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

Bundesamt für Verkehr
Herrn Vizedirektor
Pierre-André Meyrat
Abteilung Finanzierung
Mühlestrasse 6
3063 Ittingen

Bern, 23. November 2010

Anhörung zum Entwurf Leistungsvereinbarung 2011-12 Privatbahnen – Stellungnahme der BLS AG

Sehr geehrter Herr Vizedirektor
Sehr geehrte Damen und Herren

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

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung

Wir begrüssen die Einführung der neuen, mehrjährigen Leistungsvereinbarung (LV) für den künftigen Offert- und Bestellungsprozess der privaten Infrastrukturbetreiber im Grundsatz. Insbesondere anerkennen und unterstützen wir die Bestrebungen zu einer schrittweisen Gleichstellung mit der SBB.

Im vorliegenden Entwurf der Leistungsvereinbarung der Privatbahnen werden die Darlehen neu je Strecke und Jahr bestimmt und nicht mehr objektbezogen. Dies vereinfacht das finanzielle Anlagemanagement ungemein, was wir ausserordentlich begrüssen.

Wir finden es aus rechtssystematischen Überlegungen weiter richtig, dass die Allgemeinen Bestimmungen für die KTU nun wegfallen und die notwendigen Bestimmungen jetzt in die LV integriert werden.

Es braucht eine Neuorganisation der Infrastrukturfinanzierung

Für die Privatbahnen stellt der Schritt zu mehrjährigen Vereinbarungen unter dem bestehenden Finanzierungssystem insofern eine gewisse Herausforderung dar, als sie ihre Unterhalts- und Investitionsplanung nicht zwischen den Strecken ausgleichen können wie die SBB. Umso wichtiger ist es aus unserer Sicht, in den kommenden zwei Jahren die Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung voranzutreiben. Die BLS unterstützt die entsprechenden Bemühungen des Bundes.

Mehrjährige Leistungsvereinbarungen brauchen Flexibilität bei Kostensteigerungen

Mehrjährige Leistungsvereinbarungen geben den Unternehmen Planungssicherheit. Dies setzt aber voraus, dass kurzfristige Verschiebungen in der Preis- und Kostenstruktur der Infrastruktur auch während der Laufzeit angepasst werden können, bzw. die entsprechenden Kosten zu indexieren sind. Dies betrifft sowohl die Teuerung als auch Veränderungen des Trassenpreises, etwa des Energiepreises (vgl. Anmerkung zu Art. 3 unten)

Eigner- und Bestellerrolle des Bundes vis-à-vis der SBB sind klar zu trennen

In diesem Zuge ist im Verhältnis des Bundes zur SBB eine klare Rollenteilung zwischen Eigner und Besteller anzustreben. Die heutige LV SBB ist eine unbefriedigende Kombination von Leistungsbestellung und Eignerstrategie, welche offensichtliche Zielkonflikte beinhaltet. So wird die SBB etwa in Art. 13 beauftragt, ihren hohen Marktanteil im RPV abzusichern. Dies ist in einer Infrastrukturbestellung, welcher das Postulat der diskriminierungsfreien Netzzugangs zugrunde liegt sachfremd und steht überdies im Widerspruch zur Strategie „SBB+X" des Bundesrates.

2. Zum Entwurf der LV Privatbahnen im Einzelnen

Art. 3 lit. b

Die aktuelle Offerte der BLS kalkuliert für beide Jahre 2011/12 mit einem Energiepreis von 10.0 Rp./kWh. Eine Erhöhung auf 11.0 Rp./kWh hätte erhebliche kostenwirkungen für die BLS-Infrastruktur zur Folge und müsste sich, wenn die LV in diesem Punkt unveränderbar ist, automatisch auf den Trassenpreis übertragen werden. Dies würde wiederum die EVU zusätzlich belasten und müsste in den RPV-Abgeltungen berücksichtigt werden.

Antrag: Energiepreiserhöhungen müssen direkt auf den Trassenpreis umgeschlagen werden.

Art. 3 lit. c Abs. 2

Da die Spezifikation für ETCS Level 1 Limited Supervision (L1 LS) noch nicht definitiv ist, darf mit der Leistungsvereinbarung keine Verpflichtung entstehen, bereits ab 2011 alle mit EuroZUB ausgerüsteten Punkte gleichzeitig mit L1 LS auszurüsten. Hingegen kann dies für Pilotanwendungen vorgesehen werden.

Antrag: Art. 3 lit. c Abs. 2 ist wie folgt zu ändern: „(...) Es wird davon ausgegangen, dass die L1-LS-spezifischen Anforderungen bereits 2011 stabil genug sind, um streckenseitig L1 LS <u>für Pilotanwendungen</u> programmieren zu können".

Art. 5

Gemäss Art. 10 LV SBB ist das Sicherheitsniveau auf der SBB-Infrastruktur „unter Berücksichtigung der Gefährdungspotentiale und sowie der wirtschaftlichen Möglichkeiten" weiterzuentwickeln. Dieser zweckmässige Grundsatz fehlt in der LV der Privatbahnen. Aus unserer Sicht gibt es keinen Grund, weshalb die Bestimmungen zur Sicherheit in den beiden LV voneinander abweichen müssen. So hat etwa auch die BLS den in Art. 16 a LV SBB erwähnten letter of common understandig unterzeichnet.

Antrag: Alle die Sicherheit betreffenden Bestimmungen sind zwischen LV SBB und LV BLS zu harmonisieren.

Art. 8

Antrag: Hinsichtlich der Interoperabilität können die Absätze 1 (Zugsicherung) und 4 (Ereignisdienste) aus Art. 19 LV SBB in die LV BLS übernommen werden, da diese die nationale Infrastruktur der BLS Netz gleichermassen betreffen.

Art. 9 Abs. 2

Gesonderte Knotenrechnungen sind auf dem KTU-Netz heute nicht bekannt.

Antrag: Art.9 Abs. 2 ist zu streichen.

Art. 10 Abs. 4

Gemäss diesem Artikel sind Strecken ohne Erschliessungsfunktion von Bundesleistungen ausgeschlossen. Diese Bestimmung setzt unseres Erachtens voraus, dass dem betreffenden Infrastrukturbetreiber die Möglichkeit eingeräumt werden muss, seine Konzession abzugeben.

Antrag: Art. 10 Abs. 4 ist gemäss obigen Ausführungen zu ergänzen.

Art. 11

Antrag: Die Bestimmung in Art. 22 Abs. 5 der LV SBB, wonach die SBB Infrastruktur im Auftrag Dritter Strecken betreiben kann, ist auch für die Privatbahnen zu übernehmen. In der LV der BLS ist zudem die Betriebsführung der SBB-Strecken im Aaretal und Oberwallis als direkte Beauftragung des Bundes explizit aufzuführen.

Art. 12 LV Privatbahnen / Art. 24 und 25 LV SBB

Mit der LV SBB bestellt der Bund die lang- und mittelfristige Kapazitätsplanung für das Normalspurnetz zentral bei der SBB. Entsprechende Leistungen sollen deshalb den übrigen Unternehmen nicht vergütet werden. Hierbei ist zu differenzieren: Die langfristige Kapazitätsplanung muss im Rahmen der Iteration von Angebot, Infrastruktur und Rollmaterial erfolgen. Nur so können Synergien zwischen der Erneuerung der Infrastruktur (z.B. Ersatz von Stellwerkanlagen) und Erweiterung (z.B. Bahnhofsausbauten im Rahmen der langfristigen Kapazitätsplanung) genutzt werden. Es ist deshalb unerlässlich, dass die KTU die langfristige Kapazitätsplanung mit den Erneuerungszyklen ihrer Infrastrukturen koordinieren und die Federführung in diesem Prozess übernehmen. Diese Arbeit ist entsprechend vom Besteller zu vergüten. Andernfalls entstehen massgebende Mehrkosten wegen fehlender Abstimmung von Erweiterungs- und Erneuerungsinvestitionen. Die fahrplantechnische Umsetzung der Kapazitätsplanung ist in der Verantwortung der SBB, welche die Systemführerschaft für die Fahrplanung inne hat.

Wie bereits wiederholt kommuniziert (zuletzt mit unserem Schreiben vom 23.8.2010 an die Sektion Schienennetz) erachten wir bezüglich des Planungsmonopols der SBB insbesondere Art. 24j LV SBB als höchst problematisch. Dies aus folgenden Gründen:

- Das Angebot im Regionalverkehr ist unseres Erachtens entsprechend der Nachfrage und den verkehrspolitischen Zielsetzungen zu dimensionieren. Deshalb gibt es kein „schweizweit übliches Grundangebot". Beispielsweise ist im S-Bahn Bereich Zürich ein ¼-h-Takt zweckmässig, während es in abgelegenen Regionen ein 1-h- oder gar ein 2-h-Takt ist. Die vom BAV vorgeschlagene Differenzierung, dass die Planung von Angeboten bis zum Halbstundentakt über die LV SBB laufen und Verdichtungen darüber hinaus auf Kosten der Kantone zu planen sind, ist für uns sachlich nicht nachvollziehbar. Sie scheint uns auch schwierig operabel zu sein: Wie sollen etwa Planungskosten im S-Bahnbereich verrechnet werden, welche durch eine Veränderung im Fernverkehr entstehen? Beispielsweise teilt die SBB in

BAHN 2030 dem RE „Lötschberger" wegen des grösseren Kapazitätsbedarfs des Fernverkehrs eine neue Fahrlage ausserhalb des .00/.30-Knotens zu. Dies wird sowohl vom Besteller als auch Betreiber abgelehnt, weil dadurch die Anschlüsse an den Fernverkehr verloren gingen. Sie fordern die Prüfung von Lösungen, die auf dem heutigen Angebotsstandard aufbauen. Werden die Kosten dafür dann künftig einfach dem Besteller überbürdet, obwohl er keinen Einfluss auf die Fernverkehrsplanung der SBB hat?

- Nach unserer Kenntnis gibt es keine Trassenplanung des Bundes, sondern lediglich eine Trassenplanung der SBB im Auftrag des Bundes, wie beispielsweise BAHN 2030. Aus der Optik der Diskriminierungsfreiheit beurteilen wir es deshalb als kritisch, wenn die Prüfung von Alternativen zur SBB Planung nicht mehr Teil des LV-Auftrags ist. Wir schliessen nicht aus, dass sich die SBB künftig mit Angebotsvarianten, die nicht ihren Vorstellungen entsprechen, erst gar nicht befassen wird. In so einem Fall gibt es aufgrund des Datenmonopols keinerlei Möglichkeit, entsprechende Varianten überhaupt zu prüfen. Ein solches Regime widerspricht jeglicher Bestellersouveränität.

Eine transparente und sachlich begründete Auslegung der Leistungen, die im LV-Auftrag enthalten sind, ist für die Gleichbehandlung aller Beteiligten (SBB-EVU und Dritte) zwingend, zumal die SBB in der Trassenplanung de facto eine Monopolstellung inne hat. Mit der vorliegenden Formulierung ist dies nicht möglich. Deshalb befürchten wir schwierige Gespräche mit den SBB über den Umfang dieser Leistungen. Die erforderlichen Offert- und Vertragsverhandlungen werden unseren administrativen Aufwand in der Langfristplanung entsprechend steigern.

Antrag: Art. 12 LV Privatbahnen und Art 24 LV SBB sind zu präzisieren, um Diskriminierungen im obengenannten Sinne wirkungsvoll verhindern zu können.

Art. 12 Abs. 2 lit. b

Neben dem System NeTS (Fahrplan- und Knotenplanung) ist im täglichen Infrastrukturbetrieb auch das System RCS/ALEA+ (Dispositionssystem und Kommunikationsplattform im Störungsfall) von grosser Bedeutung. Für NeTS und RCS bezahlt die BLS jährlich wiederkehrend rund CHF 1 Mio. an Betriebskosten an die SBB. Darin sollten gemäss Sinn und Geist der LV nur die direkt von der BLS getriebenen Kosten enthalten sein. Die heutigen Bestrebungen der SBB gehen jedoch in eine andere Richtung. So zielen diese beispielsweise dahin, einen Jahreskostenbetrag pro User einzukassieren, auch wenn an ein und demselben Arbeitsplatz rund um die Uhr im Wechsel mehrere Mitarbeitende am gleichen System arbeiten.

Antrag: In der LV ist zu präzisieren, dass die Systeme NeTS und RCS durch die SBB bereitgestellt und weiterentwickelt werden. Die SBB darf nur direkt durch die KTU getriebene Kosten an diese weiterverrechnen.

Art. 12 Abs. 2 lit. e-g

Der in Art. 12 LV Privatbahnen stipulierte Verzicht auf Vergütungen im Bereich der SBB-Systemführerschaften ETCS, Systemführerschaft GSM-R, Informationsplattform KIS, Fahrplanpublikation usw. ist für uns nur dann akzeptabel, wenn die BLS ihre spezifischen Anforderungen für vom Bund bei der SBB bestellte Leistungen auch diskriminierungsfrei einbringen kann. Dazu existieren bis heute keine klar geregelten Mechanismen.

Zudem muss in der Praxis verhindert werden, dass die SBB den KTU Leistungen weiterverrechnet, die vom Bund via LV bestellt und abgegolten werden. Dies ist heute etwa im Bereich KIS immer noch der Fall.

Antrag: Das BAV soll klare Regeln definieren, damit die KTU ihre spezifischen Anforderungen an die von der SBB im Auftrag des Bundes weiterzuentwickelnden Systeme wie ETCS, GSM, KIS usw. diskriminierungsfrei einbringen können.

Dem Grundsatz der alleinigen Finanzierung von Systemführerschaften durch den Bund gemäss Art. 21 LV SBB ist durch den Regulator konsequent durchzusetzen.

Art. 14 Abs. 2

Der vorliegende Vorschlag geht von vollständig getrennten Geldkreisläufen für Investitionsmittel und Betriebsmittel aus. Dieser Dualismus ist aus unserer Sicht durchaus prüfenswert. Allerdings steht er im Widerspruch zu Art. 67 EBG, wonach der Gewinn „immer vollständig der Spezialreserve für künftige Fehlbeträge der Sparte Infrastruktur zuzuweisen" ist.

Der Spartengewinn ist der Saldo aus Abweichungen bei allen Kosten- und Ertragselementen, also auch bei den Abschreibungen. Es ist also durchaus möglich, dass bei den Abschreibungen ein positiver Saldo besteht und trotzdem ein Spartenverlust resultiert. Der positive Abgeltungssaldo für „Abschreibungen" wird in diesem Falle durch den negativen Abgeltungssaldo für das Betriebergebnis (Mehrkosten im Betrieb oder Mindererträge) aufgebraucht und steht deshalb für Investitionen nicht mehr zur Verfügung.
Entsteht aus einer positiven Abweichung bei den Abschreibungen am Ende tatsächlich ein Spartengewinn, so bestimmt Art 67 EBG, dass dieser vollständig für künftige Fehlbeträge (des Betriebes) verwendet werden muss. Er kann nicht gleichzeitig für Investitionen verwendet werden.

Eine getrennte Bewirtschaftung von Investitions- und Betriebsmitteln kann somit nicht auf dem Wege der Leistungsvereinbarung eingeführt werden, sondern müsste zuerst im Gesetz geregelt werden.

Antrag: Art. 14 Absatz 2 der LV ist zu streichen.

Art. 15 Abs. 3

Im Sinne der Gleichbehandlung mit der SBB gehen wir davon aus, dass auch Objekte innerhalb der Sammelpositionen verschoben werden können. Unklar ist aus unser Sicht, ob auch im Entwurf nicht explizit erwähnte Erneuerungen wie z.B. von betriebsnotwendigen Gebäude, Perronanlagen, Kommunikationsanlagen usw. unter die Regelung fallen.

Art. 16 Abs. 1

Wir begrüssen die Ablösung der heutigen Objektkredite durch eine Gewährung der Darlehen je Strecke. Bei der BLS muss in den Anhängen 2 und 3 die Verwendung der Abschreibungsmittel des Bundes für die Strecken des regionalen Netzes nachvollzogen werden können. Beim nationalen Netz ist dies eine (zusätzliche) Darlehensrückzahlung (Doppelspurdarlehen) und bei den Strecken sind es neue Darlehen in gleicher Grössenordnung (bilanzmässiges Nullsummenspiel).

Art. 16 Abs. 4

Aus unserer Sicht ist es nicht seriös, die Marktentwicklung auf zwei bzw. künftig sogar auf vier Jahre hinaus in der LV vorwegzunehmen, bzw. das Teuerungsrisiko einseitig auf die KTU zu überwälzen.

Antrag: Die nominalen Abgeltungsbeträge sind zu indexieren, bzw. die Teuerung separat auszuweisen und vom Besteller abzugelten.

Art. 17 Auszahlung der Beträge

Art. 17 Abs. 1 regelt nach unserer Auffassung nur die Auszahlung der Bundesabgeltung (siehe § 4 der bisherigen Allgemeinen Bestimmungen). Da auch die Kantone die LV mitunterzeichnen, müssen zwingend auch die Auszahlungsdaten der Kantonsanteile hier festgenagelt werden. Um die Liquiditätsplanung der Unternehmen zu erleichtern, beantragen wir, den Zahlungsfluss zu verstetigen und diese Zahlungen monatlich vorzunehmen.

Antrag: Abgeltungen nach Art. 49 EBG und Darlehen nach Art. 56 EBG werden jedes Jahr in monatlichen Raten ausbezahlt.

Art .18 Bewirtschaftung der Investitionsmittel

Aus unserer Sicht gibt es keinen ersichtlichen Grund, für die Investitionsmittel ein separates Bankkonto einzurichten. Erstens hat die BLS ihre Infrastruktur bekanntlich in eine separate AG ausgelagert und zweitens sind für das Liquiditätsmanagement mehrere Töpfe suboptimal.

Antrag: Der Satz „Sie führt dafür ein separates Bankkonto" ist zu streichen.

Art. 20 Mittelverwendung

In Absatz 2 fehlt die Regelung, wenn nicht aktivierbare Kosten in grösserem Ausmass anfallen. Diese müssten dann gemäss Art. 56 EBG über (a-fonds perdu-) Investitionsbeiträge finanziert werden. Dies gilt auch für Beiträge Dritter gemäss Art. 19.

Antrag: Art. 20 ist wie folgt zu ergänzen: Abs. 3 (neu) Nicht aktivierbare Kosten sind über Beiträge gemäss Art. 56 EBG zu finanzieren.

Art. 21 Rückzahlung von Darlehen

Da die Darlehensrückzahlung gemäss Art. 21 Abs. 6 plamässig festgesetzt wird, ist Art. 21 Abs. 3 obsolet.

Antrag: Art. 21 Abs. 3 ist zu streichen.

Art. 24 Abs. 3

Gemäss Entwurf ist per 15. März ein Jahresbericht einzureichen. Ein solch rascher Abschluss der Jahresberichterstattung ist der BLS aufgrund der internen Entscheidungsprozesses nicht möglich (Rechnungsabschluss, Revision und Abnahme durch VR). Heute beträgt die entsprechende Frist gemäss §16 der allgemeinen Bestimmungen 6 Monate. Wir beantragen, dies auch in der neuen LV so zu belassen.

Antrag: Art. 24 Abs. 3 3. alinea ist wie folgt zu ändern: (...) spätestens am darauffolgenden 30. Juni einzureichen ist, (...)

Art. 24 Abs. 5

Mit Blick auf den im Rahmen des Controllings geforderten Netzzustandsbericht erwarten wir klare Vorgaben im Sinne eines pragmatischen Reportings, welches mit vertretbarem Aufwand aus den vorhandenen Daten erstellt werden kann.

Art. 28 Abs. 1

Gemäss vorliegendem Entwurf müssen die Kantone ihre Abgeltungsbeträge erst Ende September des jeweils laufenden Jahres bestätigen. Dies ist aus unserer Sich nicht praktikabel, insbe-

sondere wenn die damit verbundenen Leistungen des Bundes innert Monatsfrist zurückzuzahlen sind. Wir erwarten, dass die Kantone ihre Beträge bis Ende März bestätigen.

Antrag: Art. 28 Abs. 1 ist gemäss obigen Ausführungen anzupassen.

***

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

Bernard Guillelmon
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Olivier Bayard
Leiter Public Affairs