

Frau Bundesrätin
Doris Leuthard
Vorsteherin UVEK
Bundeshaus Nord

3003 Bern

Chiasso, 30.11.2015

Stellungnahme zur Vernehmlassung zur Organisation der Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu diesem wichtigen Thema.

Die Neuausrichtung der Bahninfrastruktur ist die notwendige Voraussetzung für die Zukunft des Schienenverkehrs. Umso mehr erstaunt uns die mangelnde Bereitschaft, die von der Expertenkommission 2013 vorgeschlagenen Veränderungen vorzunehmen. So kommen wir nur in Millimeterschritten voran.

Unseres Erachtens greift die Zielsetzung der Vorlag zur kurz. Ein Organisations-Reengineering sollte nicht nur die Verminderung von Diskriminierungspotenzialen bezwecken, sondern auch den Wettbewerbs stimulieren und die Marktfähigkeit des Schienenverkehrs sichern. Diese Themen werden jedoch weitgehend ausgeblendet. Es bietet sich beispielsweise an, die verschiedenen Netzbetreiber in eine einzige Netzgesellschaft zusammenzuführen. Dies senkt den administrativen Aufwand, ermöglicht Synergien und spart Kosten.

Zielsetzungen

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

Teilweise. Weitere Ziele sollten die Stimulierung des Wettbewerbs und die Sicherung der Marktfähigkeit des Schienenverkehrs sein.

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

Ja. Wir erachten die Entkopplung von Infrastruktur und Betrieb als effektivstes Mittel, um Diskriminierungen zu verhindern und um Marktorientierung und Innovation zu fördern.

Trassenvergabestelle

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

Nein. Wir halten die Einführung einer einzigen, unabhängigen Netzgesellschaft als die effektivste und kostengünstigste Lösung. Dies macht die Einrichtung einer Trassenvergabestelle überflüssig und spart Kosten, welche direkt oder indirekt dem Bahnkunden aufgebürdet werden.

Unter den gegebenen Voraussetzungen ist die Organisation der Trassenvergabestelle als Anstalt des Bundes ein Fortschritt.

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

Nein, da die Übertragung des Inkasso mutmasslich keine echte Kompetenzübertragung darstellt, sondern nur eine zusätzliche administrative Schnittstelle bedeutet, welche Aufwand und Kosten ohne ersichtlichen Kundennutzen erhöht. Schlanke Strukturen sollten auch im Bahnwesen ein Imperativ sein. Die faire, diskriminierungsfreie Berechnung der Trassenpreise an die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen sollte vom Regulator überprüft werden.

Falls dagegen die Übertragung des Inkassos mit einer Vereinfachung und Kostensenkung einhergeht (nur eine Anlaufstelle für die Eisenbahnverkehrsunternehmen; Bündelung der Abrechnung aller Infrastrukturbetreiber), unterstützen wir selbstverständlich diese Regelung.

Systemführerschaft

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

Wir erachten das Fortbestehen verschiedener Infrastrukturbetreiber als kostentreibend und ineffizient. Die territorial kleine Schweiz leistet sich die Koexistenz mehrerer Infrastrukturbetreiber, ohne dass ein Marktnutzen erkennbar wäre.

Unter den gegebenen Voraussetzungen ist die vorgeschlagene gesetzliche Regelung der heute informell betriebenen Systemführerschaften sinnvoll. Die Bestimmungen sind jedoch zu vage gehalten. Insbesondere sollte das BAV die wirtschaftlichen Konditionen transparent aufzeigen. Der Regulator sollte proaktiv Verträge überprüfen können.

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

Die vertraglichen Regelungen, das Managementboard und die Beschwerdeinstanz sind vage und unverbindlich gehalten. Es braucht gesetzliche Regelungen, welche Rechte und Pflichten aller beteiligten Akteure (BAV, Systemführer, konzessionierte Unternehmen, Railcom) klar benennen. Dies ist im vorgeschlagenen Artikel 37 nicht der Fall.

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

Positiv. Bestehende informelle Systemführerschaften im Verkehr sind eindeutig zu identifizieren und gesetzlich zu regeln. Dies betrifft zum Beispiel:

- > IT-Systeme
- > Tracking & Tracing Systeme
- > Bedienung der letzten Meile durch Rangierteams
- > Umschlag

Mitwirkungsrechte

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

Ja. Allerdings greift ein auf Investitionsentscheidungen beschränktes Informations- und Mitwirkungsrecht zu kurz.

Zu Frage 8, 9 und 10:

Die Bahn muss gesamthaft als System geführt und weiterentwickelt werden. Die Kooperation von Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Bestellern des Personenverkehrs, Operateuren, Verladern, Anschliessern usw. ist von zentraler Bedeutung für ein marktfähiges, diskriminierungsfreies Angebot.

Die Ausgestaltung des Mitwirkungsrechts muss spezifiziert und gesetzlich geregelt sein. Die unter Art. 37a revidiertes EBG getroffenen Aussagen sind nicht ausreichend, um dieses Recht geltend zu machen.

Zu definieren sind folgende Punkte:

Zusammensetzung

Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Besteller des Personenverkehrs, Operateure, Verlader, Anschliesser

Frequenz

Mindestens vierteljährlich

Aufgaben

- > Investitionen auf Kundennutzen überprüfen
- > Kapazitäten Personen- vs. Güterverkehr überwachen
- > kapazitäts- und qualitätssteigernde Massnahmen diskutieren
- > Qualität und Kundenzufriedenheit überwachen und steuern
- > Themen aus dem Kreis der Kunden als Anstoss aus dem Markt zur marktgerechten Weiterentwicklung einbringen.
- > Jährliche Präsentation der Finanzströme der Infrastrukturbetreiber und Hinterfragung durch das Gremium
- > Trassenpreisstrukturen, Kosten weiterer Leistungen, Transparenz usw. erörtern und weiterentwickeln

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

Ja. So können betriebliche Anforderungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (z.B. Lokwechsel, Fahrplanlage) berücksichtigt werden. Ein wirkungsvolles Zusammenspiel zwischen Infrastruktur und Betrieb ist fundamental und muss regulatorisch unterstützt werden. Auch der Schutz der initial angedachten Kapazität von Personen- vs. Güterverkehr müssen zentrales Element dieses Mitwirkungsrechts sein.

s. unter 8

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

s. unter 8

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr

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

Ja, teilweise. Die Regulierungsstelle sollte nicht nur die diskriminierungsfreie Nutzung der Eisenbahninfrastruktur überwachen, sondern aktiv die Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten überwachen. Dazu gehört die ex-ante Überprüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, Systemführerschaften, Entgeltregelungen und Leistungskataloge. Darin eventuell enthaltene diskriminierende Bestimmungen müssen bereits im Vorfeld aufgehoben werden, um Missbrauch vorzubeugen.

Desweiteren sollte die Regulierungsstelle die effiziente Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur proaktiv überwachen. Als natürlichem Monopol fehlen dem Infrastrukturbetreiber marktwirtschaftlich induzierte Anreize zur Produktivitäts- und Effizienzerhöhung. Die aktive Hinterfragung der Kosten und Kostenstrukturen sowie der Finanzströme innerhalb der Bahnkonzerne ist ein wichtiger Beitrag für die Marktfähigkeit und die Diskriminierungsfreiheit des Systems.

Passagierrechte

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

Nein, da die Passagierrechte nicht mit der Wahrung der Rechte des Güterverkehrs einhergehen. Auch der Güterverkehr ist auf Fahrplantreue und Zuverlässigkeit angewiesen.

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

Nein, da die Passagierrechte nicht mit der Wahrung der Rechte des Güterverkehrs einhergehen.

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

Von einer verbesserten, zukunftsweisenden Organisation der Bahninfrastruktur erwarten wir uns mehr Leistung bei geringeren Kosten. Wir vermissen Auswirkungen dieser Art.

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

Gemäss Art. 13 Eisenbahngesetz und 17a soll neu eine Aufsichtsabgabe für den Bahnbetrieb und für Anschlussgleise eingeführt werden. Dies erhöht die Kosten des Bahnsystems, ohne dass eine Zusatzleistung erbracht wird. Daher weisen wir diese Regelung zurück.

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

=

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen Ihnen für weitere Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read "B. Kunz".

Bernhard Kunz
Direktor

A handwritten signature in black ink, appearing to read "I. Tonndorf".

Irmtraut Tonndorf
Leiterin Kommunikation