

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Finanzierung  
3003 Bern

**BLS AG**  
Vorsitzender  
der 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](mailto:direktion@bls.ch)



Bern, 30. März 2015

## **Anhörung zur Trassenpreisrevision 2017 – Änderung NZV Stellungnahme der BLS AG**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können. Unsere nachfolgenden Bemerkungen geben die konsolidierte Haltung der BLS AG und der BLS Cargo AG wieder.

### **I. Grundsätzliches**

#### **Das Trassenpreissystem muss einfacher werden**

Die BLS steht zum Grundsatz einer verstärkten Nutzerfinanzierung der Bahninfrastruktur gemäss FABI. Dazu gehört auch eine angemessene Anpassung der Trassenpreise. Gleichzeitig muss das Trassenpreissystem überschaubar und praktikabel bleiben. Verursachergerechtigkeit macht nur dann Sinn, wenn sie über eine Lenkungswirkung die Effizienz des Gesamtsystems zu steigern vermag. Um diese Lenkungswirkung zu entfalten, müssen die EVU die Wirkungen des Systems eindeutig antizipieren und ihr Rollmaterial und ihre Angebote darauf abstimmen können. Demgegenüber wird das heutige System durch die fortwährende Ergänzung mit neuen und immer ausgeklügelteren Parametern in der Anwendung immer komplexer und intransparenter. Dies betrifft sowohl die grundsätzliche Berechnung (Bestimmung Faktoren), als auch die konkrete Kalkulation für Transportangebote und die Abrechnung bzw. Rechnungskontrolle<sup>1</sup>. Dies führt EVU-seitig zu administrativen Mehrkosten, zu abnehmender Genauigkeit von Offertkalkulationen und insbesondere im Güterverkehr zu Flexibilitätsnachteilen gegenüber der Strasse. Hier ist der Vergleich mit der sehr einfach gestalteten LSVA angezeigt.

---

<sup>1</sup> Vgl. hierzu beispielhaft auch das Schreiben der BLS Netz AG vom 24. März 2014 zum Vorschlag der Vereinfachung des Preisfaktors Trassenqualität.

Unbesehen unserer nachstehenden Bemerkungen zur nun konkret vorliegenden Revision haben wir daher grundsätzliche Vorbehalte zur weiteren „technokratischen“ Ausdifferenzierung des Trassenpreissystems.

*Antrag: Mittelfristig ist eine radikale und grundsätzliche Vereinfachung des Trassenpreissystems zu prüfen. Dabei sind die EVU von Anfang an in den Prozess einzubeziehen.*

### **Ungünstiger Zeitpunkt für Trassenpreiserhöhungen**

Die angestrebten Trassenpreiserhöhungen treffen die Bahnbranche in einem konjunkturell kritischen Moment:

- Als Folge der Aufhebung des Euro-Mindestkurses haben sich die Rahmenbedingungen im Schienengütertransit (hohe Schweizer Produktionskosten) schockartig verschlechtert. Gleichzeitig hat die Bahn aufgrund des tiefen Ölpreises innerhalb kurzer Zeit gegenüber der Strasse deutlich an preislicher Wettbewerbsfähigkeit eingebüsst, was der Verlagerungspolitik zuwiderläuft.
- Auch im Personenverkehr ist der Ölpreiseffekt deutlich spürbar und wird durch die Entwicklung immer sparsamerer Fahrzeuge und die sinkenden Preise für Neuwagen weiter verstärkt. Darüber hinaus sind nun zur Finanzierung der durch die geplante Trassenpreisrevision per 1.1.2017 ausgelösten Mehrkosten Tarifmassnahmen in erheblichem Umfang notwendig. Tarifmassnahmen sind im aktuellen Umfeld allgemein stagnierender Preise aus Sicht der Kundenakzeptanz jedoch sehr kritisch. Auf der Kostenseite kommen in den nächsten Jahren zudem sehr hohe Rollmaterialinvestitionen auf viele EVU zu.

*Antrag: Die vorgesehene Trassenpreisrevision ist um 2 Jahre zu verschieben auf den 1.1.2019.*

## **II. Zu den vorgeschlagenen Änderungen im Einzelnen**

### **Basispreis Trasse (Kapitel 3.2.2 des Berichts)**

Die Argumente zur Erhöhung des Basispreises (zunehmende Rückerstattungen an EVU über Lärmbonus und ETCS) sind – insbesondere aus Sicht des Güterverkehrs - nicht nachvollziehbar. Die Lärmbonusbeträge sind für die Güter EVU – zumindest im Transit – nicht entlastend, da hier üblicherweise die Lärmboni direkt an die Wagenhalter (Bsp. RAlpin) weitergereicht werden, die ja den Anreiz für ihre Investitionen in die Lärmsanierung hieraus ziehen. Insofern resultiert aus der vorliegenden Revision – entgegen der aus Infrastruktursicht erstellten Kalkulation auf S.22 des Anhörungsberichts) - eine relevante Mehrbelastung für den Transitgüterverkehr. Diese wird noch erhöht durch die Änderungen bei der Regelung zu Stornierungsentgelten, welche zu einer weiteren Verteuerung und/oder De-Flexibilisierung des Transitsystems führen wird.

*Antrag: Zur Kompensation dieser Effekte und Stützung der Verlagerungspolitik ist eine spezifische Entlastung der Transitgüterzüge zu prüfen.*

### **Verschleissfaktor (Kapitel 3.3 des Berichts)**

Die BLS war bei der Entwicklung des vorliegenden Vorschlages nicht einbezogen. Wir hätten uns einen frühzeitigen, auch EVU-seitigen Einbezug gewünscht, um die komplexen Inhalte im Detail verstehen, plausibilisieren und auf ihre Praktikabilität in der Anwendung prüfen zu können.

Da uns die genauen Berechnungsgrundlagen für die Fahrzeugparameter-Herleitung nicht vorliegen, ist es uns nicht möglich, die Verschleissformel auf ihre inhaltliche Korrektheit zu prüfen. Auch kennen wir deren finanzielle Auswirkungen nicht, weil uns die zur Berechnung nötige Datenbasis derzeit noch fehlt. Klar ist indessen, dass EVU auf die geschaffenen Anreize nicht sofort, sondern erst verzögert im Rahmen von Neubeschaffungen oder Refits (Schlingerdämpfern, gummigefederte Räder) reagieren können. Des Weiteren gibt es auf einigen Strecken seitens Infrastruktur zahlreiche Restriktionen, welche es verunmöglichen, die Fahrzeuge aufgrund des Verschleisses/Kosten zu selektieren.

Für uns ist es – sowohl zur Offertkalkulation als auch zur Prüfung allfälliger technischer Optimierungsmöglichkeiten – nun unerlässlich, dass uns die dem Verschleissfaktor zugrunde liegenden Daten so bald wie möglich zur Verfügung gestellt werden:

- Trassenseitige Grundlagendaten (Einteilung der verschiedenen Streckenabschnitte in die verschiedenen, Verschleiss'-Kategorien)
- Fahrzeugseitige Parameter (Verschleissparameter aller Fahrzeuge der BLS sowie die zugrundeliegenden Quelldaten und Berechnungsschritte)

*Anträge:*

- *Die dem Verschleissfaktor zugrunde liegenden Daten sind den EVUs unverzüglich zuzustellen.*
- *Bei der Einführung des Verschleissfaktors sind grosszügige Übergangsfristen zu gewähren.*

### **Deckungsbeitrag (Kapitel 3.5 des Berichts)**

Der Autoverlad ist in der Vorlage nur teilweise explizit erwähnt. Wir gehen davon aus, dass der Deckungsbeitrag bei 8% verbleibt und der Autoverlad weiterhin dem RPV zugeordnet wird.

### **Prozesse (Kapitel 3.3.9 des Berichts)**

Die BLS kann die Klassifizierung der Fahrzeuge aufgrund der vorhandenen Daten bzw. der fehlenden Datenbasis nicht plausibilisieren. Zudem ist für die BLS momentan nicht klar, ob sämtliche ihrer eingesetzten Fahrzeuge eindeutig zugeteilt werden können. Den Zuschlag von 25% zum Höchstwert erachten wir als zu hoch. Die gesetzten Überprüfungsintervalle von 4 und 8 Jahren können erst aufgrund von Erfahrungswerten beurteilt werden.

*Antrag: In der Anfangsphase (ersten 10 Jahre) sollen die Überprüfungsintervalle regelmässiger angepasst werden können.*

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

BLS AG

(Sig.)

Bernard Guillelmon  
CEO

Olivier Bayard  
Leiter Public Affairs