



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Trassenvergabestelle

1. *Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?*

Ja. Nur mit einer unabhängigen Stelle sind unseres Erachtens ein diskriminierungsfreier wie transparenter Netzzugang, eine gesunde Entwicklung des Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr und eine optimale Nutzung der Kapazitäten im schweizerischen Schienennetz gewährleistet. Deshalb unterstützen wir den Vorschlag, eine Trassenvergabestelle (TVS) in der Form einer selbständigen, öffentlich-rechtlichen Anstalt des Bundes zu schaffen. Deren Zuständigkeiten und Aufgaben sind aus unserer Sicht im separaten Verordnungs-Entwurf zur TVS ausreichend und klar definiert.

2. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

Gemäss Art. 3 Abs. 1 Bst. b der neuen Verordnung über die TVS (TVSV) können Dritte beigezogen werden, die grundsätzlich Trassenstudien und Fahrpläne diskriminierungsfrei zu erstellen haben. Dennoch sind mögliche Interessenkonflikte nicht ausgeschlossen. Sollte beispielsweise die Wahl auf SBB Infrastruktur als Auftragnehmerin fallen, ist unseres Erachtens nicht auszuschliessen, dass sie dabei auch Interessen des SBB-Konzerns verfolgt, namentlich auch aus der Sicht als Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit wäre damit in Frage gestellt. Ob die TVS in der Lage sein wird, solche möglichen Konflikte frühzeitig aufzudecken, lässt sich erst anhand von ersten Erfahrungen feststellen. Konsequenterweise müssten die Mitarbeitenden derjenigen Infrastrukturbetreiberinnen, die über die Fachkompetenzen zur Erstellung von Tassenstudien und Fahrplänen verfügen, zur TVS wechseln. Nur so kann die TVS mögliche Interessenskonflikte vermeiden und eine diskriminierungsfreie Planung gewährleisten.

Unter diesem Aspekt stellt sich für uns bereit heute die grundsätzliche Frage, weshalb SBB Infrastruktur jeweils im Auftrag des BAV die jährlichen Netznutzungspläne (und voraussichtlich auch das Netznutzungskonzept 2035) für das gesamtschweizerische normalspurige Schienennetz erstellt. Gerade anhand dieser vorgelagerten Instrumente wird der Trassenbedarf für die jeweils folgenden Fahrplanperioden ermittelt, was wiederum Grundlage für die jährliche Trassenvergabe ist. Dies hat direkte Auswirkungen auch auf die Angebotsplanungen und Bestellungen der Kantone im Regionalen Personenverkehr (RPV).

Zu Art. 3 Abs. 4 TVSV sind wir der Meinung, dass dieser schärfer zu formulieren ist: statt einer „kann-“ sollte es eine „muss“-Bestimmung sein. Demzufolge hat die TVS, nach Rücksprache mit dem UVEK, Dritten den Auftrag zu entziehen, wenn diese ihn nicht erfüllen und der vertragsgemässe Zustand nicht innert der gesetzten Frist wiederhergestellt werden kann.

Änderungs-Antrag zu Art. 3 Abs. 4 TVSV

⁴ *Erfüllen Dritte den Auftrag nicht oder nur mangelhaft, so kann die Trassenvergabestelle ihnen eine angemessene Nachfrist zur Abhilfe setzen. Wird der vertragsgemässe Zustand nicht innert der gesetzten Frist wiederhergestellt, so **entzieht** sie nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation den Auftrag.*



Systemführerschaft

3. *Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?*

Die Systemaufgaben werden in der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) nicht konkretisiert. Lediglich die Vertragsmodalitäten sind im neuen Art. 37a Abs. 2 KPFV aufgeführt. Diese Bestimmung wiederum stützt sich auf den neuen Art. 37 im revidierten Eisenbahngesetz (EBG).

Der Kanton Basel-Stadt erwartet, dass die Kantone als hauptverantwortliche Behörde für die Planung und Bestellung von Leistungen im RPV bei der Vergabe von Systemaufgaben im Sinne des neuen Art. 37a EBG einbezogen werden, insbesondere wenn es direkte Auswirkungen für sie haben sollte.

Antrag:

Die im neuen Art. 37 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes aufgeführten Anspruchsgruppen sind konkret zu nennen. Dazu zählen insbesondere die **Kantone** als Planer und Besteller von Leistungen des Regionalen Personenverkehrs.

4. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

Nein.

Mitwirkungsrechte

5. *Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?*

Leider wurden die Mitwirkungsrechte, so wie sie im Vernehmlassungsverfahren zum OBI-Gesetz von den Kantonen gefordert wurden, seinerzeit nicht ins revidierte EBG aufgenommen. Zur Konkretisierung der Mitwirkungsrechte im vorliegenden Verordnungs-Entwurf (Art. 24 Abs. 4 – 6 KPFV) haben wir keine Bemerkungen.

6. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. *Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?*

Generell sind die Kantone von den Aufgaben der Schiedskommission bzw. neu RailCom nur indirekt betroffen, weswegen wir hierzu keine besonderen Anmerkungen haben.

8. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

Nein.



Passagierrechte

9. *Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?*

Die Umsetzung erachten wir als sachgerecht und im internationalen Kontext als angemessen. Wir gehen davon aus, dass hauptsächlich Reisende im nationalen und internationalen Fernverkehr von Verspätungen von über 60 Minuten betroffen sein werden, so dass in erster Linie in solchen Fällen die vorgeschlagene Regelung zum Tragen kommen wird. Allerdings bezweifeln wir, inwieweit Reisende in der Lage sein werden, den Schaden aus einer erlittenen Verspätung von über 60 Minuten gegenüber einer Transportunternehmung nachzuweisen und geltend zu machen. Auch für die Transportunternehmungen könnte der administrative Aufwand für erforderliche Abklärungen unverhältnismässig hoch werden, was wiederum höhere Kosten und letztlich auch höhere Fahrpreise zur Folge haben könnte. Andernfalls könnte es für die Besteller von RPV-Leistungen Auswirkungen in Form von höheren Abgeltungen an die ungedeckten Betriebskosten haben.

Angesichts der unterschiedlichen Grössen der schweizerischen Transportunternehmen, von denen einige vermutlich kaum in der Lage sein werden, die rechtlichen Bestimmungen, insbesondere diejenigen in der EU, vollumfänglich umzusetzen, ist aus unserer Sicht für die Regelung der Details eine Branchenlösung zwingende Voraussetzung. Die Branche soll Standards für eine einheitliche Behandlung von Beschwerden setzen. Dabei soll ein Verfahren angewandt werden, das die Entschädigung an Reisende mit einem möglichst geringen Aufwand regelt.

Unter diesen Aspekten ist zu prüfen, ob die für Transportunternehmen notwendige Informationspflicht, so wie sie in Art. 55b VPB detailliert aufgelistet ist, tatsächlich zielführend ist. Dasselbe gilt für das Verfahren zur Beschwerdebearbeitung gemäss Art. 55c VPB.

10. *Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?*

Dass der bewilligungspflichtige grenzüberschreitende Linienbusverkehr auch unter die neuen Passagierrechte fallen soll, was zu einer Harmonisierung mit den geltenden EU-Regelungen führen wird, begrüssen wir.

11. *Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementsbesitzer festlegt?*

Den Vorschlag, wonach die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementsbesitzer festlegt, erachten wir grundsätzlich als sinnvoll. Allerdings ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb dies nur für Abonnemente zur Anwendung kommen soll, während bei den Einzelbilletten der Gesetzgeber die Konditionen in Art. 61 VPB sehr detailliert regelt. Generell könnte es problematisch werden, wenn die Transportunternehmen nur ein beschränktes Interesse daran haben, rasch eine einheitliche und transparente Lösung zu finden. In einem solchen Fall ist zu befürchten, dass in absehbarer Zeit keine Lösung für Entschädigungen an Abonnementsbesitzer vorliegen wird. Gerade deshalb ist eine aktive Haltung des BAV in dieser Frage unbedingt notwendig. Nur so können die Entschädigungsbedingungen zeitnah erarbeitet werden.

12. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

Nein.



Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

- Verordnung über die Personenbeförderung (VPB), Art. 11 Flughafentransfers

Die eidgenössischen Räte haben mit dem neuen Art. 9 Abs. 1 und 2 das Personenbeförderungsgesetz (PBG) dahingehend angepasst, dass Unternehmen, die ein Gesuch um Erteilung einer Konzession stellen, neu nachweisen müssen, dass das geplante neue Angebot bestehende und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote ergänzt. Mit dieser neuen Bestimmung wird das bisher geltende Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung von Verkehrsangeboten, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert sind, abgelöst.

Der neue Art. 11 in der VPB (Flughafentransfers) soll auf den neuen Art. 9 PBG abgestimmt sein. Damit sind wir grundsätzlich einverstanden. Allerdings ist nicht nachvollziehbar, weshalb für Flughafentransfers nach wie vor kein Nachweis erforderlich sein soll, so wie er für den übrigen Fern- und Regionalverkehr vorausgesetzt wird. Dies ist unseres Erachtens auch nicht kohärent mit dem Willen des Gesetzgebers, der mit dem neuen Wortlaut sicherstellen will, dass neue überregionale Angebote bestehende, von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierte Leistungen im RPV ergänzen und somit das Gesamtangebot verbessern. Gemäss Wortlaut im neuen Art. 11 VPB wird dies im Falle von Flughafentransfers bereits *vermutet*. Aus unserer Sicht kann jedoch nicht a priori und ohne Nachweis davon ausgegangen werden. Werden beispielsweise Flughafentransfers in touristische Gebiete angeboten, die sich auch mit dem Regional- und Fernverkehrsangebot regelmässig erreichen lassen, selbst mit einmaligem Umsteigen, dann bringen sie für die Kundschaft keinen signifikanten Nutzen. Auch bei Flughafentransfers ist im Rahmen eines konzessionsrechtlichen Verfahrens die Frage der Angebotsergänzung und dessen zusätzlicher Nutzen fallweise zu prüfen. Nur so erhalten die Kantone den nötigen Ermessensspielraum bei der Beurteilung eines Konzessionsgesuches.

Der Kanton Basel-Stadt mit direktem Anschluss an einen der drei schweizerischen Landesflughäfen wird von dieser neuen Bestimmung speziell betroffen sein, weshalb wir folgendes beantragen.

Antrag:

Der Wortlaut in Art. 11 VPB ist so zu formulieren, dass auch im Falle von Flughafentransfers der vom Gesetzgeber verlangte Nachweis einer Ergänzung eines bestehenden Angebots im RPV und Fernverkehr erbracht werden muss.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein.