Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage
Organisation Bahninfrastruktur (OBI)

Zielsetzungen

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

Nein. Wir wünschen uns die Verhinderung von Diskriminierungen, nicht nur die Reduktion von Potentialen.

Wir erachten den Verzicht auf Wettbewerb im Personenverkehr und die Beibehaltung des nur auf dem Papier möglichen Wettbewerbs im Güterverkehr als nicht langfristig tragbares Konzept. Die weitere Steigerung der Kosten für die öffentliche Hand und insbesondere die Stagnation des Marktanteils der Bahn können so nicht gestoppt werden.

Auch im Güterverkehr müssen zur Stimulierung des erst auf dem Papier möglichen Wettbewerbs und zur Verhinderung von Diskriminierungen durch die marktmächtige SBB Cargo systemrelevante Dienstleistungen reguliert werden. So ist der Wagenladungsverkehr als Angebot auch konkurrentischen Güterbahnen zu öffnen - unter entsprechender Regulierung der Bedingungen - sowie die Bedienung der letzten Meile in Anschlussgleise und Terminals durch SBB Cargo.

Die Vorlage will gemäss Ziff. 1.2 des Erläuterungsberichts die Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Qualität und Sicherheit gewährleisten. Dazu ist unseres Erachtens die Zusammenlegung der Normalspurnetze in der Schweiz und Ausgliederung in eine Netzgesellschaft im Eigentum des Bundes unumgänglich. Der parallele Betrieb vieler Normalspurnetze verursacht hohen administrativen Aufwand und grosse Koordination zwischen den Netzbetreibern, womit wertvolle Synergien verloren gehen und kostspielige Doppelspurigkeiten entstehen.

Mit der Schaffung einer eigenständigen Netzgesellschaft wird gleichzeitig die Trennung von Infrastruktur und Verkehr realisiert. Auf die Schaffung einer Trassenvergabestelle kann somit verzichtet werden. Diese Trennung von Infrastruktur und Verkehr hat sich in der täglichen Abwicklung des Verkehrs und langfristigen Angebotsplanung bestens bewährt, wie das Beispiel des SBB-Fernverkehrs auf dem BLS-Netz und die S-Bahn Bern der BLS auf dem SBB-Netz hinlänglich beweisen.

2. *Sehen Sie weitere Massnahmen, die zur Reduzierung der Diskriminierungspotentiale um- gesetzt werden müssten?*

Ja, im Bereich Güterverkehr sind ebenfalls Systemführerschaften vorzusehen. Dies für den Wagenladungsverkehr in Abgrenzung zum Ganzzugs- und Kombiverkehr und für die Bedienung der letzten Meile durch SBB Cargo. Nur so können im Ganzzugs- und Kombiverkehr Wettbewerb entstehen und die diskriminierungsfreie Nutzung des Wagenladungsverkehrssystems der SBB Cargo durch konkurrentische Eisenbahnverkehrsunternehmen sichergestellt werden.

Massnahmen

Trassenvergabestelle

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

Ja. Wir erachten sie jedoch als entbehrlich, weil wir die Schaffung eines Schweizerischen Netzbetreibers für das Normalspurnetz direkt in Bundeseigentum wünschen. In dieser Konstellation könnte die Netzbetreiberin die Trassen selbst diskriminierungsfrei vergeben.

Die Unabhängigkeit der Mitglieder des Verwaltungsrats von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen muss gesetzlich klar vorbehalten werden. Art. 9f Abs. 6 EBG muss diesbezüglich explizite Ausschlussgründe nennen.

Es soll Aufgabe und Ziel der Trassenvergabestelle sein, den Wettbewerb beim Netzzugang zu fördern. Art. 9d Abs. 2 ist entsprechend zu ergänzen.

Gemäss Art. 9d Abs. 2 lit. b ist die Trassenvergabestelle für die diskriminierungsfreie Erstellung des Fahrplans zuständig. Da die Trassenvergabestelle als öffentlich-rechtliche Anstalt in völliger Unabhängigkeit der Netzbetreiber agiert, ist ein Vorbehalt der Diskriminierungsfreiheit widersprüchlich. Eine Beauftragung zur Fahrplanerstellung an die Netzbetreiber durch die Trassenvergabestelle sollte jedoch explizit ausgeschlossen werden.

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

Nein, da die spezifischen Zugs- und Wagendaten, die für die Festlegung des Trassenpreises entscheidend sind, bei den Infrastrukturbetreiberinnen verfügbar sind. Im Moment des Entscheids über die Trassenvergabe durch die Trassenvergabestelle hingegen sind diese Daten nicht bekannt.

Systemführerschaft

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

Nein, nicht hinreichend. Das BAV muss die Entschädigung für die systemrelevanten Dienstleistungen und die Weiterverrechnung an die begünstigten Nutzniesser analog zu Bestellungen/Abgeltungen festlegen.

Die Schiedskommission muss die Möglichkeit haben, den Vertrag insgesamt, mindestens jedoch Umfang des Auftrags, die Höhe und die Weiterverrechnung ex ante zu überprüfen.

Die Möglichkeit, die Systemführerschaft an andere Marktteilnehmer zu übertragen, muss konzeptionell offengehalten werden, was insbesondere bei Informatikapplikationen berücksichtigt werden muss.

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

Nicht hinreichend, da die Kräfteverhältnisse bei der vertraglichen Regelung zu berücksichtigen sind. Vielmehr muss das BAV die Essentialia, insbesondere die Entschädigung der Verträge festlegen.

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

Positiv. Wir vermissen sie im Güterverkehr (Wagenladungsverkehr versus Ganzzugsverkehr, Bedienung der letzten Meile durch SBB Cargo). Insoweit ist die Vorlage im Bereich des GüTG zu ergänzen.

Mitwirkungsrechte

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

Ja. Sie sind unverzichtbar und zielführend. Auch Anschlussgleisbetreibern sind diese Mitwirkungsrechte einzuräumen, da sie in ihren Verkehrsbelangen ebenfalls unmittelbar betroffen sind. Zu oft haben integriert geführte Unternehmen unter Ausschluss der Güterbahnen Bahnhöfe alleine auf die Erfordernisse des Personenverkehrs ausgerichtet. Für die nach erfolgtem Umbau zu Tage getretenen Kapazitätseinschränkungen und betrieblichen Mehraufwendungen für den Güterverkehr wurde den Güterbahnen und Verladern nie Schadenersatz geleistet. Die Vorlage sollte gestützt auf das Verursacherprinzip die Leistung von Schadenersatz an Geschädigte für Kapazitätsbeschränkungen, betriebliche Mehraufwendungen und nicht mehr mögliche Verkehre vorsehen, der in die Projekte kapitalisiert einkalkuliert werden müsste.

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

Ja. Da auch Verlader Trassen bestellen können, sollen die Mitwirkungsrechte auch den Verladern eingeräumt werden. Wie zu Frage 3 ausgeführt gehen wir davon aus, dass inskünftig die Trassenvergabestelle den Fahrplan erstellt.

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

Ja, im Bereich Immobilien, die ein wesentlicher Hebel für die Attraktivität der Verkehrsangebote im Personenverkehr, oft aber auch entscheidende Hindernisse für die Realisierung von

Güterverkehrsstandorten sind. Wie in unserem Begleitschreiben ausgeführt, erachten wir die Ausgliederung der Immobilien aus den integriert geführten Eisenbahnunternehmen als unumgänglich, um die Diskriminierungsfreiheit im Eisenbahnverkehr zu erhöhen.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr

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

Ja. Es besteht u.E. weiterer Verbesserungsbedarf, insbesondere bei der Abgrenzung der unterschiedlichen Verfahren der Mitwirkung und Bewilligung, Art. 37 und 37a EBG. Auch soll die Schiedskommission die Preisfestsetzung für den Netzzugang durch das BAV sowie die Verträge über Systemführerschaften überprüfen dürfen.

Passagierrechte

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

Nein, da die Reisenden insbesondere im Regionalverkehr die Kosten nicht decken. Eine Verbesserung ihrer Rechte ist damit unangemessen.

Nein, da die Rechte der Güterverkehrskunden nicht gleichsam verbessert werden. Diese Ungleichbehandlung ist nicht nachvollziehbar und unbegründet.

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

Da im Fernbussystem die Kosten von den Passagieren vollständig gedeckt werden, ist eine Verbesserung der Passagierrechte denkbar. Allerdings muss hierbei die Konkurrenzfähigkeit dieses Verkehrsangebots gegenüber dem Bahnfernverkehr gewahrt werden. Die Reisenden sollen die freie Wahl zwischen den unterschiedlichen Angeboten von Bahn und Bus haben, die sich letztlich auch in den eingeräumten Passagierrechten niederschlagen dürfen.

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?

Die Vorlage wird u.E. weder zu einer Effizienzsteigerung noch zu einer Kostensenkung führen. Beides ist jedoch für die langfristige Aufrechterhaltung eines qualitativ hochstehenden und effizienten Verkehrsangebots auf der Schiene und im öffentlichen Busverkehr unverzichtbar.

Weitere Bemerkungen:

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

Die Einführung einer Aufsichtsabgabe gemäss Art. 17a Anschlussgleisgesetz lehnen wir ab. Die Aufsicht über die Anschlussgleise ging mit der Teilrevision des AnGG im Jahre 2010 zu Recht kostenneutral an das BAV über. Diese Kostenneutralität muss beibehalten werden. Allenfalls kann für aufwendige Audits, insbesondere im Zusammenhang mit langwierigen Auflagen, eine Gebühr eingeführt werden. Nicht hingegen für die allgemeine Aufsichtstätigkeit des Bundes.

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

Kostensenkungspotentiale und damit einhergehend Marktanteils-Erhöhungen durch

- Zusammenlegung der Normalspurnetze in eine eigenständige Netzgesellschaft des Bundes
- Wettbewerb im Regionalverkehr
- Wettbewerb im Fernverkehr u.a. auch Fernbusse
- Stimulierung des nicht funktionierenden Wettbewerbs im Güterverkehr durch Regelung des systemrelevanten Wagenladungsverkehrs und der systemrelevanten Bedienung der letzten Meile durch SBB Cargo.

Bern, 24. November 2015