



---

**Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Bahnhofstrasse 15  
Postfach 3768  
6002 Luzern  
Telefon 041 228 51 55  
buwd@lu.ch  
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommu-  
nikation UVEK

konsultationen@bav.admin.ch

Luzern, 19. Januar 2016

Protokoll-Nr.: 57

## **Organisation Bahninfrastruktur (OBI)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. August 2015 lädt das Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Kantonsregierungen ein, zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) Stellung zu nehmen.

Im Namen und Auftrag des Regierungsrats teile ich Ihnen mit, dass wir mit der angesteuerten Stossrichtung zur Organisation der Bahninfrastruktur grundsätzlich einverstanden sind. Gestützt auf den zur Verfügung gestellten Fragenkatalog haben wir folgende Anmerkungen anzubringen:

### **Zielsetzungen**

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die Diskriminierungspotenziale zu reduzieren, einverstanden?  
*Ja, solange dadurch keine Mehrkosten entstehen.*
2. Sehen Sie weitere Massnahmen, die zur Reduzierung der Diskriminierungspotentiale umgesetzt werden müssten?  
*Nein.*

### **Massnahmen**

#### **Trassenvergabestelle**

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Stärkung und Ausgestaltung der Trassenvergabestelle als Anstalt des Bundes einverstanden?  
*Wir begrüssen die vorgesehene Ausgestaltung der Trassenvergabestelle (TVS) als unabhängige Anstalt des Bundes. Die Aufgaben der TVS sollten jedoch über das Inkasso hinaus nicht ausgeweitet werden. Um einer Rollenvermischung vorzubeugen, sollten die Planungsaufgaben bei den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) bleiben.*

4. Sind Sie mit der geplanten Übertragung des Inkassos des Trassenentgelts auf die Trassenvergabestelle einverstanden?  
*Ja, solange für die Kantone und Besteller dadurch keine Mehrkosten entstehen.*

### **Systemführerschaft**

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung von Systemführerschaften zur Erhöhung der Transparenz als hinreichend bzw. als zu weitführend?  
*Systemführerschaften im Bereich Infrastruktur sind anzustreben, wobei zwingend Kosten eingespart und Doppelspurigkeiten vermieden werden müssen. Es muss jedoch bei jeder Systemführerschaft separat beurteilt werden, ob eine Branchenlösung oder ein Auftrag der öffentlichen Hand zielführender ist.*
6. Erachten Sie die vorgesehenen Mitwirkungsrechte (durch vertragliche Regelung, Managementboard, Beschwerdeinstanzen) aller Beteiligten als hinreichend bzw. als zu weitführend?  
*Die Mitwirkungsrechte sind grundsätzlich sinnvoll. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich die koordinierte Systementwicklung im Bereich Infrastruktur auch auf den Regional- und Agglomerationsverkehr auswirken kann und damit finanzielle Auswirkungen für die Kantone mit sich bringt. Ein Mitsprache- und Mitwirkungsrecht für die Besteller des Regional- und Ortsverkehrs bei der Vergabe von Systemführerschaften ist daher angezeigt und wird beantragt.*
7. Wie stehen Sie der Einrichtung von Systemführerschaften im Bereich Verkehr gegenüber?  
*Auch im Bereich Verkehr sind Systemführerschaften grundsätzlich sinnvoll. Einheitliche Lösungen für die ganze Schweiz können dazu beitragen, dass der Zugang zum öffentlichen Verkehr vereinfacht wird. Zudem sind Einsparungen zu erwarten, da nicht jedes Transportunternehmen Investitionen für eine eigene Lösung tätigen muss. Allerdings besteht mangels Mitsprache- und Mitwirkungsrechten die Gefahr, dass Anliegen und Bedürfnisse der Kantone bzw. Bestellern unberücksichtigt bleiben. Entsprechend regen wir an, die Besteller des öffentlichen Verkehrs in das Verfahren einzubinden.*

### **Mitwirkungsrechte**

8. Erachten Sie die Einführung eines Informations- und Mitwirkungsrechts für die im Netzzugang tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Investitionsentscheiden der Infrastrukturbetreiberin als zielführend?  
*Eine Informationspflicht der ISB ist ausreichend.*
9. Erachten Sie die Einführung eines Informations- und Mitwirkungsrechts für die im Netzzugang tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Fahrplanerstellung als zielführend?  
*Ja, sofern dadurch der Prozess nicht verlängert wird. Um effizient zu bleiben, sollte es zudem möglich sein, nur ausgewählte Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Verbände einzuladen.*
10. Sind Mitwirkungsrechte in weiteren Bereichen oder andere Instrumente und Massnahmen nötig, um die Diskriminierungsfreiheit im Schweizer Eisenbahnverkehr zu erhöhen?  
*Nein.*

### **Schiedskommission im Eisenbahnverkehr**

11. Erachten Sie die Stossrichtung zur Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr als sinnvoll?  
*Die Schaffung einer RailCom mit Sanktionsmöglichkeiten zur Stärkung der Schieds-*

*kommission ist sinnvoll. Es ist jedoch nicht notwendig, die Schiedskommission mit weiteren Aufgaben zu beauftragen.*

### **Passagierrechte**

12. Sind Sie mit der Erweiterung der Passagierrechte im Eisenbahnverkehr einverstanden?  
*Die formulierten Passagierrechte sind für die Schweiz nicht praktikabel. Zum einen unterscheidet sich der nationale Fernverkehr vom Fernverkehr in der EU grundsätzlich. Zum anderen sind unterschiedliche Passagierrechte bei Regional- und Fernverkehrszügen kaum zu vermitteln. Aufgrund der vielen offenen Fragen sollten die neu geplanten Passagierrechte von der OBI-Vorlage abgekoppelt werden.*
13. Erachten Sie die gleichzeitige Einführung erweiterter Passagierrechte im internationalen Fernbusverkehr als notwendig und sinnvoll?  
*Im Fernbusverkehr sollen dieselben Regeln gelten wie für den internationalen Zugverkehr. Auch hier sollten die Änderungen nochmals genauer geprüft werden.*

### **Weitere Fragen**

#### **Auswirkungen**

14. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?  
*Nein.*

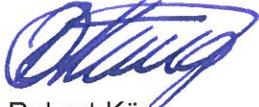
### **Weitere Bemerkungen**

15. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage (weitere Gesetzesanpassungen) Bemerkungen?  
*Das vorgeschlagene Territorialitätsprinzip bei der Finanzierungsregelung von Bahnhöfen mit Umsteigebeziehungen erachten wir als nicht zweckmässig. Es kann dazu führen, dass Umsteigeknoten nicht kundenfreundlich ausgestaltet werden. Die Finanzierung sollte sich vielmehr am Interesse bzw. Nutzen orientieren. Bereits heute bestehen für entsprechende Bauvorhaben Finanzierungsregelungen zwischen den SBB und den Kantonen. Für eine Neuregelung müssten jedoch klare Kriterien für die Übernahme von Kosten durch den Kanton geschaffen werden. Zudem darf daraus kein grösserer Kostenanteil der Kantone an die Infrastruktur von Busstationen resultieren. Dem erläuternden Bericht sind weder eine Begründung für diese Neuregelung noch Angaben zu den Auswirkungen auf den Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu entnehmen.*
16. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?  
*Nein.*

Zusammenfassend halten wir fest, dass wir mit den Grundzügen der OBI-Vorlage einverstanden sind. Damit kann der Zugang zur Bahninfrastruktur diskriminierungsfreier gestaltet, Doppelspurigkeiten und damit verbundene Mehrkosten vermieden und die Kundenfreundlichkeit gesteigert werden. Wie im Fragebogen festgehalten, fehlen vielerorts jedoch Angaben zu den Folgekosten für die Kantone, was eine abschliessende Beurteilung nicht zulässt. Im Übrigen verweisen wir auf die konsolidierte Stellungnahme der KöV.

Wir bitten Sie, unsere Anmerkungen in die weitere Erarbeitung miteinzubeziehen und bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Robert Küng  
Regierungsrat