

# Neuvergabe der Fernverkehrskonzessionen durch das BAV

Mögliche Auswirkungen für die SBB

Autoren: VSLF Team FV-Konzessionen; Teamleiter: Felix Traber  
 Version: 1.0  
 Letzte Änderung: 5. Oktober 2017

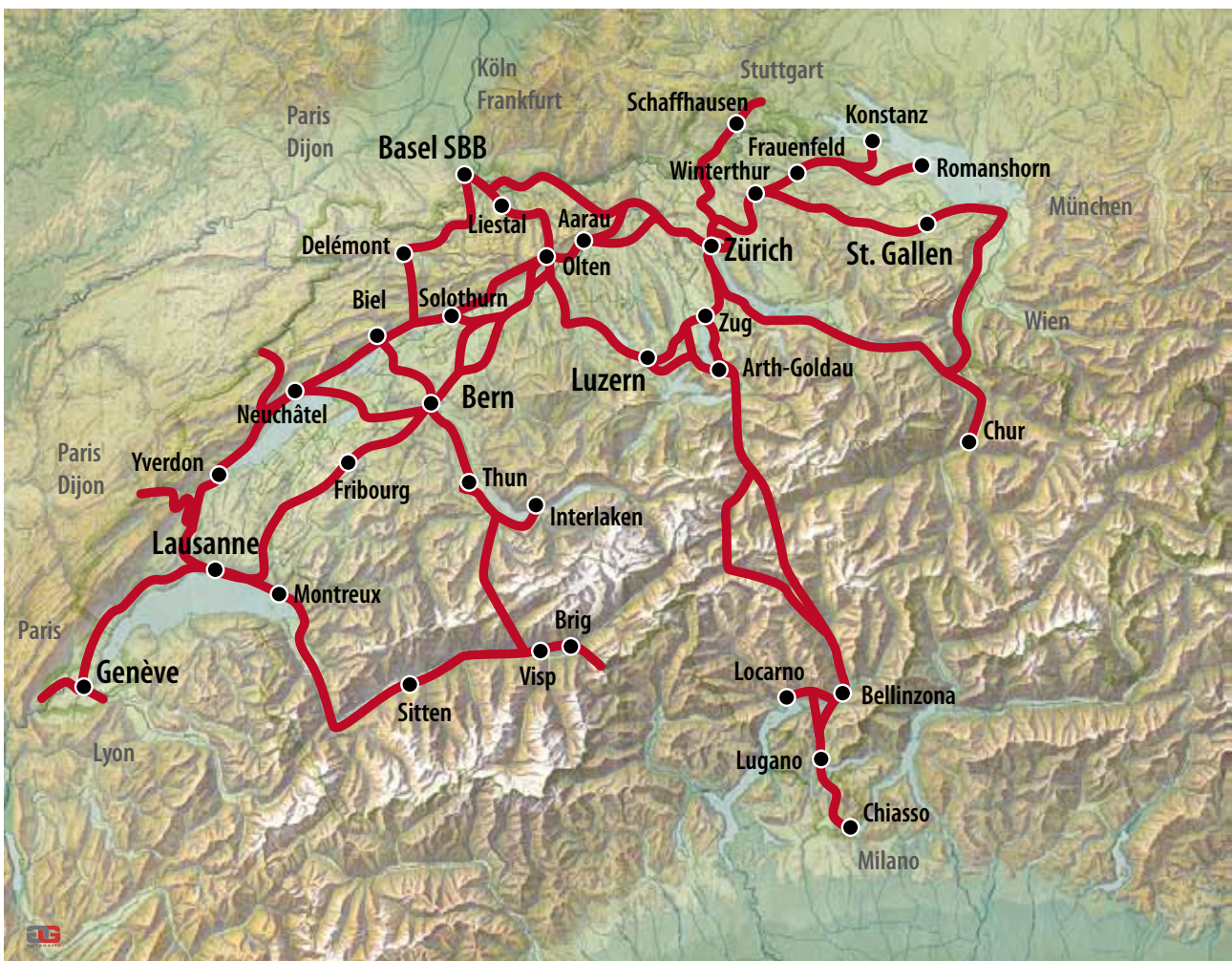
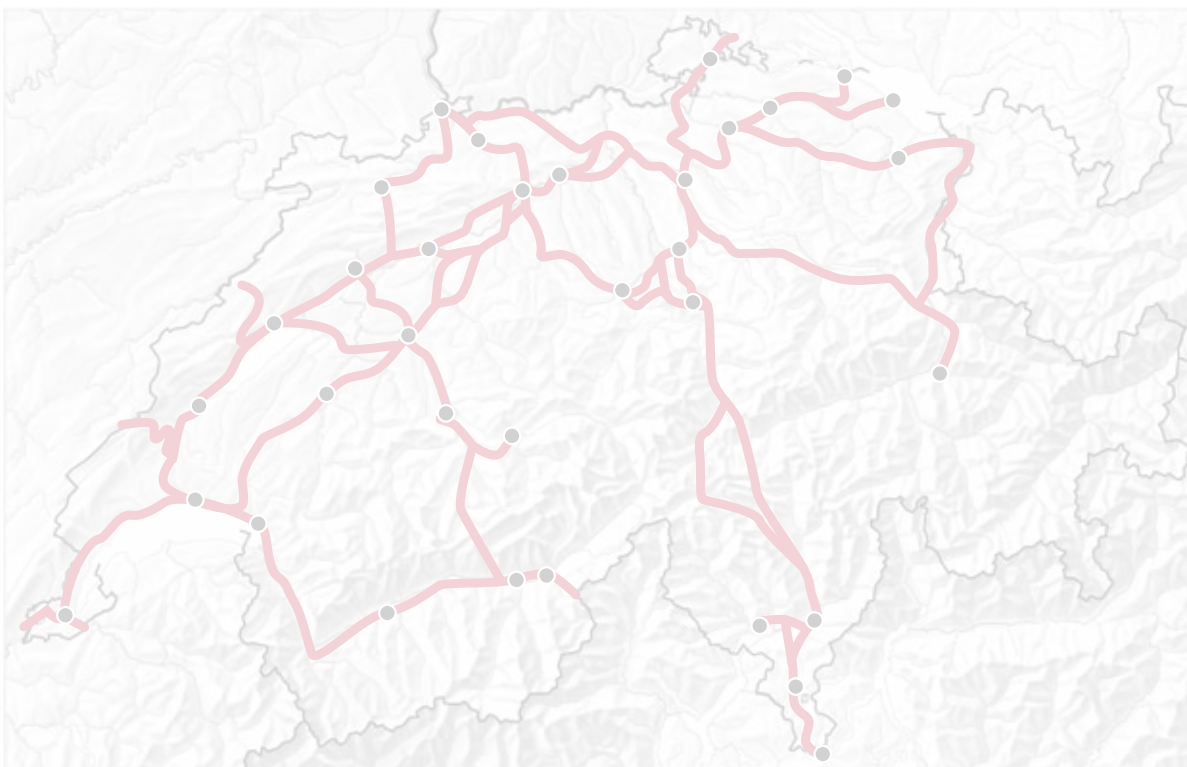


Bild Quelle: BAV Wegleitung Grundsätze für den Fernverkehr

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Management Summary</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Die wichtigsten Konsequenzen in Kürze</b>	
2.1. Zu kurze Perronlängen .....	4
2.2. Unproduktiver und unflexibler Personaleinsatz .....	4
2.3. Erschwertes operatives Störungsmanagement .....	4
2.4. Einschränkungen in der Produktion .....	5
<b>3. Betriebliche und personelle Konsequenzen</b> .....	<b>5</b>
<b>4. Konsequenzen für den Einsatz des Lokpersonals</b> .....	<b>6</b>
<b>5. Lösungsansätze</b> .....	<b>6</b>
<b>6. Anhang</b>	
6.1. Lagebeurteilung und aktuelle Situation aus Sicht VSLF .....	7
6.2. Welche Gründe haben zur aktuellen Situation geführt? .....	8
6.3. Grundsätze und rechtliche Grundlagen BAV .....	9
6.3.1. Definition Fernverkehr .....	9
6.3.2. Wie die Fernverkehrskonzession erneuert wird .....	10
6.3.3. Konzessionserneuerung und Wegleitung Fernverkehr .....	10
6.4. Übersicht zu kurze und kritische Perronlängen (Linie Chur – Zürich HB – Bern) ....	11
6.5. Problemerkfassung .....	12



## 1. Management Summary

Der folgende Bericht soll die möglichen Auswirkungen für die SBB, welche die Neuvergaben der Fernverkehrskonzessionen mit sich bringen, aufzeigen. Dabei geht es um betriebliche, wie auch um personelle Aspekte. Insbesondere soll auf die möglichen Konsequenzen eingegangen werden.

Der Anhang beinhaltet detaillierte Analysen, welche in den vorliegenden Bericht eingeflossen sind. Zudem wird auf die Hintergründe, die Grundsätze der Thematik und deren rechtlichen Grundlagen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) eingegangen.

Die Tragweite der Neuvergabe der Fernverkehrskonzessionen, aber auch die von der SBB und der SOB angestrebte Kooperation, gehen nach der Beurteilung des VSLF wesentlich weiter, als auf den ersten Blick angenommen wird.

Betrieblich gesehen ist beispielsweise die FV Linie Chur – Pfäffikon SZ – Zürich HB – Burgdorf – Bern, welche als IR mit den SOB Flirt verkehren soll, eine grosse Herausforderung. Dies beginnt mit zu kurzen oder kritischen Perronlängen in den Bahnhöfen Bern (je nach Gleisbelegung), Burgdorf, (evtl. Langenthal), Siebnen-Wangen und Walenstadt. Für den Betrieb mit 375 m langen Zügen (SOB Flirt: 150 m + 150 m + 75 m / 936 Sitzplätze) sind an diesen Orten Massnahmen notwendig. Massnahmen, welche immer auch Kosten auslösen, sei es bei der Infrastruktur, oder durch personelle Massnahmen, beispielsweise durch zusätzliches Stärken/Schwächen von Zugseinheiten. Aber auch der grundsätzliche Personaleinsatz wird bei einer Kooperation zu einer wahren Herausforderung, da dieser für die SBB tendenziell unproduktiver wird. Dies, weil die Leistungsketten durch einen gemischten Personaleinsatz SBB – SOB gebrochen werden und so die Flexibilität in der Dienstplangestaltung und somit produktive Diensterteilungen, insbesondere bei der SBB, abnehmen werden. Auch die geplante Zuführung der SOB Fahrzeuge in den Planunterhalt ist anspruchsvoll, wenn diese nur durch die SOB instandgehalten werden sollen.

Weiter ist das operative Störungsmanagement ebenfalls eine nicht zu unterschätzende Herausforderung. Was wenn unplanmässig ein Fahrzeug aus dem Betrieb genommen werden muss und es dieses zu ersetzen gilt? Dies kommt in der Praxis regelmässig vor und erfordert die entsprechenden Reservehaltung (materiell und personell). Die Schnittpunkte zur SOB in Luzern, Arth Goldau und Pfäffikon SZ sind nicht gerade ideal gelegen, um ein defektes Fahrzeug zu einem der vorhandenen Instandhaltungsstandorte der SOB zuzuführen. Die notwendige Fahrzeugkundigkeit des Lokpersonals kommt erschwerend dazu. Vor allen aus betrieblicher Sicht stellt dies nach unserer Einschätzung – auch in Bezug auf die Gleisbelegungen und den Personaleinsatz – eine enorme Herausforderung dar.

Streckensperrungen werden immer mehr zur Herausforderung. Erhält beispielsweise die BLS eine Konzession für den Betrieb der FV Linie Bern – Burgdorf – Olten, verliert die Mehrheit des Lokpersonals von SBB Personenverkehr seine Streckenkundigkeit auf der Stammlinie Bern – Olten und zusätzlich der Umleitungsstrecke über Zollikofen. Dies rächt sich Kurz- bis Mittelfristig bei jeder Streckensperrung der NBS. Grosse Mehraufwände und Unproduktivität sind die Folge, soll es nicht zu Zugsausfällen kommen.

Die Kooperation zwischen der SBB und der SOB, sowie eine allfällige Übernahme von FV Leistungen durch die BLS, stellen eine weitere Spezialisierung innerhalb der Personalkategorie des SBB Lokpersonals dar. Spezialisierung schränken die Flexibilität zunehmend ein und führen zu einem unproduktiveren Personaleinsatz. Nicht nur bei Störungen und Umbauten, sondern auch im Normalbetrieb. Bisheriges



Wissen und Kompetenzen der Mitarbeitenden droht damit verloren zu gehen. Neben betrieblichen Einschränkungen wirkt sich dies auf die Motivation, Attraktivität des Berufes und die Loyalität der Mitarbeitenden negativ aus.

Die kommenden Schritte und die Planung für den Betrieb der FV Leistungen müssen daher nach unserer Beurteilung aus einer Gesamtopitik angegangen werden. Eine integrale Planung ist daher aus finanzieller Sicht im FV und im RV – auch unter Einbezug der Tochterunternehmungen der SBB anzustreben.

## 2. Die wichtigsten Konsequenzen in Kürze

### 2.1. Zu kurze Perronlängen

Für den Betrieb mit 375 m langen Zügen der SOB sind an mehreren Bahnhöfen die Perrons zu kurz, es sind Massnahmen notwendig, bspw.:

- bauliche Anpassungen an der Infrastruktur
- zusätzliches Stärken/Schwächen von Zugseinheiten
- Einsatz von kürzeren Zügen und in der Folge ein zu geringes Platzangebot
- Führung von Vor-/Nachläufer Zügen zur Entlastung der SOB IR
- punktuelles abschliessen von Zugteilen
- Streichung von kommerziellen Zughalten

### 2.2. Unproduktiver und unflexibler Personaleinsatz

Grundsätzlich soll die operative Führung der Kooperation betrieben IR Züge durch SOB-Personal sichergestellt werden:

- Leistungsketten, welche für eine produktive Tourenbildung notwendig sind, gehen verloren. Die Produktionskosten der SBB steigen, weil die Flexibilität bei der Dienstplangestaltung abnimmt
- Bei der Übernahme von Früh-/Spätleistungen für die SOB, bspw. durch das Depot Bern, Basel oder Bellinzona, wird die Leistungsketten durch einen gemischten Personaleinsatz SBB – SOB gebrochen. Eine produktive Dienstplangestaltung für die SBB wird so massiv erschwert oder sogar verhindert
- Die Kooperation zwischen der SBB und der SOB sowie eine allfällige Übernahme von Fernverkehrsleistungen durch die BLS stellen eine weitere Spezialisierung innerhalb des Lokpersonals der SBB dar. Spezialisierung schränken die Flexibilität zunehmend ein und führen zu einem unproduktiveren Personaleinsatz
- Bisheriges Wissen und Kompetenzen der Mitarbeitenden gehen verloren.

### 2.3. Erschwertes operatives Störungsmanagement

Störungen, sei es an Fahrzeugen, oder auch an der Infrastruktur, erfordern für eine produktive und zeitnahe Problemlösung eine hohe Flexibilität und Kompetenzen bezüglich der Einsatzmöglichkeiten aller Beteiligten:

- Fälle, in denen ein Fahrzeug unplanmässig aus dem Betrieb genommen und ersetzt werden muss, kommen in der Praxis regelmässig vor und erfordern entsprechende Reserven (materiell und personell)
- Ein Streckenunterbruch, geplant oder ungeplant wird zur rasch zur personellen und zeitlichen Herausforderung
- Ein flexibler Einsatz des Lokpersonals wird massiv erschwert und eingeschränkt, was Folgen für Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit und damit für die Kundinnen und Kunden haben wird;

- Die Sicherstellung der Betreuung und Ablösung von Lokpersonal im Falle eines Extremereignisses wird mehr Zeit beanspruchen oder aufgrund von Doppelspurigkeiten in der Branche insgesamt mehr Kosten auslösen. Im Falle einer Kooperation diesbezüglich, wohl vor allem auf Seiten der SBB, da vermutlich die Lasten der Reservehaltung von der SBB getragen werden.

#### 2.4. Einschränkungen in der Produktion

Die Durchbindung der Fahrzeuge von Chur via Zürich HB nach Bern, optimiert theoretisch die Fahrzeugumläufe – dank der geringeren Standzeit in Zürich HB:

- Durch den Einsatz von einstöckigen SOB Flirt steht weniger Sitzplatzkapazität zur Verfügung. Verstärkungen mit zwei oder drei Zugseinheiten sind die Konsequenz, was den Spareffekt wieder relativieren kann.
- Aktuell werden via die Fahrzeugumläufe auf der IR Linie Zürich – Olten – Burgdorf – Bern mehrmals täglich Fahrzeugumläufe mit anderen Zugsleistungen getauscht. Fällt diese Flexibilität weg, können Mehraufwände entstehen. Insbesondere, wenn es sich um die mögliche Zu-/Wegführung von anderweitig benötigtem Rollmaterial handelt.
- Vermehrtes Stärken und Schwächen, senkt die Produktivität beim Lokpersonal.
- Die Übernahme von Fernverkehrsleistungen durch die SOB oder auch die BLS kann einen negativen Einfluss auf die Einsatzplanung des Personals von Zugbereitstellung, welches nach VTE<sup>1</sup> Kategorie A40 eingesetzt wird, haben. Dieses wurde erst gerade ausgebildet.
- Der Betrieb der Fernverkehrsleistungen durch die SOB senkt die produzierten Zugskilometer der SBB nicht unwesentlich. Dies bedeutet, dass für den Konzern SBB im Verhältnis höhere Fixkosten entstehen, was in der Konsequenz auch ein Abbauprogramm in den zentralen Diensten zur Folge haben müsste.

### 3. Betriebliche Konsequenzen bei Änderungen der Fernverkehrskonzessionen

Die betrieblichen und personellen Konsequenzen können für die SBB, je nach Entscheid des BAV anlässlich der Erteilung der Fernverkehrskonzessionen, sehr einschneidend sein. Im operativen Betrieb ist beispielweise die FV Linie Chur – Pfäffikon SZ – Zürich HB – Burgdorf – Bern, welche als IR mit den SOB Flirt verkehren soll, eine grosse Herausforderung. Dies beginnt mit zu kurzen oder kritischen Perronlängen in den Bahnhöfen Bern (je nach Gleisbelegung), Burgdorf, (evtl. Langenthal), Siebnen-Wangen und Walenstadt. Für den Betrieb mit 375 m langen Zügen (SOB Flirt: 150 m + 150 m + 75 m / 936 Sitzplätze) sind an diesen Orten Massnahmen notwendig. Massnahmen, welche meistens in irgendeinem Bereich Kosten auslösen, sei es bei der Infrastruktur, durch bauliche Massnahmen wie Verlängerungen der Perronanlagen, oder durch zusätzliches Stärken/Schwächen von Zugseinheiten, was einen höheren Personalaufwand auslöst. Will man dies vermeiden, können zusätzliche Verbindungen die betroffenen Züge entlasten, doch die Doppelführung von Zügen ist alles anderes als produktiv. Eine allfällige Streichung von Zugshalten ist in der Öffentlichkeit eine wenig populäre Angelegenheit.

Ganz generell wird die Produktivität und die Flexibilität für den Personaleinsatz unter einer Aufteilung der Fernverkehrsleistungen leiden. Die Gesamtkosten des Systems erhöhen sich. Auch eine Kooperation, wie sie mit der SOB vorgesehen ist, entspannt die Problematik nicht per se. Diverse Standorte von SBB P verlieren durch die Kooperation mit der SOB mit hoher Wahrscheinlichkeit ihre Streckenkundigkeit auf mehreren Abschnitten. Gerade im Störfall, oder für den immer häufiger stattfindenden Eventverkehr, kann dies negativ sein. Negative Auswirkungen lassen sich zwar mildern oder vermeiden, doch dies hätte zur Konsequenz, dass das Lokpersonal integral geplant und eingesetzt werden müsste. Ein

<sup>1</sup> Verordnung des UVEK über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen (SR 742.141.21).

integraler Einsatz des Lokpersonals, würde aber auch einen gemischten Einsatz von Lokpersonal (bspw. SBB – SOB) und eine Investition in die Ausbildung auslösen. Bestimmt nun aber in erster Linie die SOB, welche Züge sie auf den ihr abgetretenen Strecken führt und die SBB wird quasi gezwungen, die Früh-/Spätleistungen ausserhalb ihres Stammgebietes der Ostschweiz und der Zentralschweiz zu führen, wird durch den Wegfall der natürlichen Leistungsketten eine produktive Planung für die SBB nahezu verunmöglicht.

Die Zuführung der SOB Fahrzeuge an die bestehenden Instandhaltungsstandorte der SOB, stellt eine grosse Hürde dar, Eine möglichst produktive Umlaufplanung ist ambitioniert und wird im Betriebsalltag aufgrund von Betriebs-/Fahrzeugstörungen selten so wie geplant umgesetzt werden können. Gerade das operative Störungsmanagement ist eine nicht zu unterschätzende Herausforderung. Was wenn unplanmässig ein Fahrzeug aus dem Betrieb genommen werden muss und es dieses zu ersetzen gilt? Dies kommt in der Praxis regelmässig vor und erfordert die entsprechende Reservehaltung (materiell und personell). Die Schnittpunkte zur SOB in Luzern, Arth Goldau und Pfäffikon SZ sind nicht gerade ideal gelegen, um ein defektes Fahrzeug zu einem der vorhandenen Instandhaltungsstandorte der SOB zuzuführen. Die notwendige Fahrzeugkundigkeit des Lokpersonals kommt erschwerend dazu. Vor allen aus betrieblicher Sicht stellt dies nach unserer Einschätzung – auch in Bezug auf die Gleisbelegungen und den Personaleinsatz – eine enorme Herausforderung dar. Sollen solche Leistungen durch die SBB sichergestellt werden, verbleiben die unproduktive Reservehaltung bei der SBB.

Streckensperrungen werden immer mehr zur Herausforderung. Erhält beispielsweise die BLS eine Konzession für den Betrieb der FV Linie Bern – Burgdorf – Olten, verliert die Mehrheit des Lokpersonals von SBB Personenverkehr seine Streckenkundigkeit auf der Stammlinie Bern – Olten und zusätzlich der Umleitungsstrecke über Zollikofen. Dies rächt sich kurz- bis mittelfristig bei jeder Streckensperrung der NBS. Grosse Mehraufwände und Unproduktivität sind die Folge, soll es nicht zu Zugsausfällen kommen.

## 4. Konsequenzen für den Einsatz des Lokpersonals

Die Kooperation zwischen der SBB und der SOB, sowie eine allfällige Übernahme von FV Leistungen durch die BLS, stellen eine weitere Spezialisierung innerhalb der Personalkategorie des SBB Lokpersonals dar. Spezialisierung schränken die Flexibilität zunehmend ein und führen zu einem unproduktiveren Personaleinsatz. Nicht nur bei Störungen und Umbauten, sondern auch im Normalbetrieb. Verschiedene Depot Standorte werden mit grosser Wahrscheinlichkeit Streckenkundigkeiten verlieren, weil durch die Übernahme von Zugsleistungen – durch die SOB – bisherige SBB Züge wegfallen. Es muss davon ausgegangen werden, dass auch die BLS Zugsleistungen im Fernverkehr führen wird, was diesen Effekt noch einmal verstärkt und in weitere Regionen hineinträgt. Damit verbunden ist auch der Verlust von Fahrzeugkundigkeiten. Bisheriges Wissen und Kompetenzen der Mitarbeitenden droht damit verloren zu gehen. Neben betrieblichen Einschränkungen wirkt sich dies auf die Motivation, Attraktivität des Berufes und die Loyalität der Mitarbeitenden negativ aus. Die Gewinnung von qualifiziertem Nachwuchs wird für die SBB zunehmend erschwert.

## 5. Lösungsansätze

Die aktuelle Situation ist zu weiten Teilen fremdbestimmt. Es ist uns als Sozialpartner wichtig, dass unter den vorhanden Rahmenbedingungen Lösungsansätze im Sinne des Gesamtsystems angestrebt werden. Die kommenden Schritte und die Planung für den Betrieb der FV Leistungen müssen daher nach unserer

Beurteilung aus einer Gesamtopitik angegangen werden. Eine integrale Planung ist daher aus finanzieller Sicht im FV und im RV – auch unter Einbezug der Tochterunternehmungen der SBB anzustreben. Nur ein freizügiger Personaleinsatz im Fernverkehr und im Regionalverkehr lässt eine produktive Dienstplanung zu. Dazu sind auch die kommenden betrieblichen Änderungen – 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich mit Änderungen SBB P/Thurbo, die Inbetriebnahme der CEVA, sowie die Inbetriebnahme der Linie Stabio – Varese (I) – zu berücksichtigen.

Gerade jene Depotstandorte von SBB Personenverkehr, an welchen vor einigen Jahren Tochterunternehmungen gegründet wurden, leiden bereits heute unter der unproduktiven Dienstplangestaltung, aufgrund einer fehlenden integralen Planung. Gerade das Argument «der integralen Planung, alles aus einer Hand», wurde von Seiten der SBB bei den Diskussionen um die Fernverkehrskonzession, zu Recht vorgebracht. Genau diese integrale Planung ist aus finanzieller Sicht anzustreben.

Der Unterbruch bei Raststatt (D) hat diese Problematik im Cargo Bereich sehr gut aufgezeigt und auch beim Personenverkehr für zahlreiche Anpassungen und Mehraufwände gesorgt. Die Flexibilität und der Einsatz des Lokpersonals ist nach wie vor ein entscheidender Faktor für einen sicheren, produktiven und zuverlässigen Bahnbetrieb.

## 6. Anhang

### 6.1. Lagebeurteilung und aktuelle Situation aus Sicht VSLF

Es scheint, als wäre das BAV vom Interesse der SOB und BLS, ebenfalls Fernverkehrslinien zu betreiben, überrascht worden. Die aktuell gültige Personenbeförderungsverordnung ist mit ihren darin geregelten – äusserst kurzen – Fristen für die Gesuche und der Konzessionserteilung alles andere als zweckmässig ausgestaltet. Bis anhin spielte dies keine Rolle, da die Rollenverteilung unter den Bahnen klar war. Die notwendige Rechtsgrundlage war dennoch vorhanden. Auch die in aller Eile erstellte Wegleitung *Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr*, lässt darauf schliessen, dass man vom «Wettbewerb», den man von Seiten Bund und Politik selbst ins Leben gerufen hat, überrascht worden ist. Dass mit der Wegleitung *Grundsätze für den Fernverkehr* definiert wurde, was den Fernverkehr ausmacht und welche Leistungen er zu bieten hat, ist zu begrüssen, sei es für die Anbieter, aber auch als Sicht der Kundinnen und Kunden. Nach welchen Kriterien die Fernverkehrskonzessionen erteilt werden, ist aber trotz der Wegleitung für aussenstehende nicht transparent und nachvollziehbar.

Wünscht der Bund, dass sich die drei grossen Schweizer Eisenbahnverkehrsunternehmen – welche notabene alle im Besitz der öffentlichen Hand sind – in einer Art «Markt» gegenseitig messen, wäre es wohl sinnvoll, die in der Personenbeförderungsverordnung geregelten Fristen – für die Eingabe der Gesuche und der Konzessionserteilung – der Realität anzupassen. Die aktuelle Personenbeförderungsverordnung bietet zwar den Spielraum, dass die Übernahme von Fernverkehrslinien auch zeitlich gestaffelt erfolgen kann, doch ist dies der Transparenz und der Planungssicherheit wenig förderlich. Auch die Amortisation der notwendigen Investitionen wird dadurch erschwert. Wenn man die Zeitdauer einer möglichen Fahrzeugbeschaffung, die Sicherstellung der Unterhalts- und Serviceanlagen für den Betrieb der Fahrzeugflotte sowie die personellen Herausforderungen miteinbezieht, müsste man mindestens 8 Jahre vor Inkrafttreten der Konzession über diese befinden. Die aktuelle Staffelung inklusive möglicher Rechtsstreitigkeiten aber birgt für alle Beteiligten über einen längeren Zeitraum Unsicherheiten, besonders für das potenziell betroffene Personal.

Nach den teilweise aggressiv und hart geführten Auseinandersetzungen um die Fernverkehrskonzessionen wird es wohl nur eine Frage der Zeit sein, bis sich auch ausländische Mitbewerber für eine Konzession

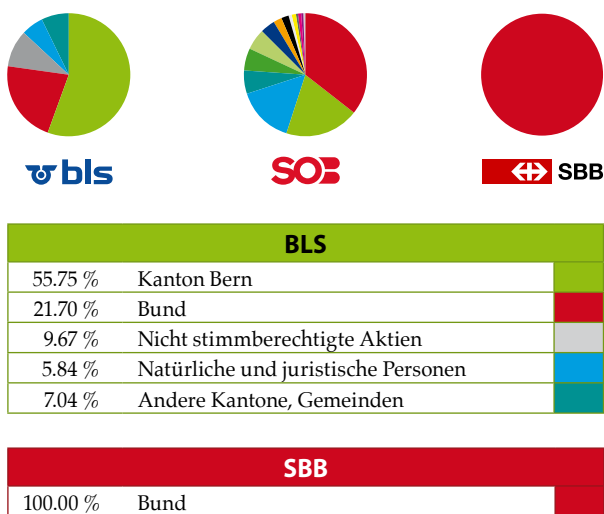
sion im Fernverkehr interessieren. Dass dies das bisherige schweizerische Bahnsystem zu Fall bringen würde, liegt auf der Hand.

Es wäre ausserdem sehr interessant zu wissen, wie das BAV reagieren würde, wenn sich niemand um gewisse Linien bewerben würden. Es ist daher dingend angezeigt, die heutigen rechtlichen Grundlagen und die aktuell an den Tag gelegte Vorgehensweise des BAV/UVEK zu überdenken. Regionalen Befindlichkeiten kann mit einer gesamtheitlichen Lösung wohl am besten Rechnung getragen werden, auch wenn dies auf den ersten Blick vielleicht nicht so erscheint.

## 6.2. Welche Gründe haben zur aktuellen Situation geführt?

Der wirtschaftliche Druck auf die Bahnunternehmungen hat in den vergangenen Jahren zugenommen. Die Kosten für die Verwaltung sind bei den kleineren Bahnunternehmungen, welche auch eine Infrastruktur betreiben, im Verhältnis zur Grösse der Belegschaft in der Fläche relativ hoch. Wachstum oder eine Fusion mit einer anderen Bahnunternehmung stehen damit zur Diskussion. Insbesondere die SOB hat aktuell eine kritische Grösse. Weiter sind zurzeit bei allen Bahnunternehmungen grössere Erneuerungen der Fahrzeugflotte in der Umsetzung oder sie stehen noch an. Erneuerung im Fahrzeugpark und der klare Trend im Personenverkehr, nur noch Triebzüge einzusetzen, haben auch geänderte Anforderungen bezüglich der Instandhaltung des Rollmaterial zur Folge. Dies bedeutet, dass auch in diesem Bereich grosse Investitionen zu tätigen sind. Es ist daher nachvollziehbar, dass die BLS und die SOB ein Wachstum im Fernverkehr anstreben möchten, zumal die dafür notwendigen Investitionen verhältnismässig entspannt getätigt werden können, da die Eigner der Bahnunternehmungen ja nicht aus privaten Investoren, sondern aus der öffentlichen Hand bestehen. Die günstige Situation an den Kapitalmärkten ist ebenfalls ein Vorteil. Mit einem Wachstum im Fernverkehr kann die Infrastruktur für die Unterhalts- und Serviceanlagen besser ausgelastet werden und die Overheadkosten sinken prozentual. Damit kann ein besseres Kosten/Nutzenverhältnis erzielt und bei erfolgreichem Betrieb sogar ein Gewinn erwirtschaftet werden, mit welchem wiederum neue Investitionen getätigt werden könne. Allerdings ist das Risiko nicht unerheblich, denn die notwendigen Investitionen in neue Fahrzeuge sind sehr hoch. Doch wird dieses Risiko letztlich von den bereits erwähnten Eigner – also den Steuerzahlern – getragen.

Zusammensetzung der Eignerverhältnisse:



SOB	
35.83 %	Bund
19.17 %	Kanton St. Gallen
15.14 %	Privataktionäre
6.11 %	Übrige Gemeinden/Bezirke
5.79 %	Kanton Schwyz
5.69 %	Politische Gemeinde St. Gallen
3.81 %	Kanton Zürich
2.34 %	Gemeinde Herisau
1.80 %	Kanton Thurgau
0.95 %	Bezirk Einsiedeln
0.87 %	Kanton Appenzell Ausserrhoden
0.73 %	Stadt Wädenswil
0.73 %	Gemeinde Romanshorn
0.56 %	Stadt Rapperswil-Jona
0.48 %	Ortsbürgergemeinde St. Gallen

Die BLS und die SOB haben nicht ganz zu Unrecht vorgebracht, dass sie mit guten Serviceleistungen und der attraktiven Erschliessung von Tourismusregionen im Fernverkehr bei den Kundinnen und Kunden



des öffentlichen Verkehrs punkten wollen. Hier hat die SBB in den vergangenen Jahren nicht in allen Bereichen gute Leistungen erbracht: Man denke beispielsweise an die Abkoppelung Locarnos vom Fernverkehr, dem wenig innovativen Betrieb der Gotthard-Bergstrecke (was aus wirtschaftlichen Aspekten zwar nachvollziehbar ist), die Abschaffung der Minibars, die mangelnde Klimatisierung (Kühlung im Sommer, Heizen im Winter) auch in modernen Züge zwecks Zielerreichung des Energiesparprogramms oder auch den Einsatz von wenig komfortablen Regio-Dosto (RABe 511) auf Linien des Fernverkehrs. Es ist daher verständlich, dass so der Druck aus der Politik zugenommen hat, in gewissen Regionen ein besseres Angebot im Fernverkehr zu erhalten.

Interessanterweise ist bei all den Diskussionen über den Fernverkehr, das aktuelle Finanzierungssystem des öffentlichen Verkehrs bis jetzt nie ein Thema gewesen. Vielleicht wäre es sinnvoller, dort den Hebel anzusetzen, als mit einer Zerstückelung des Fernverkehrs das System insgesamt unproduktiver zu machen und zu gefährden.

Gerade das vorgelegte Fernverkehrskonzept der BLS zeigt, dass es relativ rasch zu einer Vermischung von Fern- und Regionalverkehrsleistungen kommen kann. Der Regionalverkehr wird so punktuell produktiver und damit für die Besteller, also für Kanton und Bund, günstiger. Aktuell ist dieses Vorgehen aber klar nicht vorgesehen. Insbesondere die Finanzierung der Fahrzeuge ist unterschiedlich zu handhaben. Es erstaunt daher wenig, dass immer wieder der Vorwurf zur Sprache kommt, die BLS wolle mit dem angestrebten Fernverkehr den Regionalverkehr des Kantons Bern querfinanzieren. Würde man all dies einer Gesamtbetrachtung unterziehen, könnte man allenfalls zweckmässigere Finanzierungsmodelle schaffen, denn das Produktionskonzept der BLS verfolgt interessante Ansätze.

Der Druck von Seiten des Bundes und der Politik auf die SBB scheint bezüglich der Fernverkehrskonzession enorm hoch gewesen, respektive immer noch zu sein. Dass im Zuge der Behindertengleichstellung (BHG) bis spätestens Ende 2023, zusätzliche Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden müssen, scheint dabei ebenfalls eine Rolle zu spielen. Hierbei handelt es sich nämlich um zusätzlich benötigte Fahrzeuge, welche sich die SBB aufgrund ihrer zu hohen Verschuldung im Moment nicht oder nur erschwert leisten kann/darf, hat doch der Bundesrat – in seiner Rolle als Eignervertreter – in den strategischen Zielen für die SBB 2015–2018 die hohe Verschuldung als ein Kriterien-Punkt festgelegt. Die verzinsliche Nettoverschuldung darf maximal das 6.5-fache des operativen Gewinns (Ebitda) betragen. Somit ist es nachvollziehbar, dass die SBB – zusätzlich zum politischen Druck – die Zusammenarbeit mit der SOB in Form einer Kooperation eingegangen ist, denn so beschafft und finanziert die SOB das neue Niederflur-Rollmaterial, welches voraussichtlich (auch) unter der Fernverkehrskonzession der SBB verkehren wird.

### **6.3. Grundsätze und rechtliche Grundlagen BAV**

#### **6.3.1. Definition Fernverkehr**

Der Fernverkehr in der Schweiz besteht aus einem nationalen Liniennetz, das in der Fernverkehrskonzession im Sinne eines Mindestangebots definiert ist. Es besteht aus den Zugskategorien Inter- und Eurocity (IC, ICN und EC), Interregio (IR) und teilweise Regioexpress (RE). Heute wird das Fernverkehrsnetz von der SBB betrieben. Die bestehende Konzession wurde 1999 erteilt, 2007 erneuert und zwischenzeitlich an die verschiedenen Bahnausbauten (Bahn 2000, Lötschberg- und Gotthard-Basistunnel) und Fahrplanänderungen angepasst.

Da der Bund die Fernverkehrslinien im Gegensatz zum regionalen Personenverkehr (RPV) nicht bestellt, muss das Netz in seiner Gesamtheit eigenwirtschaftlich betrieben werden. Die einzelnen Linien haben eine unterschiedliche Auslastung und erzielen unterschiedliche finanzielle Ergebnisse. Die jährlichen Gewinne im Fernverkehr (gesamtes Netz) bewegten sich in den letzten Jahren jeweils in der Höhe eines zwei- bis dreistelligen Millionenbetrags.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Auszug aus dem Faktenblatt Fernverkehr und Konzessionierung BAV vom Februar 2017.

### 6.3.2. Wie die Fernverkehrskonzession erneuert wird

Per Ende 2017 läuft die bestehende Fernverkehrskonzession grösstenteils aus. Gemäss Personenbeförderungsverordnung können interessierte Bahnen bis Anfang September Gesuche beim BAV eingeben. Dieses hat den Fernverkehr auf Basis des Raumkonzepts Schweiz in der Wegleitung *Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr* nachvollziehbar definiert.

Die SBB ist seit 2004 alleinige Betreiberin des Fernverkehrs in der Schweiz. Sie übernahm damals die zuvor von der BLS betriebenen Fernverkehrslinien und überliess dieser im Gegenzug die gesamte S-Bahn Bern (Regionalverkehr) zum Betrieb. Der Betrieb des gesamten Fernverkehrs ermöglicht der SBB heute jährliche Gewinne in der Grössenordnung eines tiefen dreistelligen Millionenbetrags.

Die aktuelle Fernverkehrskonzession der SBB (Konzession Nr. 584) läuft für die grosse Mehrheit der Linien zum Fahrplanwechsel 2017 aus. Ausgenommen sind lediglich vier Linien am Jurabogen, für welche die Konzession Ende 2019 ausläuft, da die SBB für diese Linien spezielles Rollmaterial (Neigezüge) beschafft hat. Damit steht aktuell die Konzession für die grosse Mehrheit der Fernverkehrslinien zur Erneuerung an. Basis für die Vergabe ist das geltende Konzessionsrecht in Personenbeförderungsgesetz und -Verordnung. Gemäss Personenbeförderungsgesetz hat der Bund das alleinige Recht, Reisende mit regelmässigen und gewerbsmässigen Fahrten zu befördern. Er kann dieses Recht über Konzessionen linienweise an Transportunternehmen abtreten. Das Personenbeförderungsgesetz macht bei der Konzessionierung keinerlei Unterschiede zwischen Fern- und Regionalverkehr und ist bezüglich Betreiber offen formuliert. Jedes geeignete Unternehmen kann ein Gesuch für den Betrieb von Linien einreichen<sup>3</sup>.

### 6.3.3. Konzessionserneuerung und Wegleitung Fernverkehr

Für das Fernverkehrsnetz fehlte bislang eine nachvollziehbare Definition. Im Hinblick auf das Ablaufen der Fernverkehrskonzession hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Jahr 2015 vorbereitende Arbeiten gestartet mit dem Ziel, das Fernverkehrsnetz festzulegen, die Abstimmung mit dem Ausbau des Bahnnetzes zu sichern und ein noch besseres Angebot für die Kunden zu erreichen. Zu diesem Zweck hat das BAV 2016 eine Wegleitung *Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr* erarbeitet. Mit dieser Wegleitung wird das Fernverkehrsnetz erstmals klar definiert auf der Basis von Kriterien, die aus dem Raumkonzept Schweiz abgeleitet sind. Die Bahnen wurden über die Erarbeitung und die Inhalte der Wegleitung laufend informiert. Im Februar 2017 wurde die Wegleitung bei den Kantonen in die Konsultation geschickt.

Parallel hat das Auslaufen der Fernverkehrskonzession der SBB zu einem Ideenwettbewerb geführt: SBB, BLS und SOB haben dem BAV Konzepte für den Betrieb des künftigen Fernverkehrs bzw. von Teilnetzen oder Linien präsentiert. Im Fokus der Konzepte stehen ein noch dichteres Angebot für die Kunden, die Wirtschaftlichkeit und Qualitätskriterien.

Aufgrund der konkurrierenden Konzepte der drei Bahnen hat das BAV im Herbst 2016 Einigungsverhandlungen zwischen SBB, BLS und SOB gestartet und moderiert, mit dem Ziel einer einvernehmlichen Konzessionsvergabe auf der Basis einer Mehrbahnlösung. Diese Verhandlungen mussten schliesslich nach mehreren Workshops und Verhandlungsrunden Mitte Februar 2017 aufgrund unüberwindbarer Differenzen eingestellt werden. Damit verbleibt für den Entscheid über das künftige Fernverkehrsangebot das ordentliche Konzessionsverfahren. Das BAV hat darin die Rolle der unabhängigen Konzessionsbehörde.

### Vorgehen des BAV im Herbst 2017

Die Bahnen können gemäss Personenbeförderungsverordnung Konzessionsgesuche bis drei Monate vor Betriebsaufnahme, also bis zum 9. September 2017, einreichen. Die eingehenden Gesuche werden vom BAV auf Basis des Personenbeförderungsgesetzes und der Verordnung fundiert geprüft. Auch die erarbeitete Wegleitung *Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr* wird ein Kriterium in der Konzession

<sup>3</sup> Auszug aus den BAV-News Nr. 49, April 2017.

sionsvergabe darstellen. **Der Entscheid über die Konzessionsvergabe soll bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 erfolgen.** Die Kantone werden vorgängig angehört. Die Fristen sind eng und das Verfahren anspruchsvoll. Sollte es auf gewissen Linien zu einem Betreiberwechsel kommen, müsste dieser schrittweise über die nächsten Jahre erfolgen.<sup>4</sup>

Link: Wegleitung *Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr*

<https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/verkehrstraeger/wegleitung-grundsaeetze-fernverkehr-v2.pdf>

#### 6.4. Übersicht zu kurze und kritische Perronlängen (Linie Chur – Zürich HB – Bern)

Die folgende Übersicht zeigt die Bahnhöfe auf, welche zu kurze Perronlängen für den Einsatz von 375 m Zügen aufweisen. Dabei muss die Fahrtrichtung und auch die mögliche Gleislänge beachtet werden. Gerade im Bahnhof Bern ist die Gleisbelegung aufgrund der Auslastung stark eingeschränkt. Die Gleise 1-8 wären länger, können aber nicht freizügig verwendet werden.

Perronlängen im Hinblick auf den Einsatz von SOB Flirt (375m = 150m + 150m + 75m) bei kleineren Bahnhöfen						
Betriebspunkt	Gleis	Länge	Richtung	Bemerkung	Massnahme notwendig?	Bemerkungen
Burgdorf (BDF)	2	354	WY - LYS	MP, Nutz- und Baulänge (354.73m): P20 (46.84m) - P55 (257.19m) - P25 (50.70m)	Ja. Perron zu kurz.	
Burgdorf (BDF)	3	315	LYS - WY	MP, Nutzlänge (314.96m): P20 (7.01m) - P55 (257.28m) - P25 (50.67m), Baulänge (355.96m): P20 (48.01m) - P55 (257.28m) - P25 (50.67m)	Ja. Perron zu kurz.	
Langenthal (LTH)	2	373	ROG - HB	MP, Nutz- und Baulänge: P30 (402m)	evtl. Massnahmen prüfen.	
Langenthal (LTH)	3	362	HB - ROG	MP, Nutz- und Baulänge: P30 (402m)	evtl. Massnahmen prüfen.	
Siebnen-Wangen (SIB)	3	322		MP, Nutz- und Baulänge: P42 inkl. 20cm Hilfstritt (322.75m)	Ja. Perron zu kurz.	
Siebnen-Wangen (SIB)	4	322		MP, Nutz- und Baulänge: P42 inkl. 20cm Hilfstritt (322.94m)	Ja. Perron zu kurz.	
Walenstadt (WAL)	3	322		MP, Nutz- und Baulänge: P55 (322.47m)	Ja. Perron zu kurz.	
Walenstadt (WAL)	4	320		MP, Nutz- und Baulänge: P55 (320.35m)	Ja. Perron zu kurz.	
Bern (BN)	9 (Gl A9-B9)	321	BNWD - BNAS	MP, Nutzlänge: P42 (320.91m), Baulänge: P42 (371.91m)	Gleis ist keine Alternative, da ebenfalls zu kurz.	
Bern (BN)	9 (Gl A9-B9)	320	BNAS - BNWD	MP, Nutzlänge: P42 (319.91m), Baulänge: P42 (371.91m)	Ja. Perron zu kurz. Evtl. anderes Gleis benützen. Gleisbelegung bereits kritisch.	23xx Bn ab 05:39, 06:39, 07:39, 09:39, 12:39, 17:39, 18:39. Züge in rot vermutlich 375 m nötig.
Bern (BN)	10 (Gl C10-A10-B10)	334	BNWD - BNAS	MP, Nutzlänge: P42 (334.51m), Baulänge: P42 (366.51m)	Gleis ist keine Alternative, da ebenfalls zu kurz.	
Bern (BN)	10 (Gl C10-A10-B10)	313	BNAS - BNWD	MP, Nutzlänge: P42 (313.51m), Baulänge: P42 (366.51m)	Gleis ist keine Alternative, da ebenfalls zu kurz.	FPW 2017: 23xx Bn ab 21:38
Bern (BN)	12 (Gl A12-B12)	324	BNWD - BNAS	MP, Nutzlänge (324.72m): P55 (20.51m) - P25 (304.21m), Baulänge (364.72m): P55 (20.51m) - P25 (344.21m)	Gleis ist keine Alternative, da ebenfalls zu kurz.	
Bern (BN)	12 (Gl A12-B12)	313	BNAS - BNWD	MP, Nutzlänge: P25 (313.85m), Baulänge (364.72m): P55 (20.51m) - P25 (344.21m)	Gleis ist keine Alternative, da ebenfalls zu kurz.	
Bern (BN)	13 (Gl A13-B13)	318	BNWD - BNAS	MP, Nutzlänge (317.96m): P55 (20.62m) - P25 (297.34m), Baulänge (357.96m): P55 (20.62m) - P25 (337.34m)	Gleis ist keine Alternative, da ebenfalls zu kurz.	
Bern (BN)	13 (Gl A13-B13)	332	BNAS - BNWD	MP, Nutzlänge: P25 (331.96m), Baulänge (357.96m): P55 (20.62m) - P25 (337.34m)	Gleis ist keine Alternative, da ebenfalls zu kurz.	

<sup>4</sup> Auszug aus den BAV-News Nr. 49 April 2017.

## 6.5. Problemerkfassung

### Einleitung

Die Übersicht soll die folgenden Themenbereiche abdecken und aufzeigen, was bei einer möglichen oder bereits geplanten Übernahme von Linien durch eine andere EVU für Konsequenzen resultieren können:

FV Leistungen der SOB in Kooperation mit der SBB auf den folgenden Streckenabschnitten (alle als IR):

- Chur – Pfäffikon SZ – Zürich HB.
- Zürich HB – Olten – Burgdorf – Bern.
- Zürich HB – Arth Goldau – Göschenen – Bellinzona – Lugano/Locarno.
- Luzern – Arth Goldau – Göschenen – Bellinzona – Lugano/Locarno.
- Basel SBB – Olten – Luzern.

FV Leistungen der BLS: auf den folgenden Streckenabschnitten:

- Brig (Grenze) – LBT – Bern (IC).
- Interlaken Ost – Bern (IC).
- Bern – Olten – Basel SBB (Grenze) (IC).
- Bern – Burgdorf – Olten (RE).
- Bern – Biel (RE).
- Bern – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle (RE, neu FV statt RV, dafür ist Biel – La Chaux-de-Fonds neu RV statt FV).

Verschiebungen Leistungen von der Thurbo zu DB Regio:

- Wegfall von RV Leistungen im Raum Schaffhausen für das Depot Schaffhausen Thurbo.

Verschiebungen Leistungen von der Thurbo zur SBB (4. Teilergänzung S-Bahn Zürich) auf den folgenden Strecken (ab Ende 2018):

- S12 Verlängerung (teilweise neue Linienführung) nach Will SG und Schaffhausen.
- Verlängerung RE Chur – St. Gallen – Will SG bis Zürich HB.

## Allgemeine Auswirkungen auf die Depot-Standorte bei einer Kooperation SBB – SOB, sowie der Übernahme von FV Linien durch die BLS:

Aussage (A)	Erkenntnis (E)	Konsequenz (K)
<b>Auswirkungen SBB Depot Chur (Ch)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehende Leistungen (RE nach Zue) fallen weg.</li> <li>• SBB IC Leistungen nach Zue werden voraussichtlich ausgebaut ab ca. 2025.</li> <li>• Insgesamt wird durch die Abgabe von Leistungen die Produktivität des Standorts geschmälert.</li> <li>• Es ist geplant, den RE Ch – Sg – Wil ab Ende 2018 nach Zue zu verlängern.</li> <li>• Ab ca. 2025 könnte der ½ Takt Sa – St. Gallen eingeführt werden.</li> <li>• Die SBB könnte sich bei der Erteilung von FV Konzessionen an die BLS „weigern“ die Konzession der Rheintallinie zu übernehmen (da defizitär).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es steht weniger Arbeit für das LP zur Verfügung.</li> <li>• Keine Stellen werden mehr ausgeschrieben für den Depot Standort.</li> <li>• Der Ausbau IC Leistungen Ch - Zue kann den Stellenabbau durch die RE Verluste nicht, rsp. erst viel später kompensieren.</li> <li>• Die Verlängerung der RE via St. Gallen nach Zue kann einen leicht positiven Einfluss auf die Anzahl Stellen haben.</li> <li>• Falls die SBB sich „weigern“, das Rheintal zu betreiben, würden zusätzlich Stellen wegfallen.</li> <li>• Produktivitätsverlust wird dem LP angelastet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stellen werden bei der SBB abgebaut.</li> <li>• Versetzungen von LP innerhalb der SBB oder Wechsel zu einer anderen EVU (SOB oder RhB).</li> <li>• Die Attraktivität als Arbeitgeber nimmt in dieser Region ab.</li> <li>• Weniger Flexibilität bei der Gestaltung der Dienstpläne und für attraktive Arbeitszeitmodelle.</li> <li>• Evtl. wird versucht, die Produktivitätsverluste mit anderen Massnahmen zu kompensieren.</li> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> </ul>



## Allgemeine Auswirkungen auf die Depot-Standorte bei einer Kooperation SBB – SOB, sowie der Übernahme von FV Linien durch die BLS

Aussage (A)	Erkenntnis (E)	Konsequenz (K)
<b>Auswirkungen SBB Depot Sargans (Sa)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehende Leistungen (RE Ch - Zue) fallen weg.</li> <li>• SBB IC Leistungen Ch - Zue werden voraussichtlich ausgebaut ab ca. 2025. Es ist geplant, den RE Ch – SG – Wil ab Ende 2018 nach Zue zu verlängern.</li> <li>• Ab ca. 2025 könnte der ½ Takt Sa – Sg eingeführt werden.</li> <li>• Die SBB könnte sich bei der Erteilung von FV Konzessionen an die BLS „weigern“ die Konzession der Rheintallinie zu übernehmen (da defizitär). Insgesamt wird durch die Abgabe von Leistungen die Produktivität des Standorts geschmälert.</li> <li>• Druck auf das Depot Sargans (Schliessung) nimmt zu, insbesondere bei einer allfälligen (gleichzeitigen) Veränderung im Cargo Bereich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es steht weniger Arbeit für das LP zur Verfügung.</li> <li>• Stellen werden vermutlich nicht mehr ausgeschrieben für den Depotstandort.</li> <li>• Der Ausbau an IC Leistungen Ch - Zue kann den Stellenabbau durch die RE Verluste nicht, rsp. erst viel später kompensieren.</li> <li>• Die Verlängerung der RE via SG nach Zue kann einen leicht positiven Einfluss auf die Anzahl Stellen haben.</li> <li>• Falls die SBB sich „weigern“, das Rheintal zu betreiben, würde der Produktivitätsverlust zusätzlich dem LP angelastet.</li> <li>• Alle Stellen könnten wegfallen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stellen werden bei der SBB abgebaut.</li> <li>• Die Attraktivität als Arbeitgeber nimmt in dieser Region ab.</li> <li>• Weniger Flexibilität bei der Gestaltung der Dienstpläne und für attraktive Arbeitszeitmodelle.</li> <li>• Evtl. wird versucht, die Produktivitätsverluste mit anderen Massnahmen zu kompensieren.</li> <li>• Versetzungen von LP innerhalb der SBB oder Wechsel zu einer anderen EVU (SOB oder RhB).</li> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> </ul>
<b>Auswirkungen SBB Depot Ziegelbrücke (Zb)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Zue – Ch stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugsleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Depot kann weniger als bisher, oder gar nicht mehr bis Ch fahren.</li> <li>• Es wird schwieriger (oder unproduktiver) die bisherigen Fahrzeugkundigkeiten für den FV Fahrzeuge (Re 460, inkl. Pendel, Re 420) zu erhalten.</li> <li>• Zukünftige Instruktionen auf neuen FV Fahrzeugen werden erschwert oder verunmöglicht.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evtl. Verlust der Streckenkundigkeit nach Ch.</li> <li>• Verlust von Fahrzeugkundigkeiten.</li> <li>• Entstehende Unproduktivität, beim Erhalt der Fahrzeugkundigkeiten.</li> <li>• Die Attraktivität als Arbeitgeber nimmt in dieser Region ab.</li> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> </ul>
<b>Auswirkungen SBB Depot Rapperswil (Rw)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Zue – Ch stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugsleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Depot kann weniger als bisher, oder gar nicht mehr bis Ch fahren.</li> <li>• Es wird schwieriger (oder unproduktiver) die bisherigen Fahrzeugkundigkeiten für den FV Fahrzeuge (Re 460, inkl. Pendel, Re 420) zu erhalten.</li> <li>• Zukünftige Instruktionen auf neuen FV Fahrzeugen werden erschwert oder verunmöglicht.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evtl. Verlust der Streckenkundigkeit nach Ch.</li> <li>• Verlust von Fahrzeugkundigkeiten.</li> <li>• Entstehende Unproduktivität, beim Erhalt der Fahrzeugkundigkeiten.</li> <li>• Die Attraktivität als Arbeitgeber nimmt in dieser Region ab.</li> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> </ul>
<b>Auswirkungen SBB Depot Zürich Altstetten (Zas)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Zue – Ch stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugsleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Depot kann weniger als bisher, oder gar nicht mehr bis Ch fahren.</li> <li>• Es wird schwieriger (oder unproduktiver) die bisherigen Fahrzeugkundigkeiten für den FV Fahrzeuge (Re 460, inkl. Pendel, Re 420) zu erhalten.</li> <li>• Zukünftige Instruktionen auf neuen FV Fahrzeugen werden erschwert oder verunmöglicht.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evtl. Verlust der Streckenkundigkeit.</li> <li>• Verlust von Fahrzeugkundigkeiten.</li> <li>• Entstehende Unproduktivität, beim Erhalt der Fahrzeugkundigkeiten.</li> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> </ul>

## Allgemeine Auswirkungen auf die Depot-Standorte bei einer Kooperation SBB – SOB, sowie der Übernahme von FV Linien durch die BLS

Aussage (A)	Erkenntnis (E)	Konsequenz (K)
<b>Auswirkungen SBB Depot Zürich (Zue)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Zue – Ch, Zue – Ol – Burgdorf – Bn und Zue – Gd – Erstfeld stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> <li>• Wenn die BLS die Linie Bn – Ol (aktuelle RE via Bugdorf) übernimmt, dann gibt es keine SBB P Leistungen mehr via Stammlinie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Depot kann weniger als bisher, oder gar nicht mehr bis Ch fahren.</li> <li>• Leistungen nach Erstfeld fallen weg.</li> <li>• Zukünftige Instruktionen auf neuen FV Fahrzeugen werden für die MA erschwert oder verunmöglicht.</li> <li>• Die Kündigung auf der Stammlinie (Umleitungsstrecke, auch bei Bauarbeiten NBS) geht verloren, da die SBB keine Züge mehr auf der Stammlinie führt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evtl. können nur noch einzelne Gruppen die Streckenkündigung nach Ch behalten.</li> <li>• Weniger FV Touren da Wegfall Erstfeld, sowie teilweise Ch und Bn.</li> <li>• Bei NBS Sperrungen (Störungen/ Bauarbeiten) sind mittel-/langfristig nicht mehr alle Lf auf der Stammlinie streckenkundig, was zu Mehraufwänden, Verspätungen und Zugausfällen führen kann.</li> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> <li>• Weitere Spezialisierung der Gruppen in Zue und somit weniger Flexibilität bei der Gestaltung der Dienstpläne und für attraktive Arbeitszeitmodelle. Selbst im grossen Depot Zue.</li> </ul>
<b>Auswirkungen SBB Depot Winterthur (W)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Zue – Ch stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Depot kann weniger als bisher, oder gar nicht mehr ab Zue via Zb nach Ch fahren.</li> <li>• Die Kündigung auf der Stammlinie (Umleitungsstrecke, auch bei Bauarbeiten NBS) geht verloren, da die SBB keine Züge mehr auf der Stammlinie führt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evtl. Verlust der Streckenkündigung.</li> <li>• Verlust von Fahrzeugkündigkeiten.</li> <li>• Entstehende Unproduktivität, beim Erhalt der Fahrzeugkündigkeiten.</li> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> </ul>
<b>Auswirkungen SBB Depot St. Gallen (Sg)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Zue – Ch und Zue – Ol – Burgdorf – Bn stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> <li>• Wenn die BLS die Linie Bn – Ol (aktuelle RE via Bugdorf) übernimmt, dann gibt es keine SBB P Leistungen mehr via Stammlinie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Depot kann weniger als bisher, oder gar nicht mehr bis Ch fahren.</li> <li>• Es wird schwieriger (oder unproduktiver) die bisherigen Fahrzeugkündigkeiten für den FV Fahrzeuge (Re 460, inkl. Pendel, Re 420) zu erhalten.</li> <li>• Zukünftige Instruktionen auf neuen FV Fahrzeugen werden erschwert oder verunmöglicht.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evtl. Verlust der Streckenkündigung</li> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> <li>• Bei NBS Sperrungen (Störungen/ Bauarbeiten) sind mittel-/langfristig nicht mehr alle Lf auf der Stammlinie streckenkundig, was zu Mehraufwänden, Verspätungen und Zugausfällen führen kann.</li> </ul>
<b>Auswirkungen SBB Depot Romanshorn (Rh)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Zue – Ol – Burgdorf – Bn stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> <li>• Wenn die BLS die Linie Bn – Ol (aktuelle RE via Bugdorf) übernimmt, dann gibt es keine SBB P Leistungen mehr via Stammlinie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kündigung auf der Stammlinie (Umleitungsstrecke, auch bei Bauarbeiten NBS) geht verloren, da die SBB keine Züge mehr auf der Stammlinie führt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> <li>• Bei NBS Sperrungen (Störungen/ Bauarbeiten) sind mittel-/langfristig nicht mehr alle Lf auf der Stammlinie streckenkundig, was zu Mehraufwänden, Verspätungen und Zugausfällen führen kann.</li> </ul>

**Allgemeine Auswirkungen auf die Depot-Standorte bei einer Kooperation SBB – SOB, sowie der Übernahme von FV Linien durch die BLS**

Aussage (A)	Erkenntnis (E)	Konsequenz (K)
<b>Auswirkungen SBB Depot Erstfeld (Er)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Depot Erstfeld SBB P wurde erst kürzlich eröffnet.</li> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Bs – Lz/ Zue – Gd – Erstfeld stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> <li>• Die aktuellen Leistungen mit TILO Flirt als RE ins Tessin fallen voraussichtlich komplett weg, da die SOB die Züge als IR via Bergstrecke ins Tessin führt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es steht weniger Arbeit für das LP zur Verfügung</li> <li>• Stellen werden vermutlich nicht mehr ausgeschrieben für den Depotstandort.</li> <li>• Produktivitätsverlust wird dem LP angelastet.</li> <li>• Alle Stellen könnten wegfallen/verschoben werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stellen werden bei der SBB abgebaut oder Schliessung des SBB P Depot Erstfeld.</li> <li>• Die Attraktivität als Arbeitgeber nimmt in dieser Region ab.</li> <li>• Weniger Flexibilität bei der Gestaltung der Dienstpläne und für attraktive Arbeitszeitmodelle.</li> <li>• Evtl. wird versucht, die Produktivitätsverluste mit anderen Massnahmen zu kompensieren.</li> <li>• Versetzungen von LP innerhalb der SBB oder Wechsel zu einer anderen EVU (SOB, MGB).</li> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> </ul>
<b>Auswirkungen SBB Depot Arth Goldau (Gd)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Bs – Lz/ Zue – Gd – Erstfeld stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es steht weniger Arbeit für das LP und ZP zur Verfügung.</li> <li>• Stellen werden vermutlich nicht mehr ausgeschrieben für den Depotstandort.</li> <li>• Produktivitätsverlust wird dem LP angelastet.</li> <li>• Alle Stellen könnten wegfallen/verschoben werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stellen werden bei der SBB abgebaut.</li> <li>• Die Attraktivität als Arbeitgeber nimmt in dieser Region ab.</li> <li>• Weniger Flexibilität bei der Gestaltung der Dienstpläne und für attraktive Arbeitszeitmodelle.</li> <li>• Evtl. wird versucht, die Produktivitätsverluste mit anderen Massnahmen zu kompensieren.</li> <li>• Versetzungen von LP innerhalb der SBB oder Wechsel zu einer anderen EVU (SOB, zb).</li> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> </ul>
<b>Auswirkungen SBB Depot Luzern (Lz)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Bs – Lz/ Zue – Gd – Erstfeld stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Zue – Ol – Burgdorf – Bn stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> <li>• Wenn die BLS die Linie Bn – Ol (aktuelle RE via Bugdorf) übernimmt, dann gibt es keine SBB P Leistungen mehr via Stammlinie.</li> <li>• SOB könnte ein Depot in Lz eröffnen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es steht leicht weniger Arbeit für das LP und ZP zur Verfügung.</li> <li>• Die Kundigkeit auf der Stammlinie (Umleitungsstrecke, auch bei Bauarbeiten NBS) geht verloren, da die SBB keine Züge mehr auf der Stammlinie führt.</li> <li>• Die Führung von Früh-/Spätzügen der SOB durch SBB P Lz ist eher unwahrscheinlich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> <li>• Bei NBS Sperrungen (Störungen/ Bauarbeiten) sind mittel-/langfristig nicht mehr alle Lf auf der Stammlinie streckenkundig, was zu Mehraufwänden, Verspätungen und Zugausfällen führen kann.</li> <li>• Abbau von Arbeitsplätzen bei SBB P Lz.</li> </ul>

**Allgemeine Auswirkungen auf die Depot-Standorte bei einer Kooperation SBB – SOB, sowie der Übernahme von FV Linien durch die BLS**

Aussage (A)	Erkenntnis (E)	Konsequenz (K)
<b>Auswirkungen SBB Depot Basel (Bs)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Bs – Lz/ Zue – Gd – Erstfeld, Zue – Ol – Burgdorf – Bn, Zue – Ch, stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugleistungen auf diesen Linie zur Verfügung.</li> <li>• SBB P könnte die ersten und letzten Züge der SOB ab/bis Bs (bis Lz) führen. Wenn die BLS die Linie Bn – Ol (aktuelle RE via Bugdorf) übernimmt, dann gibt es keine SBB P Leistungen mehr via Stammlinie.</li> <li>• Wenn die BLS Konzessionen für die Linien Io – Bn – Ol – Bs und Brig – Bn – Ol – Bs erhält, fallen diverse Leistungen für das Depot Bs weg.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Depot kann weniger als bisher, oder gar nicht mehr bis Ch fahren.</li> <li>• Zukünftige Instruktionen auf neuen FV Fahrzeugen werden für die MA erschwert oder verunmöglicht.</li> <li>• Die Kundigkeit auf der Stammlinie (Umleitungsstrecke, auch bei Bauarbeiten NBS) geht verloren, da die SBB keine Züge mehr auf der Stammlinie führt.</li> <li>• Die NBS kann kaum mehr mittels natürlicher Leistungen befahren werden (Wenn IC Bs – Bn durch BLS).</li> <li>• Mit einer Übernahme der ersten und der letzten SOB Leistung kann keine durchgehende Leistungskette in der Tourenplanung sichergestellt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evtl. können nur noch einzelne (oder gar keine) Gruppen die Streckenkundigkeit nach Ch behalten.</li> <li>• Bei NBS Sperrungen (Störungen/ Bauarbeiten) sind mittel-/langfristig nicht mehr alle Lf auf der Stammlinie streckenkundig, was zu Mehraufwänden, Verspätungen und Zugausfällen führen kann.</li> <li>• Kundigkeit NBS könnte für einen Grossteil des Depot Bs verloren gehen.</li> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> <li>• Unproduktivität durch den Bruch der Leistungskette liegt bei SBB P.</li> </ul>
<b>Auswirkungen SBB Depot Olten (Ol)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Zue – Ol – Burgdorf – Bn stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> <li>• Wenn die BLS die Linie Bn – Ol (aktuelle RE via Bugdorf) übernimmt, dann gibt es keine SBB P Leistungen mehr via Stammlinie.</li> <li>• Wenn die BLS Konzessionen für die Linien Io – Bn – Ol – Bs und Brig – Bn – Ol – Bs erhält, fallen diverse Leistungen für das Depot Ol weg.</li> <li>• SBB P Olten könnte die ersten und letzten Züge der SOB auf der Achse Bs – Lz und/oder Zue – Bn führen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kundigkeit auf der Stammlinie (Umleitungsstrecke, auch bei Bauarbeiten NBS) geht verloren, da die SBB keine Züge mehr auf der Stammlinie führt.</li> <li>• Ein Teil der Leistungen des Depot Ol gehen allenfalls an die SOB und/oder an die BLS über.</li> <li>• Durch die Führung aller SOB Leistungen wäre eine Reduktion des Instruktionsaufwand für die SBB möglich, da im Raum Bn – Ol – Bs – Lz nur 1 Depot – 1 Gruppe SOB Flirt fahren würde.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> <li>• Bei NBS Sperrungen (Störungen/ Bauarbeiten) sind mittel-/langfristig nicht mehr alle Lf auf der Stammlinie streckenkundig, was zu Mehraufwänden, Verspätungen und Zugausfällen führen kann.</li> <li>• Abbau von Arbeitsplätzen bei SBB P, allenfalls „müssen“ MA zur SOB, BLS wechseln.</li> </ul>
<b>Auswirkungen SBB Depot Bern (Bn)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Zue – Ol – Burgdorf – Bn (Abgabe an die SOB) stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> <li>• Wenn die BLS die Linie Bn – Ol (aktuelle RE via Bugdorf) übernimmt, dann gibt es keine SBB P Leistungen mehr via Stammlinie.</li> <li>• SBB P könnte die ersten und letzten Züge der SOB ab/bis Bn (bis Zue) führen.</li> <li>• Falls die BLS die FV Linien Interlaken/Brig – Bn – Ol – Bs, sowie Bn – Bi, sowie Bn – Bdf – Ol übernimmt, fallen sehr viele Leistungen für das Depot Bn weg.</li> <li>• Insgesamt besteht eine grosse Unsicherheit am Standort Bn, da noch nicht absehbar ist, ob und wenn ja welche FV Linien allenfalls der BLS zufallen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kundigkeit auf der Stammlinie (Umleitungsstrecke, auch bei Bauarbeiten NBS) geht verloren, da die SBB keine Züge mehr auf der Stammlinie führt.</li> <li>• Mit einer Übernahme der ersten und der letzten SOB Leistung kann keine Leistungskette in der Tourenplanung sichergestellt werden.</li> <li>• Für die MA sind die Unsicherheiten gross.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> <li>• Bei NBS Sperrungen (Störungen/ Bauarbeiten) sind mittel-/langfristig nicht mehr alle Lf auf der Stammlinie streckenkundig, was zu Mehraufwänden, Verspätungen und Zugausfällen führen kann.</li> <li>• Unproduktivität durch den Bruch der Leistungskette liegt bei SBB P.</li> <li>• Motivation und Loyalität der MA sinkt.</li> </ul>



**Allgemeine Auswirkungen auf die Depot-Standorte bei einer Kooperation SBB – SOB, sowie der Übernahme von FV Linien durch die BLS**

Aussage (A)	Erkenntnis (E)	Konsequenz (K)
<b>Auswirkungen SBB Depot Interlaken Ost (Io)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Falls die BLS die FV Linien Interlaken/Brig – Bn – Ol – Bs, sowie Bn – Bi, sowie Bn – Bdf – Ol übernimmt, fallen sehr viele Leistungen für das Depot Interlaken Ost weg.</li> <li>Insgesamt wird durch einen allfälligen Verlust von Leistungen die Produktivität des Standorts geschmälert, oder das Depot hat kaum mehr eine Berechtigung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Kundigkeit auf der Stammlinie (Umleitungsstrecke, auch bei Bauarbeiten NBS) geht verloren, da die SBB keine Züge mehr auf der Stammlinie führt.</li> <li>Für die MA sind die Unsicherheiten gross.</li> <li>Druck auf das Depot, oder sogar Schliessung droht.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Motivation und Loyalität der MA sinkt.</li> <li>Stellen werden bei der SBB abgebaut.</li> <li>Versetzungen von LP innerhalb der SBB oder Wechsel zu einer anderen EVU (BLS, BOB, zb).</li> <li>Die Attraktivität als Arbeitgeber nimmt in dieser Region ab.</li> <li>Weniger Flexibilität bei der Gestaltung der Dienstpläne und für attraktive Arbeitszeitmodelle.</li> <li>Evtl. wird versucht, die Produktivitätsverluste mit anderen Massnahmen zu kompensieren.</li> </ul>
<b>Auswirkungen SBB P Depot Brig (Br)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Falls die BLS die FV Linien Interlaken/Brig – Bn – Ol – Bs, sowie Bn – Bi, sowie Bn – Bdf – Ol übernimmt, fallen sehr viele Leistungen für das Depot Brig weg.</li> <li>Wegfall der Autozüge.</li> <li>Insgesamt wird durch einen allfälligen Verlust von Leistungen die Produktivität des Standorts geschmälert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für die MA sind die Unsicherheiten gross.</li> <li>Druck auf das Depot wird erhöht.</li> <li>Arbeit für das Depot geht tendenziell verloren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Motivation und Loyalität der MA sinkt.</li> <li>Stellen werden bei der SBB abgebaut.</li> <li>Versetzungen von LP innerhalb der SBB oder Wechsel zu einer anderen EVU (BLS, MGB).</li> <li>Die Attraktivität als Arbeitgeber nimmt in dieser Region ab.</li> <li>Weniger Flexibilität bei der Gestaltung der Dienstpläne und für attraktive Arbeitszeitmodelle.</li> <li>Evtl. wird versucht, die Produktivitätsverluste mit anderen Massnahmen zu kompensieren.</li> </ul>
<b>Auswirkung SBB Depot Biel (Bi)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Zue – Ol – Burgdorf – Bn (Abgabe an die SOB) stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugsleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> <li>Wenn die BLS die Linie Bn – Ol (aktuelle RE via Burgdorf) übernimmt, dann gibt es keine SBB P Leistungen mehr via Stammlinie.</li> <li>Falls die BLS die FV Linie Bn – Bi übernimmt, fallen sehr viele Leistungen für das Depot Bi weg.</li> <li>RV Leistungen der SBB im Jura könnten an die BLS gehen (Tausch Geschäft Kooperation).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Kundigkeit auf der Stammlinie (Umleitungsstrecke, auch bei Bauarbeiten NBS) geht verloren, da die SBB keine Züge mehr auf der Stammlinie führt.</li> <li>Für die MA sind die Unsicherheiten gross.</li> <li>Durch den Wegfall der FV Leistungen Bn – Bi geht die Kundigkeit auf dieser Linie verloren, da die SBB keine RV Leistungen auf dieser Strecke fährt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stellenabbau und oder Versetzungen von LP innerhalb der SBB oder Wechsel zu einer anderen EVU (BLS, TPF, TRN).</li> <li>Weniger Flexibilität im Störfall.</li> <li>Bei NBS Sperrungen (Störungen/ Bauarbeiten) sind mittel-/langfristig nicht mehr alle Lf auf der Stammlinie streckenkundig, was zu Mehraufwänden, Verspätungen und Zugausfällen führen kann.</li> <li>Motivation und Loyalität der MA sinkt.</li> <li>Die Attraktivität als Arbeitgeber nimmt in dieser Region ab.</li> <li>Weniger Flexibilität bei der Gestaltung der Dienstpläne und für attraktive Arbeitszeitmodelle.</li> <li>Evtl. wird versucht, die Produktivitätsverluste mit anderen Massnahmen zu kompensieren.</li> </ul>

**Allgemeine Auswirkungen auf die Depot-Standorte bei einer Kooperation SBB – SOB, sowie der Übernahme von FV Linien durch die BLS**

Aussage (A)	Erkenntnis (E)	Konsequenz (K)
<b>Auswirkung SBB Depot Fribourg (Fri)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Zue – Ol – Burgdorf – Bn (Abgabe an die SOB) stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugsleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> <li>• Wenn die BLS die Linie Bn – Ol (aktuelle RE via Burgdorf) übernimmt, dann gibt es keine SBB P Leistungen mehr via Stammlinie.</li> <li>• Falls die BLS die FV Linie Bn – Bi übernimmt, fallen sehr viele Leistungen für das Depot Bi weg.</li> <li>• Depot Fribourg kommt durch die Übernahme von RV Leistungen (Bulle – Fri – Bn) durch die TPF unter Druck.</li> <li>• Zukünftiger Wegfall der RE Leistungen ab Romont nach Genf.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kundigkeit auf der Stammlinie (Umleitungsstrecke, auch bei Bauarbeiten NBS) geht verloren, da die SBB keine Züge mehr auf der Stammlinie führt.</li> <li>• Für die MA sind die Unsicherheiten gross.</li> <li>• Wenn die TPF aktuelle SBB Leistungen übernimmt, wird der Druck auf das Depot steigen.</li> <li>• Der voraussichtliche Wegfall von RE Leistungen ab Romont erhöht den Druck auf das Depot Fribourg.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stellenabbau und oder Versetzungen von LP innerhalb der SBB oder Wechsel zu einer anderen EVU (BLS, TPF, TRN).</li> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall.</li> <li>• Bei NBS Sperrungen (Störungen/ Bauarbeiten) sind mittel-/langfristig nicht mehr alle Lf auf der Stammlinie streckenkundig, was zu Mehraufwänden, Verspätungen und Zugausfällen führen kann.</li> <li>• Motivation und Loyalität der MA sinkt.</li> <li>• Die Attraktivität als Arbeitgeber nimmt in dieser Region ab.</li> <li>• Weniger Flexibilität bei der Gestaltung der Dienstpläne und für attraktive Arbeitszeitmodelle.</li> <li>• Evtl. wird versucht, die Produktivitätsverluste mit anderen Massnahmen zu kompensieren.</li> </ul>

<b>Auswirkungen SBB Depot La Chaux-de-Fonds (Cf) und Depot Neuchâtel (Ne)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die FV Konzession bringt keine direkte Veränderung für das Depot.</li> <li>• Eine allfällige Kooperation mit der BLS und einem gleichzeitigen Tausch von RV Leistungen im Jura könnte Stellenverschiebungen mit sich bringen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veränderung sind zur Zeit keine zu erwarten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kein Handlungsbedarf notwendig.</li> </ul>

<b>Auswirkungen SBB Depot Bellinzona (Bel) und Chiasso (Chi)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Wegfall von FV Leistungen auf der Linie Bs – Lz/ Zue – Gd – Erstfeld stehen dem SBB LP insgesamt weniger Zugsleistungen auf dieser Linie zur Verfügung.</li> <li>• Der Wegfall der TILO Leistungen könnte einen Einfluss haben auf die Dienstplangestaltung und die Anzahl Dienste bei den SBB P Depots im Tessin.</li> <li>• Durch den Betrieb des GBT droht das SBB P LP im Tessin die Kundigkeit via Bergstrecke mittelfristig zu verlieren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es steht weniger Arbeit für das LP zur Verfügung.</li> <li>• Produktivitätsverlust wird dem LP angelastet.</li> <li>• Stellen könnten wegfallen/verschoben werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weniger Flexibilität bei der Gestaltung der Dienstpläne und für attraktive Arbeitszeitmodelle.</li> <li>• Evtl. wird versucht, die Produktivitätsverluste mit anderen Massnahmen zu kompensieren.</li> <li>• Die Attraktivität als Arbeitgeber nimmt in dieser Region ab.</li> <li>• Versetzungen von LP innerhalb der SBB oder Wechsel zu einer anderen EVU (SBB Cargo I, SOB).</li> <li>• Weniger Flexibilität im Störfall (insb. Gotthard Bergstrecke).</li> </ul>

**Allgemeine Auswirkungen auf die Depot-Standorte bei einer Kooperation SBB – SOB, sowie der Übernahme von FV Linien durch die BLS**

Aussage (A)	Erkenntnis (E)	Konsequenz (K)
<b>Auswirkungen TILO Depot im TI</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die aktuellen Leistungen mit TILO Flirt als RE Erstfeld – Tessin fallen voraus-sichtlich komplett weg, da die SOB die Züge als IR via Bergstrecke ins Tessin führt.</li> <li>Durch die Einführung der neuen Gotthard IR können allenfalls S-Bahn Leistungen im Tessin wegfallen (bspw. Bellinzona – Lugano/ Locarno)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es steht weniger Arbeit für das TILO LP zur Verfügung.</li> <li>Allenfalls entsteht ein Produktivitätsverlust, welcher dem LP angelastet wird.</li> <li>Stellen könnten wegfallen/verschoben werden.</li> <li>TILO verliert die Kundigkeit und die Arbeiten auf der Gotthard Bergstrecke.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evtl. werden bei TILO Stellen abgebaut.</li> <li>Die Attraktivität als Arbeitgeber nimmt in dieser Region ab.</li> <li>Weniger Flexibilität bei der Gestaltung der Dienstpläne und für attraktive Arbeitszeitmodelle.</li> <li>Evtl. wird versucht, die Produktivitätsverluste mit anderen Massnahmen zu kompensieren.</li> <li>Versetzungen von LP innerhalb von TILO oder Wechsel zu einer anderen EVU (SOB).</li> </ul>
<b>Auswirkungen Thurbo Depot Schaffhausen (Sh)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Per Fplw 2017/2018 Wegfall von Leistungen von Thurbo zur DB.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es steht weniger Arbeit für das Thurbo LP zur Verfügung.</li> <li>Allenfalls entsteht ein Produktivitätsverlust, welcher dem LP angelastet wird.</li> <li>Stellen werden wegfallen/verschoben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Versetzungen von LP innerhalb von Thurbo oder Wechsel zu einer anderen EVU (SBB).</li> <li>Die Attraktivität als Arbeitgeber nimmt in dieser Region ab.</li> <li>Weniger Flexibilität bei der Gestaltung der Dienstpläne und für attraktive Arbeitszeitmodelle.</li> <li>Evtl. wird versucht, die Produktivitätsverluste mit anderen Massnahmen zu kompensieren.</li> </ul>
<b>Auswirkungen Thurbo Depot Wil SG</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Es ist geplant, den RE Ch – Sg – Wil ab Ende 2018 nach Zue zu verlängern.</li> <li>Durch die Inbetriebnahme der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich (3. Etappe Ende 2018), wird die S 12 einmal pro Stunde nach Wil SG verlängert.</li> <li>Der ½ Takt der S 35 fällt bei Thurbo weg.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die RE Leistungen nach Chur könnten wegfallen.</li> <li>Es steht evtl. weniger Arbeit für das Thurbo LP zur Verfügung.</li> <li>Allenfalls entsteht ein Produktivitätsverlust, welcher dem LP angelastet wird.</li> <li>Stellen könnten wegfallen/verschoben.</li> <li>Allenfalls könnte auch eine Kooperation mit der SBB gemacht werden, was bedeuten würde, dass Thurbo LP auch auf der S-Bahn Zue fahren würde.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Veränderungen bringen gewisse Unsicherheiten für das LP mit sich.</li> <li>Allenfalls kommt es zu Versetzungen von LP innerhalb von Thurbo oder Wechsel zu einer anderen EVU (SBB).</li> <li>Die Attraktivität als Arbeitgeber könnte bei einem Verlust von Leistungen abnehmen.</li> <li>Weniger Flexibilität bei der Gestaltung der Dienstpläne und für attraktive Arbeitszeitmodelle.</li> <li>Evtl. wird versucht, die Produktivitätsverluste mit anderen Massnahmen zu kompensieren.</li> </ul>

## Allgemeine Auswirkungen und Einschätzungen

Aussage (A)	Erkenntnis (E)	Konsequenz (K)	Chancen	Risiken
-------------	----------------	----------------	---------	---------

Beweggründe für diese Lösung von Seiten SOB				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die SOB ist nach Ansicht des VR SOB zu klein. VR SOB wurde diesbezüglich aktiv.</li> <li>Politik (Regional, Kantone und Bund) möchte die SOB stärken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die SOB muss wachsen können.</li> <li>Das Verhältnis Verwaltung – MA in der Fläche muss angepasst werden.</li> <li>Viele Verwaltungsstellen sind unverzichtbar, da SOB EVU und Netzbetreiber ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum ermöglichen. Bspw: Durch:</li> <li>Übernahme einer anderen EVU.</li> <li>Übernahme von FV Leistungen (in Zusammenarbeit mit einer anderen EVU, oder mit einer eigenen FV Konzession).</li> <li>Übernahme von RV Leistungen (wobei sich mit diesen kein Gewinn realisieren lässt).</li> <li>Die zusätzlichen FV Flirt müssen finanziert werden können.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der finanziellen Situation aufgrund des Wachstums.</li> <li>Positiv auch für das Image der SOB.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vergrosserung der Unternehmung ist sehr anspruchsvoll.</li> <li>Hohe Belastung für die MA in der Verwaltung.</li> <li>Hohe Kosten für Rekrutierung, Ausbildung der neuen MA.</li> <li>Fahrzeugbeschaffung ist personell und finanziell anspruchsvoll.</li> </ul>

Beweggründe für diese Lösung von Seiten SBB				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die SBB ist politisch sehr stark unter Druck bezüglich FV Konzession Hand zu bieten.</li> <li>Die Behindertengleichstellung (BHG) verlangt Niederflur Angebote (NF) auf allen Linien auch im FV (min. 1 x pro Std.).</li> <li>Die SBB ist sehr stark verschuldet und die Ziele des Eigners verlangen einen Stopp und eine Reduktion dessen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die SBB muss erzwingenmassen, gegenüber der anderen EVU's Hand zu bieten.</li> <li>Die Umsetzung der Behindertengleichstellung ist eine Herausforderung für die SBB, da zu wenige NF Fahrzeuge zur Verfügung stehen (Jura Südfuss, Biel - Zürich bspw.)</li> <li>Die hohe Verschuldung der SBB lässt im Moment kaum mehr eine Beschaffung von neuen FV-Fahrzeugen zu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gewinn der SBB aus dem FV wird geschmälert und er verlagert sich zu anderen EVU.</li> <li>Der Einsatz der NF Fahrzeuge der SOB (Flirt) ermöglicht die Umsetzung der BHG.</li> <li>Durch den Einsatz der SOB Fahrzeuge kann auf eine Beschaffung und damit auf eine weitere Verschuldung der SBB verzichtet werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine weitere Verschuldung durch eine zusätzliche Beschaffung von Fahrzeugen.</li> <li>Dem BAV und der Politik (und der BLS) kann signalisiert werden, dass man „bereit“ ist für Lösungen (siehe Zusammenarbeit mit der SOB).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gewinn aus dem FV wird für die SBB reduziert.</li> <li>Insgesamt besteht die Gefahr, dass das System unproduktiver wird.</li> <li>Im personellen Bereich entstehen Unsicherheiten für längere Zeit.</li> <li>Personalzufriedenheit beim LP sinkt.</li> </ul>



## Allgemeine Auswirkungen und Einschätzungen

Aussage (A)	Erkenntnis (E)	Konsequenz (K)	Chancen	Risiken
-------------	----------------	----------------	---------	---------

Auswirkungen SBB P-OP-ZF allgemein				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Verkleinerung von Depot Standorten und durch den Bruch von Leistungsketten sinkt die natürliche Produktivität.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Druck auf P-OP-ZF die Produktivität zu steigern nimmt zu.</li> <li>Den Produktivitätsverlust wird man kompensieren wollen.</li> <li>Lohnkosten könnten unter Druck geraten (auch weil tendenziell eher junge Lf zur SOB oder BLS wechseln).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weitere Kürzungen von Inbetriebnahme Zeiten usw.</li> <li>Anpassungen in der BAR.</li> <li>Zukünftige Lohnforderungen werden erschwert oder verunmöglicht.</li> <li>Lf müssen mehr Zusatzaufgaben übernehmen.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Produktivitätsverluste beim LP von SBB P.</li> <li>Mehr Druck auf das Kader P-OP-ZF.</li> <li>Unsicherheit bei den MA.</li> <li>Demoralisierung der MA durch Haltung und Position der SBB (Abgabe der Leistungen an die SOB).</li> </ul>

Auswirkungen Pensionskasse SBB				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Pensionskasse SBB könnte nach unseren Schätzungen ca. 100 (Kooperation SOB) – 300 (Kooperation SOB und FV durch BLS) Lf und somit Aktive verlieren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es scheiden somit aktive Versicherte aus der PK SBB aus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Verhältnis zwischen Pensionierten und Aktiven verschlechtert sich bei der PK SBB.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Negative Auswirkungen für die Finanzierung der PK SBB.</li> </ul>

Einschätzung: Politische Rahmenbedingungen und Umfeld. Haltung/Position Bund / UVEK				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Bund scheint einen „Markt“ im FV zu wollen.</li> <li>Das BAV wollte, dass die EVU sich einigen können. Eine FV Konzession und Aufteilen der Leistungen unter den EVU.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Änderungen bei den FV Leistungen scheinen vom Bund (Politik) gewünscht.</li> <li>Die Werbetouren der VR's bei der Politik, UVEK und BAV waren fruchtbar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Änderungen sind mit hoher Wahrscheinlichkeit absehbar.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Gesamtsystem öV wird verteuert.</li> <li>Ausländische Anbieter könnten ebenfalls Interesse bekommen am CH Markt.</li> <li>Kostendruck auf CH Lf könnte zunehmen.</li> </ul>

Auswirkungen Tourismus Regionen				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Für die betroffenen Regionen ist zumindest das Angebot der SOB besser als das aktuelle von der SBB gefahrene.</li> <li>Bessere und direkte Anbindung der Gotthard Region und Locarno an die Deutschschweiz.</li> <li>Direkte Züge auf der Achse Ch – Mittelland – Bn.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bessere Erschließung von Tourismus Regionen. Insbesondere Gotthard Region und Locarno.</li> <li>Bessere Rollmaterial mit FV Komfort und ZP.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Höhere Attraktivität der Regionen und Ferien, Freizeit Destinationen.</li> <li>Gute Anbindung ist positiv auch für das Image der Regionen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bessere und komfortablere Anbindung der Regionen.</li> <li>Kundenbetreuung durch ZP auf der Gotthard Bergstrecke.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mittelfristig: Was, wenn die Linie nicht rentabel ist?</li> </ul>

Allgemeine Auswirkungen und Einschätzungen

Aussage (A)	Erkenntnis (E)	Konsequenz (K)	Chancen	Risiken
<b>Auswirkungen Kantone</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzielle Ergebnisse der Kantonsbahnen (SOB, BLS) können tendenziell verbessert werden.</li> <li>• Kantone SG, BE können ihre Bahnen stärken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehr finanzieller Handlungsspielraum für die SOB und BLS.</li> <li>• Evtl. leicht grössere Einflussmöglichkeiten der Kantone SG und BE auf die FV Linien in ihrem Raum.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehrerträge erlauben der SOB und BLS Investitionen (Unterhaltsanlagen, neue Fahrzeuge, neue Technologien, usw.).</li> <li>• Kantone als Aktionär verringern ihr Risiko (durch Gewinne und Kapital).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für die Kantone SG, BE insgesamt von Vorteil.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geber-Kantone im NFA könnten evtl. wenig erfreut sein, wenn sie dies als zusätzliche Subventionierung beurteilen.</li> </ul>

<b>SBB Infrastruktur</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Perron in Walenstadt und Siebnen-Wangen sind nur 320 m.</li> <li>• Die Perron in Langenthal sind knapp.</li> <li>• Die Perron in Burgdorf sind zu kurz.</li> <li>• In Bern können mit 375 m langen IR nicht mehr dieselben Perron verwendet werden wie dies aktuell der Fall ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die SOB Flirt (2x150 m + 1x75 m) 375 m sind zu lang für diverse Perronanlagen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusätzliches Schwächen oder Stärken auf Unterwegs-Bahnhöfen.</li> <li>• Halte in Walenstadt, Siebnen-Wangen, Burgdorf streichen.</li> <li>• Türen/Fahrzeuge punktuell abschliessen.</li> <li>• Perron verlängern.</li> <li>• Vor-/Nachläufer Zug.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Kosten bei Schwächen oder Stärken.</li> <li>• Halte streichen kommt schlecht an bei den Kunden.</li> <li>• Perron verlängern ist teuer.</li> </ul>

