

Herrn Direktor
Max Friedli
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

BLS AG
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



Bern, 15. Oktober 2009

Zweiter Schritt der Bahnreform 2; Vernehmlassung Stellungnahme der BLS AG

Sehr geehrter Herr Direktor Friedli
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum erwähnten Gesetzespaket Stellung nehmen zu können. Wir haben unsere Bemerkungen nachstehend gemäss Ihrem Fragekatalog gegliedert und anschliessend konkrete Anträge zu den einzelnen Vorlagen formuliert.

I. Bemerkungen zur Vorlage

1. Diskriminierungsfreier Netzzugang

1.1 Organisation der Trassenvergabestelle

a) Rechtsform

Mit der Einrichtung einer Trassenvergabestelle (TVS) in der Form einer öffentlich-rechtlichen Anstalt sind wir einverstanden. Dabei muss der Übergang von der heutigen zur künftigen Trassenvergabestelle, welcher de facto auf eine formelle Enteignung der heutigen Eigentümer hinausläuft, rechtstaatlich korrekt erfolgen und entsprechend entschädigt werden (Antrag 1).

b) Zusammensetzung des Verwaltungsrats

Verwaltungsratsmitglieder der TVS dürfen gemäss vorliegendem Entwurf in keiner Beziehung zu einem Eisenbahnunternehmen stehen (Art. 9 d Abs. 2 revEBG). Dies erachten wir als sachlich falsch. Die fachtechnische Schnittstelle zwischen Rad und Schiene und der Praxisbezug muss u.E. auch auf der strategischen Ebene der TVS vertreten sein. Ein interessengebundenes Verhalten des Verwaltungsrats kann durch eine Regelung verhindert werden, wonach lediglich eine Minderheit der Verwaltungsratsmitglieder in einem wirtschaftlichen Verhältnis zu einem Eisenbahnunternehmen stehen und dieses überdies nicht delegationsgebunden sein darf (Antrag 2).

1.2. Trassenbestellungen durch Dritte, welche nicht EVU sind

Wir lehnen eine Erweiterung des Bestellerkreises für Trassen über die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) klar ab. Dies aus folgenden Gründen:

- Wenn Dritte, eisenbahnfremde Akteure selbstständig Trassen bestellen, können die EVU's ihr eigenes System nicht mehr optimieren, was zu einer reduzierten Effizienz in Form schlechterer Auslastung der Ressourcen (Loks und Lokomotivführer) führt. Im Car-gobereich bedeutet dies einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil gegenüber der Strasse.
- Es besteht die Gefahr, dass Trassen doppelt bestellt werden und somit die Kapazität nicht vollumfänglich ausgeschöpft werden kann.
- In Konfliktsituationen sind neben den bisherigen Parteien eine Vielzahl weiterer Unternehmen in den Lösungsfindungsprozess involviert, was diesen schwieriger, langwieriger und komplexer macht.
- Die Priorisierung der bestellten Trassen wird komplizierter.

Im Gesetz ist zudem festzuhalten, dass bei der Trassenbestellung eine abgeschlossene Netzzugangsvereinbarung mit der betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) vorliegen muss (Antrag 3).

1.3 Rollen und Aufgaben für die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs

a) Grundsatz

In der vorgeschlagenen Neuregelung der Rollenverteilung hinsichtlich des Netzzugangs bleiben wesentliche Punkte offen, welche durch den Bundesrat geregelt werden sollen. Insbesondere fehlen in der vorliegenden Botschaft jegliche Ausführungen zur konkreten Ausgestaltung des Fahrplanprozesses und den entsprechenden Schnittstellen zwischen TVS, EIU und EVU. Eine abschliessende Beurteilung der anvisierten Reform erscheint uns deshalb aufgrund des heute Vorliegenden schwierig.

Grundsätzlich begrüsst die BLS die Bemühungen der vorliegenden Reform zur Stärkung der Diskriminierungsfreiheit im Netzzugang. Dabei müssen über alle Zeithorizonte der Fahrplanentwicklung schlanke und unbürokratische Prozesse definiert werden, welche

- für die EVUs klare und eindeutige Ansprechstationen definieren, vorzugsweise im Sinne eines „single point of contact“.
- in Konfliktsituationen rasche, nach klaren und transparenten Regeln sich richtende Entscheidungen herbeiführen.

In diesem Sinne erwarten wir, dass die Bahnen bei der weiteren Erarbeitung und Konkretisierung der Vorlage auf Verordnungsstufe im Sinne einer praxistauglichen Lösung frühzeitig einbezogen werden. Wir sind gerne bereit, dazu unseren Beitrag zu leisten.

b) Kompetenzen der Trassenvergabestelle

Wie wir bereits in unserer Stellungnahme vom 20. Januar 2009 ausgeführt haben, sind die vorgelegten Prozesse der Lang- und Mittelfristplanung für die Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit von entscheidender Bedeutung. Im Botschaftsentwurf (S.25) wurde unser Anliegen verdankenswerter Weise aufgenommen. Der dortige Hinweis, dass der Aufgabenumfang der Trassenvergabestelle auch die Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit bei den Vorarbeiten zum Fahrplanentwurf und zur Trassenvergabe (z.B. Fahrplan- und Konzeptstudien mit Bezug zum Jahresfahrplan, Trassenkataloge) umfasst, reicht unseres Erachtens jedoch nicht aus. Faktisch werden die längerfristigen Planungsaufgaben im schweizerischen Bahnnetz heute von der SBB, welche zugleich die grösste Netzbenutzerin ist, mit grosser Eigenständigkeit wahrgenommen. Sie verfügt als einzige Organisation in der Schweiz über die für die Planung der langfristigen Netz-

entwicklung notwendigen Datengrundlagen. Unter diesen Voraussetzungen kann die Diskriminierungsfreiheit nur durch ein hohes Mass an Transparenz (sowohl gegenüber der neuen TVS als auch und insbesondere gegenüber den übrigen EIU und den Netzbenutzern) gewährleistet werden. Die entsprechende Verantwortung der Trassenvergabestelle muss deshalb zwingend im Gesetz verankert werden (Antrag 4).

Hingegen sind die Kompetenzen der Trassenvergabestelle gegenüber den Infrastrukturbetreibern in zwei Punkten klar abzugrenzen: Die Festlegung der Netznutzungsbedingungen (Netzzugangsvereinbarungen, AGB, Network Statements) und das Inkasso müssen in der Hand der EIU bleiben. Während diesen das Inkasso auf S. 30 des Botschaftsentwurfes klar zugewiesen ist, fehlen entsprechende Angaben hinsichtlich der Festlegung der Netznutzungsbedingungen. Auf S. 62 des Entwurfes ist sogar festgehalten, dass die Trassenvergabestelle für die Publikation der Netznutzungsbedingungen zu sorgen hat. Dies lehnen wir in aller Form ab und fordern eine klare gesetzliche Verankerung der entsprechenden Kompetenzen der EIU gemäss heutiger Praxis (Antrag 5).

c) Trassenpreis

Bezüglich der Kompetenzen zur Festlegung des Trassenpreises ist die Vorlage für uns widersprüchlich. Mindestpreis und Deckungsbeitrag sollen wie heute auch künftig durch den Bundesrat resp. das zuständige Bundesamt erlassen werden. Hingegen sollen diejenigen Elemente des Trassenpreises, deren Höhe nicht gesetzlich vorgeschrieben ist und die heute von den EIU festgelegt werden, neu von der TVS bestimmt werden. Diese soll auch die entsprechenden Trassenpreisberechnungen durchführen (Art. 9b Abs. 1 d revEBG). Gemäss Botschaftsentwurf (S.62) soll der Deckungsbeitrag im nicht konzessionierten Verkehr wiederum auf Antrag der EIU genehmigt werden. Hier erwarten wir eine Klärung. Zudem fehlt in der Vorlage eine klare Bezeichnung der verantwortlichen Stelle zur Festlegung der Zusatzleistungen als Bestandteil des Trassenpreises.

Im Bereich des Personenverkehrs sieht der Entwurf vor, dass die Erhebung des Deckungsbeitrags neu fakultativ wird (Art. 9o Abs. 4 revEBG). Dies lehnen wir ab. Es geht nicht an, dass der regelmässige Personenverkehr, welcher bereits bei der Prioritätenregelung Vorteile genießt, nicht zwingend einen Anteil aus den Verkehrserträgen an die EIU weiter geben muss. Die heutige Regelung hat sich bewährt und darf nicht durch eine Regelung, welche einen weiten Ermessensspielraum öffnet, abgelöst werden (Antrag 6). Dies umso mehr, als der Güterverkehr im Rahmen der laufenden Arbeiten zu einer umfassenden Revision des Trassenpreissystems aufgrund mehrerer vom Parlament überwiesener Motionen substantiell zu entlasten ist.

d) Finanzierung der Trassenvergabestelle

Gemäss Entwurf entstehen dem Bund durch die Errichtung der neuen TVS keine über die Einlage des Aktienkapitals hinausgehenden Mehrkosten, da deren Tätigkeiten über Gebühren finanziert werden. Die Belastung des via Abgeltungen zu grossen Teilen von der öffentlichen Hand getragenen Gesamtsystems besteht indes unabhängig davon, ob diese über Gebühren der Bahnen oder den Personaletat des Bundes finanziert werden.

Gegenüber der heutigen Trasse Schweiz AG wird die neue TVS gemäss Entwurf einen fast viermal höheren Personalbestand aufweisen. Inwieweit dies durch Einsparungen andernorts kompensiert werden kann, hängt von der konkreten und in der Vorlage nicht ausgeführten Ausgestaltung des Fahrplanprozesses ab. Dies ist aus unserer Sicht heute noch nicht im Detail abschätzbar. Wir gehen jedoch davon aus, dass die Einrichtung der neuen TVS und die dadurch zusätzlich entstehenden Schnittstellen für das Gesamtsystem Bahn tendenziell zu einer finanziellen Mehrbelastung und damit letztlich auch zu einem höheren Abgeltungsbedarf der Bahnen führen werden. Wir erwarten, dass dieser gegebenenfalls vom Bund gedeckt wird.

2. Interoperabilität der Eisenbahnen

2.1. Grundsätzliche Forderungen der BLS AG

Grundsätzlich unterstützt die BLS die Bemühungen des Bundes zu einer Vereinheitlichung und Vereinfachung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs. Hinsichtlich der Umsetzung der Interoperabilitätsvorschriften sehen wir jedoch in wesentlichen Punkten noch grosse Unklarheiten, die mit der vorliegenden Botschaftsentwurf nicht ausgeräumt werden. Wir stellen hierzu folgende grundsätzlichen Forderungen:

a) Klar abgegrenzter Geltungsbereich

Neu sollen bei interoperablen Strecken sämtliche Teilsysteme eine Betriebsbewilligung benötigen. Gestützt auf Art. 23 revEBG und die Gesetzessystematik gehen wir davon aus, dass dies bei nicht operablen Strecken nicht automatisch der Fall ist. Dies geht jedoch aus dem Botschaftsentwurf nirgends klar hervor. Ein sensibler Punkt ist in diesem Zusammenhang das Rollmaterial, das gemäss EU-Recht als Teilsystem im Sinne der Interoperabilität gilt. Hier muss unter allen Umständen verhindert werden, dass Rollmaterial, das zwar auf interoperablen Strecken verkehrt, aber nicht grenzüberschreitend eingesetzt wird (z.B. Regionalverkehr, Infrastrukturfahrzeuge), teuer und unzweckdienlich aufgerüstet werden muss (Antrag 7).

b) Nachvollziehbare und angemessene Umsetzungsfristen

In der Botschaft wird ausgeführt, dass die Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinien kurzfristig keinen hohen Investitionsbedarf auslösen wird. Gleichzeitig wird in der Botschaft festgehalten, dass der Bundesrat eine schnellstmögliche Umsetzung anstrebt. Hier sehen wir einen Widerspruch. Wir erwarten, dass die Umsetzungsdauer pro Teilsystem in der Umsetzung der Vorlage nachvollziehbar geregelt wird. Dabei sind angemessene und wirtschaftlich zweckmässige Umsetzungsfristen vorzusehen.

c) Mehrkosten minimieren

Die Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinien hat im Vergleich zum heutigen System für die betroffenen Bahnen vier Kostentreiber zur Folge:

- gesteigerter interner Aufwand der Bahnen durch zusätzliche Verfahren.
- Kosten für die externen Konformitätsbewertungsstellen.
- Gebühren für die Verfahrenskosten auf Seiten des Bundes.
- Eigentliche Investitionsmehrkosten. Bei neuen technischen Systemen ist in der Regel mit längeren, instabilen Einführungsphasen zu rechnen, welche laufende und tendenziell kostentreibende Anpassungen erfordern. Die Erfahrungen aus der Einführung von ETCS haben dies klar gezeigt.

Dass die Einführung der Interoperabilität unter diesen Voraussetzungen – wie im Botschaftsentwurf ausgeführt - zu keinen wesentlichen Mehrkosten führen soll, ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar. Wir gehen vielmehr davon aus, dass die Einführung der Interoperabilitätsanforderungen das Gesamtsystem Bahn kurz- bis mittelfristig verteuern, den Abgeltungsbedarf erhöhen und die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse schwächen wird. Das Effizienzsteigerungspotential der Interoperabilität wird erst langfristig ausgeschöpft werden, wenn die Einführung in ganz Europa vollzogen sein wird. Bis dahin ist vorerst mit Mehraufwendungen zu rechnen. Aus diesem Grund fordern wir mit Nachdruck schlanke und pragmatische Lösungen hinsichtlich der Verfahren, Ausnahmeregelungen und Umsetzungsfristen.

d) Weitere Massnahmen sind nötig

Wir weisen schliesslich darauf hin, dass neben den Interoperabilitätsanforderungen weitere Massnahmen zur Förderung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs nötig sind wie schlanke Zollabwicklungen oder die Vorhaltung geeigneter Betriebswechsellanlagen an den Grenzübergängen. Wir erwarten auch hier eine aktive Rolle des Bundes.

2.2. Liste der interoperablen Strecken

Mit den in Anhang 1 des Botschaftsentwurfes aufgeführten Strecken sind wir grundsätzlich einverstanden. Darüber hinaus ist aus unserer Sicht die Strecke Iselle-Domodossola aufzunehmen, für deren Betrieb die Schweiz gemäss Simplonkonvention mit verantwortlich ist. Die Strecke ist als konventionelle Strecke, später als Hochgeschwindigkeitsstrecke zu klassifizieren.

Wir weisen ausserdem daraufhin, dass für verschiedene Strecken, insbesondere die Strecken Frutigen-Goppenstein-Brig, Spiez-Interlaken Ost, Bern-Neuenburg und Lengnau-Moutier, eine Ausrüstung entsprechend dem Standard für interoperable Strecken (z.B. Ausrüstung mit GSM-R Native) aus wirtschaftlichen Gründen nicht unbedingt zweckmässig sein muss. In der Interoperabilitätsrichtlinie der EU ist eine entsprechende Ausnahmeregelung bei unwirtschaftlichen Investitionen ausdrücklich vorgesehen.

2.3. Errichtung einer Konformitätsbewertungsstelle durch den Bund

Die Errichtung einer Konformitätsbewertungsstelle durch den Bund erachten wir nur dann als sinnvoll, wenn sich im Zuge der Umsetzung der Vorlage innert nützlicher Frist keine private Einrichtung konstituiert (Antrag 8). Von entscheidender Bedeutung ist aus unserer Sicht die vollständige Unabhängigkeit der Konformitätsbewertungsstellen von Eisenbahnunternehmen und Zulassungsbehörde. Diese ist im Gesetz zu verankern (Antrag 9).

3. Ausschreibungen im Busbereich

Wir sind mit der Möglichkeit von Ausschreibungen im Busbereich nach Konzessionsablauf einverstanden und begrüssen es, wenn Zuschlag und Konzessionserteilung künftig in derselben Verfügung geregelt werden. Die vorgeschlagene Langzeitvereinbarung und die Ausschreibungsplanung erachten wir grundsätzlich als geeignete Instrumente für die Umsetzung. Bezüglich der Langzeitvereinbarung ist aus unserer Sicht festzuhalten, dass diese wie die heutigen Abgeltungsvereinbarungen für die beteiligten Unternehmen einen selbstständigen Rechtsanspruch auf die Abgeltung begründen muss (Antrag 11).

In Bezug auf die Regelungen betreffend einen Betreiberwechsel haben wir überdies folgende Bemerkungen:

- Es ist davon auszugehen, dass bei einem Betreiberwechsel die neue Unternehmung Teile des Personals der bisherigen Unternehmung übernimmt. Falls die Pensionskasse letzterer eine Unterdeckung aufweist, muss sichergestellt werden, dass dem Personal und der betreffende Unternehmung daraus kein Schaden entsteht (Antrag 12).
- Bei einem Konzessionsentzug ohne Verschulden des betreffenden Unternehmens ist dieses voll zu entschädigen (Antrag 10).
- Bei Vergabeentscheiden muss es - verfassungsrechtlich garantiert (Art. 29a BV) - mindestens eine unabhängige Rechtsmittelinstanz geben, die abschliessend mit voller Kognition entscheiden kann. Dies ist sinnvollerweise das Bundesverwaltungsgericht (Antrag 13).

4. Finanzierung der Wehrdienste

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden.

II. Anträge zu den einzelnen Gesetzesvorlagen

Antrag 1:

Übergangsbestimmung Abs. 4 und 6 revEBG ist wie folgt zu fassen:

Abs. 4 Der Bundesrat oder die Trassenvergabestelle vereinbaren mit der Trasse Schweiz AG die Übernahme von deren Aktiven und Passiven. Er liquidiert die Trasse Schweiz AG und entschädigt deren Aktionäre voll. Er trifft alle weiteren für den Übergang notwendigen Vorkehren, erlässt entsprechende Bestimmungen und gewährt soweit erforderlich Garantien.

Abs. 6 Der Bundesrat kann Stellen, die bisherige Aufgaben wahrgenommen haben, für welche nach Inkrafttreten dieses Gesetzes die Trassenvergabestelle zuständig ist, verpflichten und Software gegen Entschädigung zum Buchwert der Trassenvergabestelle abzuliefern.

Begründung:

Die heutigen Eigner der Trasse Schweiz AG haben diese mit Zustimmung des Bundes gegründet und deren heutige Funktion und das entsprechende Know-how aus den jeweiligen Unternehmen übertragen. Die Trasse Schweiz AG ist heute voll funktionsfähig und stellt die Plattform dar, auf der die neue Trassenvergabestelle weiterentwickelt werden kann. Wenn der Bund diese Aufgabe nun verstaatlicht, muss dies unter Beachtung der verfassungsmässigen Eigentumsgarantie erfolgen (Art. 26 BV). Dies bedeutet, dass der Bund sämtliche Aktiven und Passiven der Trasse Schweiz AG übernehmen muss und deren Eigentümer für den Verzicht ihrer Eigentumsrechte voll zu entschädigen sind. Es geht somit nicht an, das dies, wie dies in Ziff. 4.1.1 des Botschaftsentwurfs vorgesehen ist, nur teilweise erfolgen soll, denn Aktienkapital ist nicht gleich Eigenkapital, welches mindestens als Liquidationserlös zu entschädigen wäre.

Antrag 2

Art. 9d Abs. 2 revEBG ist wie folgt zu fassen:

Der Bundesrat wählt die Mitglieder des Verwaltungsrats und bezeichnet dessen Präsidentin oder Präsidenten. Die Mitglieder üben ihre Tätigkeit unabhängig aus und sind ausschliesslich der Sache verpflichtet. Eine Minderheit der Mitglieder darf in wirtschaftlichen Beziehungen zu Eisenbahnunternehmen stehen. Der Bundesrat kann aus wichtigen Gründen Mitglieder abberufen.

Begründung:

s.o. Abschnitt 1.1.b)

Antrag 3

Art. 9 Abs. 5 revEGB ist wie folgt zu fassen:

⁵ Der Netzzugang auf einem örtlich und zeitlich definierten Fahrweg (Trasse) kann nur von Eisenbahnunternehmen beantragt werden, welche über eine Netzzugangsbewilligung sowie eine abgeschlossene Netzzugangsvereinbarung mit der betroffenen Infrastrukturbetreiberin verfügen. Die Sicherheitsbescheinigung muss spätestens bei der Aufnahme des Verkehrs vorliegen.

Begründung:

Die Vertragsbestimmungen der Netzzugangsvereinbarung sind nicht rechtsgültig, wenn sie bei der Trassenbestellung nicht bekannt sind.

Antrag 4

Art. 9 b Abs. 1 revEBG ist wie folgt zu fassen:

Die Trassenvergabestelle stellt den diskriminierungsfreien Netzzugang und eine für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen transparente Prioritätenordnung auf dem schweizerischen Normalspurnetz in allen Phasen sicher. Sie hat dabei folgende Aufgaben (Abschliessende Aufzählung!):

a. – d. (unverändert)

e. (neu) überwacht bei den lang- und mittelfristigen Vorarbeiten zum Fahrplanentwurf und zur Trassenvergabe die Diskriminierungsfreiheit sowie die Einhaltung einer maximalen Transparenz gegenüber den Netzbenutzern.

Begründung:

s.o. Abschnitt 1.3 b)

Antrag 5

Art. 9 b revEBG ist wie folgt zu ergänzen:

Abs. 5 (neu) Die Festlegung der Netzzugangsbedingungen ist Sache der Infrastrukturbetreiberin.

Begründung:

s.o. Abschnitt 1.3 b)

Antrag 6

Art. 9o Abs. 4 revEBG ist wie folgt zu ändern:

(...) Beim regelmässigen Personenverkehr sieht es dabei einen Anteil an den Erträgen aus dem Verkehr vor.

Begründung:

s.o. Abschnitt 1.3 c)

Antrag 7

Art. 23 b Abs. 1 lit. b revEBG ist wie folgt zu ergänzen:

b. Fahrzeugen, die auf diesen Strecken eingesetzt werden. Fahrzeuge, welche ausschliesslich im Binnenverkehr eingesetzt werden, sind ausgenommen.

Begründung:

s.o. Abschnitt 2.1 a)

Antrag 8

Art. 23k revEBG ist wie folgt zu ergänzen:

Der Bundesrat kann eine unabhängige Konformitätsbewertungsstelle einrichten, falls innert eines Jahres nicht mindestens eine privatwirtschaftliche Konformitätsbewertungsstelle gegründet wird.

Sie muss in der Schweiz akkreditiert sein.

Begründung:

s.o. Abschnitt 2.3

Antrag 9

Art. 23 j Abs. 2 revEBG ist wie folgt zu ergänzen:

c. (neu) von Eisenbahnunternehmen und Zulassungsbehörde personell und finanziell unabhängig sein.

Begründung:

s.o. Abschnitt 2.3

Antrag 10

Art. 9 Abs. 5 RevPBG ist wie folgt zu fassen:

Die erteilende Behörde widerruft die Konzession oder die Bewilligung, wenn wesentliche öffentliche Interessen dies rechtfertigen. Das Unternehmen ist voll zu entschädigen.

Begründung:

Der Entzug einer Konzession stellt einen Enteignungstatbestand dar. Gemäss Art. 26 BV sind Enteignungen voll zu entschädigen. Vorliegendem Tatbestand liegt ja ein Konzessionsentzug vor, bei welchem dem Unternehmen kein Verschulden vorgeworfen werden kann. Im Botschaftsentwurf wird unter Ziff. 3.5 zwar korrekt festgehalten, dass das Gemeinwesen hier schadenersatzpflichtig wird. Die Umsetzung im Gesetz ist jedoch nicht verfassungskonform. Die Entschädigung muss „voll“ und nicht wie vorgeschlagen „angemessen“ erfolgen.

Antrag 11

Art. 33h RevPBG ist wie folgt zu ergänzen:

Abs. 3 (neu) Mit dem Abschluss der Vereinbarung entsteht für die beteiligten Unternehmen gegenüber jedem Besteller (Bund, Kantone, Dritte) ein selbständiger Rechtsanspruch auf die Abgeltung.

Begründung:

In der neu vorgesehenen Langzeitvereinbarung sollen die wesentlichen Vertragspunkte, u.a. auch die Entschädigung festgehalten werden. In diesem Sinn unterscheidet sich die Langzeitvereinbarung nicht von der Abgeltungsvereinbarung gemäss Art. 32 RevPBG. Dort ist in Abs. 4 die Begründung eines selbständigen Rechtsanspruchs explizit vorgesehen. Dieser Grundsatz muss aus Gründen der Rechtssicherheit um so mehr auch für die Langzeitvereinbarung Geltung haben.

Antrag 12

Art. 34 Abs. 2 RevPBG ist wie folgt zu fassen:

Das neu beauftragte Unternehmen muss diese Betriebsmittel grundsätzlich zum Restbuchwert sowie die Verpflichtungen des bisher beauftragten Unternehmens gegenüber der Personalvorsorgeeinrichtung vollständig übernehmen, wenn das bisher beauftragte Unternehmen oder die Besteller es verlangen.

Begründung:

Neu beauftragte Unternehmen müssen nicht nur die Betriebsmittel von ihrer „Vorgängerunternehmung“ übernehmen, sondern auch deren Verpflichtungen gegenüber der Personalvorsorgeeinrichtung. Dies insbesondere, wenn der Wechsel der Bestellung zu einer Liquidation der Vorsorgeunternehmung führt. Solche Sachverhalte sind in den Ausschreibungsunterlagen transparent darzulegen. Die öffentliche Hand hat hier eine soziale und politische Verantwortung gegenüber den im öffentlichen Verkehr arbeitenden Menschen. Solche

potenzielle Kosteneinsparungen aus Sicht Besteller stellen keine echte und objektive Effizienzsteigerung dar.

Antrag 13

Art. 56 Abs. 3 RevPBG ist wie folgt zu fassen:

Im Beschwerdeverfahren gegen den Vergabeentscheid nach Artikel 33e entscheidet das Bundesverwaltungsgericht letztinstanzlich.

Begründung:

Wie wir bereits in unserer Eingabe vom 20. Januar 2009 gefordert haben, muss es - verfassungsrechtlich garantiert (Art. 29a BV) - mindestens eine unabhängige Rechtsmittelinstanz geben, die über eine volle Kognition verfügt. Es war gerade der Schwachpunkt bisheriger Verfahren, dass es keine unabhängige Rechtskontrolle gab. Vorliegend liegen keine rechtsgenügenden Gründe vor, um die Angemessenheitsprüfung auszuschliessen. Der Bezug zum öffentlichen Beschaffungsrecht, das vorliegend ja gerade nicht gilt, ist nicht hilfreich. Dort geht es um einzelne Arbeits- oder Dienstleistungsaufträge. Im Gegenteil: Ein für einen bisherigen Anbieter im öV negativer Entscheid bedeutet in der Regel die Liquidation des Unternehmens. Dass bis anhin nur wenig Beschwerdeverfahren geführt wurden liegt daran, dass in den verwaltungsinternen Verfahren kaum je eine echte Angemessenheitsprüfung erfolgte und die Beschwerdeunterfangen systembedingt von Anfang als ausweglos bezeichnet werden mussten.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Angaben zu dienen und danken für deren Berücksichtigung bei der Ausarbeitung der Botschaft ans Parlament.

Freundliche Grüsse

BLS AG

(sig.)

Bernard Guillelmon
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Olivier Bayard
Leiter Public Affairs