

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch

Bundesamt für Verkehr BAV
Herrn Direktor Max Friedli
3003 Bern

22. September 2009

Zweiter Schritt der Bahnreform 2: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Direktor Friedli

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Unterlagen vom 3. Juli 2009 zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 danken wir Ihnen bestens. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, zur Vorlage Stellung zu beziehen.

Der Kanton Solothurn steht hinter den Zielen der Bahnreform 2. Der nun vorliegende zweite Schritt bringt wichtige Neuerungen. Die Bahnreform 2 besteht aus vier Teilpaketen. Der erste Teil „Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr“ ist im Frühling 2009 vom Parlament verabschiedet worden. Der dritte Teil „Finanzierung der Infrastruktur“ ist in Bearbeitung. Beim vierten Teil „Revision der Pensionskasse SBB“ ist die Vernehmlassung abgeschlossen. Der zweite Teil der Bahnreform 2 ist nun Gegenstand der Vorlage, dabei geht es um:

- die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzuganges,
- die Interoperabilität mit dem europäischen Schienennetz,
- die Ausschreibungen im Personenverkehr und
- die Finanzierung der Wehrdienste.

Die Konferenz der ÖV-Direktoren (KöV) wird eine Stellungnahme zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 abgeben, welche zum Zeitpunkt unserer kantonalen Stellungnahme erst im Entwurf vorliegt. Wir unterstützen die Stellungnahme der KöV.

Unsere Stellungnahme haben wir gemäss Ihrem Fragenkatalog gegliedert.

1. Diskriminierungsfreier Netzzugang

Mit dem diskriminierungsfreien Netzzugang nimmt die Wettbewerbsintensität beim Gütertransport auf den Schienen weiter zu. Dies sollte in Zukunft zu verbesserten Konditionen für verladende Unternehmen führen. Davon profitieren auch die Solothurner Unternehmungen und gesamtschweizerisch führen wettbewerbsfähige Transportsysteme zu einem Standortvorteil gegenüber anderen Ländern. Damit der Wettbewerb wirklich spielt, muss sichergestellt werden, dass die Trassenvergabe unabhängig erfolgt.

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

Wir begrüssen, dass die vorgeschlagene Trassenvergabestelle unabhängig von einzelnen Transportunternehmungen ist und stimmen der vorgeschlagenen Lösung der Schaffung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt zur Trassenvergabe zu. Dies entspricht auch der EU-Richtlinie, die verlangt, dass die Trassenvergabe durch eine Stelle erfolgt, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt.

Im Verwaltungsrat der Trassenvergabestelle dürfen nicht nur Vertreter des Bundes, der ja Eigentümer der SBB AG ist, sondern auch regionale Vertreter Einsitz haben.

Der Beschränkung der Zuständigkeit der Trassenvergabestelle auf normalspurige Eisenbahnen stimmen wir zu. Bei den Strukturen der Schmalspurbahnen in der Schweiz macht eine unabhängige Trassenvergabestelle für den Sektor der Schmalspurbahnen auch aus unserer Sicht keinen Sinn.

Die Trassenvergabestelle darf als Anstalt des Bundes für die Kantone nicht zu zusätzlichen Kosten führen.

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

Wir begrüssen es, wenn es Dritten, die nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, ermöglicht wird, Trassenbestellungen vorzunehmen. Dies erleichtert z. B. den Zugang von Verladern mit grossen Transportvolumen auf die Schiene und unterstützt damit das Verlagerungsziel im Güterverkehr.

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

Wir begrüssen die vorgeschlagene Rollenverteilung.

2. *Interoperabilität der Eisenbahnen*

Ein leistungsfähiger und sicherer Bahntransport ist die Grundvoraussetzung für die dringend notwendige Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Die Interoperabilität der Bahnen vereinfacht den Transport von Gütern in den gesamten EU-Raum und trägt dazu bei, diese Transporte wirtschaftlich abzuwickeln. Dies ist für die Bahnen wie auch für die Export- und Importunternehmen von wesentlicher Bedeutung.

Wir stimmen insbesondere den Zielen zu, europaweit ein technisch einheitliches Eisenbahnsystem zu erreichen und durch einen vereinfachten grenzüberschreitenden Fahrzeugeinsatz die Wettbewerbssituation der Bahnen im internationalen Verkehr gegenüber der Strasse zu stärken.

Das Ziel, den öffentlichen Verkehr europaweit interoperabel zu machen, sollte aber nicht auf die Eisenbahn beschränkt bleiben. Auch für Busse sollen Länderzulassungen zwischen der Schweiz und der EU gegenseitig anerkannt werden.

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

Die Liste ist nahezu vollständig. Aus unserer Sicht fehlt bei den Umfahrungsstrecken lediglich die Strecke Sissach – Läuelfingen – Olten für eine allfällige Umfahrung des Hauenstein-Basistunnels.

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?*

Eine staatliche Konformitätsbewertungsstelle gewährleistet die notwendige Unabhängigkeit, die für eine solche Prüfstelle unabdingbar ist. Grundsätzlich sind auch private Konformitätsbewertungsstellen denkbar, jedoch müsste in diesem Fall der Bund eine ergänzende Kontrolle vornehmen.

3. *Ausschreibungen im Busbereich*

Qualitativ hochstehender öffentlicher Verkehr ist ein wichtiger Standortfaktor bezüglich Wohn- und Arbeitsort. Wir erachten es daher als nötig, verschiedene Instrumente zur Verbesserung der Qualität des öffentlichen Verkehrs und zur Erhöhung seiner Wirtschaftlichkeit zur Verfügung zu haben. Die Ausschreibung ist eines dieser Instrumente.

Wir begrüßen die klare Regelung der Ausschreibung im Busbereich auf Gesetzesstufe. Wir begrüßen ebenfalls die Möglichkeit zu Ausschreibungen im Schienenverkehr. Da Ausschreibungen im Schienenverkehr mit dem zweiten Schritt der Bahnreform 2 jedoch nicht klar geregelt sind, bleiben die bisher im Busbereich bestehenden Unsicherheiten künftig bei Ausschreibungen von Leistungen auf der Schiene bestehen. Bisher sind vor allem Ausschreibungen von Leistungen auf der Schiene unterblieben, weil klare Regelungen fehlen und nicht deshalb, weil kein Bedarf daran besteht. Wir fordern daher spätestens in einem nächsten Schritt der Bahnreform 2 auch klare Regelungen für Ausschreibungen auf der Schiene, damit auch für dieses Verfahren Rechtssicherheit besteht.

Während Ausschreibungen im Busbereich auf Regionalverkehrslinien klar geregelt werden, können künftig Ausschreibungen im Ortsverkehr auch weiterhin formlos erfolgen. Unseres Erachtens müssen auch bei Ausschreibungen im Ortsverkehr gewisse Grundregeln eingehalten werden. Dies ist in der Vorlage zu ergänzen.

Im Grundsatz stimmen wir den vorgeschlagenen Regelungen zur Ausschreibung zu. Insbesondere schätzen wir, dass eine Ausschreibungspflicht nur besteht, wenn seitens der Transportunternehmungen klare Zielvorgaben der Besteller verfehlt werden.

Ferner stimmen wir folgenden Regelungen zu:

- Der Pflicht der Kantone, sofern sie Ausschreibungen vornehmen möchten, einen Ausschreibungsplan zu erstellen.

- Der Befreiung von der Ausschreibungspflicht bei neuen Angeboten, welche einen Schwellenwert von Fr. 500'000.00 nicht überschreiten bzw. welche Erweiterungen des bisherigen Netzes sind und von der bisher beauftragten Transportunternehmung mitbetrieben werden können. Wir würden es allerdings vorziehen, wenn der Schwellenwert im Gesetz verankert würde.
- Der Festschreibung der branchenüblichen Arbeitsbedingungen auf Gesetzesstufe. Hier ist die Einhaltung des z. B. im Kanton Solothurn bestehenden Rahmen-GAV für Busbetriebe explizit als Rahmenbedingung zu ergänzen.

3.1 *Begrüssen Sie die 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?*

Wir begrüssen die Möglichkeit, dass es nach Ablauf einer Konzession den Kantonen überlassen bleibt, ob sie eine Ausschreibung vornehmen, sofern kein eigentlicher Grund dazu vorliegt.

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

Das Instrument der Langzeitvereinbarungen nach Ausschreibungen ist im Grundsatz sinnvoll. Bisherige Erfahrungen mit der – allerdings nicht im Nachgang zu einer Ausschreibung abgeschlossenen – Langzeitvereinbarung mit der SBB AG zur Regio S-Bahn Basel zeigen jedoch, dass dieses Instrument nur bedingt tauglich ist, da während der Laufzeit der Langfristvereinbarung die Rahmenbedingungen der zu bestellenden Leistungen ändern, Anpassungen am Angebot nötig sind, welche in der Vereinbarung nicht vorgesehen sind, und die effektiven Offerten stets vom Businessplan in der Langfristvereinbarung abgewichen sind.

Die bisherigen Erfahrungen legen es nahe, nach einer Ausschreibung Langzeitvereinbarungen abzuschliessen, diese jedoch so offen zu formulieren, dass Anpassungen des Mengengerüsts und ein Einbezug veränderter Rahmenbedingungen möglich sind.

Wir begrüssen es, dass der Bund sich gemeinsam mit den Kantonen in der Pflicht sieht, die in den Langfristvereinbarungen enthaltenen Angebote auch mit zu bestellen und mit zu finanzieren. Der Vorbehalt der Genehmigung im Rahmen des Budgets ist stossend, da die Kantone nicht für die Bundesanteile einstehen können, wenn der Bund sich aufgrund von Budgetentscheiden – und somit viel zu spät für eine Berücksichtigung im ordentlichen Fahrplan und Bestellprozess – entscheidet, ob und in welcher Höhe er seinen Anteil jeweils übernimmt.

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

Wir halten die Regelung des Zuschlags und der Konzessionserteilung in derselben Verfügung für sinnvoll.

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

Bereits heute besteht für die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist zwischen der SBB AG und dem Kanton Solothurn ein Vertrag, in dem einige Aspekte der Wehrdienste geregelt sind. Wir begrüssen die vorgesehene Neuregelung, welche sich auf die Vorhaltung der Wehrdienste fürs gesamte Bahnnetz erstreckt und nicht mehr auf die Neubaustrecke beschränkt ist. Die vorgeschlagenen Kriterien für die Abschätzung des Risikos sind korrekt und umfassen die entscheidenden Punkte.

Ebenfalls nehmen wir erfreut zur Kenntnis, dass mit dem zweiten Schritt der Bahnreform 2 nun die gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden, welche die BahnbetreiberInnen dazu verpflichten, nicht nur die Einsätze im Bahnbereich zu bezahlen, sondern auch die Vorhalteleistungen (Investitions- und Betriebskosten) der Feuer- und Schadendienstwehren zu entschädigen. Wir begrüßen dieses Vorgehen und erwarten gespannt die Ausarbeitung der entsprechenden Detailregelung.

Zusammenfassend begrüßen wir die Stossrichtung des zweiten Schrittes zur Bahnreform 2 und stimmen der Vorlage grundsätzlich zu.

Für die Möglichkeit eine Stellungnahme abgeben zu können, bedanken wir uns bestens.

Mit freundlichen Grüßen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Klaus Fischer
Landammann

sig.
Andreas Eng
Staatsschreiber