

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)

CH-3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16
Internet: <http://www.sab.ch> E-mail: info@sab.ch Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 25. September 2009
TE / I 3

Bundesamt für Verkehr
Direktor Max Friedli

3003 Bern

Stellungnahme der SAB zum zweiten Schritt der Bahnreform 2

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung über das randvermerkte Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 23 Kantone, rund 700 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

A. Einleitende Bemerkungen

Für die SAB steht in Zusammenhang mit der Bahnreform 2 die Sicherstellung eines funktionsfähigen, bedarfsorientierten Angebotes im öffentlichen Verkehr im Vordergrund, wobei wir ein besonderes Augenmerk auf den regionalen Personenverkehr und die Sicherstellung der Grundversorgung werfen. Diesbezüglich dürfen wir feststellen, dass sich das Ausschreibe- und Bestellprinzip im Regionalverkehr bis anhin bewährt hat. Einer besseren rechtlichen Verankerung dieses Prinzips auf Gesetzesstufe steht aus unserer Sicht deshalb nichts entgegen. Wir können uns auch damit einverstanden erklären, dass das Ausschreibeverfahren im Busbereich obligatorisch und für den schienengebundenen Regionalverkehr fakultativ erklärt wird. Auf Grund der derzeitigen Konkurrenzverhältnisse im Normalspurbereich gehen wir nicht davon aus, dass effektiv eine grössere Zahl von Linien ausgeschrieben wird. Im Busbereich ist uns wichtig, dass gleichzeitig mit der obligatorischen Ausschreibung auch die Möglichkeit von Langzeitvereinbarungen

eingeführt wird. Damit können unnötige Ausschreibeverfahren in Gebieten vermieden werden, wo ohnehin keine Konkurrenz auftreten wird.

Eine Korrektur fordern wir bei den Kriterien für die Ausschreibung. **PBG Art. 33e (neu)** läuft grundsätzlich darauf hinaus, dass das billigste Angebot den Zuschlag erhält. Auf Grund der Erfahrungen in anderen Bereichen haben wir diesbezüglich einige Bedenken, dass letztlich die Qualität des Angebotes leiden könnte. Wir fordern deshalb als zusätzliches Kriterium, dass auch der **Beitrag zur regionalen Wertschöpfung** (z.B. Steuern, Arbeitsplätze) in die Beurteilung aufgenommen wird.

Aus dem 6. Abschnitt des PBG ist für uns nicht klar ersichtlich, wer beim Bestellverfahren Leitbehörde ist. An mehreren Stellen werden von Bund und Kantonen gemeinsam bestellte Angebote erwähnt. **Unseres Erachtens muss im PBG klar und unmissverständlich festgehalten werden, dass die Kantone im Bestellverfahren Leitbehörde sind.** Die Kantone müssen die Angebote ausschreiben und mit den Leistungsträgern aushandeln. Durch eine derart klare Aufgabenzuteilung wird PBG Art. 32, Abs. 5 überflüssig, welcher Streitfälle zwischen Bund und Kantonen regeln will.

Der zweite Schritt der Bahnreform 2 befasst sich zwar ausführlich mit der Frage der Einrichtung einer neutralen Trassevergabeinstelle. Unseres Erachtens wird damit aber ein wesentliches Problem nicht gelöst resp. davon abgelenkt: die Rolle des BAV. Das BAV hat heute eine sehr unglückliche Rolle als Gesetzgeber, Aufsichtsbehörde, Besteller und Regulationsbehörde. Diese Akkumulation von Aufgaben im BAV widerspricht den internationalen Vorgaben und auch den bundeseigenen Weisungen fundamental. In der EU wird klar darauf gedrängt, dass die Regulationsbehörde von der Verwaltung unabhängig sein muss. Die Schweiz hat mit der ComCom, der ElCom und der geplanten PostCom derartige unabhängige Regulationsbehörden in drei weiteren wichtigen Bereichen geschaffen. Nur im Bahnbereich scheint dies nicht möglich zu sein. Dies obschon das UVEK in seinen Leitlinien zur Weiterentwicklung der Regulierung in den schweizerischen Netzinfrastrukturen vom 12. Dezember 2007 festgehalten hat, dass die Regulierung unabhängig ausgestaltet werden muss (Grundsatz 8). **Wir fordern deshalb, dass im Zuge der Bahnreform 2, zweiter Schritt eine unabhängige Regulationsbehörde geschaffen wird (z.B. mit dem Namen RailCom).** Eine derartige Regulationsbehörde soll nicht nur den Wettbewerb und den Netzzugang sondern auch die Grundversorgung im öffentlichen Regionalverkehr und Güterverkehr überwachen.

B. Beantwortung der gestellten Fragen

1.1 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt für die Sicherstellung einer diskriminierungsfreien Trassevergabeestelle?

Hauptproblem im Bereich der Regulierung ist unseres Erachtens die Rolle des BAV (vgl. unsere allgemeinen Bemerkungen). Die Frage, ob die Trassevergabe weiterhin durch die Trasse Schweiz AG oder durch eine neue, unabhängige Trassevergabeestelle erfolgen soll, ist für uns demgegenüber von untergeordneter Priorität. Falls eine Trassevergabeestelle mit Fahrplankompetenz errichtet werden soll, darf diese neue Organisation unseres Erachtens keine neuen Stellen und Kosten generieren. Die Aufwände für diese Stelle müssten vollumfänglich durch die Integration der bisherigen Trasse Schweiz AG und der entsprechenden Stellen bei der SBB kompensiert werden.

1.2 Soll es Dritten, die nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, ermöglicht werden, Trassenbestellungen vorzunehmen?

Nein. Trassen sollen keine Spekulationsobjekte sein.

1.3 Sind Sie mit den neuen Rollen und den dafür übertragenen regulatorischen Aufgaben für die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs einverstanden?

Nein. Heute beim BAV angesiedelte regulatorische Aufgaben müssen ausgegliedert und in eine unabhängige Regulationsbehörde im Stil der EICOM überführt werden.

2.1 Beinhaltet Ihrer Meinung nach die Liste der aufgezählten Interoperablen Strecken alle für die Interop-Richtlinien zur Anwendung kommenden Strecken?

Wir haben einige Mühe bei der Beschreibung der aufgeführten Strecken. Unseres Erachtens müssen Strecken von einem Knoten zum nächsten ausgeschieden werden. Eine Streckenbezeichnung wie z.B. Frutigen – St. German (d.h. nur der Lötschbergbasistunnel) ohne Verknüpfung mit der Simplonlinie macht keinen Sinn.

Bei den interoperablen Strecken fehlt die Bahnverbindung von Le Locle nach Frankreich.

2.2 Sehen Sie Argumente für oder gegen die Errichtung einer Konformitätsbewertungsstelle durch den Bund? Welche betriebs- und gesamtwirtschaftlichen Vor- und Nachteile wären damit verbunden?

Diese Aufgaben könnte von der von uns geforderten Regulationsbehörde übernommen werden.

3.1 Begrüssen Sie die neue Möglichkeit, dass nach Ablauf der Konzession gewählt werden kann, ob das Angebot im Busbereich ausgeschrieben und mit der Gewinnerin eine Langzeitvereinbarung abgeschlossen werden kann oder, ob es weiter dem herkömmlichen Bestellverfahren unterstellt werden soll?

Wir sind der Ansicht, dass nicht jede Konzessionserneuerung automatisch zu einer neuen Ausschreibung führen muss. Sinnvoll wäre unseres Erachtens die Einführung eines Benchmarkings für die Verkehrsunternehmungen. Dies würde einen Vergleich der Leistungen der einzelnen Unternehmungen erlauben. Gestützt auf das Benchmarking könnte dann über die Neuausschreibung entschieden werden. Im Weiteren verweisen wir auf unsere Antwort zu Frage 3.2.

3.2 Erachten Sie die zwei neuen Instrumente „Langzeitvereinbarung“ und „Ausschreibungsplanung“ für den Busbereich als sinnvoll?

Ja, insbesondere die Ausschreibungsplanung gibt den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, sich rechtzeitig auf Ausschreibungen vorzubereiten. Dies ist umso wichtiger, als die Ausschreibung im Busbereich neu obligatorisch erfolgen soll. Es ist aber nicht davon auszugehen, dass gerade im ländlichen Raum eine sehr grosse Konkurrenz entstehen wird. Es ist deshalb richtig, dass auf Ausschreibungen verzichtet werden kann.

3.3 Finden sie es sinnvoll, wenn der Zuschlag sowie die Konzessionserteilung / -erneuerung in der selben Verfügung geregelt werden?

Ja, so lange gewährleistet ist, dass die Kantone Leitbehörde für das Bestellverfahren sind (vgl. unsere einleitenden Bemerkungen).

4.1 Teilen Sie den Grundsatz, dass sich die Infrastrukturbetreiberinnen an den Vorhaltekosten der Wehrdienste beteiligen müssen?

Grundsätzlich ist die Naturgefahrenprävention Angelegenheit des Bundes, der Kantone und der Gemeinden. Umgekehrt profitieren aber Infrastrukturbetreiberinnen wie die Bahnen von dieser Naturgefahrenprävention. Eine Kostenbeteiligung ist aus dieser Optik richtig.

C. Zusammenfassung

Die SAB kann dem Vernehmlassungsentwurf des zweiten Schrittes zur Bahnreform 2 grundsätzlich zustimmen. Als wichtigste Ergänzung fordern wir aber, dass mit diesem Schritt auch die Rolle des BAV geklärt und die Funktionen besser getrennt werden. Dazu ist eine unabhängige Regulationsbehörde nach dem Modell der ECom einzurichten („RailCom“). Die Frage der Trassevergabe ist demgegenüber von untergeordneter Bedeutung. Bezüglich Rollenverteilung muss im Gesetzestext auch klarer betont werden, dass die Kantone Leitbehörde für das Bestellverfahren sind. Beim Ausschreibeverfahren fordern wir, dass auch die regionale Wertschöpfung als Kriterium für die Vergabe berücksichtigt wird.

Mit freundlichen Grüßen

SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)

Der Präsident:

Der Direktor:

Dr. Theo Maissen

Thomas Egger