

Tagung öV Recht für die Praxis

- » **Konzession / Beschaffungen /
Betriebspflicht**
- » **Donnerstag, 2. November 2017**
Zentrum Paul Klee, Bern



Tagung öV – Recht für die Praxis

Die Konzession im öffentlichen Verkehr

2. November 2017

Markus Kern
Universität Bern

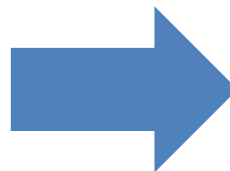
- 1. Konzession – Begriff**
- 2. Konzession im öffentlichen Verkehr**
- 3. Konzessionierungsvoraussetzungen**
- 4. Konzessionsinhalte**
- 5. Einzelfragen**
- 6. Schlussbemerkungen**

1. Konzession

- ◆ «*concessio*», d.h. «Zugeständnis», «Vergünstigung» ...
- ◆ **Sammelbegriff** (Fischereipatent, Kaminfegerkonzession, Wasserrechtskonzession...).
- ◆ Gegenstand: Übertragung **staatlicher Sonderrechte**.
- ◆ In der Regel **kein Anspruch** auf Konzessionserteilung.

Staatliches Monopol

- Begründung: Historisch, rechtlich oder faktisch
- Verbot einer wirtschaftlichen Tätigkeit
- Ausschliessliche Zuständigkeit des Staates



Konzession

- Instrument zur Betrauung des Konzessionärs mit einer dem Staat vorbehaltenen Tätigkeit

2. Konzession im öffentlichen Verkehr

Ursprung: Eisenbahn

- ◆ Erhebliche Bedeutung als **Instrument staatlicher Steuerung** im privaten Bahnsystem des jungen Bundesstaates
- ◆ **Eisenbahnhoheit der Kantone** bis 1872/1874
- ◆ Bundeshoheit: **Bundesversammlung** als Konzessionsbehörde
- ◆ Zahlreiche materielle Vorschriften auf Ebene der Konzession führen zu einer **Fragmentierung** des anwendbaren Rechts.

K o n z e s s i o n

zu

Gunsten des Eisenbahnausschusses in Brugg zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft, für den Bau einer Eisenbahn von Brugg durch den Norden des Kantons Aargau nach Basel.

(Vom 22. Januar 1853.)

Der Große Rath des Kantons Aargau, auf das von dem Eisenbahnausschusse in Brugg zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft gestellte Konzessionsgesuch, und den Vorschlag des Regierungsrathes, beschließt:

Ursprung: Strassentransport

- ◆ Postwesen als **kantonales Regal** bis 1848
- ◆ Übergang auf den Bund, zunächst verbunden mit **jährlicher Abgeltung** an die Kantone

BUNDESGESETZ

betreffend den

Postverkehr

(Postverkehrsgesetz)

(Vom 2. Oktober 1924)

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

1. Postregal
a) Umfang

¹ Die Postverwaltung hat, unter Vorbehalt von Art. 2, das ausschliessliche Recht:

- a) Reisende mit regelmässigen Fahrten zu befördern, soweit dieses Recht nicht durch andere Bundesgesetze eingeschränkt ist;

Art. 3

¹ Für die gewerbemässige Reisendenbeförderung mit regelmässigen Fahrten können Konzessionen erteilt werden.

c) Konzessionen
und Fahrord-
nungsvorschriften

Heutige Abstützung im Verfassungsrecht

- ◆ Eisenbahninfrastrukturmonopol und Personenbeförderungsregal – **rechtliche Monopole**
- ◆ **BV 87** (Eisenbahnen und weitere Verkehrsträger)
- ◆ **BV 92.1** (Post)

Grundgedanke des Konzessionssystems

- ◆ Der Bund **übt** Personenbeförderungsregal und Eisenbahninfrastrukturmonopol **nicht selbst aus**.
- ◆ Sondern: Erteilung entsprechender **Konzessionen** an interessierte Unternehmen.
- ◆ **Kein Anspruch** auf Konzessionierung.

Infrastrukturkonzession

Art. 5 EBG *Infrastrukturkonzession...*

¹ Wer eine Eisenbahninfrastruktur bauen und betreiben will, benötigt eine Infrastrukturkonzession...

- ◆ Vollständige Gleichbehandlung SBB und KTU seit 2009

Personenbeförderungskonzession

Art. 6 PBG *Personenbeförderungskonzession*

¹ Der Bund kann Unternehmen nach Anhörung der betroffenen Kantone für die gewerbsmässige Beförderung von Reisenden mit regelmässigen Fahrten Personenbeförderungskonzessionen ... erteilen...

- ◆ Konzessionserfordernis für Post-Auto Schweiz AG erst seit 1998
- ◆ Schiene: Pflicht zur Konzessionierung erst mit Bahnreform 1

Personenverkehr: Konzession vs. Bewilligung (vereinfacht)

	Schiene	Strasse	Schiff	Seilbahnen
Verkehr	<p>Fernverkehr: SBB-Konzession</p> <p>Regionalverkehr: Konzessionen SBB u. KTU</p> <p>Ortsverkehr: Insb. Strassenbahnen</p>	<p>Künftig ev. vermehrt: Fernverkehr</p> <p>Regional- und Ortsverkehr</p> <p>Schülertransporte etc.: Kant. Bewilligung</p> <p>Grenzüberschreitender Verkehr: Bew. UVEK</p>	<p>Konzessionierte Schiffahrt</p>	<p>Skilifte und Seilbahnen mit Erschliessungsfunkt.</p> <p>Skilifte/Kleinsesselbahn Kant. Bewilligung</p>
Infrastruktur	<p>Infrakonzession SBB</p> <p>Infrakonzession BLS</p> <p>Infrakonzession xyz</p>		<p>Plangenehmi- gung BAV für Hafenanlagen</p>	<p>Plangenehmi- gung BAV</p> <p>Kant. Bewilligung</p>

Feststellungen:

- ◆ Kein Konzessionserfordernis im **Güterverkehr** (weder Strasse noch Schiene)
- ◆ Zahlreiche **Abgrenzungen** gemäss PBG 6-8 und VPB 2-8
 - Regelmässigkeit und Gewerbsmässigkeit
 - Positivdefinition für Konzessionserfordernis
 - Auffangkategorie «Personenbeförderungen mit Bewilligungspflicht»
 - Ausdrückliche Ausnahmen vom Personenbeförderungsregal

Bemerkungen:

- ◆ **Komplexes System** aufgrund der Vielschichtigkeit und der «Verschachtelung» der Kategorien.
- ◆ Tragfähiges **Unterscheidungsmerkmal** zwischen Konzession und Bewilligung ist kaum ersichtlich (Anspruch/Abgeltung?).

3. Konzessionierungsvoraussetzungen

- ◆ **Voraussetzungen Infrastrukturkonzession (EBG 6.2)**
 - Öffentliches Interesse an Bau und Betrieb;
 - Eigenwirtschaftlicher Betrieb zu erwarten;
 - Keine wesentlichen entgegenstehenden Interessen...
- ◆ **Voraussetzungen Personenbeförderungskonzession (PBG 9, 16 u. 18.1.a; VPB 11 u. 56)**
 - Vorliegen der weiteren erforderlichen Bewilligungen;
 - Zweckmässige und wirtschaftliche Erbringung des Angebots möglich;
 - «keine volkswirtschaftlich nachteiligen Wettbewerbsverhältnisse» oder Schaffung einer wichtigen neuen Verkehrsverbindung;
 - Einhalten arbeitsrechtlicher Vorschriften/Branchenarbeitsbedingungen;
 - Einbindung in den direkten Verkehr...
- ◆ **Aber: Überlagerung durch anderweitige rechtliche und faktische Erfordernisse (Finanzierung/Abgeltung/Bestellung etc.)**

4. Konzessionsinhalte

Rechte

- ◆ Einräumung **wohlerworbener Rechte** (Bau, Betrieb etc.)
- ◆ Bezüglich Verkehrsträger: **Schutz vor Konkurrenz**
- ◆ **Enteignungsrecht** und **Einrichtung Nebenbetriebe** (EBG 3 u. 39)

Pflichten

- ◆ **Bau und Betrieb** der Eisenbahninfrastruktur (EBG 5.2)
- ◆ **Transportpflicht; Fahrplanpflicht; Betriebspflicht; Tarifpflicht; direkter Verkehr; Koordination** (PBG 12-16; 18.1)

Dauer

- ◆ Höchstens **50 Jahre** (EBG 6.5)
- ◆ Höchstens 25 Jahre, idR **10 Jahre** (PBG 6.3 und 15 VPB)

5. Einzelfragen

5.1 Konzession und Wettbewerb

- ◆ Vorliegend angesprochen: Tätigkeiten im **Monopolbereich**.
- ◆ Konzession als Instrument öffnet **Türe zu Wettbewerb**.
- ◆ Gleichzeitig Möglichkeit **staatlicher Lenkung**.
- ◆ Geschaffen wird jedenfalls ein **«künstlicher Markt»**.
- ◆ Mögliche **Formen** des Wettbewerbs:
 - Administrierter Wettbewerb im Markt
(konkurrierende Konzessionen)
 - Wettbewerb um den Markt
(Wettbewerb um die Konzessionen)
 - *«yardstick competition»* (Wettbewerb um Kennzahlen zwischen Konzessionären)

5.2 Fernbusse

- ◆ **Ausgangslage:** Gesuch für Personenbeförderungskonzession eines Anbieters für die Strecken St. Gallen-Genf, Chur-Bern und Zürich-Lugano.

Art. 9 PBG *Voraussetzung für Erteilung ... von Konzessionen...*

² Das Unternehmen muss nachweisen, dass:

- a. zum bestehenden Angebot anderer öffentlicher Transportunternehmen keine volkswirtschaftlich nachteiligen Wettbewerbsverhältnisse entstehen oder eine wichtige neue Verbindung eingerichtet wird;

Art. 11 Abs. 2 lit. b VPB *Voraussetzungen der Erteilung*

b. ...insbesondere,

1. keine bestehenden und vom Bund konzessionierten Verkehrsangebote in ihrem Bestand gefährdet werden,
2. keine bestehenden und von der öffentlichen Hand ... mitfinanzierten Verkehrsangebote wesentlich konkurrenziert werden;

5.3 Vergabe Fernverkehrskonzession

- ◆ **Ausgangslage:**
 - Aktuelle Diskussionen um **konkurrierende Offerte der BLS** für Linien im Fern- bzw. Regionalexpressverkehr.
 - Entscheid des BAV zur **Verlängerung** der bestehenden Fernverkehrskonzession der SBB bis Ende 2019; definitiver Vergabeentscheid auf **Mitte 2018** in Aussicht gestellt.
- ◆ **Vorgaben** des geltenden Rechts in Bezug auf Konzessionsvergabe:
 - **Wortlaut** des PBG lässt Konzessionsaufteilung wohl zu; zudem war BLS vor 2004 bereits im Fernverkehr tätig ...
 - ... stellt das gesetzlich vorgesehene Vergabeverfahren jedoch eine ausreichend **tragfähige gesetzliche Grundlage** für den Aufteilungsentscheid dar?

6. Schlussbemerkungen

- ◆ **Konstanz** in Bezeichnung und Form – tiefgreifender **Wandel** von Tragweite, Ausgestaltung und Rolle der Konzession im öffentlichen Verkehr seit der Gründung des Bundesstaates.
- ◆ Aufgrund dieser Entwicklungen ist das bestehende Konzessions- und Bewilligungssystem nicht aus einem Guss, sondern **vielschichtig, komplex** und **teils undurchsichtig**.
- ◆ Entsprechend scheinen **Bereinigungen** der Instrumente, eine **bessere Abstimmung** der bestehenden Mechanismen sowie **Vereinfachungen** angezeigt.
- ◆ Unmittelbar drängt sich teils (Fernbusse, Konzessionsvergabe) eine **solidere Ausgestaltung der gesetzlichen Grundlagen** und damit eine bessere demokratische Abstützung auf.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Bundesamt für Verkehr

Bahnersatz

Im Spannungsfeld von Kundenbedürfnissen –
betrieblichen Überlegungen – Bestellersicht

2.11.2017

Michel Jampen



Streckensperrung zwischen Zollikofen und Worblaufen

Zugumleitungen
Regio- und Fernverkehr
via Rotkreuz

Doppelspurausbau
Rotkreuz

Richtung Zürich



Erhaltungsm

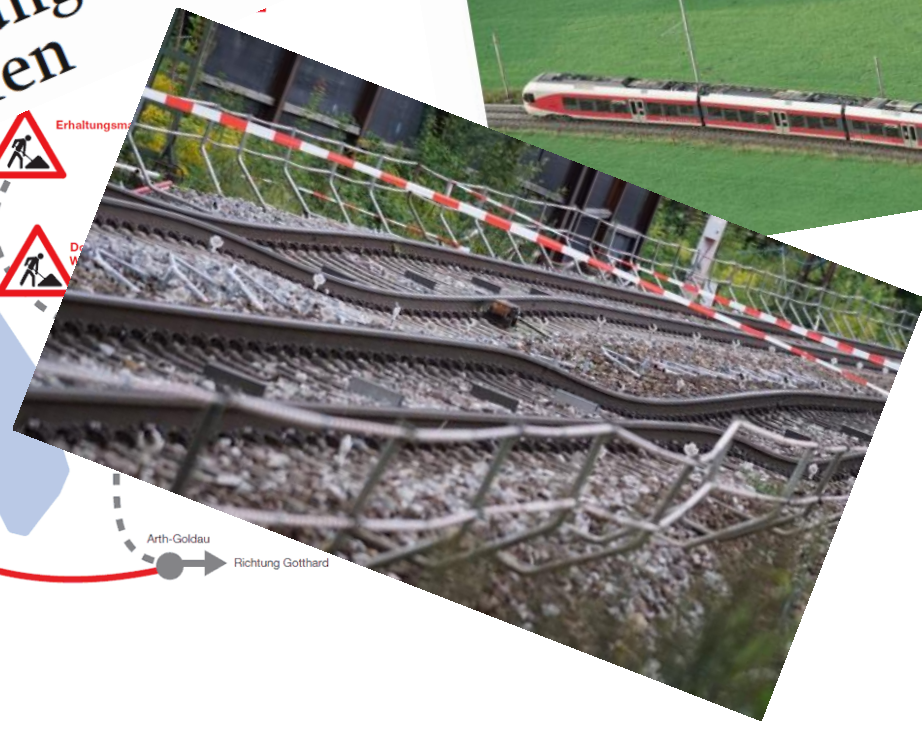


D

Arth-Goldau

Richtung Gotthard

Sperrung zwischen Herisau und Brunnadern



Agenda

- Typen von «Bahnersatz»
 - Kurzfristige Unterbrüche
 - Bahnergänzungsleistungen
 - Streckensperrungen
- Problemstellungen
- Richtlinie Streckensperrung
→ Anpassung NZV



Rechtliche Grundlagen

Art. 14 PBG Betriebspflicht

¹ Die Unternehmen sind verpflichtet, alle in den Fahrplänen enthaltenen Fahrten durchzuführen, es sei denn, dies werde durch Umstände verhindert, die sie nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden können.

² Verletzt ein Unternehmen die Betriebspflicht, so kann die berechtigte Person Schadenersatz verlangen.

Art. 4 Abs. 2 VPB

Die Konzession legt fest, mit welchen Verkehrsmitteln die Personenbeförderung erfolgt.

→ möglich, mehrere Verkehrsmittel pro Konzessionsrecht («Linie») aufzuführen (Bahn / Bus)

Rechtliche Grundlagen

Art. 17 Abs. 4 VPB

Die Verkehrsleistung darf während höchstens eines Jahres ganz oder teilweise mit einem anderen als in der Konzession vorgesehenen Verkehrsmittel ausgeführt werden, ohne dass die Konzession geändert werden muss.



→ Relevant für Streckensperrungen geplant / kurzfristig

Kurzfristige Unterbrüche

- **Kundensicht:**
 - Information
 - Mehrkosten
- Ansonsten kein weiterer Regelungsbedarf.



Bahnergänzungsleistungen

		IR 2956 ▲	S4 21418 ▲	 21418	S44 22418 ▲	S4 21420 ▲	IR 2958 ▲	S4 21422 ▲	 21422
Luzern [5]		5 05	5 27		(A) 5 37	5 57	6 10	6 27	
Luzern Allmend/Messe			5 29		⋮	5 59		6 29	
Kriens Mattenhof		5 08	5 31			6 01		6 31	
Horw		5 10	5 33			6 03		6 33	
Hergiswil Matt									
Hergiswil	○	5 16	5 40		(A) 5 46	6 10		6 40	
<hr/>									
Giswil 470			5 05			5 35		6 05	
Sarnen 470			5 19			5 49		6 19	
Hergiswil	○		5 33			6 03		6 33	
<hr/>									
Hergiswil		5 17	5 40		(A) 5 47	6 10		6 40	
Stansstad		5 20	5 44) 5 51	6 14		6 44	
Stans	○	5 24	5 48		(A) 5 55	6 18	6 23	6 48	
<hr/>									
Stans		5 24	5 48				6 24	6 48	
Dallenwil [1]		5 29	5 52	(A) 6 00			6 29	6 52	(A) 7 00
Niederrickenbach Station	x	5 30		⋮			6 30		⋮
Wolfenschiessen	○	5 33	5 57	x 6 03			6 33	6 57	x 7 03
<hr/>									
Wolfenschiessen		5 33		x 6 03			6 33		x 7 03
Grafenort		5 38		x 6 08			6 38		x 7 08
Engelberg	○	5 53		(A) 6 21			6 53		(A) 7 21

Bahnergänzungsleistungen

Busleistungen in Randstunden auf Bahnlinien


- Keine separate Konzession notwendig.
 - Im RPV separate Offerte notwendig
- Ist teilweise umstritten aber nötig wegen:
- Einlage Kantone in BIF. Basiert auf PKM und Zugskilometer Bahnlinien, also ohne Busleistungen
 - Kennzahlen: keine Vermischung Bahn/Busleistungen
- Aus Kundensicht mässig attraktiv.
 - Betrieblich/Besteller: interessant, um geringe Nachfrage sinnvoll und möglichst kostengünstig abzudecken.

Geplante Streckensperrungen

In den letzten Jahren vermehrt längere Sperrungen und Totalsperrungen

Motivation:

- Aufholbedarf Unterhalt Infrastruktur
- Konzentration von Erneuerungsarbeiten («Clustering»)
- Tiefere Kosten für Infrastruktur
- Bessere Qualität
- Weniger Nacharbeit (Lärm)

Geplante Einschränkungen auf den Infrastrukturen:    

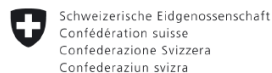
304.2 Burgdorf - Ramsel - Langnau / Sumiswald-Grünen		Regionalverkehr	
BDFS - OBB: Fahrbahnerneuerung		Referenz: BLS Netz AG	INTO Dossier: 77102
05.03.2018	10.03.2018	Mittlere Kapazitätstrend dauernder Einspurbetrieb > Wochenende	Einspur BDFS-OBB
10.03.2018	12.03.2018	Mittlere Kapazitätstrend dauernder Einspurbetrieb > Wochenende	Einspur BDFS-OBB
16.03.2018	17.03.2018	Mittlere Kapazitätstrend dauernder Einspurbetrieb > Wochenende	Einspur BDFS-OBB
OBB GL 5-6		Referenz: BLS Netz AG	INTO Dossier: 77103
14.10.2018	02.11.2018	Totalsperrung Teilsperrung Bahnhof > Wochenende	geänderte Abstellungen im Bahnhof
OBB: Fahrbahnerneuerung Gleis 5+6		Referenz: BLS Netz AG	INTO Dossier: 96358
08.10.2018	02.11.2018	Grosse Kapazitätstrend Teilsperrung Bahnhof > Wochenende	Geändert Abstellung im Bahnhof bzw. Zufahrt zum Depot
RAM-OM: Fahrbahnerneuerung		Referenz: BLS Netz AG	INTO Dossier: 82372
08.04.2018	23.04.2018	Totalsperrung	Bahnersatz <input checked="" type="checkbox"/> Bahnersatz RAM-LN, So 20:00 h - Mo 05:00 h
GRMA: Bahnhofumbau (Gleis + Perron)		Referenz: BLS Netz AG	INTO Dossier: 82556
02.04.2018	28.09.2018	Grosse Kapazitätstrend Teilsperrung Bahnhof > Wochenende	evtl. geänderte Halteorte bzw. max 70m Perron (Massnahmen bei Doppeltraktion)
21.07.2018	13.08.2018	Totalsperrung Teilsperrung Bahnhof > Wochenende	Bahnersatz <input checked="" type="checkbox"/> Bahnersatz RAM-SWG
SWG: Bahnhofumbau (Gleis + Perron)		Referenz: BLS Netz AG	INTO Dossier: 95896
01.06.2018	21.12.2018	Kleine Kapazitätstrend Teilsperrung Bahnhof > Wochenende	Weitere Einschränkungen während dem Bahnhofumbau noch offen
21.07.2018	13.08.2018	Totalsperrung Teilsperrung Bahnhof > Wochenende	Bahnersatz <input checked="" type="checkbox"/> Bahnersatz RAM-SWG

Geplante Streckensperrungen

Nachteile:

- Bahnersatz und Umleitungsfahrten nötig
- Vorlaufzeit teilweise zu knapp: Information Kunden, Anpassung Produktionskonzept EVU
- Mehrkosten für EVU, im RPV für Besteller

BAV-Regelung Finanzierung seit 2013:



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

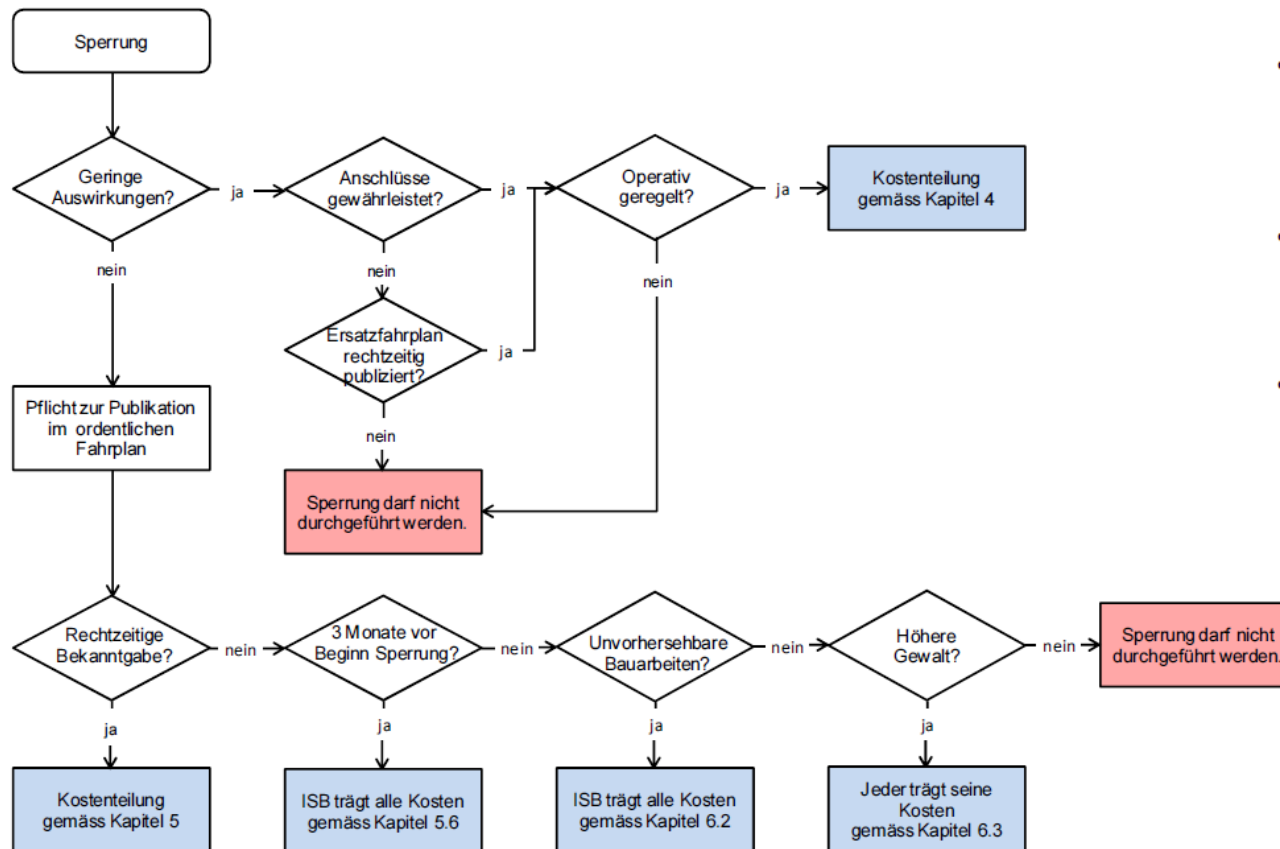
Richtlinie

Streckensperrungen gemäss Art. 11b NZV

Referenz/Aktenzeichen: 151/2013-06-14/196

Aktuelle Regelung - Finanzierung

Je nach «Art» der Sperrung, unterschiedliche Finanzierung.



4

Ergebnisse / Probleme heutige Regelung

- Komplizierte Regelung, hoher Aufwand
- Fortwährende Diskussionen zwischen EVU und ISB
- Streitschlichtung bei SKE zum Typ 4 («geringe Auswirkungen»)
- Eingeschränkter Fokus:
Finanzierungslösung für Punkt-Punkt-Verbindungen, damit sind optimale Lösungen für Kunden nicht sichergestellt.



Vorschlag: Neuregelung



Anpassung der Netzzugangsverordnung (NZV)

→ Radikale Vereinfachung der Finanzierung

Neuer Vorschlag: Änderung Netzzugangsverordnung (NZV)

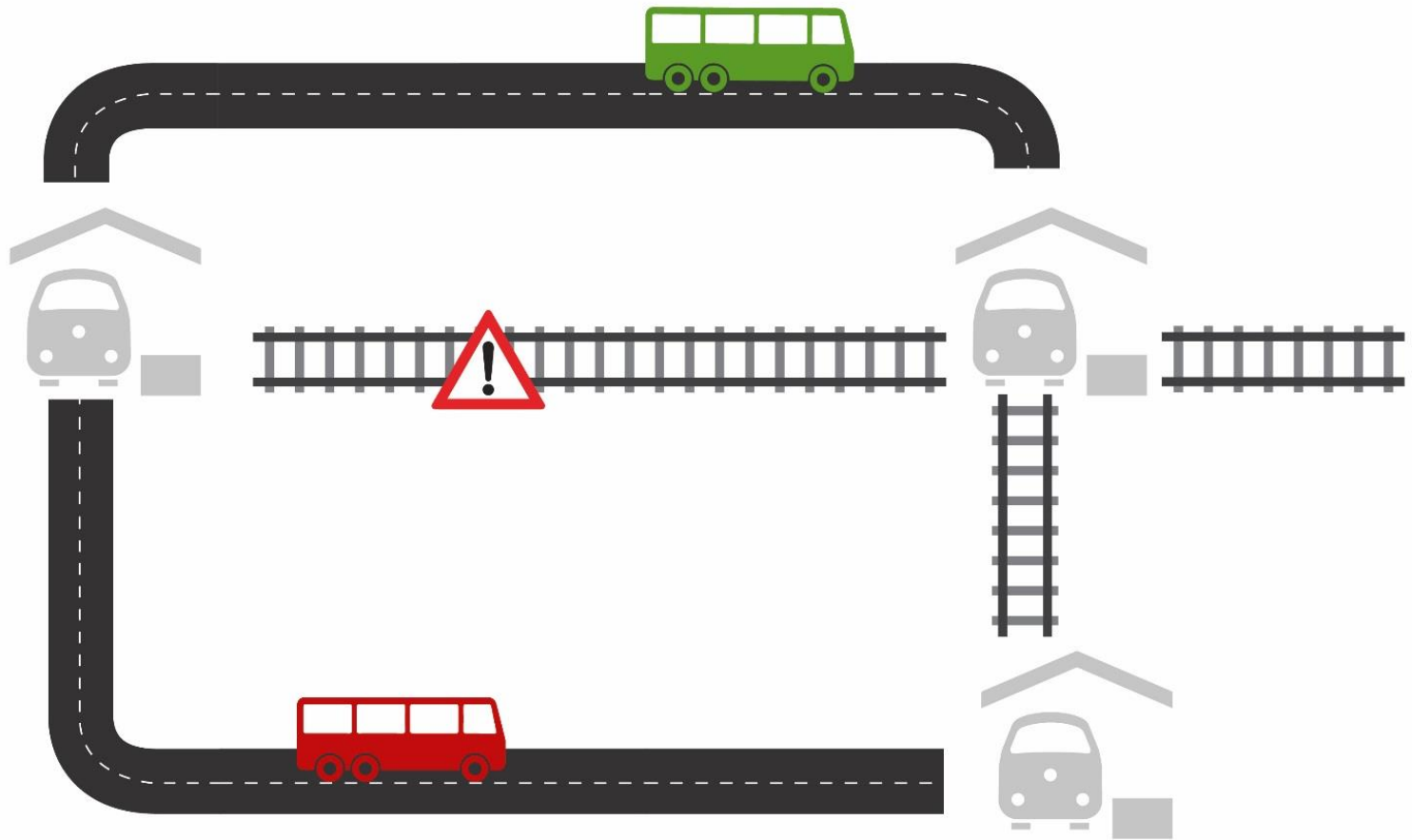
Grundsätze

Die Infrastrukturbetreiberin vereinbart mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Ersatzverkehre und Umleitungen. Diese sind auf **die Gewährleistung der Transportketten** auszurichten.

Die angepassten Fahrpläne sind mindestens zwei Monate im Voraus zu publizieren.

Den Reisenden, Absendern und Empfängern dürfen durch Umwege und Ersatzbeförderungen keine Mehrkosten entstehen.

Punkt – Punkt







Transportketten

- Keine 1:1-Ersatze mehr wie heute teilweise üblich.
- Berücksichtigung der Reisebedürfnisse.
- Erweiterung des finanziellen Perimeters



Légende :

-  Desserte train, tronçons en service
-  Desserte train, tronçons en travaux (du 01 au 15.10.2017)
-  Bus directs Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds
-  Bus directs Neuchâtel - Les Geneveys-si/Coffrane




Neue Finanzierung

Im regelmässigen Personenverkehr trägt

die **Infrastrukturbetreiberin** die Kosten der Ersatzbeförderungen,
die **Eisenbahnverkehrsunternehmen** tragen die eigenen Kosten.

Ausgenommen sind Ersatzbeförderungen bei Schmalspurstrecken,
welche keine erhebliche Fahrplanänderung bedingen und dem
Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Mehrkosten verursachen.

Kundensicht

- Information
 - Ist i.d.R. gegeben. Frühzeitige Publikation vorgesehen. 
- Anschlüsse
 - neu: Ausrichtung auf Transportketten 
- Keine Mehrkosten
 - Alternative Reisstrecken ohne Mehrkosten sollen möglich sein 

Betriebliche Sicht

- Konzessionär: EVU
- Auftraggeber und Finanzierer Ersatzbetrieb: Infrastruktur
- Bus-TU, welches Ersatzbetrieb ausführt

Fragen

- Wer legt Ersatzangebot definitiv fest? EVU vs. Infra
- Welche Konzession? Wenn mehrere EVU beteiligt?
- Verantwortlichkeiten?



Bestellersicht

Infrastruktur

- Mit Clustering können deutliche Kosteneinsparungen erzielt werden.
- Streckensperrungen sollen möglich sein.

Verkehr (RPV)

- Keine allzu grosse Verschlechterung des Angebots.
- Reiseketten sicherstellen
- Kostentransparenz (klare und einfache Regelung der Ersatzverkehre)

Terminplan Anpassung NZV

- Entscheid Direktion BAV: 23. Oktober 2017
- Konsultation Fachkreise Dezember 2017 – Januar 2018
- Bundesratsbeschluss Mitte 2018
- Inkraftsetzung auf 1. Januar 2019
- Im RPV Wirkung auf Offerten Fahrplanperiode 2020/2021

Beispiele: Zugersee

- Zugersee
- 1.5-jährige Totalsperrung zwischen Zug und Arth-Goldau
- Ersatzbetrieb Bus durch Verdichtung der bestehenden Buslinien
- Neuführung der S2 via Rotkreuz
- Grössere Auswirkungen in Region Schwyz wegen geänderten Ankunftszeiten



Beispiel: Lausanne - Puidoux

- Sommer 2018: Totalsperre für 7 Wochen.
- Erstmals auf Hauptverkehrsstrecke (Bern – Lausanne)
- Umleitung Fernverkehr via Vevey
- + 30 Minuten Fahrzeit
- Änderung Abfahrtszeiten:
- Anpassung Bussysteme in Palézieux und Romont nötig





**Besten Dank für
Ihre
Aufmerksamkeit.**



michel.jampen@bav.admin.ch

Neuer Vorschlag (NZV)

- *Art. 11b Abs. 2 - 6*
- ² Die Infrastrukturbetreiberin vereinbart mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Ersatzverkehre und Umleitungen. Diese sind auf die Gewährleistung der Transportketten auszurichten. Die angepassten Fahrpläne sind mindestens zwei Monate im Voraus zu publizieren. Den Reisenden, Absendern und Empfängern dürfen durch Umwege und Ersatzbeförderungen keine Mehrkosten entstehen.
- ³ Die Entgelte für die Benützung der Infrastruktur richten sich nach den tatsächlich gefahrenen Leistungen.
- ⁴ Im regelmässigen Personenverkehr trägt die Infrastrukturbetreiberin die Kosten der Ersatzbeförderungen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen die eigenen Kosten. Ausgenommen sind Ersatzbeförderungen bei Schmalspurstrecken, welche keine erhebliche Fahrplanänderung bedingen und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Mehrkosten verursachen.
- ⁵ Bei den übrigen Verkehren schuldet die Infrastrukturbetreiberin den Eisenbahnverkehrsunternehmen für jeden zusätzlichen Bruttotonnenkilometer eine vom BAV festgelegte Entschädigung, welche die üblicherweise entstehenden Mehrkosten abdeckt.
- ⁶ Bei nicht rechtzeitiger Bekanntgabe entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die Eisenbahnverkehrsunternehmen zusätzlich mit einer vom BAV festgelegten Pauschale. Diese soll die absehbaren Mehrkosten und Mindererlöse abdecken.



Pause

Rechtliche Herausforderungen bei Rollmaterialbeschaffungen

Dr. iur. Thomas Locher, Rechtsanwalt
SBB Personenverkehr
Recht & Compliance

Inhalt

1. Anwendbarkeit des öffentlichen Vergaberechts
2. Allgemeines zur öffentlichen Vergabe
3. Vorbereitung der öffentlichen Ausschreibung
4. Unterschiedliche Interessen
5. Voraussetzungen für den Erhalt des öffentlichen Auftrags
6. Ausgewählte Aspekte bei Umsetzung des Projekts
7. Fragen

Anwendbarkeit des öffentlichen Vergaberechts

Bundesgesetz

- Verkehrsversorgung wie
 - Bau und der Betrieb von Eisenbahnanlagen
 - Automobildienste im Bereich Personentransport



Kantonale Gesetze + IVöB

- Private und öffentliche Unternehmen
- mit besonderen oder ausschliesslichen Rechten
- im Sektor Verkehrsversorgung



Allgemeines zur öffentlichen Vergabe

Veröffentlichung der Ausschreibung bedeutet:

- Beschaffung ist auf Kurs,
- Richtungsänderungen sind aber nur schwierig zu korrigieren (wenn überhaupt).

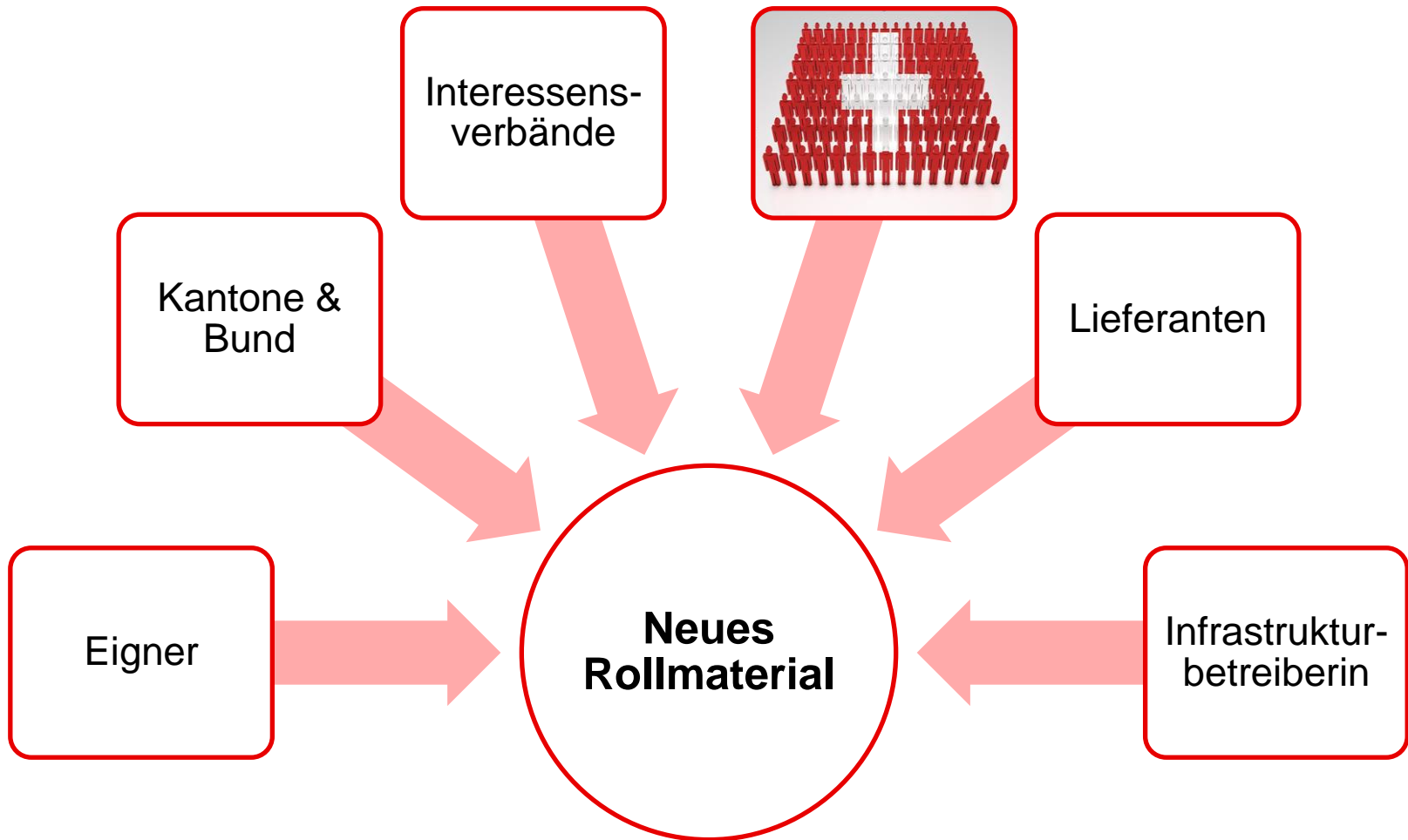


Vorbereitung und Veröffentlichung der Ausschreibung

- Eigenleistungen
- Bedarfsermittlung
- Zeitplan?
- Mutmassliches Auftragsvolumen?
- Welches Vergabeverfahren?
- Werklieferungsvertrag
- Lose?
- Optionen?
- Eignungs- und Zuschlagskriterien
- Ausschreibungsunterlagen
- Publikation auf SIMAP



Unterschiedliche Interessen



Aus- und Bewertung der Angebote

Einige Elemente:

- Ausschluss ungeeigneter Anbieterinnen
- Bewertung der zugelassenen Angebote
- Technische Bereinigung
- Angebote vergleichbar machen
- Kommerzielle Bereinigung



Voraussetzungen für Zuschlagserteilung

Eignungskriterien

Anbieterseitig

z.B.

- finanziell und wirtschaftlich
- organisatorisch und technisch
- Fachkompetenz



Zuschlagskriterien

Wirtschaftlich günstigstes Angebot aufgrund

Preis

- Investitionskosten
- Life Cycle Costing (Energie, Instandhaltung, Entsorgung, Lebensdauer etc.)



und Qualität

- Technische Anforderungen (Projektanforderungskatalog)
- Innovation
- Vertragserfüllung



Ausgewählte Aspekte bei der Umsetzung des Projekts

Projektanforderungskatalog

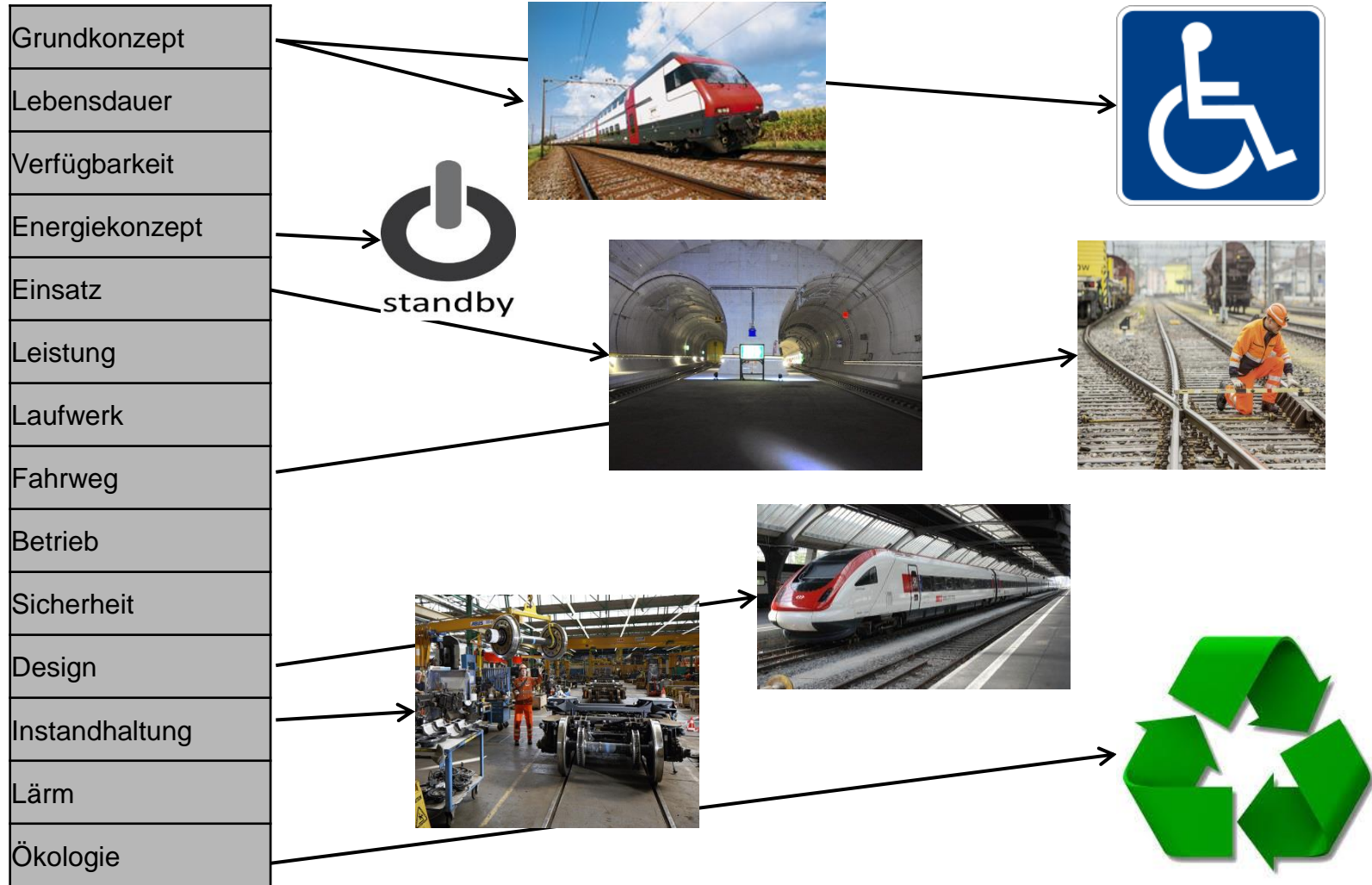


©Franquin

Meilensteine



Projektanforderungskatalog (I)



Projektanforderungskatalog (II)

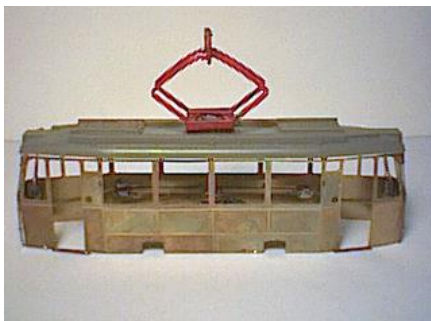
Thema	Beschreibung	Vertraglicher Erfüllungsgrad	Bemerkungen Lieferantin
Korrosionsschutz	Anbauteile im Aussenbereich, welche selten/nie demontiert werden müssen, werden im Kontaktbereich flächig «nass in nass» montiert. Ein Entfernen bleibt dennoch grundsätzlich möglich.	nein	Wird erfüllt. Für hoch- und mittelbeanspruchte Schrauben führen die eingebrachten Dichtmaterialien zu unerwünschten Setzungsverhalten und damit zu technischen Problemen.
Durchgangshöhen	Die Durchgangshöhen müssen im ganzen Fahrzeug mit Ausnahme der Aufstiegstreppen mindestens 2000mm betragen.	teilweise	wird teilweise erfüllt.
Stehplätze	Die Berechnung der Stehplatzzahlen hat nach den AB-EBV zu erfolgen.	teilweise	wird teilweise erfüllt.
Verkabelung	Die Verkabelung ist einfach und übersichtlich gestaltet. Jedes Kabel ist ohne grossen Aufwand austauschbar	teilweise	wird teilweise erfüllt. Kanäle und Rohre im UG sind leicht zugänglich. Kanäle im Fussboden schwerer zugänglich.

Meilensteine



Regel Konventionalstrafe

- + geschuldet bei Verzug
- + Druckmittel
- Bestrafung ≠ motivierend
- Gefahr Fokussierung auf Meilensteine
- Gefahr Vernachlässigung z.B. Qualität





Fragen



Mobile Applikationen im öffentlichen Verkehr: Einsatz und Erfahrungen bei der BLS

Tagung öV Recht für die Praxis
2. November 2017

Digitalisierung im öV

Digitalisierung hält auch beim öV Einzug

Zitat VöV-Präsident Herr Dr. Norbert Schmassmann
(GV VöV in Fribourg, 07.09.2017):

Die sich rasant verändernden Kundenbedürfnisse sowie die fortschreitende Digitalisierung stellen weiterhin enorme Herausforderungen für die öV-Branche dar. «Die Digitalisierung wird die öV-Branche zwingen, den öV neu zu erfinden: weniger Hardware – mehr Software; weniger Beton – mehr Brain. Anders gesagt: Der Kapazitäts-ausbau wird aus Kostengründen nicht mehr die einzige Antwort auf die steigende öV-Nachfrage sein. Vieles wird sich verändern. Was aber bleibt, sind die Kundinnen und Kunden, die weiterhin im Zentrum stehen werden.»

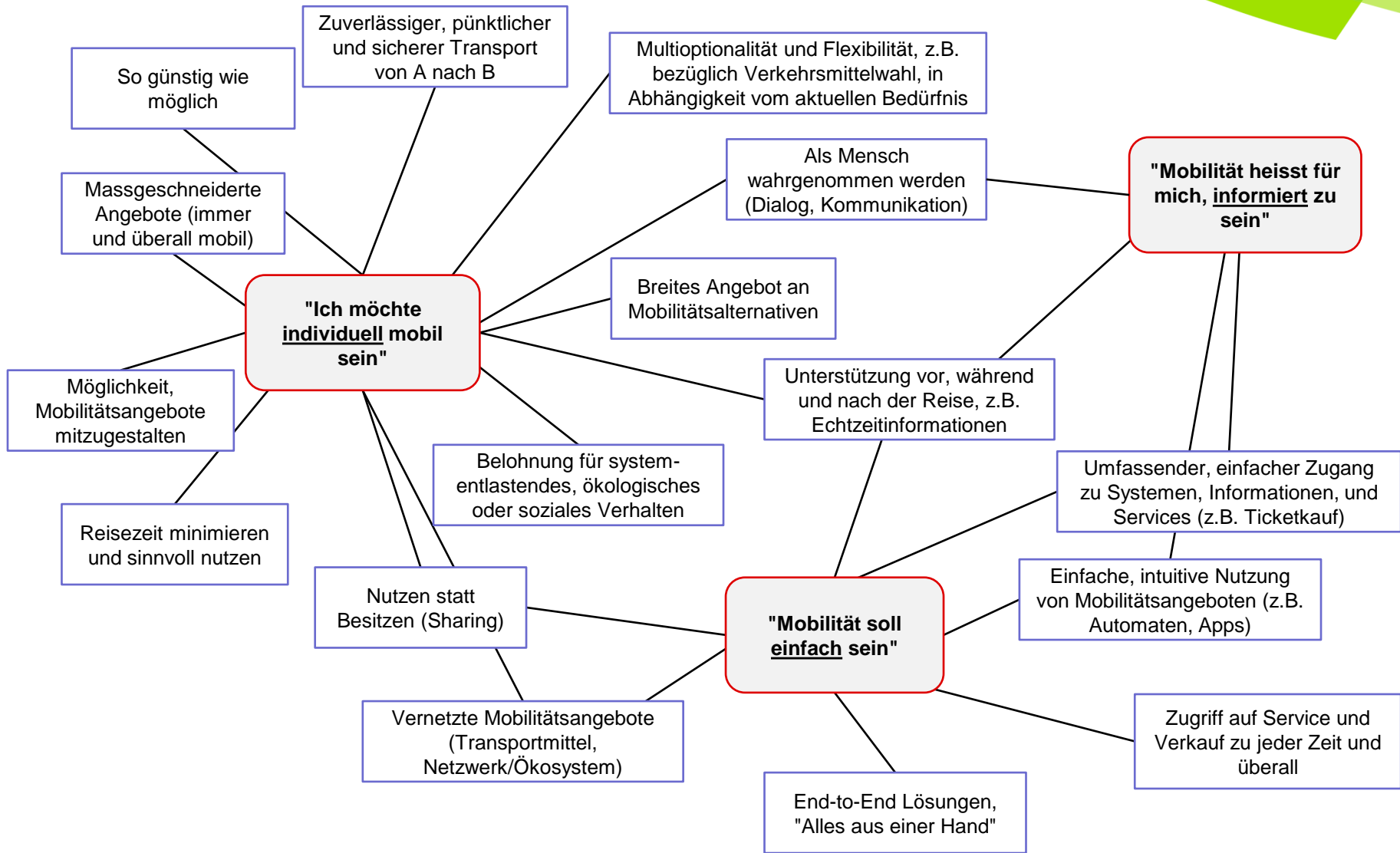
Triebfeder bei der BLS

Innovation und Kundenbedürfnisse

Bereich «Vertrieb» der BLS sucht nach neuen Möglichkeiten, die Kundeninteressen abzudecken.

Kundenbefragung 2014: Der Kunde träumt davon reisen zu können, ohne vorgängiges Lösen eines Tickets am Schalter, am Automaten oder in den digitalen Kanälen; ohne auf ein bestimmtes Ziel fixiert zu sein und daher auch bei der Reise flexibel zu bleiben.

→ **Antwort:** Applikationen («App»)



Mobilitätsbedürfnisse von Reisenden



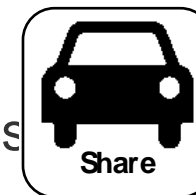
Im öV:

- Genaue Reisedaten ermöglichen direkte Einnahmezuscheidung, optimierte Planung und Angebotsgestaltung
- neue attraktive Tarifmodelle erhöhen Nutzeranzahl



Ausserhalb öV:

- Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsservices



Für den Kunden => Mobilität aus einer Hand

Wohin geht die Reise?

2015: Libero Tickets App

«mit zwei Klicks zum Ticket»

→ reiner Ticketkauf

Eingekauftes Produkt (Lizenz)

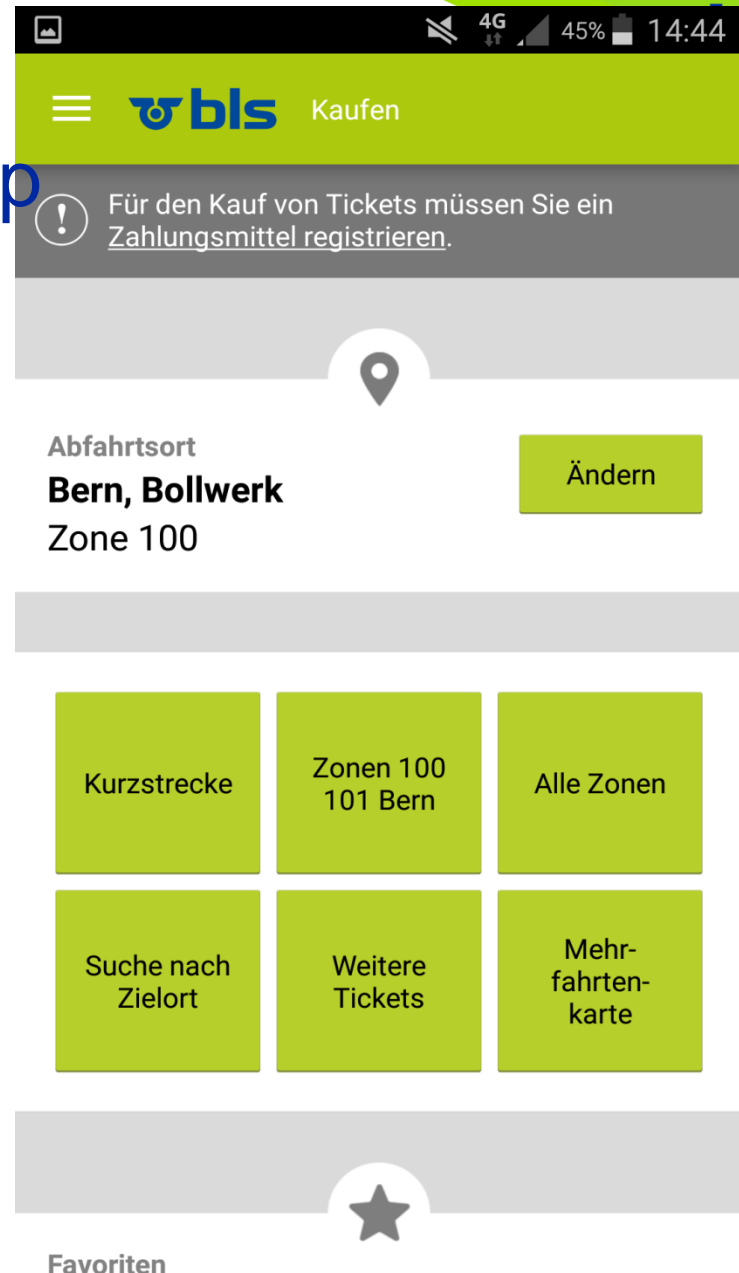
Anwendung: Libero

Herausforderungen:

- Zusammenarbeit mit TUs
- Anerkennung im Verbund; Kontrollfähigkeit
- (AGB)

→ Tarifierung T 651.10

BLS App Mobile Tickets



2016: lezzgo

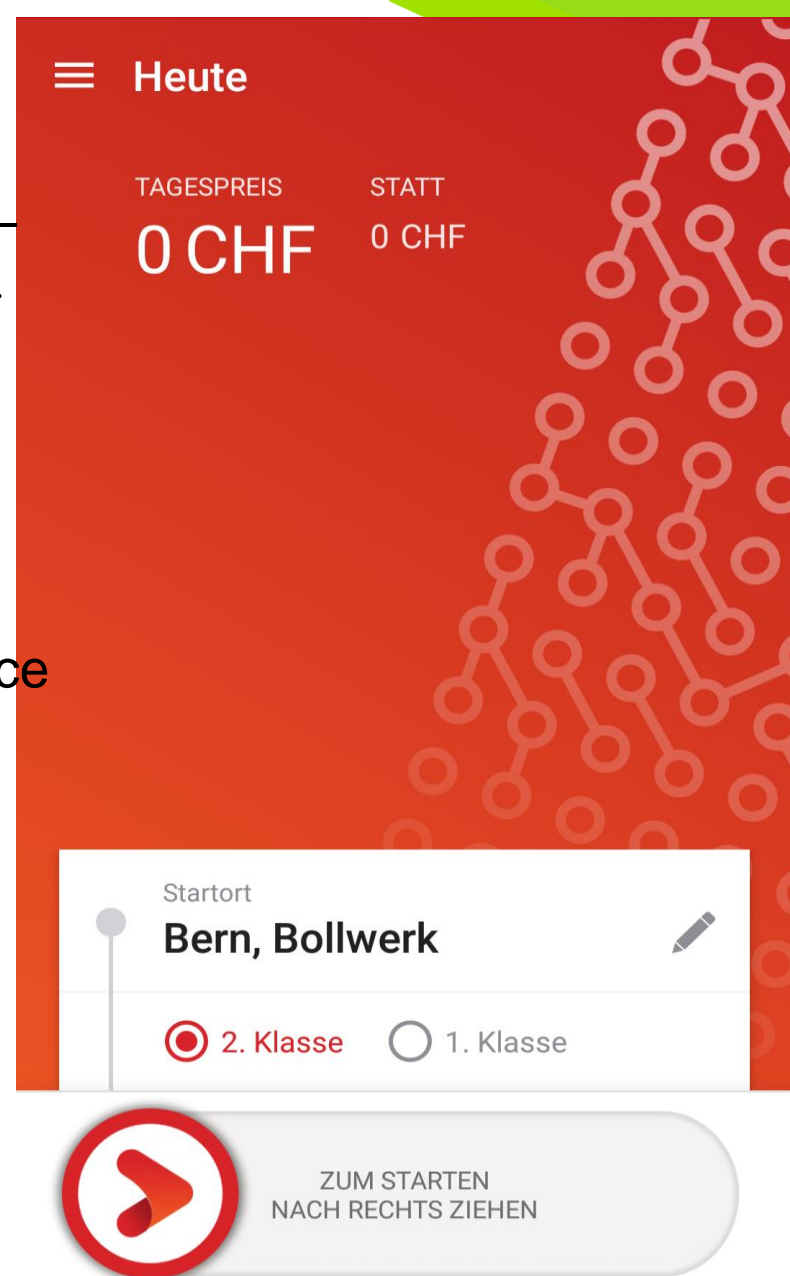
«die einfach einsteigen–umsteigen–aussteigen und später zahlen-App»

Eigene Entwicklung

Anwendung: Libero, Frimobil, Pasetpartout, Onde Verte, Mobilis

Herausforderungen:

- PostPaidSystem PPT + Best Price
- Tarifsystem (**lezzgoPlus**)
- Mehrere Verbände und somit Zonenüberlappung
 - Branche und Technik
- Datenschutz; Marke; Patent
- AGB
- Kundendienst / Missbrauch
- Weitere Verbände / TU / DV



2017: BLS Mobil

«die persönliche Fahrplan- und Ticket-App»

→ Fahrplan + Ticketkauf

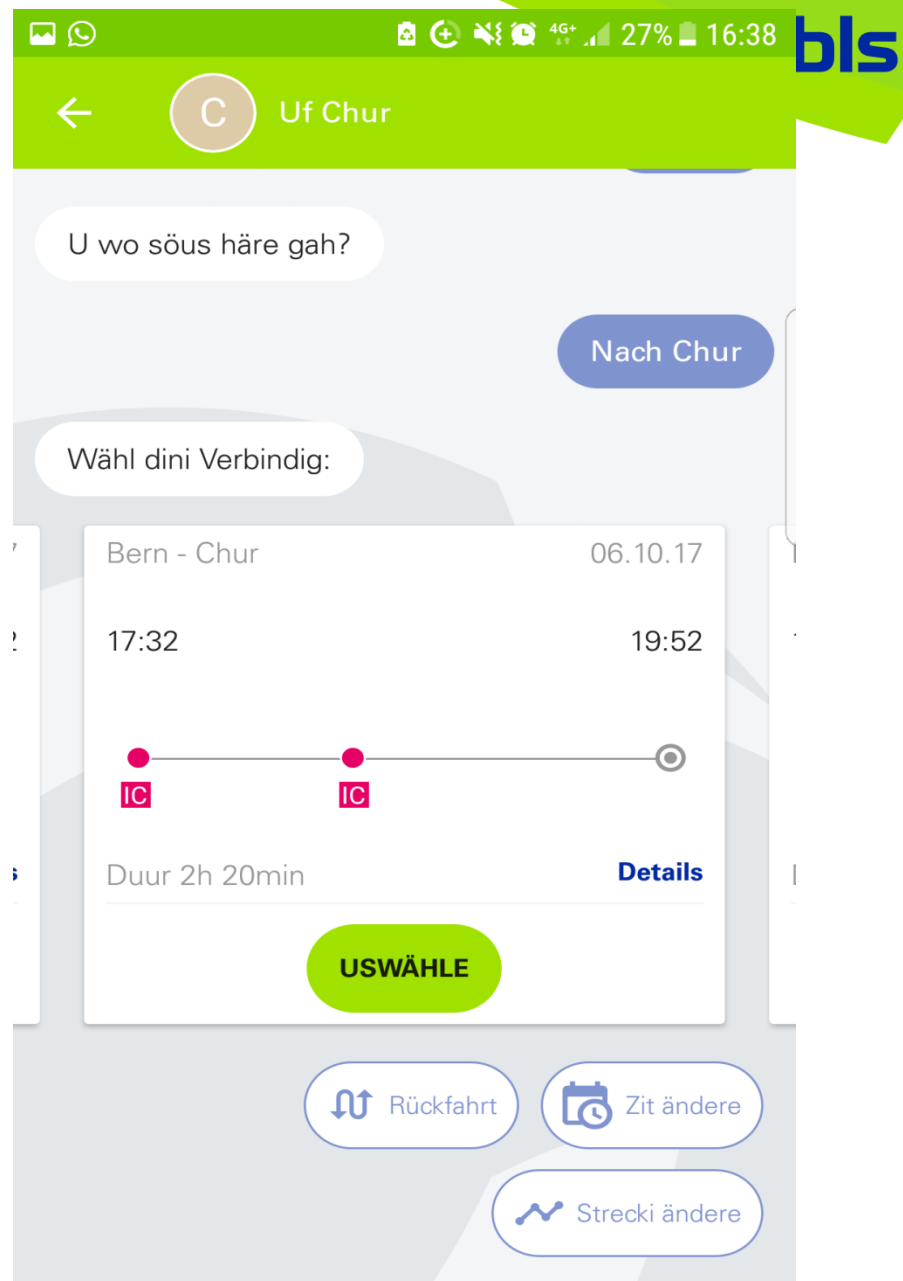
«Chat-Bot-Funktion»

Eigene Entwicklung

Anwendung: Libero, Frimobil, Passepartout, Onde Verte

Herausforderungen:

- Anerkennung in Verbänden
- AGB



App lezzgo und Datenschutz

- **Sammlung grosser Mengen an Daten**
 Identifikationsdaten; Kaufdaten; GPS-Positionsdaten (ID-Gerät); Standortdaten (Apple ID); Reisedaten (Haltestellen)
 - **Bewegungsprofile möglich**
 - **Besonders schützenswerte Daten**
- Frühzeitiger Einbezug des **EDÖB** → **Notwendigkeit Datensammlung**
- Einhaltung **Datenschutzbestimmungen** (DSG; PBG 54; T600):
 - verhältnismässig und zweckmässig
- **Klare Information der Kundschaft** in den AGB über Datensammlung
- **Vorteil:** Der Kunde kann (noch) wählen, ob er anonym ein Ticket am Schalter/Automaten kaufen will oder personalisiert über lezzgo
- **Schutzeinrichtungen zur Sicherung der Daten**

App lezzgo und Immaterialgüterrechte

Marke

Wortmarke: seit 2. Mai 2016; Schweiz und Europa + FL

Patent

CH – Patent seit 31. Mai 2017

Europ. Patent noch ausstehend

Lizenzen

Zwei Arten der «Zusammenarbeit» mit anderen Verbänden oder TU:

- Erweiterung des Anwendungsgebiets von lezzgo → Zustimmung des Verbunds (Tarifvertrag), + ev. Lizenz- und Betriebsvertrag (z.B. Mobilis)
- «Embedding»; «White Label» → Lizenzvergabe + Betriebsübernahme

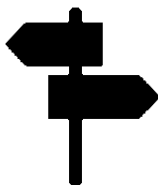
App lezzgo und Tarifsysteme

- Fakt: das heutige Tarifsysteem ist ein «**gewachsenes System**»; nicht für PostPaidTickets (PPT) gedacht («gültiges Ticket vor Einstieg»)
- **verschiedene Tarife** T600; T651 etc. und Ue 510 (**DV**)
- Jeder Verbund (und teils jede TU) hat **eigene Produkte**:
 - z.B. Tageskarte ≠ Tageskarte
 - z.B. verschiedene Tickets für die gleiche Reise (Best Price?)
- **Nova-Plattform** mit sämtlichen möglichen Tickets / Sortimenten
- Zustimmung von TU/Verbünde zwingend → **Tarifverträge oder...?**
 - **TrioPlus**: «schweizweit» / DV: Zusammenarbeit BLS/SBB/PostAuto → «von der Branche für die Branche»
 - Entwickelter Standard zur Genehmigung in den **DV-Gremien**
 - **Testlauf**: Zustimmung sämtlicher Verbünde und von jeder DV-Kommission abgeholt
 - Grosse **Markttestphase**: Zustimmung StAV/StAD

PPT und Branchenlösung; Vision



Gemeinsam mit Partnern die Grundlage für eine Branchenlösung schaffen



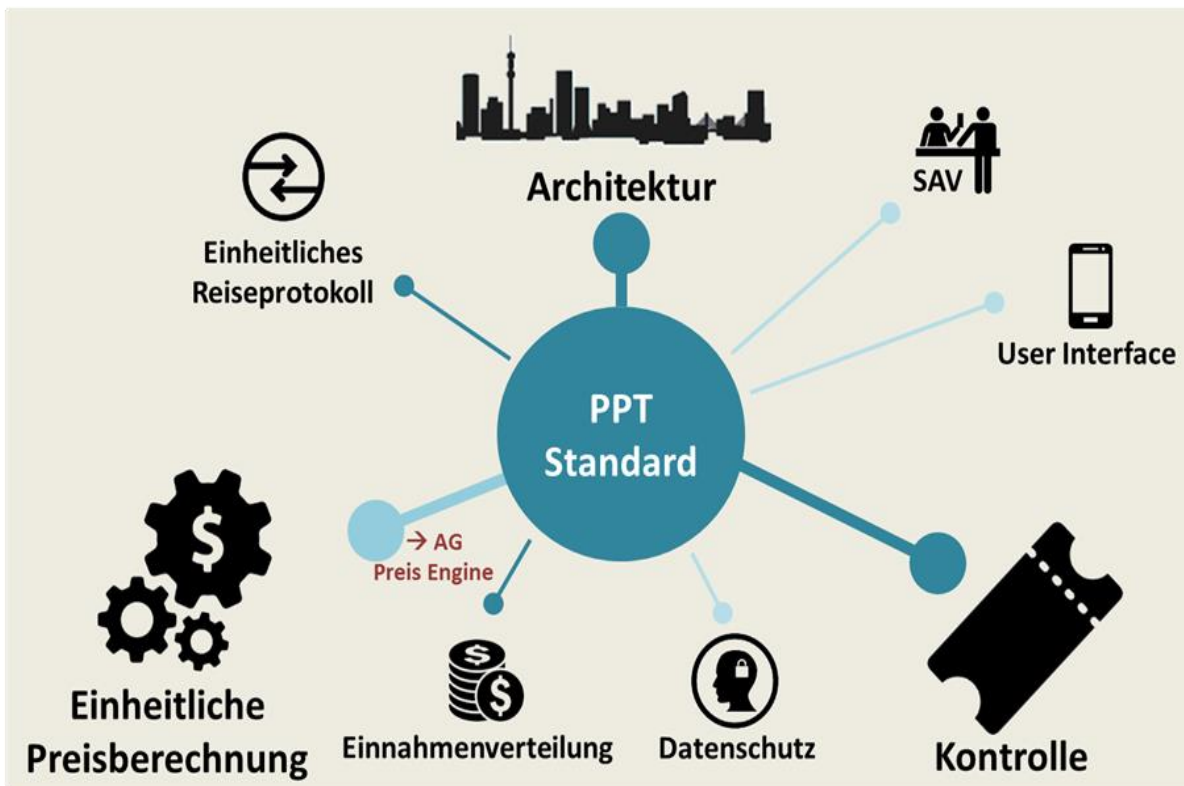
Entwicklung einer technologischen Grundlage für einen gemeinsamen öV-Standard PostPrice Ticketing



Gremienläufe im DV:

- Vorschlag für Standard
- Empfehlung Umsetzung

Standard 1.0



- **Architektur:**
Version 1.0; Preisengine nicht auf NOVA
- **SAV:**
gemäss heutiger Praxis;
Schaltermitarbeiter in Vermittlerrolle
- **User Interface Guidelines:**
keine Standardisierung;
Bedingungen zur Verwendung von SwissPass Logo
- **Kontrolle:**
Referenz auf bestehende Regeln (V570, T690); Fahrtberechtigung wird beschrieben
- **Datenschutz:**
Verweis auf Datenschutzgesetz;
Hinweis auf AGB
- **Einnahmenverteilung:**
Primärzuscheidung über NOVA,
Sekundärzuscheidung über ARE Report
- **Einheitliche Preisberechnung:**
Verweis auf Regeln AG Price Engine
- **Einheitliches Reiseprotokoll:**
Beschrieb Datenaustausch,
Schnittstelle

Erfahrungen und Ausblick

- BLS als Entwickler und Betreiber für Dritte: **neue Rollen → Vorreiterin, Anbieterin und Betreiberin → höhere Erwartung an die BLS**
- «bereichsübergreifende» **Zusammenarbeit innerhalb der BLS**
- **Kundendienst**
- **Medienpräsenz** dank lezzgo
- **Zusammenarbeit mit anderen TU:** schwierig bei Innovationen (Zeitfaktor; Flexibilität); Misstrauen / Ängste (trotz der Haltung «von der Branche für die Branche»)
- Heutiges **Tarifsystem, DV und Nova-Plattform**
- **Datenschutz**
- **Immaterialgüterrechte**
- **Jedes Jahr eine App: was kommt 2018?** Lassen Sie sich



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit und
gute Heimreise !**

