

Bundesamt für Verkehr
Herrn Pierre-André Meyrat
Stv. Direktor
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

BLS AG
Vorsitzender
der Geschäftsleitung

Genfergasse 11
CH-3001 Bern
www.bls.ch

Telefon +41 58 327 27 27
Fax +41 58 327 29 10
Mail direktion@bls.ch



Bern, 2. November 2015

Organisation Bahninfrastruktur - Vernehmlassung Stellungnahme der BLS AG

Sehr geehrter Herr Meyrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können. Unsere nachfolgenden Bemerkungen geben die konsolidierte Haltung der BLS AG, BLS Netz AG und der BLS Cargo AG wieder.

Wir erachten die vorgeschlagenen Reformansätze grundsätzlich als kleinen, aber nützlichen Schritt zur Optimierung des *heutigen* Systems unter den *heutigen* Marktbedingungen. Angesichts der fast fünfjährigen Vorarbeiten hätten wir uns durchaus auch eine etwas mutigere Vorlage vorstellen können. Wir bedauern namentlich, dass der Bundesrat es ablehnt, das von der Experten-Gruppe OBI vorgeschlagene Holdingmodell weiterzuverfolgen.

Zur Eliminierung der bestehenden Diskriminierungspotentiale wird es im Hinblick auf die Schaffung gleich langer Spiesse für die Bahnunternehmen weitere Anpassungen brauchen. Dies namentlich bei der Fahrplanerstellung, bei der Trennung von Wettbewerbs- und Monopolbereichen im Güterverkehr, sowie bei den Systemführerschaften im Personenverkehr.

Unsere detaillierten Kommentare zum Botschaftsentwurf entnehmen Sie dem beiliegenden Fragebogen. Im Sinne der Minimierung des administrativen und prozessualen Aufwands wünschen wir uns bei der Umsetzung ein pragmatisches und praxistaugliches Vorgehen. Gerne stehen wir Ihnen diesbezüglich für eine Besprechung zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

BLS AG

(sig.)
Bernard Guillelmon
CEO

Olivier Bayard
Leiter Public Affairs

Fragekatalog zur Vernehmlassungsvorlage Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) Stellungnahme der BLS AG

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die Diskriminierungspotenziale zu reduzieren, einverstanden?

Ja.

2. Sehen Sie weitere Massnahmen, die zur Reduzierung der Diskriminierungspotenziale umgesetzt werden müssten?

Ja.

Infrastrukturseitig sind mit der Vorlage wichtige Diskriminierungspotenziale adressiert. Dies reicht jedoch nicht aus, um einen diskriminierungsfreien System-/Marktzugang sicherzustellen. Die grössten Diskriminierungspotenziale, die den bestehenden (Cargo) bzw. einem künftigen Wettbewerb (Personenverkehr) verzerren oder gänzlich verhindern können, liegen heute weniger im Bereich der Infrastruktur, sondern im Bereich der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

Im Güterverkehr dürfen die Regelungen zur Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit nicht auf den Zugang zu Umschlagsleistungen in den Terminals beschränkt bleiben. Sie müssen ebenso die Nutzung von heutigen faktischen Monopoleistungen der SBB Cargo wie dem Kombi-Verkehrssystem im Import-Exportverkehr („Swiss Split“) oder lokalen Serviceleistungen (z.B. Rangieren) umfassen. Ist dies nicht der Fall, entstehen potenziell Wettbewerbsverzerrungen zugunsten von SBB Cargo. Dies durch mögliche Quersubventionierungen der Wettbewerbsbereiche (Ganzzugsverkehr) durch Monopolbereiche (Einzelwagenladungsverkehr EWLK) sowie durch die alleinige Möglichkeit der Verknüpfung von Marktangeboten mit Monopoleistungen gegenüber verladenden Kunden. Um diese Diskriminierungspotenziale nachhaltig wirkungsvoll zu unterbinden, braucht es eine organisatorische Trennung des EWLK (=Monopolbereich) vom Ganzzugsverkehr (=Wettbewerbsbereich).

Im Personenverkehr ist der diskriminierungsfreie Zugang und Betrieb, sowie die diskriminierungsfreie Weiterentwicklung der gesamten Preis-, Vertriebs- und Kundeninformationssysteme ein Schlüsselfaktor. Dies nicht erst im Hinblick auf eine mögliche Marktöffnung, sondern um bereits im heutigen System gleich lange Spiesse und ein aussagekräftiges Benchmarking unter den EVU zu ermöglichen. Mit der Möglichkeit der Schaffung von Systemführerschaften auch in diesem Bereich erhält der Bund hier eine wichtige Steuerungsmöglichkeit.

Massnahmen

Trassenvergabestelle

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Stärkung und Ausgestaltung der Trassenvergabestelle als Anstalt des Bundes einverstanden?

Die Stärkung der Trassenvergabestelle (TVS) geht in die richtige Richtung. Aus Sicht BLS geht die Reform aber nicht genügend weit, um alle heutigen latenten Diskriminierungspotenziale wirksam in den Griff zu bekommen. Wir sehen insbesondere im Auftragsmodell für die Fahrplanerstellung weiterhin erhebliche Schwächen und damit verbundene Diskriminierungspotenziale:

- *Die TVS wird ihre in Ziff. 1.3.1.2.2. des Botschaftsentwurfs geregelte Verantwortung für ihren Zuständigkeitsbereich nur dann glaubwürdig wahrnehmen können, wenn sie nicht nur Eingangstor für alle Trassenanträge ist (wie heute), sondern auch Erstanlaufstelle für alle*

Arten von Fahrplanstudien wird. Zudem muss sie über Eigentums – oder zumindest stark ausgebaute Mitwirkungsrechte bei den planungsrelevanten EDV-Tools verfügen. Der vorliegende Vorschlag sieht im Bereich der Studien nur eine „Gewährung eines vollständigen Überblicks“ durch den Infrastrukturbetreiber (ISB) vor. Dies genügt der TVS zur Wahrnehmung der ihr zugeschriebenen Verantwortung für die diskriminierungsfreie Fahrplanerstellung u.E. nicht:

- Erstens wird sich die TVS unter den genannten rechtlichen Voraussetzungen weder personell noch fachlich in die Lage versetzen können, den laufenden Überblick über die Gesamtheit der bei SBB-Infrastruktur in Bearbeitung stehenden Trassenstudien zu behalten – geschweige denn, die Vielzahl potenziell konfliktträchtiger Geschäfte zu identifizieren und adäquat zu betreuen;
- Und zweitens eröffnet die Verfügungsgewalt über für die Studienbearbeitung elementaren Planungssysteme (durch SBB Infrastruktur) dem SBB-Konzern zahllose Möglichkeiten, diese Tools auf seine verkehrlichen Bedürfnisse auszurichten und die Durchführung von Studien (insbesondere auch für Verkehre unter Wettbewerbsverhältnissen) gezielt und zum Vorteil von SBB-EVU terminlich oder gar qualitativ zu steuern.
- Ohne die erwähnten Zugriffsrechte der TVS auf die Planungssysteme wird auch die vorgeschlagene Möglichkeit zum Entzug des Fahrplanstellungsauftrags von SBB-Infrastruktur eine rein theoretische bleiben. Dies, zumal die TVS nicht einmal eigenständig darüber entscheiden darf, sondern darüber hinaus noch ein Einbezug des UVEK erforderlich ist (gem. Ziff. 1.3.1.2.3 des Botschaftsentwurfs). Die Regelung läuft damit Gefahr, zur wirkungslosen Drohkulisse zu werden.
- Die Verantwortungsabgrenzung zwischen TVS und BAV an der Schnittstelle von Jahresfahrplan bzw. Fahrplanprozess (für welchen die TVS die Verantwortung trägt und im Rahmen dessen sie Studien begleiten soll / kann) und Mittel- / Langfristplanung (bei welchem der TVS keine aktive, verantwortungsvolle Rolle zugesprochen wird) stellt keine kohärente, sachlogisch nachvollziehbare Prozessregelung dar. Die Prozessführerschaft bei der Erarbeitung von Netznutzungsplänen und –konzepten (namentlich die Zuteilung der Schieneninfrastrukturkapazität und die Erstellung der Netzgrafiken), und damit die Übernahme der Verantwortung für die Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit auch im Mittel- und Langfristhorizont ist ebenfalls der künftigen TVS zu übertragen.

Ein weiterer Aspekt betrifft die finanzielle Entschädigung der Eigentumsübertragung der heutigen Trasse Schweiz AG auf die neue TVS. Die Trasse Schweiz AG hat heute einen Wert. Aus unserer Sicht fehlt in den Übergangsbestimmungen des vorliegenden Entwurfes eine klare Entschädigungspflicht des Bundes für die mit der Gründung der neuen Anstalt einhergehende Enteignung der heutigen Eigentümerinnen der Trasse Schweiz AG.

4. Sind Sie mit der geplanten Übertragung des Inkassos des Trassenentgelts auf die Trassenvergabestelle einverstanden?

Nein. Aus Sicht der Kundenbeziehung bzw. direktem Kundenkontakt, Effektivität wie auch Effizienz sollte das Inkasso bei den Infrastrukturbetreibern angesiedelt sein. Ein Inkasso durch einen Dritten ist komplizierter und administrativ aufwändiger. Es entstehen Doppelspurigkeiten, ohne dass ein Mehrwert für die Trassenvergabestelle erkennbar ist. Das Diskriminierungspotenzial ist vergleichsweise gering.

Zudem macht es Sinn, das Inkasso dort organisatorisch anzugliedern, wo die Kosten effektiv anfallen – also beim Netzbetreiber: Da die Trassenerlöse neben den Abgeltungen der einzige Ertrag einer Infrastrukturbetreiberin sind, ist diese auf eine enge Beobachtung der entsprechenden Entwicklung angewiesen. Bereits kleine Abweichungen beeinflussen deren Ergebnis stark. Das heisst, auch bei einer Übertragung des Inkassos an die TVS muss nach wie vor jede Infrastrukturbetreiberin die entsprechenden Zahlen für sich aufbereiten, um die Entwicklung für ihre Budget- und Mittelfristplanung frühzeitig richtig einschätzen zu können.

Systemführerschaft

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung von Systemführerschaften zur Erhöhung der Transparenz als hinreichend bzw. als zu weitführend?

Wir begrüßen die gesetzliche Verankerung der Systemführerschaften gemäss vorgeschlagener Regelung; insbesondere auch deren grundsätzliche Anwendbarkeit auf den Verkehrsbereich (Pricing und Vertrieb).

Mit der rechtlichen Verankerung wird das erhebliche Diskriminierungspotential, das sich aus der Beherrschung von Systemfunktionen ergibt, jedoch nicht eliminiert. Entscheidend hierfür werden die Ausgestaltung der einzelnen Systemführerschaftsverträge, die gelebte Governance und die Fähigkeit des Auftraggebers sein, die diskriminierungsfreie Leistungserbringung durch die Systemführerin auch effektiv zu überwachen und wenn nötig durchzusetzen.

Die Systemführer müssen darüber hinaus in die Pflicht genommen werden, die Folgen der Entscheidungen, die auf eine Harmonisierung des Gesamtsystems ausgelegt sind, die möglicherweise aber für einzelne EVU stark nachteilige Kostenfolgen haben, finanziell zu kompensieren. Konkrete (negative) Anwendungsfälle im Bereich der ETCS Systemführerschaft liegen vor.

6. Erachten Sie die vorgesehenen Mitwirkungsrechte (durch vertragliche Regelung, Managementboard, Beschwerdeinstanzen) aller Beteiligten als hinreichend bzw. als zu weitführend?

Wir begrüßen die angestrebte klare Abgrenzung und transparente vertragliche Regelung der Systemführerschaftsleistungen und die Beschwerdemöglichkeit an die Railcom.

Die Mitwirkungsrechte der Beteiligten sind in der Vorlage (Art. 37 Abs. 5 EBG) nur sehr kurzumrissen. Ob diese tatsächlich zu einer diskriminierungsfreien Systemführerschaft beitragen, hängt von der Ausgestaltung der einzelnen Verträge, und insbesondere von den Kompetenzen, der Funktionsweise und der Entscheidungsfindung in den Steuerungsgremien (Managementboards) ab. Es ist zwar nachvollziehbar, dass eine Blockade der Steuerungsgremien durch einzelne Akteure verhindert werden soll. Umgekehrt dürfen Mehrheitsentscheide aber nicht dazu führen, dass die Systemführerschaftsgremien zu blossen „Feigenblättern“ verkommen. Ein einzelner Akteur (insb. die Systemführerin) darf deshalb in keinem Fall alleine die Mehrheit bzw. ein Vetorecht haben.

7. Wie stehen Sie der Einrichtung von Systemführerschaften im Bereich Verkehr gegenüber?

Wir begrüßen diese ausdrücklich. Aus unserer Sicht ist dieser Punkt der wichtigste der gesamten Vorlage. Die Digitalisierung unseres Alltags führt auch im öV zu einer rasch zunehmenden Bedeutung von IT-Systemen (Tarifgestaltung, Vertrieb, Kundeninformation, Fahrplansysteme u.a.), die sowohl aus betrieblicher wie auch aus Kundensicht für das gesamte öV-System einheitlich auszugestalten sind. Die Schnittstelle zum öV-Kunden erfolgt somit zunehmend über unternehmensübergreifende technische Systeme. Der Zugang und Betrieb solcher Systeme muss zwingend für alle TU diskriminierungsfrei ausgestaltet werden, weshalb es richtig ist, dass der Bund hier die Möglichkeit erhält, mit der Vergabe von Systemführerschaftsaufträgen gegebenenfalls steuernd einzugreifen.

Somit müssen die Systemführerschaften nicht nur auf die Steigerung der Effizienz und die Harmonisierung des Systems ausgerichtet werden, sondern auch den Wettbewerb ermöglichen und erleichtern.

Mitwirkungsrechte

8. Erachten Sie die Einführung eines Informations- und Mitwirkungsrechts für die im Netzzugang tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Investitionsentscheiden der Infrastrukturbetreiberin als zielführend?

Ja, wir erachten die gesetzliche Verankerung der Mitwirkungsrechte der EVU bei Investitionsentscheiden der Infrastrukturbetreiberin grundsätzlich als zielführend.

In Zusammenhang mit der vorgeschlagenen konkreten Ausgestaltung haben wir jedoch folgende Vorbehalte:

- *Das im erläuternden Botschaftsentwurf (S. 25f) vorgeschlagene Vorgehen hinsichtlich der Publikation der Investitionspläne auf einer elektronischen Plattform erachten wir als aufwändig und den Mehrwert für die EVU als gering, insb. das vorgeschlagene Vorgehen zur Behandlung von Anliegen. Zu beachten ist, dass Investitionsprojekte eine lange Planungs- und Projektierungszeit haben und die planerischen Entscheide hinsichtlich Funktionalität einer Anlage mehrere Jahre vor Umsetzung gefällt werden.*
- *Den EVU muss bereits im Vorfeld von Investitions- und Desinvestitionsplanungen ein Mitwirkungsrecht eingeräumt werden, namentlich in Fällen, wo von der Leistungsvereinbarung Bund-ISB abgewichen werden soll. Es braucht demzufolge einen proaktiven und partizipativen Austausch zwischen ISB und EVU, im Rahmen dessen noch nicht durch Geschäftsleitungen beschlossene Pläne gemeinsam diskutiert werden.*
- *Die rein reaktive Publikation von beschlossenen Investitionsplänen der ISB gemäss Ziff. 1.3.3.4. wird in ihrer heutigen Ausgestaltung den EVU kaum Informationen in der benötigten Tiefe liefern. Das hierfür vorgeschlagene reaktive Mitwirkungsverfahren ist für sich betrachtet zwar zu begrüßen, kann aber eine proaktive Absprache zwischen ISB und EVU nicht ersetzen.*
- *Die im Art. 31a Abs. 3 PBG aufgeführte Formulierung, wonach bei der Angebotsplanung neben der Nachfrage auch die bestehende Infrastruktur zu berücksichtigen ist, stützt sich zu stark nur auf eine infrastruktureitige Kostenoptik ab. Aus EVU-Sicht muss es auch möglich sein, kurz- & mittelfristige, dem (zunehmenden) Kostendruck geschuldete Angebotsoptimierungen in den Planungsprozess einzubringen und allfällige infrastrukturelle Auswirkungen offen mit Bestellern und ISB zu diskutieren. Weil neue Fahrplankonzepte bei hohen Netzauslastungen fast ausnahmslos Anpassungen an der Infrastruktur zur Folge haben, hätte eine restriktive Auslegung dieses Passus im PBG eine Blockade in der kurz- bis mittelfristigen Angebotsgestaltung zur Folge. Es ist aber selbstverständlich und bereits heute erfolgreich gelebte Praxis, dass im Falle infrastruktureller Kostenfolgen eines Angebotsausbaus eine Kosten-Nutzenabwägung zu erfolgen hat.*

9. Erachten Sie die Einführung eines Informations- und Mitwirkungsrechts für die im Netzzugang tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Fahrplanerstellung als zielführend?

Ja, wir erachten die Mitwirkungsrechte der EVU bei der Fahrplanerstellung unter Berücksichtigung der unter Frage 3 oben genannten Bemerkungen als zielführend. Deren Vertiefung im Rahmen einer Richtlinie ist zu begrüßen. Im Rahmen dieser Rechtsnormen wird auch der Einbezug der EVU in die Ausarbeitung von Netznutzungsplänen / -konzepten präziser zu beschreiben sein.

10. Sind Mitwirkungsrechte in weiteren Bereichen oder andere Instrumente und Massnahmen nötig, um die Diskriminierungsfreiheit im Schweizer Eisenbahnverkehr zu erhöhen?

Wie unter Frage 2 oben dargelegt bietet die gleichzeitige Aktivität der SBB Cargo im Monopolbereich EWL V und im Wettbewerbsbereich Ganzzüge verschiedene Möglichkeiten der Kombination von Marktangeboten und Kostenzuscheidungen, die potenziell Wettbewerbsverzerrungen und Diskriminierungspotenzial beinhalten. Daher müssen hier weitere Massnahmen zur rechnerischen bzw. organisatorischen Trennung dieser Aktivitäten innerhalb der SBB Cargo erfolgen. Die reine Möglichkeit der Anrufung der WEKO in diesen Fällen ist bei den vorliegenden Beweispflichten und der Dauer der Verfahren der WEKO nicht geeignet, um kurzfristig Diskriminierungen bei konkreten Verkehren auszuschliessen. Generell ist die Nachweiserbringung solcher Diskriminierungstatbestände in einem Markt mit einem derart dominanten Player in der Praxis äusserst schwierig. Die meisten Systemakteure scheuen aufgrund ihrer bestehenden Abhängigkeiten einen Rechtsstreit mit der SBB.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr

11. Erachten Sie die Stossrichtung zur Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr als sinnvoll?

Im Grundsatz Ja. Es verbleibt bei den vorgeschlagenen Lösungen zur Stärkung der Schiedskommission jedoch das Problem, dass die Verfahren (inkl. Rekurs) und auch die Mittel der Schiedskommission in der Regel nicht ausreichen, um zu kurzfristig umsetzbaren Entscheidungen zu kommen, die in laufenden Ausschreibungen und Wettbewerbssituationen zwischen EVU und Infrastruktur wirksam werden. Dies geht systematisch zulasten der beschwerdeführenden Akteure, d.h. in der Regel der EVU. Hier sind weitere Kompetenzen der Schiedskommission anzudenken.

Passagierrechte

12. Sind Sie mit der Erweiterung der Passagierrechte im Eisenbahnverkehr einverstanden?

Aus unserer Sicht ist es zweckmässig, dass Regelungen (z.B. Entschädigungen) auf den Fernverkehr beschränkt bleiben. Zu prüfen ist, wie der Punkt Informationspflicht im RPV-Bereich zu handhaben ist.

13. Erachten Sie die gleichzeitige Einführung erweiterter Passagierrechte im internationalen Fernbusverkehr als notwendig und sinnvoll?

Ja. Für den Fernbusverkehr sollen grundsätzlich die gleichen Regelungen wie im Fernverkehr gelten.

Auswirkungen

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

Insgesamt werden die vorgeschlagenen Massnahmen zu einer weiteren Verteuerung des Gesamtsystems führen. (Aufsichtsabgabe, gebührenfinanzierter Ausbau TVS, SKE, Abgeltungen für TVS-Leistungen aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF).

Insbesondere im Güterverkehr wird die neue Gebührenbelastung zu einer weiteren Verschlechterung der Wettbewerbslage gegenüber der Strasse führen, was der Verlagerungspolitik zuwiderläuft.

Weitere Bemerkungen:**15. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage (weitere Gesetzesanpassungen) Bemerkungen?**

Ja, zu folgenden Punkten:

▪ **Höhe der Aufsichtsabgabe**

Mit der Einführung einer Aufsichtsabgabe sollen die Kosten für die Überwachung des Bahnbetriebs vom BAV auf die Transportunternehmen überwältigt werden. Diese Massnahme erscheint uns aus ordnungspolitischer Sicht nicht nachvollziehbar, handelt es sich doch bei der Überwachung von staatlichen Normen, um eine öffentliche Aufgabe, zumindest soweit die zu überwachenden Normen nicht einem Bedürfnis der Branche entsprechen. Wir vermissen in der Vorlage jegliche Ausführungen dazu, um welche Aufgaben es hier konkret geht und in welchem finanziellen Umfang die zu erwartende Gebührenbelastung ausfallen wird, s. auch Frage 14 oben.

▪ **Finanzierungsregelung in Umsteigeknoten (S. 40, 57 f des Botschaftsentwurfs)**

Art. 35a, Abs. 2 EBG neu: Das hier vorgeschlagene Territorialprinzip ist nicht zweckmässig und steht im Widerspruch zu Art. 62 EBG, wonach Umsteigeplattformen nicht zur Bahninfrastruktur gehören und entsprechend auch nicht vom ISB zu finanzieren sind. Ausserdem widerspricht es Absatz 3 desselben Artikels. Für die Kostenzuscheidung ist nicht das Territorialprinzip anzuwenden, sondern das Nutzerprinzip.

▪ **Neue Spezialreserve für ISB: Art. 67 EBG (S.63 des Botschaftsentwurfs)**

Die Erweiterung der Gewinnverwendung respektive der zweckgebundenen Reservezuweisung unterstützen wir grundsätzlich. Wir ziehen jedoch eine zweckgebundene Rückstellungsbildung der Zuweisung einer Spezialreserve aus folgenden Überlegungen vor.

- Die Zuweisung einer PK-Reserve ist vollständig vom erzielten Gewinn abhängig während die Bildung einer Rückstellung nicht vom erzielten Gewinn abgeleitet werden muss.
- Bei der BLS Netz AG ist zudem zu berücksichtigen, dass bei der Bildung der Wertschwankungsreserve die Parität zur BLS AG gewährleistet bleibt. Dementsprechend ist eine starre Koppelung an den Gewinn der BLS Netz AG in Form einer PK-Reserve nicht zielführend, da sonst immer eine Kongruenz zwischen den Ergebnissen der BLS AG und der BLS Netz AG sichergestellt werden müsste.
- Es ist zudem die Frage der Corporate Governance zu beachten: Die Genehmigung der Reservezuweisung unterliegt ausschliesslich der Generalversammlung. Die Bildung einer Rückstellung liegt hingegen in der Kompetenz des Verwaltungsrates. Dies würde bedeuten, dass bei der BLS AG und der BLS Netz AG nicht dieselben Gremien für die Genehmigung einer Äufnung einer „PK-Rücklage“ zuständig sind.
- Aus Konzernsicht ist eine einheitliche Rechnungslegung erstrebenswert. Somit muss u.E. die Bildung einer Rückstellung bei der BLS Netz AG analog bei der BLS AG möglich sein.

16. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Ein im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Schweizer Bahnlandschaft zentraler, von OBI nicht berücksichtigter Aspekt betrifft den Umgang mit Systemmonopolen ausserhalb der Infrastruktur. Im heutigen öV-System bestehen zwei Bereiche, welche die Erwirtschaftung von Gewinnen ermöglichen: Der Fernverkehr und die Bewirtschaftung von bahnnahen Immobilien, insbesondere von jenen rund um die grossen Knotenbahnhöfe. Beide Bereiche sind faktische SBB-Monopole.

Unter diesen Bedingungen besteht ein strukturelles finanzielles Ungleichgewicht zwischen SBB und KTU, welches wir bereits heute, insbesondere aber im Hinblick auf eine mögliche weitere Marktöffnung als problematisch ansehen.

Aus unserer Sicht reicht es zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen nicht aus, einzelne systemkritische Funktionen auszulagern (wie bei der TVS) oder vertraglich zu regeln (wie bei den Systemführerschaften). Will man einen fairen Markt garantieren, müssen Monopolfunktionen wesentlich konsequenter von „Wettbewerbsfunktionen“ getrennt werden, um Verzerrungen durch Informationsasymmetrien und Quersubventionierungen wirkungsvoll zu unterbinden. Das im OBI-Expertenbericht vorgeschlagene Holdingmodell hätte hierfür einen gangbaren und pragmatischen Ansatz dargestellt. Dabei müssen jedoch nicht nur Infrastrukturbetrieb und Verkehr organisatorisch entflechtet werden, sondern auch die einzelnen Verkehrssparten (Fern- und Regionalverkehr, EWLV- und Ganzzugsverkehr) und weitere Geschäftsfelder wie z.B. eben die Immobilien.

Mittelfristig ist zudem sicherzustellen, dass ein Teil der Gewinne aus den genannten Systemmonopolen des Fernverkehrs und der bahnnahen Immobilien, welche letztlich nur aufgrund eines funktionierenden Gesamt-öV-Systems möglich sind, auch diesem Gesamtsystem zugeführt werden. In diesem Zusammenhang ist auch eine Aufteilung der bestehenden Fernverkehrskonzession unter verschiedenen Bahnen anzustreben.