

Herr Direktor Dr. Max Friedli  
Bundesamt für Verkehr  
Mühlestrasse 6  
3036 Ittigen

**BLS AG**  
Geschäftsleitung

Genfergasse 11  
CH-3001 Bern  
www.bls.ch

Telefon +41 58 327 27 27  
Fax +41 58 327 29 10

Bern, 28. Mai 2009

## **Anhörung: Verordnungen Güterverkehrsvorlage – Stellungnahme der BLS AG**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme in rubrizierter Angelegenheit.

### **Vorbemerkung**

Mit der Fusion mit dem Regionalverkehr Mittelland wurde die ehemalige BLS Lötschbergbahn AG im Juni 2006 zur BLS AG. Wir bitten Sie, dies in Ihrer Adresskartei entsprechend zu berücksichtigen.

### **1. Zur Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transports begleiteter Fahrzeuge (BGVF)**

Dem Verordnungsentwurf mangelt es aus unserer Sicht in wichtigen Punkten an Klarheit. Im Sinne eindeutiger Rahmenbedingungen für die betroffenen Unternehmungen erwarten wir deshalb Präzisierungen insbesondere in folgenden Abschnitten:

#### **Art. 1 bzw 18: Unterstellung des Autoverlads unter die BGFV**

##### Antrag

Art. 17 TV ist in die BGFV zu überführen.

##### Begründung:

Auf S. 3 der Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass der Autoverlad in der BGFV geregelt werden soll. Wir gehen davon aus, dass die heute in der Transportverordnung (Art. 17) statuierte Haftungsbegrenzung pro Schadenfall an Autos dadurch nicht geändert werden soll, auch wenn das 1. Kapitel der TV (Personenverkehr) gemäss Art. 5 GüTV als Ganzes aufgehoben wird. Die entsprechenden Bestimmungen sind somit in die BGFV zu überführen.

## **Art. 15 Ausschreibung für den begleiteten Lastwagenverkehr**

### **Antrag:**

Die Kriterien, nach denen über die Durchführung einer Ausschreibung entschieden wird, sind in der Verordnung klar und eindeutig zu definieren.

### **Begründung:**

Betreffend des begleiteten kombinierten Verkehrs ist im Verordnungsentwurf folgendes festgehalten: „Für Verkehrsleistungen im begleiteten LW-Verkehr kann das BAV eine Ausschreibung durchführen, wenn grössere Veränderungen geplant sind oder keine Offerte die Voraussetzungen erfüllt“. Es soll demnach die Möglichkeit einer Ausschreibung bestehen, aber keine Ausschreibungspflicht. Wir vermissen an dieser Stelle die Nennung und Erläuterung klarer und spezifischer Kriterien, nach denen über die Durchführung einer Ausschreibung entschieden wird. Dies ist im Sinne der Rechtsicherheit für die betreffenden Unternehmen unerlässlich.

## **Art. 20 Bundesbeitrag zur Reduzierung des Trassenpreises**

Gerne nehmen wir zu den genannten Bundesbeiträgen im Rahmen der Anhörung zur NZV-Revision Stellung.

## **(Neu) Förderung innovativer Lösungen in der Verlagerungskette**

### **Antrag:**

Im Rahmen der Verordnung ist zu definieren, wie, in welchem Umfang und nach welchen Kriterien „innovative Lösungen in der Verlagerungskette“ gefördert werden sollen.

### **Begründung:**

Wir vermissen im Verordnungsentwurf Bestimmungen zur Förderung sogenannter „innovativer Lösungen in der Verlagerungskette“, wie sie vom Parlament gefordert wurde. Der Entwurf ist aus unserer Sicht eine unzureichende Rechtsgrundlage für den genannten Förderungstatbestand. Im Sinne der Rechtssicherheit für die Unternehmen ist im Rahmen der Verordnung darzulegen, nach welchem Konzept innovative Lösungen gefördert und nach welchen Kriterien entsprechende Fördermittel zugeteilt werden. Im diesem Zusammenhang müsste seitens des Bundes nicht nur über fiskalische Förderungsmassnahmen, sondern auch über Möglichkeiten nicht-monetärer Förderung und partnerschaftlicher Entwicklung neuer Lösungen in Zusammenarbeit mit den Infrastrukturbetreibern, Bahnen und Verladern nachgedacht werden. Die BLS ist gerne bereit, hierzu Hand zu bieten.

## **2. Zur Gütertransportverordnung GüTV**

### **Art. 3 Fundsachen**

Die Formulierung im Entwurf geht von der integrierten Bahnunternehmung aus. Mit Blick auf die heutige Bahnlandschaft müsste hier klar geregelt werden, wer für Fundsachen zuständig ist: die Eisenbahnverkehrsunternehmen oder die Infrastrukturbetreiberin.

### 3. Zur Anschlussgleisverordnung (AnGV)

#### Generelle Bemerkung

Nach Inkrafttreten der vorliegenden Anschlussgleisverordnung erwarten wir, dass in der noch folgenden Amtsverordnung eine Übersicht erstellt wird, wer welche Aufsicht und Kontrolle ausübt über

- die Infrastruktur der Anschlussgleisanlagen
- die Vorschriften und Sicherheitsbestimmungen (inkl. Verladevorschriften)
- die Fahrzeuge (Rangierfahrzeuge, Wagenmaterial usw.)
- die Zulassung und den Nachweis der medizinischen Untersuchungen bei Triebfahrzeugführenden (z.B. gem. VTE 742.141.142.1; Art. 23)

#### Art. 2a Aufsicht

Wir sind mit dem Verordnungsentwurf grundsätzlich einverstanden. Wichtig ist aus unserer Sicht, dass in den ergänzenden Erlassen durch das BAV in Absprache mit den beteiligten Infrastrukturbetreibern klar definiert wird, wer welche Aufsichtstätigkeiten im Auftrag des BAV ausübt. Falls Dritte beauftragt werden, muss die betreffende Infrastrukturbetreiberin mit einbezogen werden. Synergien zu den eigenen Netzkontrollen der Infrastrukturbetreiberin sind anzustreben. Falls Aufgaben an die Infrastrukturbetreiberin delegiert werden, muss auch die Kostentragung geregelt werden.

#### Art. 3 Abwicklung des Bahnbetriebs und künftiger Ausbau der Bahnanlagen

Antrag Art. 3  
streichen: (...) *oder des Eisenbahnverkehrsunternehmens (...)*

Begründung:

Gemäss geltendem Anschlussgleisgesetz besteht die Pflicht zur Anschlussgewährung für die Bahn, sofern die Abwicklung des Bahnbetriebs und der künftige Ausbau der Bahnanlagen nicht beeinträchtigt werden. Dies ist nach vorliegendem Verordnungsentwurf dann der Fall, wenn der Anschluss den Bau- und Betriebskonzepten *der Infrastrukturbetreiberin oder des Eisenbahnverkehrsunternehmens* entspricht. Da uns der Einbezug der Betriebskonzepte der Eisenbahnverkehrsunternehmen in diesem Zusammenhang nicht praktikabel erscheint, beantragen wir die Streichung des entsprechenden Passus. Die Infrastrukturbetreiberin hat festzuhalten, ob der Bahnbetrieb durch die Bedienung eines Anschlussgleises beeinträchtigt wird oder nicht.

#### Art. 10 Abs. 2 Betriebsbewilligung

Um den effektiven Unterhalt der Anschlussgleisanlagen sicher zu stellen und der Infrastrukturbetreiberin gleichzeitig einen Nachweis zu geben, um bestehende Verträge entsprechend anzupassen, beantragen wir, Art. 10 Abs. 2 wie folgt zu formulieren:

Antrag Art. 10 Abs. 2  
*Die Betriebsbewilligung für bestehende Anlagen wird für jeweils maximal 10 Jahre erteilt, wenn der Anschliesser mindestens 3 Monate vor deren Ablauf einen Nachweis über den Zustand und die erfolgten Erhaltungsmassnahmen dem BAV einreicht.*

## Art. 11 Dienstvorschriften

Antrag Art. 11

*Allfällige Dienstvorschriften (Betriebs- und Sicherheitsvorschriften) für das Anschlussgleis sind durch den Anschliesser zu erstellen. Sie sind dem BAV frühzeitig, spätestens aber 3 Monate vor der beabsichtigten Inkraftsetzung vorzulegen.*

Begründung:

In den meisten Fällen sind keine zusätzlichen Dienstvorschriften nötig. In der Praxis genügen in der Regel die bestehenden Fahrdienstvorschriften bis zur Netzschnittstelle sowie die Werksvorschriften für den Anlussteil (welche nur zwischen Anschliesser und Eisenbahnverkehrsunternehmen relevant sind). Auf die im Verordnungsentwurf enthaltene Verpflichtung, *in jedem Fall* solche Dienstvorschriften einzureichen, kann deshalb verzichtet werden.

## Art. 14 Abs. 2 Finanzhilfen

Antrag Art. 14 Abs. 2

*Die Limiten zur Gewährung von Finanzhilfen sind auf dem bisherigen Stand zu belassen.*

Begründung:

Die gesamte Güterverkehrsvorlage hat eine Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene zum Ziel. Der politische Wille beschränkte sich im Wesentlichen auf eine Verlagerung des Transitverkehrs. Zur verladenden Wirtschaft gehören aber nicht nur Grossbetriebe, sondern auch kleine und vor allem mittelgrosse KMU. Diese bilden gerade in ländlichen Regionen die Basis, damit überhaupt ein kosten- und flächendeckender Wagenladungsverkehr ermöglicht wird. Eine rentable Erschliessung wird oft erst dadurch ermöglicht, dass ein paar mittelgrosse KMU auf einer Strecke eine Anschlussgleisanlage betreiben. Bei der vorgeschlagenen Anhebung dieser Limite auf mindestens 720 Wagen oder 12'000 Tonnen werden nur noch Grossbetriebe unterstützt, die auf Bundesgelder nicht unbedingt angewiesen sind.

## Art. 22 Abs. 2 Überwachung und Meldepflichten

Antrag Art. 22 Abs. 2

*streichen: (...) oder die Infrastrukturbetreiberin (...)*

Begründung:

Die Infrastrukturbetreiberin verfügt über keine Angaben bezüglich Transportmengen, diese sind durch die Anschliesser bei den zustellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen zu ermitteln.

## Art. 22 Abs. 3 (neu) Überwachung und Meldepflichten

Antrag

Die Zuständigkeit für die Meldung nicht mehr benützter Anschlussgleise ist in der Verordnung klar zu regeln.

Begründung:

Endgültig nicht mehr benützte Anschlussgleise können wohl nur durch die Infrastrukturbetreiberin (durch Rückbau oder Ausserbetriebnahme der Anschlussweiche) oder durch den Anschlussgleisbesitzer gemeldet werden. Die Eisenbahnverkehrsunternehmung kann höchstens ihre eigenen Verkehre beurteilen.

**Art. 23 Abs. 5 (neu) Rückforderung**

Antrag Art. 23 Abs. 5 (neu)

*Auf eine Rückforderung wird verzichtet, wenn aufgrund einer durch die Aufsichtsbehörden genehmigten Einstellung von Wagenzustellungen auf der betroffenen Strecke keine Bedienung des Anschlussgleises mehr erfolgt.*

Begründung:

Eine solche Rückforderung erfolgte bisher in der Praxis kaum. Die Aufnahme dieses Verzichtes in der Verordnung bedeutet für die Anchiesser Rechtssicherheit.

\*\*\*

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen im weiteren Gesetzgebungsprozess und sind gerne bereit, unsere Vorstellungen Ihnen gegenüber im persönlichen Gespräch weiter zu konkretisieren.

Freundliche Grüsse

BLS AG

(gez.)

Bernard Guillelmon  
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Olivier Bayard  
Stv. Leiter Unternehmenskommunikation  
Public Affairs