



Wettbewerbsfähigkeit Schienengüterverkehr heute und morgen

BahnJournalisten-Reise 2.-4.9.2015

*Dr. Dirk Pfister
Leiter Produktmanagement und Vertrieb
BLS Cargo AG*

bls cargo

Wer wir sind



- Korridoranbieterin auf der zentralen Nord-Süd-Achse durch die Schweiz
- Transportleistungen Binnen/Import/Export Schweiz
- Gegründet 2001
- Hauptaktionärin: BLS AG
- Sitz in Bern
- ISO 9001:2008 zertifiziert

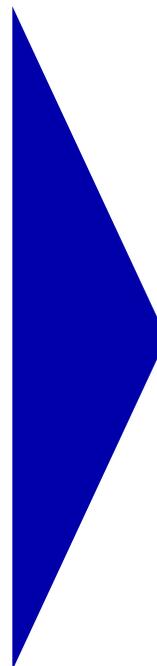
Wer wir sind

Ressourcen

- Ca. 125 Mitarbeitende BLS Cargo
- Ca. 170 Mitarbeitende BLS (Lokpersonal, Werkstätten)
- Ca. 80 Lokomotiven, davon ca. 40 Mehrsystemloks

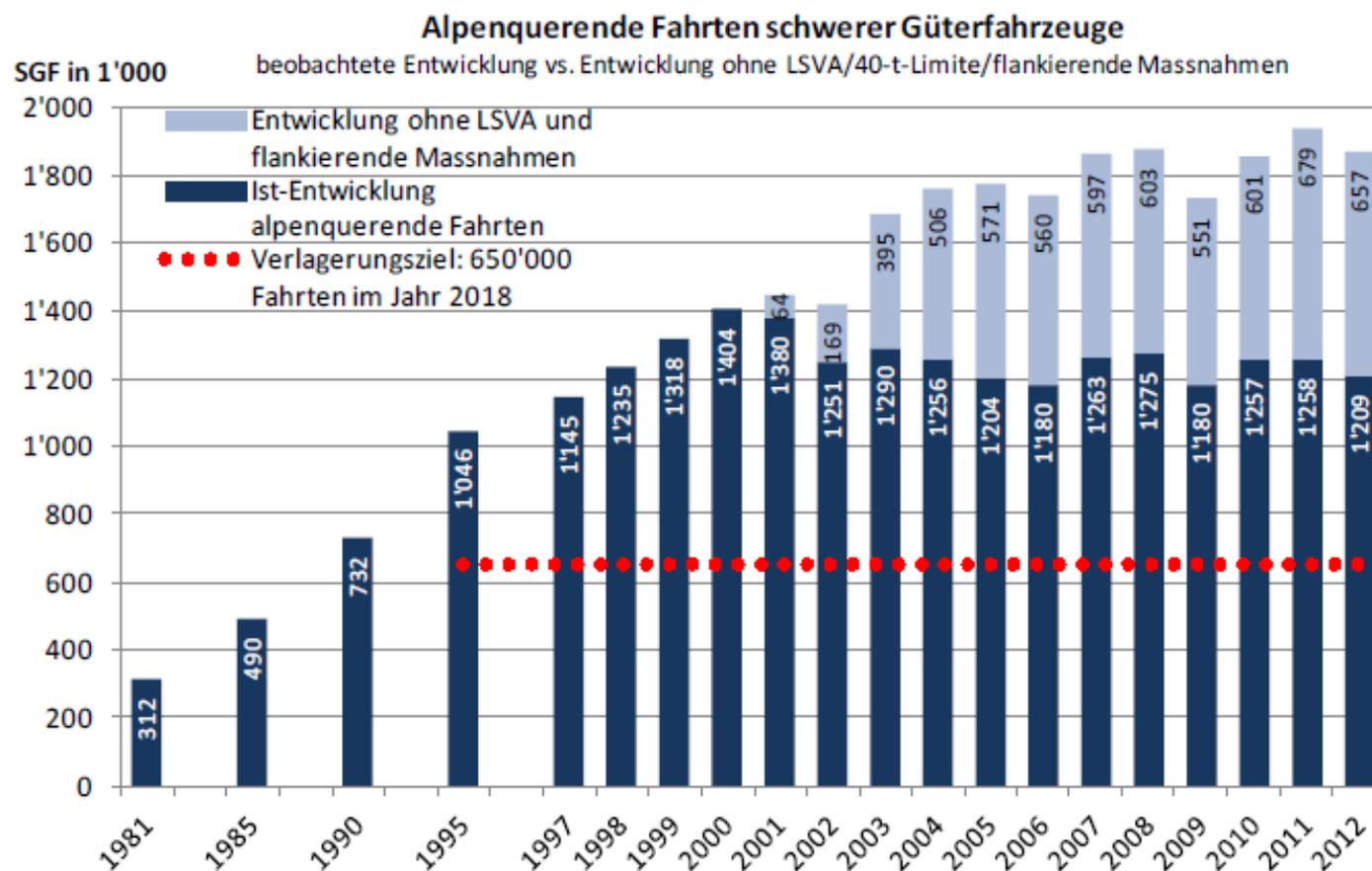
Leistung 2014

- CHF 167 Mio. Umsatz
- 16 500 Züge
- 2 485 Mio. Nto-km; 10 Mio. Nto
- 27% Marktanteil Alpentransit CH



Verkehrsverlagerungsziele

Verkehrsverlagerung noch nicht am Ziel. Weitere Anstrengungen sind notwendig

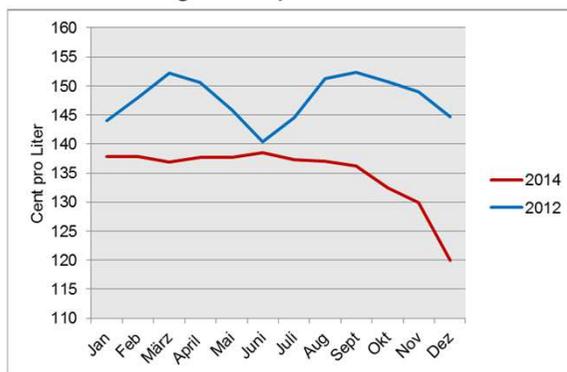


Herausforderungen im Schienengüterverkehr durch die Schweiz

Finanzielle Rahmenbedingungen für Schweizer Güterbahnen verschlechtern sich deutlich

- Zahlungsrahmen Bund für den KV nimmt bis 2023 stark ab
- Preissenkungen auf der Strasse durch reduzierten Dieselpreis (-22%)
- Durch Franken Stärke entsteht massiver Margendruck
- Erwartung des Marktes zu signifikanten Preissenkungen mit GBT-Inbetriebnahme
- Infrastrukturengpässe & Baustellen belasten Produktivität

Entwicklung Dieselpreis -22%



Entwicklung €/CHF zw. -20% und -10%

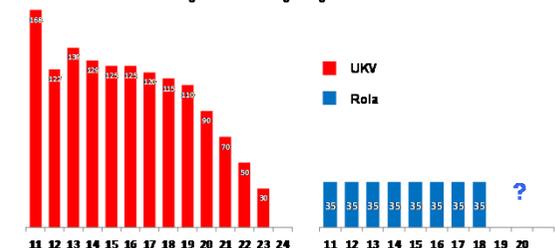


Degression der Betriebsbeiträge im alpenquerenden KV durch die Schweiz



Betriebsbeiträge p.a. in Mio. CHF Quelle: Botschaft Gesetz 4-m-Korridor, Nov. 2013

Bis 2018 Zahlungsrahmen mit Güterverkehrsverlagerungsgesetz
 Ab 2019 UKV: Verlängerung bis 2023 mit Gesetz 4-m-Korridor
 Rola: Vorschlag wird mit Verlagerungsbericht 2015 unterbreitet



Perspektive BLS Cargo zur Eröffnung GBT

GBT-Eröffnung bietet Chancen. Diese werden aber durch geplanten Subventionsabbau mehr als aufgezehrt.

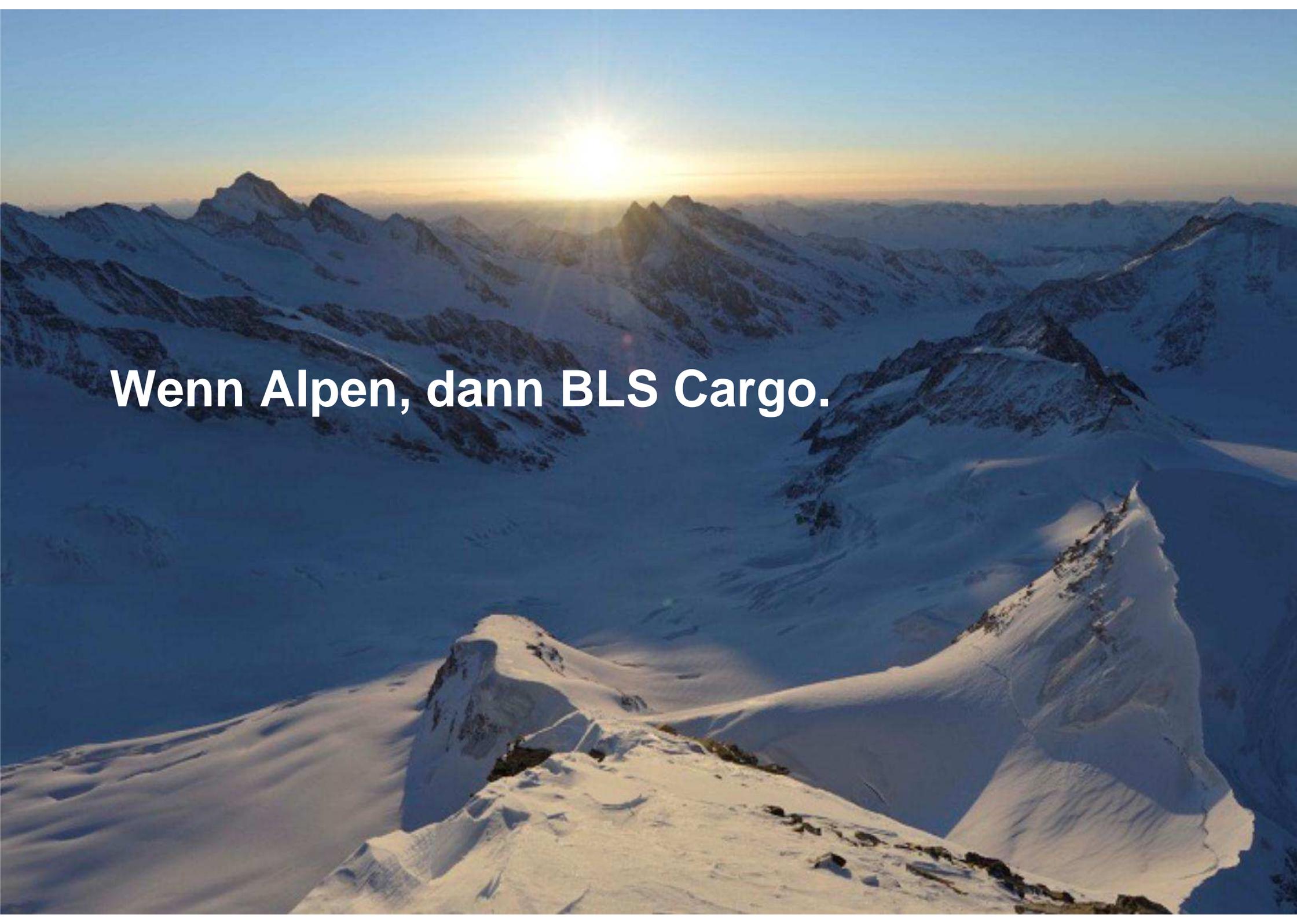
- BLS Cargo begrüsst den Bau der Gotthard- und Ceneri-Basistunnel sowie den Ausbau der Gotthardachse auf 4-Meter Eckhöhe.
- Sicherung Trassenkapazitäten für Güterverkehr bleibt Dauerthema.
- Aufgrund Bauarbeiten (u.a. für 4-m-Korridor) wird der volle Effekt für den Güterverkehr erst 2021 entstehen.
- Viele massgebliche betriebliche Parameter (z.B. genau Trassenlagen und -qualitäten) sind heute auf der Gotthardachse noch nicht verbindlich definiert. Die realisierbaren Produktivitätssteigerungen hängen davon ab

- **Um den geplanten Abbau der Subventionen zu kompensieren, müsste auf dem Schweizer Streckenabschnitt eine Kostenreduktion um ca. 60% stattfinden (inkl. sich erhöhende Trassenkosten!).**
- **Selbst unter Berücksichtigung der Produktivitätssteigerung auf der Gesamtstrecke durch längere und schwere Züge, kann der Subventionsabbau unmöglich kompensiert werden.**

Notwendige Rahmenbedingungen

Damit Verlagerungspolitik erfolgreich weiter geführt werden kann, sind verlässliche Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr gefordert

- **Infrastruktur:** 4m-Korridor, 750m-Zuglänge, GBT/ CBT
- **Kapazitäten:**
 - International gesicherte Fahrplantrassen für den Güterverkehr durch Netznutzungskonzepte und –pläne
 - Optimierte Nutzung der verfügbaren Trassenkapazitäten durch verschiedene Verkehrssysteme
- **Verkehrsregime:** Betrieblicher Vorrang auch für Güterzüge
- **Trassenpreise:** keine weitere Belastung des Schienengüterverkehrs, möglichst Entlastung im Hinblick auf Konkurrenzsituation Strasse und andere Achsen
- **Betriebsabgeltungen:** Überprüfung des geplanten Abbaus im Hinblick auf realistische Produktivitätspotenziale GBT/CBT



Wenn Alpen, dann BLS Cargo.