

**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](mailto:direktion@bls.ch)

Bern, 12. Mai 2010

## **Anhörung zur Botschaft über die Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur und die LV SBB für die Jahre 2011-12 – 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.

### **1. Grundsatz**

Wir begrüßen den Übergang vom heutigen System eines Rahmenkredites mit Objektfinanzierungen zum vorgeschlagenen System eines mehrjährigen Verpflichtungskredites mit Leistungsvereinbarungen für die Infrastrukturbestellung und –finanzierung der Privatbahnen im Sinne einer Zwischenlösung auf dem Weg zu der im Rahmen des 3. Teilpaketes der Bahnreform anzustrebenden vollständigen Gleichstellung mit der SBB. Dieser Gleichstellung ist bereits heute im Rahmen der vorliegenden Botschaft mit Nachdruck Geltung zu verschaffen.

### **2. Zum Kreditrahmen für die Privatbahninfrastruktur**

Der auf Seite 36 des Botschaftsentwurfs aufgeführte Mittelbedarf der BLS Netz AG von 299 Mio. für die Jahre 2011/12 entspricht bereits einer Kürzung von 20% gegenüber unseren ursprünglichen Eingaben. Der nun vorgeschlagene Investitionsrahmen bedeutet eine weitere Kürzung um rund 18%. Damit werden für die Entwicklung der S-Bahnen Bern und Luzern wesentliche Erweiterungsvorhaben in den kommenden Jahren nicht realisiert werden können, darunter etwa der Doppelspurausbau Fanelwald-Zihlbrücke sowie Bahnhofs- und Stellwerksausbauten in Huttwil, Utzendorf und Thurnen.

Wir sind uns bewusst, dass auch der öV seinen Beitrag zur Gesundung der Bundesfinanzen leisten muss und sind bereit, uns dieser Herausforderung zu stellen. Dazu braucht es jedoch Vorgaben mit Augenmass. Einen Budgetschnitt in der vorgeschlagenen Höhe von knapp 40% lehnen wir aufgrund der damit zwangsweise verbundenen negativen Auswirkungen auf das Regionalverkehrsangebot und die Fahrplanqualität ab.

### 3. Zur Umwidmung von FinöV-Geldern für die LV SBB

Zusätzlich zu diesen Einsparungen sollen mit der Vorlage FinöV-Geldern zugunsten der LV SBB abgezweigt werden. Damit werden der gesamtschweizerischen Netzerweiterung Mittel entzogen, welche allen Bahnen zugute kommen und diese einseitig auf das SBB-Netz gelenkt. Dies läuft dem politischen Willen von Volk und Ständen zuwider und erstaunt umso mehr, als sich gleichzeitig eine Verzögerung von Bauprojekten im Rahmen von ZEB abzeichnet, für die zunehmend nach kantonalen Vorfinanzierungen gesucht wird.

### 4. Zur Leistungsvereinbarung Bund - SBB

#### 4.1. Betriebsführung auf der Lötschberg-Simplon-Achse

In Art. 20 Abs. 1 Entwurf LV SBB bestellt der Bund bei der SBB die Betriebsführung für das gesamte SBB-Netz, also auch für das von der BLS betriebene Aaretal und das Oberwallis. Dies obwohl sich der Bund im Aktionärsbindungsvertrag dazu verpflichtet hat, dass die Betriebsführung im Aaretal für die Dauer der Konzession von der BLS wahrgenommen wird. Als Folge davon muss die SBB diese Leistungen dann wiederum bei der BLS (gewissermassen als „Unterakkordantin“) bestellen, was Jahr für Jahr ein langes und zähes Preisverhandlungsprozedere nach sich zieht. Dieser Umweg und administrative Leerlauf sollte verhindert werden, indem der Bund die Betriebsführung für die genannten Gebiete via Offertverfahren sachlich richtig direkt bei der BLS bestellt.

#### 4.2. Systemführerschaften im Infrastrukturbereich

##### a) Einbezug der Privatbahnen

In Art. 22 Entwurf LV SBB beauftragt der Bund die SBB mit diversen Systemführerschaften und Gesamtleistungen für das Schweizer Normalspurnetz (ETCS, GSM-R, Fahrplanung usw.) Damit setzt die SBB auf verschiedenen Gebieten für alle Bahnen verbindliche Leitplanken und definiert Standards. Hier vermissen wir im vorliegenden Vereinbarungsentwurf klare Aussagen zum Einbezug der Privatbahnen bei deren Entwicklung. Aus unserer Sicht sollte der Bund als Besteller im Sinne von praxisnahen und von allen Infrastrukturbetreibern getragenen Lösungen klare Prozesse definieren, welche die Mitwirkungsrechte und den regelmässigen und frühzeitigen Einbezug der von den genannten SBB-Leistungen betroffenen Bahnen sicherstellt. Diese Prozesse sind in der Leistungsvereinbarung zu verankern.

##### b) Vermeidung von Mehrfachzahlungen

In der Vergangenheit kam es verschiedentlich zu Differenzen bezüglich der Weiterverrechnung von Systemleistungen der SBB an die BLS. Zusätzlich zum in Art. 19 Abs. 1 Entwurf LV SBB statuierten Grundsatz, wonach die gemäss LV SBB bestellten zentralen Dienstleistungen für das schweizerische Bahnnetz allein vom Bund finanziert werden, ist im Sinne einer klaren, transparenten Regelung Folgendes sicherzustellen:

- Bei Systemführerschaften der SBB ist sicherzustellen, dass die anderen KTU nur Kosten übernehmen müssen, welche bei der SBB nachweislich ohne sie nicht entstanden wären. Die Abgrenzung zwischen berechtigten und unberechtigten Verrechnungen ist ansonsten äusserst schwierig. Die BLS entrichtet im Moment für die Betriebsführungssysteme nicht nur die inkrementellen variablen Kosten, sondern anteilmässige Kosten an das Operating dieser Systeme, welche bei der SBB sowieso anfallen. Dies kann nicht im Sinne des Gesetzgebers sein.
- In die bestehende Verpflichtung der SBB-I, ihre Beschaffungen so auszuführen, dass auch andere Infrastrukturen von den ausgehandelten Konditionen profitieren können, müsste noch der Passus aufgenommen werden, dass die SBB allfällige zusätzliche Auf-

schläge nur im Umfang der nachweisbarer Selbstkosten weiterverrechnen darf. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die ganze Absicht der Verpflichtung unterlaufen wird: So kann es für eine KTU nämlich billiger sein, etwas selber zu beschaffen als via SBB, wo weitere, oft von aussen kaum nachzuvollziehende Overheadzuschläge zu entrichten sind.

- Bei der Fahrplanerstellung muss sichergestellt sein, dass die SBB ganz generell auf eine Rechnungsstellung an die Bahnen verzichtet, auch wenn eine Verrechnung früher vertraglich vereinbart war. Sonst zahlt der Bund doppelt.
- Bezüglich der Trassenplanung klammert Art. 22 LV SBB Entwurf neu die Erstellung „weitergehender Studien auf Wunsch der Kantone oder EVU“ explizit aus dem Bundesauftrag aus. Auch hierüber gab es in der Vergangenheit Differenzen. Wir gehen – auch aufgrund jüngster Besprechungen mit dem BAV – weiterhin davon aus, dass das Prüfen verschiedener Varianten wie bis anhin Teil der Leistung in der mittel- und langfristigen Kapazitätsplanung ist und nicht den Kantonen oder EVUs überbürdet werden darf. Wir ersuchen Sie deshalb dringend, den erwähnten Passus aus der LV SBB zu streichen bzw. entsprechend zu präzisieren.

### **c) Sichtbarmachung der Systemleistungen als Leistungen aller Bahnen**

Bei Leistungen, welche der Bund für das gesamte Bahnnetz bei der SBB bestellt, sollte auch nach aussen sichtbar werden, dass es sich hierbei um Leistungen aller Bahnen handelt. So wird heute beispielsweise die Betriebslage schweizweit von den SBB für alle Bahnen aufbereitet, aber ausschliesslich unter dem Namen SBB geführt.

### **4.3. Investitionen in die SBB-Infrastruktur**

Da die BLS etwa die Hälfte ihrer Regionalverkehrsleistungen auf dem SBB-Netz erbringt, ist dessen Weiterentwicklung (gemäss Art. 24 und 26 LV SBB Entwurf) für uns von grossem Interesse. Für die Entwicklung des S-Bahnsystems im Grossraum Bern sind kurzfristig vor allem Investitionen in die Verlängerung und Modernisierung von Perronanlagen - etwa für den geplanten künftigen Einsatz von Doppelstockzügen - von Bedeutung. Die SBB ist mit Verweis auf den Finanzmittelengpass ihren Verpflichtungen in dieser Sache bisher nicht nachgekommen. Unseres Erachtens müsste aus der LV SBB daher klarer hervorgehen, welche kleineren, leistungssteigernden Massnahmen konkret vorgesehen sind (Projekte < 30 Mio. CHF). Andernfalls besteht die Gefahr, dass dringliche Massnahmen an der SBB-Infrastruktur, welche ausschliesslich Drittbahnen zugute kommen, immer weiter nach hinten priorisiert werden.

\*\*\*

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser Punkte bei der weiteren Entwicklung der Vorlage und sind gerne bereit, einzelne diesbezügliche Fragen im direkten Gespräch mit Ihnen und Ihren Mitarbeitenden zu klären.

Freundliche Grüsse

BLS AG

(Sig.)

Bernard Guillelmon  
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Olivier Bayard  
Leiter Public Affairs