehr

- Die Anerkennung und Förderung der Vernetzung zwischen den einzelnen Produkten einer Transportkette und der Co-Modalität für einen sinnvolle und effizienten Güterverkehr
- Die Beibehaltung der bisheriger Verlagerungsinstrumente wie Nacht- und Sonntagsfahrverbot, Gewichtslimiten und LSVA

2. Wettbewerbsverzerrungen sind auszuschliessen

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 EWLTV verzerrt sein dürfen. Dies führt zu folgenden Forderungen:

- Der Bund muss als Eigentümer von SBB Cargo dafür sorgen, dass keine Quersubventionierungen zwischen EWLTV und Ganzzugsegmenten möglich ist. Dies ist derzeit nicht der Fall. SBB Cargo AG (Basel) steigt in sehr grossem Masse ab 2014 in den Transitverkehr als Konkurrent von BLS Cargo ein. Es besteht somit weder eine klare Trennung der Bereiche EWLTV, Ganzzug CH und Ganzzug Transit innerhalb der SBB Cargo noch eine klare Aufgabenteilung zu SBB Cargo International. Wettbewerbsverzerrungen und potenzielle Quersubventionierungen sind wahrscheinlich.
- 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)
- Förderung von „Kombi-Terminals“ (EWLTV, Freiverlad, KV) ist diskriminierungsfrei

3. Offene Fragen im Rahmen der Netznutzungskonzepte und –pläne

Im Zusammenhang mit den neuen Netznutzungsplänen und –konzepten, deren Einführung wir sehr unterstützen, bestehen noch wesentliche offene Fragen, welche von der Branche im Dialog mit dem Bund zu klären sind:

- **Rollen:** die genaue Rollenverteilung zwischen Infrastrukturbetreiber, Trasse.ch, BAV und EVU ist noch zu klären. Aus unserer Sicht braucht es eine starke Prozessführerschaft des BAV (Netznutzungskonzepte, Netznutzungspläne, Förderung von Umschlaganlagen und deren Anschubfinanzierungen), um wettbewerbsneutrale Lösungen zu erarbeiten und Streitfälle unter den Marktteilnehmern wenn möglich zu vermeiden.
- **Priorisierung:** Die volkswirtschaftlichen und raumplanungsrelevanten Kriterien für die Zuteilung der Trassen müssen konkreter definiert werden. Die derzeit geltenden Regeln für die Trassenzuteilung in der Schweiz stellen eine gute Basis dar. Diese Regeln sollen neben der klassischen Planung in der Regel auch für den Konfliktfall gelten. Ein Bietverfahren sollte wenn immer möglich vermieden werden.
- **EU 913/2010:** In den Netznutzungsplänen muss zwingend eine Koordination zwischen nationalen und internationalen Trassen (gemäss EU913/2010) stattfinden. Wie wir in unserer Stellungnahme zur RL Bietverfahren vom 31.5.2013 ausgeführt haben, ist heute noch nicht klar, welche Trassen Vorrang geniessen sollen, zudem müssen spezielle Trassen – wie für internationale SIM-Verkehre – einen gewissen Schutz aufweisen.
- **HVZ:** Der HVZ-Problematik im Personenverkehr ist in allen Planungsphasen eine grosse Bedeutung zuzumessen.

- **Baustellen/Sperrungen:** Um die Planungssicherheit für die EVUs zu erhöhen, sollten im Rahmen eines Risikomanagements für wichtige Streckenabschnitte im Sinne von vorbehaltenen Entschlüssen ereignisabhängige Szenarien entwickelt werden, welche je nach möglichem Ereignisfall, die Konsequenzen und Lösungen zur Trassenzuteilung aufzeigen.

4. Weitere notwendige Präzisierungen und Ergänzungen

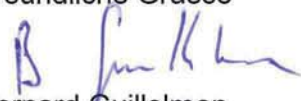
- Planungen müssen im **aktiven Einbezug** (=Mitarbeit) der betroffenen EVU's und Akteure stattfinden, d.h. eine reine Anhörung bzw. konsultative Rolle (wie im nGTG Art. 3 Abs. 2 vorgeschlagen) erscheint uns zu wenig. Ein Mitgestalten der betroffenen Unternehmen / Verbände führt auch zu einer grösseren Akzeptanz und tendenziell weniger Differenzen während der Beschlussphase.
- Die Güterverkehrsanlagen (Terminals, Rangieranlagen oder Rangierbahnhöfe) können gemäss Artikel 14 / GüTG verschiedene Eigentümer haben. Für die BLS ist von grosser Bedeutung, dass neben der erwähnten BAV-Prozessführerschaft in der Planung, auch im Betrieb ein **diskriminierungsfreier Zugang** in sämtlichen Belangen garantiert wird. Wir fordern deshalb, dass im Wettbewerb stehende EVUs vom Betrieb von subventionierten Anlagen ausgeschlossen sind.
- Die Finanzierungen (Investitionen, Betriebskosten, allfälliger Rückbau) der Anschlussgeleise – inklusive Anschlussweiche - und den damit verbundenen Aufgaben muss in einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Infrastrukturbetreiber und „Anschliesser“ geregelt werden, sodass für die EVU's bzw. den Endkunden ein gutes Angebot entstehen kann. Es sollen Elemente der Risiken und marktkonforme Preise / Verrechnung von Leistungen in genügendem Ausmass berücksichtigt werden.
- Die Förderungen von Innovationen sollen unter folgenden Gesichtspunkten erfolgen:
 - Erstellung von Vorstudien
 - Anschubfinanzierungen sollen transparent ausgewiesen werden
 - Teil der bereitgestellten Gelder für Innovationen sollen auch in einem internationalen Umfeld mit Schweizer Beteiligung eingesetzt werden (wie z.B. der Shift-to-Rail-Initiative)

Somit soll verhindert werden, dass isolierte und nicht nachhaltige Produkte entstehen.

- Der Fortschritt der in der vorliegenden Vorlage vorgesehenen Massnahmen sollte in Form von regelmässigen Berichterstattungen – ähnlich den Verlagerungsberichten – überwacht werden, um das System laufend optimieren zu können. Darin enthalten sollten sein:
 - Implementierungsgrad einzelner Vorhaben/Elemente
 - Zufriedenheitsgrad seitens der Kunden
 - Kosten-Nutzen-Elemente
 - Innovationsansätze
 - Grösste Problemfelder mit angedachten Massnahmen

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Stellungnahme im Hinblick auf die Erarbeitung der Folgedokumente. Für eine Besprechung der obengenannten Punkte stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse


Bernard Guillelmon
CEO BLS AG


Dirk Stahl
Mitglied der Geschäftsleitung BLS
CEO BLS Cargo AG