

Bundesamt für Verkehr BAV  
Abteilung Finanzierung  
CH – 3003 Bern

**BLS Cargo AG**  
Produktion/ Einkauf

Bollwerk 27, Postfach 5433  
CH-3001 Bern  
www.bls-cargo.ch

Kontakt  
Joachim Schöpfer

Direkt +41 31 327 28 81  
Zentrale +41 31 327 28 44  
Fax +41 31 327 28 60  
joachim.schoepfer@bls.ch

Bern, 13. Juni 2008

### **Informelle Anhörung zur Änderung der Verordnung des UVEK über die Bemessung der Trassenpreisverbilligung im kombinierten Verkehr**

Sehr geehrter Herr Meyrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu den Überlegungen des BAV zur Veränderung der Bemessung der Trassenpreisverbilligung im kombinierten Verkehr Stellung nehmen zu können. Da das Thema aufgrund der beträchtlichen finanziellen Grössenordnung der eingesetzten Finanzmittel des Bundes eine sehr grosse Bedeutung für BLS Cargo hat, machen wir gerne davon Gebrauch.

#### Grundsätzliche Einschätzungen

Durch die Subventionierung des kombinierten Verkehrs via Trassenpreisverbilligung und die Betriebsabgeltungen für die Operateure konnte in den vergangenen Jahren eine wirksame Förderung des kombinierten Verkehrs erreicht werden. Es ist zu begrüessen, dass die Förderung nun auch im Rahmen der Güterverkehrsvorlage fortgesetzt werden soll.

Es ist anzuerkennen, dass durch die Art der Vergabe der Betriebsabgeltungen für die Operateure eine höhere Steuerungswirkung der Abgeltungen erreicht wurde als durch die Trassenpreisverbilligung im Kombinierten Verkehr. Wir halten die durch die Allokation weiterer Betriebsabgeltungen bei den Operateuren erhoffte zusätzliche Steuerungswirkung allerdings für äusserst beschränkt...

Wenn Tendenzen entstehen sollten, aufgrund der Subventionierung Sendungen aus dem Wagenladungsverkehr in den kombinierten Verkehr zu verlagern, so ist es richtig, solchen Entwicklungen entgegenzuhalten. BLS Cargo erachtet diese Gefahr im internationalen Verkehr jedoch



als beherrschbar, da sich die Kostenbasis im kombinierten Verkehr aus zusätzlichen Elementen (Container, Umschlag, Vor-Nachlauf etc.) zusammensetzt und von der infrastrukturellen Situation abhängig ist.

Alle Bestrebungen, die einen wirkungsvollen Einsatz der Fördergelder zum Ziel haben, sind zur Unterstützung der Verlagerungspolitik des Bundes zu begrüßen.

Dabei ist aus unserer Sicht aber auch die Förderung des nicht alpenquerenden Verkehrs in angemessener Art und Weise erforderlich.

**Fazit:**

**Die vorgeschlagene Stossrichtung sichert in wesentlichen Teilen die Fortsetzung der erfolgreichen Verlagerungspolitik.**

Auswirkungen der vorgeschlagenen Umschichtung

Die heute an den Infrastrukturbetreiber entrichteten Trassenpreissubventionen decken einen erheblichen Teil des Trassenpreises und stellen daher einen nicht zu unterschätzenden Teil der Gesamtkosten eines Eisenbahnverkehrsunternehmens in der Schweiz dar. Die Trassensubventionen werden von BLS Cargo heute gesamthaft im Rahmen niedrigerer Transportpreise an den Markt weitergegeben, was einer direkten und neutralen Subvention auf Basis der effektiv gefahrenen Zugsgewichte zugunsten der KV-Verkehre und Verkehrsverlagerung entspricht.

Nach einer Umschichtung der Subventionen wird BLS Cargo die entstehenden Trassenpreiserhöhungen an die Operateure 1:1 weiterbelasten, wie das ja auch vom BAV vorgesehen ist. Hierbei wird es aber mit den Operateuren aufgrund verschieden interpretierbarer Punkte (Wechselkurs, Maximaltonnage versus Realtonnage etc.) zu sehr schwierigen und aufwändigen Verhandlungen kommen. Für BLS Cargo ist diese Weitergabe der Trassenpreiserhöhungen unabdingbar. Für den Operateur entsteht die Situation, dass er gegenüber dem BAV ein noch höheres und schwer kalkulierbares Auslastungsrisiko einzugehen hat, um zukünftig mit gleichbleibenden Subventionen rechnen zu können. Traditionell gut ausgelastete Relationen werden überproportional bevorzugt, schwächer ausgelastete Produkte wie auch neue Projekte werden stark gefährdet. Diese Argumente führen zu einem erhöhten Risiko zur Mengen-Rückverlagerung der Verkehre auf die Strasse.

Die Einschätzung des BAV bezüglich der Kräfteverhältnisse im Markt teilen wir nicht. Es sind Marktverzerrungen zu erwarten, da durch die zusätzlichen Subventionsgelder bei den Operateuren nicht zu vermeiden ist, dass diese versuchen werden, einen Teil des Betrages – zumindest mittelfristig – nicht mehr an die Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterzugeben. Diese Tendenz wird dadurch verstärkt werden, dass die Abgeltungsbeträge an die Operateure jährlich reduziert werden. Neben dem bereits bestehenden Optimierungsdruck durch den etablierten und wünschenswerten Ausschreibungswettbewerb für die Traktionsleistungen entsteht dadurch eine einseitige Belastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Schweiz.

Es wird darüber hinaus übersehen, dass ein hoher Anteil des kombinierten Verkehrs heute durch verantwortliche Beförderer durchgehend auf der gesamten Strecke an die Operateure produziert wird. Wenn in der Schweiz ein ausführender Beförderer eingesetzt wird, besteht keine Möglichkeit zu vermeiden, dass ein Teil der umgeschichteten Gelder bei einem ausländischen Beförderer zurückbehalten wird (dort ohne Gegenleistung für die Verlagerungspolitik der Schweiz).

Die Einschätzung des BAV, dass „zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateuren (...) die höheren Trassenpreise vollständig überwältigt werden“ ist falsch, was die Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits einhellig bei der Anhörung am 27. Februar 2008 zum Ausdruck gebracht haben.

Daher ist festzuhalten, dass Umschichtungen von Subventionen genügend Vorlauf brauchen. Eine Umsetzung auf Ende 2008 lehnen wir daher ab.

**Fazit:**

**Die vorgeschlagene Veränderung in der Bemessung der Trassenpreisverbilligung stellt einen erheblichen Eingriff in das Marktgeschehen im kombinierten Verkehr dar. Eine kurzfristige Umsetzung birgt erhebliche Risiken für das bestehende Marktgeschehen im kombinierten Verkehr.**

Zusammenhang mit einem neuen Trassenpreissystem

Es wird beabsichtigt, in der Schweiz ab 2011 ein neues Trassenpreissystem einzuführen. Dieses wird unweigerlich weitere Veränderungen in den Trassenpreisen für den kombinierten Verkehr beinhalten. Die Verträge zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Operateuren werden resultierend daraus in verschiedenen Punkten angepasst werden.

Wir empfehlen daher, alle vorgesehenen Veränderungen (neue Bemessung der Trassenpreisverbilligung in Bezug auf Mindestpreis und Deckungsbeitrag sowie die Einführung des neuen Trassenpreissystems) auf einen Zeitpunkt zu bündeln, um die Verzerrungseffekte – die sich zum Teil auch kompensieren können – möglichst zu minimieren und um genügend Vorlauf für eine Umsetzung zu haben. Zudem können bis zu diesem Zeitpunkt auch alle erforderlichen gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden. Es wäre sehr stark zu wünschen, dass die angedachte grundlegende Überarbeitung des Trassenpreissystems schon auf das Jahr 2010 vorgezogen werden kann.

**Fazit:**

**Die vorgeschlagene Veränderung in der Bemessung der Trassenpreisverbilligung soll in einem Schritt und gleichzeitig mit der Einführung eines neuen Trassenpreissystems, möglichst schon 2010, umgesetzt werden.**

Bewertung der vorgeschlagenen Begleitmassnahmen

Die vorgeschlagenen Begleitmassnahmen sind nachvollziehbar, in der Wirkung aber nicht ausreichend. Speziell die Klausel in den Angebotsvereinbarungen mit den Operateuren müsste zusätzlich die folgenden Punkte berücksichtigen:

- ▶ Die Klausel muss auch für die Umstellung in 2011 (bzw. 2010) gelten.
- ▶ Auch in den Folgejahren sind die erhöhten Trassenpreise als Teil der Traktionskosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Operateure vollständig zu akzeptieren.
- ▶ Die bereits geschilderte Zusammenarbeit von verantwortlichen und ausführenden Beförderern ist entsprechend zu berücksichtigen.

Insbesondere ist von Bedeutung, dass durch das geänderte Mächteverhältnis zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateuren auch mittelfristig möglichst geringe Verzerrungen auftreten – auch wenn diese nicht vollständig zu vermeiden sind.

**Fazit:**

**Die Begleitmassnahmen müssen noch ergänzt werden und sind als dauerhaftes Instrument zu etablieren.**

Zusammenfassung der Position von BLS Cargo

BLS Cargo kann die vorgeschlagene Massnahme der veränderten Bemessung der Trassenpreisverbilligung für den kombinierten Verkehr inhaltlich nachvollziehen.

Die Bewertung der Umsetzung bezüglich der Kräfteverhältnisse im Markt des kombinierten Verkehrs entspricht aber nicht derjenigen des BAV. Wenn nicht massgebliche Verzerrungen zuungunsten der Eisenbahnverkehrsunternehmen – speziell derjenigen in der Schweiz – auftreten sollen, ist eine Einführung der Umsetzung erst gleichzeitig mit der Trassenpreisreform ab 2011, wenn möglich schon 2010, vorzusehen. Zudem sind die Begleitmassnahmen durch das BAV langfristig sicherzustellen und materiell zu ergänzen.

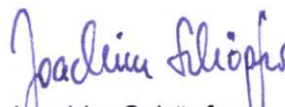
Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen im weiteren Verfahren und stehen für weitergehende Fragen natürlich jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

BLS Cargo AG



Dr. Dirk Stahl  
Unternehmensleiter



Joachim Schöpfer  
Leiter Produktion/Einkauf