

*Versandt: 13.10.09*  
*ML*

Herrn Direktor  
Max Friedli  
Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

Cham, 12. Oktober 2009

## **Zweiter Schritt der Bahnreform 2; Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Friedli  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 Stellung nehmen zu können. Die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI ist der Fachverband der in privaten Büros oder der öffentlichen Verwaltung tätigen Verkehrsfachleute. Als solcher sind wir an der fachgerechten Ausgestaltung der Vorlage sehr interessiert.

Zu den einzelnen Fragen nimmt die SVI wie folgt Stellung.

### **1. Diskriminierungsfreier Netzzugang:**

#### **1.1. Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt für die Sicherstellung einer diskriminierungsfreien Trassenvergabestelle?**

Die SVI begrüsst die Trassenvergabestelle in Form einer öffentlich-rechtlichen Anstalt. Die Trassenvergabestelle ist aber lediglich der erste Schritt in die richtige Richtung. Die SVI vertritt die Meinung, dass spätestens auf die Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels ein eigenständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen geschaffen werden muss, das die Netze der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, der BLS und der SOB betreibt, instand hält und weiterentwickelt.

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

Trassen sollen weder verkauft, noch auf ein anderes Unternehmen übertragen werden dürfen. Folglich soll es Dritten ohne Netzzugangsbewilligung oder ohne Sicherheitsbescheinigung zum Zeitpunkt der Aufnahme des Verkehrs verwehrt sein, Trassen zu bestellen.

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

Die Funktionen der Trassenvergabestelle sind:

- Trassenzuteilung;
- Trassenplanung;
- Engpassanalyse;

- Berechnung des Trassenpreises;
- Verantwortlichkeit für den Netzfahrplan.

Aus Sicht der SVI kann mit dem Instrument Trassenvergabestelle nicht gesichert werden, dass eine angebotsbezogene, wirtschaftlich optimierte und kohärente Ausbaustrategie für Linien und Knoten verfolgt wird. Dazu kommt dass sich bei SBB Infrastruktur eine Reorganisation abzeichnet, bei der die Verantwortlichkeit für die strategische Planung von Linien und Knoten auf verschiedene Instanzen verteilt wird, was das gegenseitige langfristige Abstimmen von Angebot und Infrastruktur erschwert.

Erst mit der Schaffung des unabhängigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens im Sinne der Antwort 1.1 ist eine integrale Planung von Angebot und Infrastruktur möglich. Mit dem unabhängigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen entfallen die Schnittstellen zwischen der Trassenvergabestelle, den Schweizerischen Bundesbahnen SBB, der BLS und der SOB, was zu einer Verschlanung der Organisation führt.

Die SVI unterstützt die Beibehaltung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr mit der Zuständigkeit für Streitigkeiten zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit sie nicht die Trassenvergabe betreffen, sowie der Wettbewerbsaufsicht. Im Gegensatz zur Wettbewerbskommission verfügt die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr über das branchenspezifische Wissen.

## **2. Interoperabilität der Eisenbahn:**

### **2.1. Beinhaltet Ihrer Meinung nach die Liste der aufgezählten interoperablen Strecken (Anhang 1) alle für die Interop-Richtlinien zur Anwendung kommenden Strecken?**

Strecken, die sich in das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einfügen:

Aus Sicht der SVI ist der Katalog vollständig.

Strecken, die sich in das europäische konventionelle Eisenbahnsystem einfügen:

Beim achten Spiegelstrich empfiehlt die SVI die Präzisierung «Basel St. Johann – Basel SBB – Muttenz – Tecknau – Olten – Rothrist – Burgdorf – Mattstetten – Zollikofen – Löchligut – Bern», damit klar ist, dass die Hauensteinbasisstrecke gemeint ist.

Beim neunzehnten Spiegelstrich empfiehlt die SVI die Ergänzung «Zürich – Wipkingen – Oerlikon – Flughafen – Bassersdorf – Dorfnest – Winterthur – St. Gallen – Rorschach – St. Margrethen (– Brezgen)».

Für Züge im Netzzugang, die die Ostschweiz durchqueren, erscheint der SVI eine leicht erweiterte Freizügigkeit bei der Streckenbenützung angemessen; die SVI empfiehlt,

- Zürich – Hardbrücke – Hard
- Zürich – Weinbergtunnel – Oerlikon (geplant)
- Oerlikon – Wallisellen – Dietlikon – Dorfnest
- Winterthur – Neuhausen am Rheinfall

zusätzlich in den Katalog aufzunehmen.

Es werden sechs von sieben Strecken aufgeführt, die das schweizerische mit dem französischen Eisenbahnnetz verknüpfen:

- La Plaine – Genève – Lausanne – St. Germain – Brig (– Iselle)
- Genève – Eaux-Vives (– Annemasse) (geplant)
- Lausanne – Bussigny – Dailens – Vallorbe (– Frasne)
- Bern – Neuchâtel – Les Verrières – Pontarlier (– Frasne)
- Basel St. Johann – Basel SBB – Muttentz – Olten – Rothrist – Burgdorf – Mattstetten – Zollikofen – Löchligen – Bern
- Delémont – Boncourt (– Delle – Belfort) (geplant)

Um die zugunsten der Interoperabilität zu tätigen Investitionen zu beschränken, schlägt die SVI vor, bei der Strecke

- Lausanne – Bussigny – Dailens – Vallorbe (– Frasne)

auf die Interoperabilität ganz zu verzichten. Der Ballungsraum der beiden Kantonshauptstädte am Genfersee ist via La Plaine und Eaux-Vives erschlossen.

Die SVI regt zudem an,

- Bern – Neuchâtel – Les Verrières – Pontarlier (– Frasne)

zu streichen, solange das Projekt «Delémont – Boncourt (– Delle – Belfort) (geplant)» im Katalog aufgeführt wird.

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

Die SVI ist der Meinung, dass der vorgesehene Art. 23k EBG ersatzlos zu streichen ist. Die Konkurrenzfähigkeit des Denk- und Industriestandorts Schweiz auf dem europäischen Markt wird verbessert, wenn die Konformitätsbewertung der Privatwirtschaft überlassen wird.

Da die europäische Privatindustrie in der Eisenbahnbranche einen gewichtigen Einfluss auf die Gestaltung der Systemanforderungen zugunsten der Interoperabilität ausübt – wir verweisen beispielsweise auf die zentrale Rolle der UNISIG bei der Formulierung der System Request Specification für ERTMS/ETCS –, kann über das internationale Netzwerk der schweizerischen Privatindustrieunternehmen und beratenden Experten frühzeitig auf die europäischen Entwicklungen Einfluss genommen werden, damit den erhöhten Anforderungen des schnellen und gleichzeitig dichten schweizerischen Schienenverkehrs angemessen Rechnung getragen wird. Auf nachträgliche offizielle Gesuche aus einem Nicht-EU-Staat um Erweiterung einer Spezifikation treten die europäischen Ansprechpartner nicht oder zumindest mit beträchtlicher Zeitverzögerung ein.

## **3. Ausschreibungen im Busbereich:**

Gestatten Sie der SVI, einen einleitenden Exkurs zu Art. 33 PBG. Die SVI ist nicht der Meinung der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, dass das Ausschreibungsverfahren für von Bund und Kanton gemeinsam bestellte Angebote des regionalen Personenverkehrs zwischen Busbereich und Schienenverkehr differenziert gehandhabt werden soll. Aus den in Absatz 2.3.6 der Vernehmlassungsvorlage angeführten Argumenten lässt sich nicht ableiten, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen – nota bene nicht ein integriertes Eisenbahnunternehmen – anders zu behandeln sei, als eine Transportunternehmung im Busbereich. Die SVI macht im Sinne ihrer Antwort 1.1 vielmehr folgende Anregung: Spätestens auf den Zeitpunkt der Schaffung eines eigenständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens für das Normalspurnetz der Schweizerischen Bundesbahnen SBB,

der BLS und der SOB sind für die auf diesem Netz operierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die gleichen gesetzlichen Grundlagen einzuführen, die für die von Bund und Kanton gemeinsam bestellten Angebote des regionalen Personenverkehrs im Busbereich gelten.

Bis zur Etablierung des eigenständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens für das Normalspurnetz von SBB, BLS und SOB eröffnet sich die willkommene Gelegenheit, mit dem Instrumentarium des PBG im Busbereich Erfahrungen zu sammeln.

Wenn mit der Ausweitung auf die normalspurigen Eisenbahnverkehrsunternehmen überwiegend positive Erfahrungen gesammelt werden, können die gesetzlichen Grundlagen des Busbereichs in einem dritten Schritt auch auf die von Bund und Kanton gemeinsam bestellten Angebote des regionalen Personenverkehrs auf die Eisenbahnverkehrsunternehmungen der Meterspurnetze ausgedehnt werden.

**3.1. Begrüssen Sie die neue Möglichkeit, dass nach Ablauf einer 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?**

Die SVI unterstützt das mit Art. 28 Abs. 2, Art. 33b Abs. 3, Art. 33h und Art. 33i PBG geschaffene Instrumentarium, das im Sinne der Verwaltungsökonomie wirkt.

**3.2. Erachten Sie die zwei neuen Instrumente «Langzeitvereinbarung» und «Ausschreibungsplanung» für den Busbereich als zweckmässig?**

Die SVI geht weiter, indem sie die Instrumente von Art. 33h und Art. 33i PBG im Sinne des Exkurses vor Antwort 3.1 auch auf die Eisenbahnverkehrsunternehmungen ausdehnen will.

**3.3. Finden Sie es sinnvoll, wenn der Zuschlag sowie die Konzessionserteilung /-erneuerung in derselben Verfügung geregelt werden?**

Die SVI ist mit der in Art. 33a Abs. 1 PBG vorgesehenen Regelung einverstanden.

#### **4. Finanzierung der Wehrdienste:**

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

Die SVI empfiehlt, den vorgeschlagenen Art. 32a EBG ersatzlos zu streichen; aus verwaltungsökonomischen Gründen ist weiterhin auf Verrechnungen der Vorhaltekosten der Wehrdienste zwischen Infrastrukturbetreiberinnen und den betroffenen Kantonen zu verzichten.

Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie unsere Anliegen und Anpassungsvorschläge angemessen berücksichtigen, und stehen Ihnen für weitere Informationen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten

sig. O. Merlo

Oscar Merlo, SVI-Vorstandsmitglied