

BLS AG
Geschäftsleitung
Genfergasse 11
CH-3001 Bern
www.bls.ch

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

Telefon +41 58 327 27 27
Fax +41 58 327 29 10
Mail direktion@bls.ch

Gleichzeitig per E-Mail an Frau Juli vom Berg

Bern, 26. Juni 2009

Anhörung: Verordnungen RÖVE – Stellungnahme der BLS AG

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme in rubrizierter Angelegenheit, die wir gerne wahrnehmen.

Grundsätzliche Bemerkungen

Wir stellen bei den vorliegenden Vorlagen in verschiedenen Bereichen eine Zunahme der von den Transportunternehmen bzw. Infrastrukturbetreiberinnen eingeforderten Daten fest. Diese in der Regel mit erheblichem Aufwand und entsprechender Verteuerung der Verkehrsleistungen verbundenen Erhebungen sollten sich auf das wirklich Nötige beschränken und in einem angemessenen Kosten- / Nutzenverhältnis stehen. Hier fordern wir mit Nachdruck pragmatische Regelungen, um im Sinne eines kosteneffizienten Bahnsystems die Erstellung teurer „Datenfriedhöfe“ zu verhindern.

Die vorliegenden Verordnungsänderungen erfordern zur Umsetzung eine hohen Koordinationsbedarf innerhalb der Unternehmen. Es sind deshalb hinreichende Übergangsfristen ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens festzulegen. Die BLS geht von einem Zeitbedarf von mindestens einem Jahr aus.

Zu dem umfangreichen Verordnungspaket äussern wir uns im Einzelnen wie folgt:

1. Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV)

Grundsatz

Wir begrüssen die allgemeine Stossrichtung der STEBV, das Sicherheitsniveau im Eisenbahnwesen weiter zu steigern. In der konkreten Umsetzung ist allerdings darauf zu achten, dass der administrative Aufwand der Eisenbahnunternehmen nicht zu stark zunimmt. Um die Verhältnismäs-

sicherheit der getroffenen Massnahmen sicherzustellen, müssen sich diese auf eine klare Analyse der zu verringernden Risiken abstützen.

Allgemeine Bestimmungen

Mit der STEBV ist eine Ausdehnung der Prüfungspflicht für sicherheitsrelevante Tätigkeiten vom Lokpersonal neu auf weitere Kategorien verbunden. Während heute für das Lokpersonal ausführende Richtlinien bestehen, fehlen diese für die neu in der STEBV geregelten sicherheitsrelevanten Tätigkeiten (operatives Leiten des Fahrdienstes, operative Vorbereitung einer Rangierbewegung oder eines Zuges, Sicherung einer Arbeitsstelle im Gleisbereich). Es ist deshalb zu befürchten, dass die entsprechenden Bestimmungen der STEBV zumindest in einer Übergangsphase von den Unternehmungen in der Praxis unterschiedlich angewandt werden. Dies muss durch ein gleichzeitiges Inkrafttreten sämtlicher relevanten Bestimmungen vermieden werden.

Art. 3 Sicherheitsrelevante Tätigkeiten

Auf Anlagen mit dezentralisierten Weichenbereichen führt auch ein Weichensteller sicherheitsrelevante Tätigkeiten aus, eine operative Leitung des Fahrdienstes führt er jedoch nicht aus. Aus dem Verordnungstext geht nicht klar hervor, ob diese o.ä. Funktionen ebenfalls der Verordnung unterstehen. Wir gehen davon aus, dass diese Bestimmungen in den durch das BAV noch zu erlassenden Richtlinien auch diesbezüglich noch präzisiert werden.

Art. 5 Prüfung

In dieser Bestimmung wird die obligatorische Fähigkeitsprüfung geregelt. Neu müssen dabei nicht nur das Lokpersonal, sondern auch weitere Kategorien mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten eine Fähigkeitsprüfung nachweisen. Die bisher beim Lokpersonal bestehende Prüfung war einheitlich und wurde von Prüfungsexperten abgenommen. Es ist sicherzustellen, dass auch die neuen Prüfungen einheitlich sind und von zentral ausgebildeten Experten/innen durchgeführt werden.

Antrag

In Art. 5 STEBV ist die Anrechenbarkeit der Arbeitszeit abschliessend zu klären.

Art. 6 Zuständigkeit

Antrag

In der Verordnung bzw. den ausführenden Richtlinien ist klar zu regeln, wer für die Bezeichnung der Prüfungsexperten verantwortlich ist. Dies geht aus dem vorliegenden STEBV-Entwurf nicht hervor.

Art. 7-11 Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen

Antrag

Die Anforderungen für die neu in der STEBV geregelten sicherheitsrelevanten Tätigkeiten sind zu präzisieren.

Begründung:

Mit der STEBV soll sowohl die Prüfungspflicht und Unfähigkeit zur Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten auf alle Personen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben ausgedehnt werden. Im 2. Abschnitt des Verordnungsentwurfes sind jedoch nur die Anforderungen für die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen umschrieben. Für die anderen sicherheitsrelevanten Tätigkeiten werden keine Anforderungen aufgeführt.

Betreffend der psychologischen Voraussetzungen gemäss Art. 6 lit. d sind wir in diesem Zusammenhang der Auffassung, dass diese weiterhin nur für die Führenden von Triebfahrzeugen gelten

sollten (wie bisher) und nicht auf das Zugbegleitpersonal auszudehnen sind. Hier bestehen andere Anforderungen.

Art. 11 Voraussetzungen für den Einsatz

Art. 11 lit. b des Verordnungsentwurfes hält fest, dass ein Triebfahrzeugführer über „genügend Sprachkenntnisse“ für den Fahrdienst auf den zu befahrenden Strecken haben muss. Wir sind uns bewusst, dass es sich hierbei nicht um eine neue Regelung handelt, möchten jedoch an dieser Stelle darauf hinweisen, dass eine weitgehende Auslegung dieses Passus die wachsenden Rekrutierungsprobleme beim Lokpersonal verschärfen könnte.

Art. 14 Dienstunfähigkeit wegen Alkohol oder anderer Substanzen

Mit der Verschärfung der Bestimmungen betreffend Alkohol oder Betäubungsmittel sind wir einverstanden. Nach unserem Dafürhalten sollten diese grundsätzlich mit den Bestimmungen im Strassen- und Luftverkehr übereinstimmen.

Als problematisch erachten wir die abschliessende Aufzählung der Substanzen in Art. 14 Abs. 3 des Verordnungsentwurfes. Sinnvoller wäre unseres Erachtens, einen Verweis auf das Betäubungsmittelgesetz zu machen. Ansonsten bleibt die Rechtslage unklar, wie vorzugehen ist, wenn jemand Betäubungsmittel konsumiert, die vom Betäubungsmittel erfasst werden, nicht aber im Katalog von Art. 14 Abs. 3 STEBV erwähnt sind.

Antrag

Die abschliessende Aufzählung in Art. 14 Abs. 3 ist durch einen Verweise auf das Betäubungsmittelgesetz zu ersetzen.

Art. 16 – 20 Kontrolle der Fähigkeit zur Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Bestimmungen erscheint uns nicht praktikabel. Insbesondere stellen sich grundsätzliche Fragen zur Durchführbarkeit, da nach der vorliegenden Auffassung das arbeitgeberische Weisungsrecht bei der Anordnung einer Blut- und Urinuntersuchung überschritten wird, bzw. das Persönlichkeitsrecht des Arbeitnehmers vorgeht. Betreffend der Zuständigkeit wird im vorliegenden Verordnungsentwurf auf Art. 82 EBG verwiesen. Dort liegt ein Katalog von verschiedenen Stellen vor. Es ist dabei nicht klar, welche Stelle nun effektiv entscheidet. Die Zuständigkeit ist deshalb in der STEBV genau zu regeln und darauf zu achten, dass nicht Zuständigkeiten zugewiesen werden, die die betreffende Stelle aus rechtssystematischen Gründen nicht wahrnehmen kann.

Antrag

Die Zuständigkeit bei der Kontrolle der Fähigkeit zur Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten ist in der STEBV zu präzisieren.

Art. 40 Strafbestimmungen

Wir weisen darauf hin, dass die Formulierung von Straftatbeständen in der Verordnung, die über Art. 87 EBG hinausgehen, in einem Spannungsverhältnis zu dem im Strafrecht hoch gewerteten Legalitätsprinzip stehen.

Art. 41 und 42 Datenbank

Antrag

Die BAV-Datenbank ist um die Abnahme/Verweigerung der Zulassungsdokumente gemäss Art. 28 STEBV zu ergänzen.

Begründung:

Die Abnahme/Verweigerung der Zulassungsdokumente gemäss Art. 28 STEBV wird nirgends zentral festgehalten. Eine Ergänzung dieser Angaben in der BAV-Datenbank könnte nationale oder internationale Missbräuche erschweren und somit auch Rekrutierungen vereinfachen.

2. Verordnung über die Videoüberwachung im öffentlichen Verkehr (VüV-ÖV)

Grundsatz

Wir begrüssen die Schaffung einer einheitlichen Rechtsgrundlage für die Videoüberwachung, welche die bisherigen kantonalen Regelungen, bzw. nur für die SBB gültige Bundesregelung zusammenführen.

Art. 1 Gegenstand

Antrag

Um Klarheit zu schaffen, ist Art. 1 VüV-ÖV wie folgt zu präzisieren:

Diese Verordnung regelt die Überwachung in Fahrzeugen und von Bauten (...)

Art. 3: Einsatz

Antrag

Art. 3 Abs. 2 VüV-ÖV ist wie folgt zu kürzen:

Die Videoüberwachung muss erkennbar gemacht werden. (Rest streichen)

Begründung:

Gemäss Art.3 Abs. 2 sind an überwachten Orten die verantwortliche Stelle, der Zweck der Videoüberwachung sowie deren Rechtsgrundlagen angegeben werden. Dies erscheint uns unverhältnismässig. Eine detaillierte Auflistung aller im Entwurf geforderten Angaben bedarf viel Platz und ist aufwändig. Im Bedarfsfall können die Rechtsgrundlagen durch das Unternehmen innerhalb nützlicher Frist zur Verfügung gestellt werden.

Art. 4 Bearbeitung von Aufzeichnungen

Antrag

Art. 4 Abs. 1 VüV-ÖV ist wie folgt zu ändern:

Aufzeichnungen mit Personendaten müssen innerhalb 72 Stunden gesichert und innerhalb der nächsten fünf Arbeitstage ausgewertet werden.

Begründung:

Der Verordnungsentwurf verlangt eine Auswertung von Aufzeichnungen mit Personentagen am nächsten Arbeitstag. Dies ist mit den heute im BLS-Perimeter bestehenden Organisationen und angesichts des in der Praxis oftmals nachträglich eintreffenden Informationsbedarfs nicht möglich. Bedürfnisse von Dritten (z.B. Kantonspolizei, Opfer von Übergriffen) werden häufig nicht innerhalb dieser Zeit beim Anlagenbetreiber angemeldet. Die vorgeschlagenen Bestimmungen würden zudem bedeuten, dass an einem Montag drei Tage ausgewertet werden müssten, nach Feiertagen sogar deren 4 oder 5. Der zentrale Punkt ist aus unserer Sicht, dass die Daten sicher aufbewahrt werden. Eine Sicherung der Daten innerhalb 72 Std. und eine Auswertung innerhalb der nächsten 5 Arbeitstage erscheint deshalb zweckmässig.

In Art. 4 Abs. 2 wird die Vernichtung von Aufzeichnungen innert 100 Tagen verlangt, sofern sich nicht aufgrund einer Strafverfolgung herausgegeben werden. Angesichts der geltenden Frist von 90 Tagen für die Einreichung einer Strafanzeige erscheint uns diese Frist für die Vernichtung allfälligen Beweismaterials als zu knapp bemessen.

Art. 5 Herausgabe von Aufzeichnungen**Antrag**

Art. 5 Abs. 2 VüV-ÖV ist zu streichen.

Begründung:

Art. 5 Abs. 2 verlangt, dass die öffentlichen Verkehrsunternehmen Personendaten unbeteiligter Dritter in Aufzeichnungen anonymisieren, bevor sie an die Behörden weitergeleitet werden dürfen. Dies ist aus unserer Sicht nicht praktikabel. Erstens erscheint es aus rechtlicher Sicht fragwürdig, wenn Unternehmen nur behandelte (manipulierte) Daten an die Behörden weitergeben. Damit wird einer mutmasslichen Täterschaft immer die Möglichkeit gegeben, die Echtheit der Aufzeichnungen anzuzweifeln. Zudem kann es nicht Aufgabe der Bahn sein, im Einzelfall zu entscheiden, wer an einem Delikt beteiligt ist und wer nicht. Dies ist Aufgabe der Behörden bzw. der Justiz.

3. Verordnung über die Personenbeförderung (VPB)**Art. 7 Personenbeförderung mit Bewilligungspflicht**

Mit der vorgeschlagenen Regelung benötigen touristische Busangebote neu keine Konzession des Bundes mehr, sondern nur noch eine Bewilligung des Kantons. Unklar bleibt, ob die bestehende Konzession somit anzupassen ist oder diese bis zur fälligen Erneuerung so bestehen bleibt. Hier erwarten wir eine Klärung.

Die Bewilligungspflicht für Schüler- und Arbeitnehmertransporte unterstützen wir, da sie den öffentlichen Verkehr konkurrenzieren können.

Art. 8 Ausnahmen vom Personenbeförderungsregal

Wir unterstützen die vorgeschlagene Regelung in Art. 8 Abs. 2, wonach geplante Fahrten, welche mit den bestehenden Fahrten des Linienverkehrs vergleichbar sind, weiterhin dem Personenbeförderungsregal unterstehen sollen.

Art. 11 Flughafentransfers

Antrag

Art. 11 Abs. 2 PBV ist wie folgt zu ändern:

Bei Flughafentransfers von und nach touristischen Orten sowie Gruppentransfers wird vermutet, dass (...)

Begründung:

In Art. 11 Abs. 2 PBV wird stipuliert, dass Flughafentransfers bestehende, von der öffentlichen Hand mitfinanzierte Verkehrsangebote nicht wesentlich konkurrenzieren. Diese Einschätzung teilen wir in dieser Form nicht. Es aus unserer Sicht zu präzisieren, dass dies nur für Flughafentransfers von und nach touristischen Orten und für Gruppentransfers gilt.

Art. 12 Abs. 3 Anzahl Konzessionsgesuche

Die Einreichung von maximal drei Originalen plus der entsprechenden elektronischen Version muss aus unserer Sicht reichen.

Art. 51 Bewilligungsurkunde

Antrag

Der Autoverlad ist von der Mitführungspflicht gemäss Art. 51 Abs. 3 PBV zu entbinden.

Begründung:

Wir erachten die Pflicht, eine Original-Bewilligungsurkunde für die grenzüberschreitende Personenbeförderung in jedem Fahrzeug mitführen zu müssen, im Falle des Autoverlads zwischen Kandersteg und Iselle als unverhältnismässig.

Art. 63 Handgepäck

Antrag

Zwischen der RÖVE und der Güterverkehrsvorlage muss bezüglich der heute für den Autoverlad geltenden Bestimmungen eine Koordination stattfinden.

Gemäss heutiger Praxis finden die Regeln über das Handgepäck auch auf den Autoverlad Anwendung. In den Anhörungsunterlagen betreffend die Verordnungen zur Güterverkehrsvorlage (s. 3 der Erläuterungen) wird darauf hingewiesen, dass der Autoverlad in der BGVF geregelt werden soll. Wie wir bereits in unserer entsprechenden Stellungnahme vom 28. Mai 2009 dargelegt haben, erwarten wir in diesem Zusammenhang, dass die heute für den Autoverlad geltenden Bestimmungen gesamthaft im Güterverkehrsrecht zu regeln sind.

Art. 75 Verspätete Ablieferung

In Art. 75 Abs. 1 fehlt die Währungsangabe. Es handelt sich wohl um CHF 200 pro Person.

Art. 78 Kontrollen und Mitwirkungspflichten

Zur besseren Verständlichkeit regen wir an, in Art. 78 Abs. 2 zu präzisieren, dass die unentgeltliche Mitfahrgelegenheit auf dienstliche Zwecke beschränkt ist.

Art. 79 Datenbearbeitung durch das BAV

Antrag

Die vom BAV zu erhebenden Daten sind auf das für die Verkehrsplanung wirklich Nötige zu beschränken.

Begründung:

Eine Datenerhebung in der in Art. 79 PBV vorgeschlagenen detaillierten Aufschlüsselung ist aus unserer Sicht unverhältnismässig. Für TU ohne entsprechende technische Mittel wie etwa ein elektronisches Zählsystem gestaltet sich diese sehr aufwändig. Im Sinne einer pragmatischen und kosteneffizienten Regelung beantragen wir, auf übermässigen Datenperfektionismus mit entsprechend hohem Mehraufwand zu verzichten.

4. Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

Vorbemerkung

Die finanziellen Belange für Infrastruktur und Verkehr sollen in drei unterschiedlichen Verordnungen geregelt werden. Die REVO bleibt gemäss Art. 35 PBG bestehen. Da diese gewiss auch anpassungsbedürftige Verordnung nicht ebenfalls vorliegt, ist es schwierig zu beurteilen, ob das betriebswirtschaftliche Gesamtbild in den Verordnungsentwürfen gesamthaft Sinn macht. Unserer Ansicht nach müsste sich die REVO ganz auf die ergänzenden Angaben in der externen Rechnung beschränken und alle Vorgaben für die Kosten-Leistungsrechnung in den beiden Bereichen Infrastruktur und Verkehr in der KFEV bzw. der ARPV enthalten sein.

Bei der Ausgestaltung der ARPV gilt es, die gegenwärtig laufende Entwicklung des zukünftigen Preissystems öV Schweiz zu berücksichtigen. Dieses wird die Prozesse im Bereich des Direkten Verkehrs (DV) bzw. der Preis- und Vertriebssysteme spürbar beeinflussen und finanzielle, organisatorische und kundenbezogene Auswirkungen haben.

Zu den einzelnen Bestimmungen der ARPV haben wir folgende Anmerkungen:

Art. 6 Abgeltungsvoraussetzungen

Die in Art. 6 Abs. 1 lit. f stipulierte Einführung einer minimalen Wirtschaftlichkeit einer Linie als Voraussetzungskriterium für eine gemeinsame Abgeltung von Bund und Kantonen begrüssen wir.

Art. 9 Qualität der Angebote

Antrag

Art. 9 Abs. 1 ist wie folgt zu ändern:

Der Bund und die Kantone können gemeinsam mit den Transportunternehmen ein schweizweites System zur Messung der Qualität (...)

Begründung:

Wir begrüssen die Einführung eines Systems zur Messung der Qualität. Bei der Schaffung eines solchen Systems muss die Mitwirkung der Transportunternehmen aus Gründen der Praxisnähe zwingend gewährleistet sein. Ein wichtiger Punkt ist aus unserer Sicht, dass sich der Erfassungsaufwand eines solchen Systems für die Transportunternehmen in einem vernünftigen Rahmen bewegt.

Art. 10 Tarifausgleich

Antrag Art. 10 ARPV ist zu streichen.
--

Begründung:

Im Sinne der Kostenwahrheit sind wir der Auffassung, dass unterschiedliche Tarife weiterhin möglich sein sollen, sei dies aufgrund der höheren Produktionskosten in geographisch oder aus anderen Gründen benachteiligten Gebieten sowie im touristischen Verkehr.

Art. 11 Ablauf Bestellverfahren

Wir begrüßen den in Art. 11 Abs. 1 vorgeschlagenen Wechsel vom ein- zum zweijährigen Bestellverfahren.

Art. 15 Zinssatz Eigenkapitalverzinsung

Wir begrüßen die Anwendung des 10 Jahres-Kassazinssatzes der Obligationen der Eidgenossenschaft. Diese Regelung schafft Klarheit betreffend die Verzinsung der zugestandenen eingesetzten Eigenmittel.

Art. 16 Offertstellung

Wir begrüßen die Koordination der Vorgaben unter den Kantonen (Abs. 1) und die Möglichkeit zur Einreichung unverbindlicher Richtofferten (Abs. 5).

Art. 17 Offerteinreichung

Wir begrüßen die Verschiebung des Offert-Einreichungstermins auf Ende April (Abs. 1) und die Möglichkeit der Zusammenfassung mehrerer Linien in einer Offertlinie (Abs. 2). Letzteres entspricht der bisherigen Praxis der Besteller nur bedingt.

Da die Offerte neu für zwei Jahre eingereicht werden muss und das Instrument der Zielvereinbarung über vier Jahre (Art. 24 – 26) eingeführt wird, wäre es sinnvoller, die mittelfristige Planrechnung über den vierjährigen Zeithorizont in der Zielvereinbarung zu regeln.

Antrag:

Art. 17 Abs. 3 d ist zu streichen und die Einreichung der mittelfristigen Planrechnung im Rahmen der Bestimmungen über die Zielvereinbarung zu regeln.
--

Art. 17 Abs. 3 i (neu): Sicherstellung der Transportkette

Art. 15 Zinssatz Eigenkapitalverzinsung**Art. 19 Investitionen**

Der Begriff „Eigenkapitalverzinsung“ ist rechtlich heikel. Im Gegensatz zu den Fremdkapitalgebern haben die Eigenkapitalgeber eines Unternehmens keinen Anspruch auf eine vertraglich festgelegte Entschädigung. Ihnen steht nur das nach der Befriedigung aller andern Forderungen übrige Residuum „Gewinn“ im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zur freien Verfügung. Bei den KTU wird die Verwendung von Gewinnen aus abgeltungsberechtigten Sparten eingeschränkt; sie müsste einer Spezialreserve zugeführt werden.

In Art. 19 Abs. 2 wird nun neu eine allfällige Gewinnausschüttung der freien Mittel weiter eingeschränkt. Dazu fehlt die gesetzliche Grundlage.

Im Zusammenhang mit Investitionen stellt sich die Frage der Verzinsung der selbst erarbeiteten, im Unternehmen zurückgehaltenen eigenen Finanzierungsmittel, die nach einer sauberen Trennung aller Aktiven und Passiven der Infrastruktur vom Verkehr im Verkehrsbereich reinvestiert werden. (Im Infrastrukturbereich wird hierfür der Begriff „Investitionsmittel“ verwendet: Art. 9 und 16 KFEV)

Mit der Öffnung der Gewinnverwendung gemäss Art. 36 PBG muss deshalb inhärent auch die Verzinsung dieser eigenen Finanzierungsmittel möglich werden. Bei einer akkuraten Planung kann sich ein Gewinn gemäss Art. 36 PBG eigentlich nur durch die Verzinsung der Eigenmittel ergeben. Bis anhin war dies allen KTU (und den SBB?) verwehrt, die noch zinslose Darlehen von Bund und Kantonen ausstehend hatten.

Da die Fremdfinanzierung heute nicht mehr projektspezifisch - und vor allem auch nicht fristenkongruent auf die lange Lebensdauer der Fahrzeuge ausgerichtet – erfolgen kann, fehlt die direkte Verbindung zwischen den einzelnen Finanzierungstranchen und den Fahrzeuginvestitionen. Damit müssen sich die KTU von Projektfinanzierungen lösen und sich mit der optimalen, kostengünstigen Finanzierung des Unternehmens auseinandersetzen.

Deshalb ist bei den anrechenbaren Zinskosten in den Offerten vom betriebsnotwendigen Kapital auszugehen. Selbstverständlich ist der Anteil der umgewandelten oder sistierten Darlehen gemäss Art. 38 – 41 entsprechend zu berücksichtigen.

Antrag:

In Artikel 19 ist die Verzinsung der eigenen Finanzierungsmittel offener und klarer zu regeln. Abs. 2 ist ersatzlos zu streichen.

Art. 20 Kennzahlensystem

Antrag:

Bei der Entwicklung und Anpassung der Kennzahlen sind die KTU beizuziehen.

Art. 21 Angebotsvereinbarungen

Die Bestellungen des Bundes und der Kantone erfolgten in der Vergangenheit erst einige Monate nach dem Beginn der Angebotsvereinbarung, da der Teiler zwischen Bund und Kantonen als Bestellern noch nicht feststand. Dies schafft Unsicherheiten.

Anträge:

Da die KTU keinen Anspruch auf Bestellung haben, sollen die Besteller in Art. 21 ARPV verpflichtet werden, vor Beginn der Vereinbarungen mindestens provisorische Bestellungen vorzunehmen.

Für das zweite Fahrplanjahr muss eine Konvention für die Anpassung an die Teuerung eingebaut werden.

Art. 24-26 Zielvereinbarungen

Die Zielvereinbarung über die zwei Fahrplanperioden ist ein neues Instrument.

Antrag:

Um Doppelspurigkeiten zu vermeiden, sollte die mittelfristige Planrechnung in diesem Abschnitt der ARPV geregelt werden.

Art. 25 Bonus-Malus-System

Die Bonus-Malus-Vereinbarung ist als „kann“ Bestimmung vorgesehen. Das heisst, dass hiefür der gegenseitige Wille vorhanden sein muss, andernfalls müsste dies klargestellt werden. Wie weiter bereits in unseren Bemerkungen zu Art. 15 und 19 erläutert, ist gemäss Obligationenrecht die Reservebildung an sich der Generalversammlung der Aktionäre vorbehalten, weshalb von zusätzlichen Abweichungen Abstand genommen werden sollte.

Zudem gerät die vorgesehene Regelung mit der Gewinnverwendung gemäss Art. 36 PBG in Konflikt. Letztlich ist ein allfälliger Bonus oder Malus ein ausserordentlicher Erfolgsfaktor innerhalb der entsprechenden Sparte oder Linie und muss oder darf in der Ist-Rechnung berücksichtigt werden.

Antrag:
Art. 25 Abs. 3 und 4 ARPV sind ersatzlos zu streichen.

Art. 26 Operative Führung

Antrag:
Die operative Führung durch einen Kanton sollte generell für den ganzen Offert- und Bestellprozess geregelt werden (z.B. in Art. 12 Abs. 2)

Art. 29 Rechnungswesen

Die in Abs. 4 vorgesehene Aufteilung der Offerten in das eigentliche Angebot und den Verkauf/Distribution hat sich bei der BLS seit zehn Jahren bewährt. Die Aufteilung der Ergebnisse der Distribution auf die Linien ist Ermessenssache und Linien im Netzzugang über fremde Strecken sehr komplex.

Der Ausweis der Sparte Distribution sollte eigentlich die Norm sein. Mit der „kann“ Formel sind die Offerten und deren Kennzahlen nicht mehr vergleichbar. Die Distribution ist ein grosser Kostenfaktor und grossen Veränderungen unterworfen.

Die Erhebung der Erlöse pro Linie nach wichtigsten Fahrausweisarten gemäss Art. 29 Abs. 8 bedeutet einen erheblichen Mehraufwand und keinen erkennbaren Nutzen für die Besteller. Zudem ist die Datenqualität teilweise ungenügend. Auf die Erstellung solch unnötiger Datenfriedhöfe ist zu verzichten.

Anträge:
Die Sparte „Distribution“ sollte nicht erst hier geregelt werden, sondern bereits im „2. Abschnitt: Angebot im regionalen Personenverkehr“, wo bisher nur von Linien die Rede ist.

Um die Vergleichbarkeit weiterhin zu ermöglichen, sollen alle Unternehmen, die keine separate Distributionsofferte unterbreiten (müssen), die Distributionskosten in der Spartenrechnung offen ausweisen.

Nach wie vor werden bei KTU mit integrierter Infrastruktur auch Distributionsaufgaben auf den Bahnhöfen in Verbundfunktion mit der Betriebsführung erbracht. Hier ist eine Regelung notwendig, ob die Distributionsleistungen ertragsabhängig oder gemäss Grenzkosten weiterverrechnet werden.

Art. 29 Abs. 4: Die Einführung einer eigenen, abgeltungsberechtigten Spartenrechnung Verkauf / Distribution ist nicht in der Kann-Form, sondern als Norm aufzunehmen.

Art. 29 Abs. 8: ist zu streichen.

Art. 34–37 Staatsgarantie

Ziel der Staatsgarantie muss es sein, dass die Bahnen zu möglichst günstigen Konditionen kommen und nicht, wie dies in den Erläuterungen unter Punkt „4.3 Vorteile für Bürgerinnen und Bürger“ - vielleicht auch nur unbeabsichtigt - gesagt wird, dass Rollmaterialfinanzierungen für die Banken attraktiver werden. Art. 34 – 37 müssen deshalb so ausgestaltet sein, dass die KTU – in der Tat im Interesse und zum Vorteil der Besteller und damit der Bürgerinnen und Bürger - dieses Ziel auf den heutigen, volatilen Finanzmärkten und mittels verschiedener Instrumente auch erreichen können.

Staatsgarantien können nicht auf den Investitionen (Aktivseite der KTU) abgegeben werden, sondern müssen sich auf die Finanzierung (also die Passivseite der KTU-Bilanzen) beziehen. Sie dürfen nicht auf Kredite von Banken beschränkt sein, sondern müssen genereller auch für andere Formen von Finanzierungen möglich sein, welcher sich KTU zur Refinanzierung ihrer Investitionen im regionalen Personenverkehr heute bedienen können. Dies sind z.B. Schuldscheine oder Privatplatzierungen, welche von KTU's direkt bei Investoren (Postfinance, Pensionskassen, Versicherungsgesellschaften, Banken etc.) plziert bzw. von diesen gekauft werden. Ebenfalls sollte die Staatsgarantie für Leasingfinanzierungen und öffentliche Anleihen möglich sein, sofern deren Erlöse zur Finanzierung von Investitionen im regionalen Personenverkehr verwendet wird.

Bei Leasingsverträgen ist zu beachten, dass der Leasinggeber (typischer Weise eine in- oder ausländische Bank) das Rollmaterial zu Eigentum hat und damit im Konkursfall des Leasinggebers in dessen Masse fällt. KTU (und bei einer Staatsgarantie also auch der Staat) können je nach vertraglicher Ausgestaltung also durchaus ein Kreditrisiko auf den Leasinggeber haben. Absicherungen zu Gunsten der KTU sind unseres Wissens bisher nur in Ausnahmefällen vorgenommen worden (z.B. von der BLS), zumal Leasingnehmer bisher davon ausgingen, dass Banken nicht in Konkurs gehen.

In diesem Zusammenhang ist an das von der Schweiz am 23. Februar 2007 unterzeichnete „Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials“ zu denken, das immerhin ermöglichen dürfte, dass sich sowohl Bahnen als Leasingnehmer als auch der Staat als Garantiegeber als Begünstigte Sicherungsrechte am Rollmaterial eintragen lassen können (allerdings mit gewissen Umtrieben und Kosten verbunden).

Die Staatsgarantie soll auch für Konversionen bestehender Darlehen möglich sein. Viele KTU haben im Hinblick auf die Möglichkeit einer Staatsgarantie kürzerfristige Finanzierungsverträge abgeschlossen und erwarten, dass die Staatsgarantie (und damit bessere Konditionen) auch für solche Umwandlungen möglich ist.

Unerlässlich im Zusammenhang mit der RÖVE-Verordnungsanpassung auch, die Voraussetzungen für Finanzierung über die Eurofima – und damit im Vergleich zur SBB gleich lange Spiesse - zu Gunsten von KTU geschaffen würden: neben der Staatsgarantie ist für eine Eurofima-Finanzierung bekanntlich zwingend, dass die um Finanzierungen nachsuchende Bahnen entweder Aktien der Eurofima besitzen (bisher ausschliesslich Staatbahnen wie die SBB) oder die entsprechenden Finanzierungen von den SBB (oder einer anderen Staatsbahn, welche Mitglied bei der Eurofima ist), garantiert werden (was die SBB z.B. zu Gunsten von Cisalpino und Hupac wiederholt gemacht haben). Die SBB sollten deshalb vom BAV angewiesen werden, interessierten KTU die notwendigen Aktien (an sich genügt je 1) abzutreten. Im Sinne der Risikobegrenzung würde dieses Vorgehen das Engagement bzw. die Haftung der Schweiz (5%) als Garantiegeber der Eurofima nicht erhöhen, den interessierten KTU aber den Zugang zu Eurofima-Mitteln ermöglichen.

Art. 35 Abs 1 ist insofern zu präzisieren, als Staatsgarantien generell für die Finanzierung von Sachanlagen gewährt werden, die für die abgeltungsberechtigten Leistungen beschafft wurden oder werden.

Unverständlich ist, was in Art. 35 Abs. 2 mit „flankierenden Massnahmen im Verkehrsbereich“ gemeint ist. Dies sollte präzisiert werden.

Art. 36 ist überflüssig, da bei Amortisationsregelungen Gläubiger keinesfalls mehr als die ausstehende Schuld einfordern können.

Für das Verfahren zur Erlangung der Staatsgarantie sollten keine engen zeitlichen Fesseln angesetzt werden. Es muss möglich sein, global gewisse Finanzierungsbeträge zu garantieren, so dass es möglich ist z.B. eine staatsgarantierte Privatplatzierung oder Anleihe zum optimalen Zeitpunkt in den Markt zu geben. Dies lässt sich nicht - wie das in Art. 37. Abs. 2 vorgesehen - drei Monate vorher beantragen.

Antrag

Der 1. Abschnitt: Staatsgarantie (Art. 34 – 37) ist entsprechend den obigen Bemerkungen zu überarbeiten.

Art. 38 – 41 Umwandlung und Sistierung rückzahlbarer Darlehen

Diese neue Regel im ARPV ist sehr nützlich, um die Zinskosten für die KTU zu senken. Die Umwandlung und Sistierung rückzahlbarer Darlehen ermöglicht, diese Mittel zur Amortisation neuer verzinslicher Darlehen einzusetzen und damit zu beschleunigen.

Im Gegensatz zur Staatsgarantie müssen hier alle beteiligten Kantone mitwirken.

Antrag

Die Umwandlung und Sistierung rückzahlbarer Darlehen soll wie die Staatsgarantie nicht nur für neue Finanzierungen möglich sein, sondern auch für Konversionen bestehender Darlehen.

5. Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur KFEV

Art. 8 Statistik

Wir fordern auch im Bereich der Infrastrukturdaten mit Nachdruck pragmatische Regelungen, welche den Erhebungsaufwand sowohl für die Konzessionärin als auch für die EVUs in einem vernünftigen Rahmen hält. Jede Ausweitung des heute erhobenen Datenkranzes ist unter einbezug der EVUs eingehend auf ihr Kosten- / Nutzenverhältnis zu prüfen.

Art. 11 Vereinbarungen über die Zusammenarbeit zwischen Transportunternehmen

Antrag

Art. 11 KFEV ist zu streichen.

Die Bestimmung, dass Transportunternehmen bei Vereinbarungen über die Vergütung für die Benützung von Bauten, Anlagen und Landflächen im Interesse der Besteller von Verkehrsangeboten möglichst tiefe Entgelte vereinbaren sollen, erscheint uns aus rechtlicher Sicht als zu unbestimmt und in der Sache grundsätzlich falsch. Wie wir bereits in unserer Stellungnahme zur Benützung und Entschädigung von Bus-Haltestellen auf dem Grundeigentum von Transportunternehmen vom 21.4.2009 festgehalten haben, sind wir aus Gründen der Markttransparenz und der Kostenwahrheit der Auffassung, dass auch zwischen konzessionierten Transportunternehmen grundsätzlich Marktpreise zu verrechnen sind. Dies umso mehr, als die Eisenbahnen beim Landerwerb ebenfalls verpflichtet sind, den Verkehrswert, sprich den Marktwert, zu ent-

schädigen. Das gilt selbstredend auch bei der externen Zumietung von Immobilien, wo die Bahnen dem freien Markt ausgesetzt sind.

Art. 13 Formen der Finanzierung

In diesem Artikel werden unter Abs. 1 und 3 die Fahrzeuge erwähnt, die für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur notwendig sind. Abs. 3 regelt die Abgeltung der Fremdkapitalkosten. Damit stellt sich die Frage, ob die Baufahrzeuge nicht mehr mit Investitionsmitteln, respektive mit zinslosen, bedingt rückzahlbaren Darlehen finanziert werden können. Dies ist in der Verordnung zu präzisieren. Aus unserer Sicht wäre es nicht sinnvoll, dass die Baufahrzeuge analog des Rollmaterials für den Verkehr über Darlehen am Markt finanziert werden müssen.

Art. 16 Finanzierung der Investitionen

Gemäss Art. 9 Abs. 2 sollen die Investitionsmittel der Infrastruktur von den übrigen flüssigen Mitteln getrennt werden. Damit soll die klare Trennung der Finanzierung des Verkehrsbereichs und des Infrastrukturbereichs erreicht werden. Somit dürfen die flüssigen Mittel des Verkehrsbereichs nicht für die Infrastruktur verwendet werden.

Antrag:

In Art. 16 Abs. 2 KFEV ist der Begriff *flüssige Mittel* durch *Investitionsmittel* zu ersetzen.

Zur Präzisierung ist Abs. 3 zudem wie folgt zu ändern:

Ist eine zusätzliche Finanzierung erforderlich, (...)

Art. 18 Offerte

Im Gegensatz zur Abgeltung des regionalen Personenverkehrs in der Verordnung ARPV ist die Dauer der Offerte in der KFEV nicht klar geregelt. Sollte hier nicht eine zweijährige Dauer die Regel sein, dürften aus unserer Sicht während der Fahrplanperiode keine Trassenpreisveränderungen erfolgen.

Art. 22 – 24 Naturschäden

Art. 59 EBG bezieht sich fast ausschliesslich auf Schäden an der Infrastruktur. Schäden an Fahrzeugen sind über die Kaskoversicherungen gedeckt:

Der Bund kann den von grossen Naturschäden betroffenen Transportunternehmungen Finanzhilfen an die Kosten der Wiederherstellung oder des Ersatzes beschädigter oder zerstörter Anlagen und Fahrzeuge sowie an die Kosten der Räumungsarbeiten gewähren.

Mit der klaren Trennung der Finanzierung des Verkehrsbereichs und des Infrastrukturbereichs dürfen die flüssigen Mittel aus dem Verkehrsbereich nicht für die Infrastruktur verwendet werden. Diese „firewall“ gilt selbstverständlich auch im umgekehrten Sinne.

Antrag:

Art.22 KFEV ist wie folgt zu ändern:

Finanzhilfen nach Artikel 59 EBG werden ausgerichtet, wenn die Schäden im Infrastrukturbereich nicht über die Infrastrukturfinanzierung gemäss Abschnitt 6 finanziert werden können.

6. Fahrplanverordnung FPV

Art. 3 Ablauf des Fahrplanverfahrens

Der Ablauf des Fahrplanverfahrens ist unseres Erachtens zu wenig präzise bzw. unvollständig dargestellt.

Antrag

Art. 3 Abs. 1 ist wie folgt zu ändern:

Das Verfahren zur Festlegung des Fahrplans besteht aus folgenden Phasen:

- a) Erstellung des Fernverkehrskonzepts (unverändert)*
- b) Erstellung des Regionalverkehrskonzepts (neu)*
- c) Erstellung der Detailfahrpläne im Fern- und Regionalverkehr (neu)*
- d) Provisorische Trassenbestellungen*
- e) Provisorische Trassenzuteilung (gemäss Ziffer b des Entwurfs)*
- f) Erstellung des Fahrplan-Entwurfs (gemäss Ziffer c des Entwurfs)*
- g) Definitive Trassenbestellungen (neu)*
- h) Definitive Trassenzuteilung nach NZV (gemäss Ziffer d des Entwurfs)*
- i) Erstellung des definitiven Fahrplans (gemäss Ziffer e des Entwurfs)*

Art. 5 Fahrplan-Entwurf

Diese Bestimmung entspricht nicht der heutigen Praxis. Eine provisorische Bestellung der Kantone vor der Erstellung des Fahrplanentwurfs haben wir mit Ausnahme des Kantons Bern bisher nie erhalten (so auch z.B. für den Fahrplan 2010 nicht). Der Fahrplanentwurf wurde bisher aufgrund der Offertanfrage der Kantone sowie allfälligen nachträglichen Wünschen und bilateralen Absprachen erstellt und nicht aufgrund einer formellen provisorischen Bestellung.

Art. 11 Änderung des Fahrplans während der Geltungsdauer

Aus unserer Sicht muss eine Unterschreitung der in Abs. 2 und 4 genannten Fristen in zwingenden Fällen und in Absprache mit dem BAV und den beteiligten Kantonen möglich sein, dass heisst wenn gravierende Fehler vorliegen oder bedeutende Nachteile für die Kundschaft bestehen.

Antrag

Für die in Art. 11 Abs. 2 und 4 FPV genannten Fristen sind Ausnahmeregelungen vorzusehen.

7. Verordnung über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen

Art. 3 und Art. 7

Aufgrund dieser Verordnung ist für uns nicht zu ermitteln, ob, in welcher Hinsicht und in welchem Umfang allenfalls Handlungsbedarf besteht. Sofern keine präzisierenden Auflagen seitens des BAV erfolgen, gehen wir davon aus, dass die heutige Praxis fortgeschrieben wird.

8. Verordnung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen EBV

Zu den Seiten 127-128 und 133-134 des Berichtsanhanges UVEK (H1)

Während sowohl die Meldung von Zugzahlen, Gütertonnen und Verkehrsleistung als auch die Aufteilung nach Achsen (Lötschberg, Gotthard) und Verkehrsarten (WLV,KV) möglich und sinnvoll ist, macht die Meldung von Gütergruppen aus unserer Sicht wenig Sinn, da ein grosses Verkehrsvolumen in Buntzügen abgewickelt wird und nur die Gütergruppe "Sammelgut" erhält. Eine genauere Erfassung ist nicht möglich. Zudem sind die Gütergruppen von BfS/BAV unterschiedlich zu denjenigen vom Zoll. Dies bewirkt bei den EVU einen grossen Mehraufwand. Auf solche unnötigen Kostentreiber im Güterverkehr ist zu verzichten.

Anträge

Zwischen Zoll und BAV bzw. BfS ist eine Harmonisierung der zu erhebenden Daten vorzunehmen.

Die zu erhebenden Daten sind zielgerichtet zu priorisieren. Den EVU's muss transparent dargestellt werden, zu welchen Zwecken und aus welchem Gründen die Daten erhoben werden müssen.

9. Netzzugangsverordnung NZV

Art. 7 Abs. 2 sowie Art. 8 Anh. 2

Wir unterstützen die geplanten Änderungen. Die Erhöhung der Gültigkeitsdauer der Sicherheitsbescheinigung auf 3 Jahre reduziert den administrativen Aufwand.

Art. 24 Abs. 1bis (neu)

Dieser Zusatz, wonach Infrastrukturbetreiberinnen dem BAV im Rahmen von Kontrollen festgestellte Unregelmässigkeiten melden müssen, ist zur Zeit in einer Arbeitsgruppe zwischen BAV, SBB und BLS in Diskussion (AKV: Letter of common understanding / Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung im Netzzugang / Abgrenzung der Aufgaben zwischen Bundesamt, Infrastrukturbetreiberinnen und Netzbenutzerinnen). Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum dieser Artikel vorliegend in die Anhörung gegeben wird, obwohl die Arbeiten in besagter Arbeitsgruppe nicht abgeschlossen sind.

Art. 24 Abs. 2 Meldung an das BAV:

Gemäss dieser Bestimmung muss die Infrastrukturbetreiberin das BAV innert drei Arbeitstagen informieren, wenn sie die Weiterfahrt eines Zuges wegen offensichtlicher Gefährdung von Passagieren, Dritten Anlagen oder Anderen Zügen verhindert.

Unklar bleibt hierbei, um welche Fälle es sich genau handelt. (Muss zum Beispiel ein aufgrund von ZKE-Alarmen aufgehaltener Zug, der später – aufgrund behobener Zustände – weitergefahren ist gemeldet werden?) Wir plädieren hier für eine pragmatische Lösung, welche keine übermässigen Datenfriedhöfe zur Folge hat. Für leichte Fälle macht eine monatliche Meldung unter Umständen mehr Sinn.

Anhang 2 c Bestand:

Die zur Erteilung der Sicherheitsbescheinigung erforderliche Liste der mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten betrauten Personalkategorien muss sich naturgemäss auf ein Stichdatum beziehen.

10. Schiffbauverordnung

Art. 44 Kontroll-Personen

Die Bestimmung, wonach die zu bezeichnenden Personen für die Kontrolle der Dienstfähigkeit Mitglieder der Geschäftsleitung sein müssen, ist für die BLS in der Praxis kaum umsetzbar. Die Schifffahrt wird innerhalb der BLS-Gruppe als Abteilung des Geschäftsbereichs Personenverkehr geführt. Der Chef der Schifffahrt Berner Oberland ist mithin Teil der vierten Führungsebene der BLS AG. Dessen Unterstellte durch Mitglieder der Konzernleitung auf ihre Dienstfähigkeit prüfen zu lassen, ist nicht sachgerecht. Diese Kontrolle muss vielmehr durch leitende Angestellte der Schifffahrtsabteilung vorgenommen werden können.

Antrag

Art. 44 Abs. 5 ist wie folgt zu ändern:

Die von den Unternehmen zu bezeichnenden Personen für die Kontrolle der Dienstfähigkeit müssen eine leitende Stellung im Schifffahrtsbereich haben.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen im weiteren Gesetzgebungsprozess.

Freundliche Grüsse

BLS AG

(sig)

Bernard Guillelmon
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Olivier Bayard
Stv. Leiter Unternehmenskommunikation
Public Affairs