

Es gilt das gesprochene Wort!

Referat

von

Max Friedli

Direktor des BUNDESAMTES FÜR VERKEHR

Reorganisation BAV

Bern, 20. Dezember 2005

Ich darf Sie zur letzten Pressekonferenz im Bundesamt für Verkehr am Bollwerk begrüßen. Ich meine nicht, die letzte Pressekonferenz in diesem Jahr. Ich meine, die letzte Pressekonferenz überhaupt. Wie Sie vielleicht wissen, ziehen wir um. Ende Januar können wir in unser neues Gebäude in Ittigen einziehen. Heute sind wir auf vier Standorte in Bern verteilt, in Ittigen werden endlich alle BAV-Abteilungen unter einem Dach vereinigt sein.

Der Umzug nach Ittigen ist für uns nicht nur ein Aufbruch, es ist auch das Signal für einen Umbruch. In den vergangenen Monaten haben sich zahlreiche Personen intern und extern Gedanken darüber gemacht, welche Aufgaben das BAV zu bewältigen hat und wie wir diese Aufgaben am besten meistern können. Das Resultat dieser Bemühungen ist eine Reorganisation, die ab dem 1. Januar 2006 in Kraft tritt. Mit der Reorganisation verfolge ich folgende fünf Ziele:

1. Stärkung der Sicherheitsaufsicht

Das BAV will die Sicherheitsaufsicht stärken. Zu diesem Zweck liess ich im Jahr 2004 mit

externer Hilfe sämtliche Dienstleistungen des Amtes mit besonderem Augenmerk auf die Sicherheitsaufsicht erfassen und klassifizieren. Die Experten haben uns attestiert, dass das BAV im Prinzip gut arbeitet. Es wurden jedoch auch Bereiche identifiziert, die verbessert werden können. So ist die Sicherheitsaufsicht über die Transportunternehmen während der Betriebsphase noch nicht in jeder Hinsicht vollkommen, die Instrumente werden noch nicht ganz optimal eingesetzt. Es gibt bisher zu viele Schnittstellen, zu viele Zuständigkeiten. Dem Amt fehlt bisher auch ein systematisches Management der Sicherheitsrisiken.

2. Organisatorische Trennung der Bewilligungs- und Finanzierungsprozesse

Heute ist die Planung, Bewilligung und Finanzierung von Grossprojekten wie NEAT oder BAHN 2000 in einer Abteilung oder Sektion angesiedelt. Das hat zur Folge, dass diese Organisationseinheiten zu einem Spagat gezwungen werden. So kann im Plangenehmigungsverfahren die Optimierung des Projektes im Vordergrund stehen, beispielsweise, indem Verbesserungen für Bevölkerung und Umwelt gesucht werden (etwa bei

der NEAT in Uri oder Frutigen). Dies kann Kosten zur Folge haben. Wegen solcher Verbesserungen sind bei der NEAT insgesamt Mehrkosten von gut 400 Millionen Franken entstanden. Es bestehen also Zielkonflikte zwischen verbesserten Projekten und Kostensituation.

In Zukunft werden diese beiden unterschiedlichen Sichtweisen in verschiedenen Abteilungen wahrgenommen. Grössere Konflikte zwischen ihnen müssen auf der Stufe Direktion zur Sprache kommen und entschieden werden.

3. Bessere Koordination der Infrastrukturplanung

Für die Planung der Infrastruktur sind im BAV heute verschiedene Einheiten zuständig. Das erschwert eine Gesamtsicht. Künftig werden die Planungsaufgaben sämtlicher Infrastruktur-Grossprojekte innerhalb einer Sektion erledigt. Damit wollen wir garantieren, dass bei der Konzipierung und Planung neuer Bauten stets die Gesamtsicht im Vordergrund steht. Wir werden in Zukunft weniger Geld für den Infrastrukturausbau der Bahnen zur Verfügung haben. Wir müssen

die Mittel noch effizienter einsetzen.

4. Controlling der Finanzflüsse

Das BAV „verteilt“ pro Jahr 5 Mrd. Franken für den öffentlichen Verkehr (und Güterverkehr). Parlament und Öffentlichkeit wollen heute mehr denn je wissen, was mit dem Geld passiert.

Ganz generell wird das Amt künftig detaillierter und fundierter ausweisen müssen, wofür die Subventionsgelder effektiv eingesetzt worden sind. Dort, wo wir die Ausgaben steuern können, müssen wir das Controlling verbessern.

5. Personalabbau und Umzug

Der gesamten Bundesverwaltung steht ein nicht zu unterschätzender Personalabbau bevor. Das BAV wird als Folge der Entlastungsprogramme bis ins Jahr 2008 insgesamt 20 Vollzeitstellen einsparen müssen. Das sind rund 10 % des Personals. Gleichzeitig nehmen die Aufgaben und Herausforderungen des Amtes nicht ab, eher im Gegenteil. Dies bedeutet, dass der Ressourceneinsatz noch besser geplant und umgesetzt werden muss. Dafür brauchen wir eine

Organisation, die flexibel ist, Prioritäten setzen und Synergien nutzen kann.

So weit zu den Hintergründen für die Reorganisation. Wie sieht das BAV nun aber in der Praxis aus?

Die Prozesse und Verfahren sind auf drei Abteilungen aufgeteilt worden. Das fachtechnische Know-how ist in einer Fachabteilung versammelt. Schliesslich hat die neue Abteilung Politik Aufgaben des ehemaligen Stabs übernommen.

Abteilung Überwachung

Die Abteilung Überwachung wird von Vizedirektor Jürg Marti geleitet. Sie ist in die Sektionen Sicherheitsüberwachung und Risikobewertung gegliedert. Ebenfalls zu dieser Abteilung gehört die Sektion Schifffahrt. Dort hat es eine zusätzliche Veränderung gegeben: Die Sektion ist um die Rheinschifffahrt erweitert worden, die vom früheren Bundesamt für Wasser und Geologie transferiert worden ist.

Die Abteilung Überwachung beaufsichtigt die Phase des Betriebs, sie ist zuständig für die Infrastrukturgesellschaften, die Güter- und Personenverkehrsgesellschaften. Diese Auf-

gaben werden unter anderem mit Audits, Inspektionen und Betriebskontrollen vollzogen.

Es fanden beispielsweise im letzten Jahr insgesamt 34 Systemaudits, fünf Audits zum Thema Gruppensignale, 41 Betriebskontrollen und eine Inspektion statt.

Abteilung Infrastruktur

Die Abteilung Infrastruktur wird geleitet von Vizedirektor Toni Eder. Sie besteht aus den Sektionen Planung, Grossprojekte, Bewilligungen I und II sowie Zulassungen und Regelwerke.

Zu ihren Aufgaben gehört die Planung sämtlicher Infrastruktur-Grossprojekte. Hier werden die Planungen konkretisiert sowie national- und international abgestimmt. Zudem erstattet die Abteilung dem Bundesrat und dem Parlament Bericht. Im Weiteren werden Neukonzessionen für Infrastrukturen, Plan-genehmigungen und Betriebsbewilligungen an bauwillige Infrastrukturgesellschaften vergeben.

Darüber hinaus fällt in den Aufgabenbereich der Abteilung die Behandlung von Netzzugangsanträgen der Bahngesellschaften, die Zulassung von Rollmaterial und Anlagen für

die Industrie sowie die Zulassung von sicherheitsrelevantem Personal. Sie führt die Regelwerkerstellung in den Bereichen Technik, Betrieb und Personal.

Dazu gehören beispielsweise die Fahrdienstvorschriften, an die sich jeder Lokführer in der Schweiz halten muss, oder die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung, die sogenannte AB EBV. Dieses umfangreiche Regelwerk soll nun gänzlich überarbeitet werden. Der Aufwand wird auf 20 bis 25 Mannjahre geschätzt; das ist vergleichbar mit der Überarbeitung der Fahrdienstvorschriften in den Jahren 1996-2000.

Abteilung Finanzierung

Die dritte Abteilung mit dem Titel Finanzierung wird von Vizedirektor Pierre-André Meyrat geführt. Sie ist nach Kundengruppen in drei Sektionen gegliedert: Schienennetz, Güterverkehr und Personenverkehr. Ihre Aufgabe ist die Sicherstellung der langfristigen Finanzierung von grossen Infrastrukturen (Führen des FinöV-Fonds), des Substanzerhalts und der Verbesserungen der Infrastruktur (z.B. Leistungsvereinbarung mit der SBB). Ebenfalls verantwortlich ist diese Abteilung für die Finanzierung der Verkehrs-

verlagerung im Güterverkehr und des regionalen Personenverkehrs. Zudem erteilt sie Konzessionen im öffentlichen Personenverkehr und genehmigt die Tarife von Verkehrsverbänden. Darüber hinaus erteilt sie Zulassungen für den Strassengüter- und Strassenpersonenverkehr.

Abteilung Sicherheitstechnologie

Die Fachabteilung Sicherheitstechnologie – geleitet von Vizedirektor Pieter Zeilstra – unterstützt mit ihren Spezialisten die Prozessabteilungen Überwachung, Infrastruktur und Finanzierung. Ihre Sektionen umfassen die Disziplinen Umwelt, Bautechnik, Sicherheitstechnik, Elektrische Anlagen, Fahrzeuge und Bahnbetrieb.

Die Prozessabteilungen führen die Verfahren, sie verfügen aber nicht über das gesamte notwendige Fachwissen und auch nicht über genügend personelle Ressourcen. Diese Leistungen müssen sie bei der Fachabteilung bestellen. Diese organisatorische Vorkehrung ist ein Steuerungs- und Führungselement bei knappen Ressourcen.

Es ist absehbar, dass – bei einem Stellenabbau von 10 % und einer Zunahme der

Aufgaben – die personellen Ressourcen nicht ausreichen werden. Die Direktion wird dann darüber entscheiden müssen, welche Projekte und Verfahren prioritär sind, und welche allenfalls zurückgestellt werden müssen.

Abteilung Politik

Die Abteilung Politik unterstützt den Direktor bei der Führung des Amtes. Abteilungschef Jens Lundsgaard-Hansen ist zugleich Stellvertreter des Direktors. Die Abteilung besteht aus den Sektionen Public Affairs, Direktionsgeschäfte, Internationales und Recht. Sie steuert alle Bundesrats- und Parlamentsgeschäfte und begleitet politische und rechtliche Dossiers auf den Ebenen Departement, Bundesrat oder Parlament sowie im internationalen Zusammenhang. In der Abteilung werden strategische Grundlagen für die Amtsleitung entwickelt, und es werden Rechtsverfahren in Konfliktfällen geführt. Auch die interne und externe Kommunikation erfolgt durch die Mitarbeitenden dieser Abteilung.

Strategisches Sicherheitsrisiko-

Management (SRM)

Ausserhalb der fünf Abteilungen ist mir die neue Facheinheit Sicherheitsrisiko-Management direkt unterstellt. Ihr Leiter ist August Blunschi. Die Facheinheit erarbeitet Sicherheitsgrundlagen, betreibt das strategische Risikomanagement und liefert die Grundlagen für die Risikokommunikation. Darüber hinaus sorgt sie für eine systematische Informationsbeschaffung und berät den Direktor in Direktionsgeschäften.

Der Blick dieser Facheinheit ist primär nach innen gerichtet. Sie soll Fragen beantworten wie: Nimmt das BAV seine Verantwortung und seine Aufgaben bei der Sicherheitsaufsicht richtig wahr? Sind wir richtig organisiert?

Vorteile der neuen Struktur

Die neue Struktur weist gegenüber der bisherigen zahlreiche Vorteile auf und erfüllt die eingangs erläuterten **fünf Hauptkriterien**.

- die Sicherheitsaufsicht wird organisatorisch aufgewertet, und erhält mit dem SRM eine neue Dimension;
- geplant wird neu in einer Abteilung;

- die Finanzströme sind organisatorisch zusammengefasst (FinöV und ordentliches Budget neuerdings in einer Abteilung);
- die Effizienz wird erhöht, die Verfahren sind straff führbar;
- die Zusammenlegung der technischen Fachspezialisten in der Fachabteilung Sicherheitstechnologie führt dazu, dass die Mitarbeitenden besser für verschiedene Aufgaben aus allen Prozessabteilungen eingesetzt werden können.

War also alles falsch, was wir bisher gemacht haben. Ganz klar: Nein. Mit der Reorganisation ging es vielmehr darum:

- neue Schwergewichte zu bilden
- das Amt weiterzuentwickeln und für die Zukunft organisatorisch zu rüsten
- und neue Aufgaben zu bewältigen, notabene mit weniger Ressourcen.

Wir sind überzeugt, dass mit diesem Modell bei knappen Ressourcen die Aufgaben der Zukunft besser bewältigt werden können.

