

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 30. November 2015 sgv-KI/ds

Vernehmlassung: Organisation Bahninfrastruktur (OBI)

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 250 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 26. August 2015 lädt uns das Bundesamt für Verkehr zur Stellungnahme betreffend Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) ein. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv begrüsst zwar die allgemeine Stossrichtung der Vorlage in Richtung mehr Markt und Transparenz, stellt aber in einzelnen Punkten diverse Mängel fest. Seit der Bahnreform I in den späten 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts werden Versuche unternommen, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu steigern. Nach Auffassung des sgv gelingt dies nicht im ausreichenden Masse. Der Kostendeckungsgrad der SBB bewegt sich immer noch bei etwas über 40%. Mit der Annahme der FABI Vorlage am 9. Februar 2014 wird die Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene zementiert. Die Organisation der Bahninfrastruktur genügt den heutigen Ansprüchen nicht mehr. Ansätze von Wettbewerb gibt es zwar beim Güterverkehr, der allerdings aufgrund der Bedingungen nicht voll zum Tragen kommt. Die marktbeherrschende Stellung von SBB Cargo führt nicht zu mehr Wettbewerb. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv hat das Gütertransportgesetz (14.036) aus grundsätzlichen Überlegungen einer fehlenden Gesamtschau abgelehnt. Der Personenfernverkehr unterliegt gar keinem Wettbewerb, da die Konzession bei der SBB liegt. Der Regionalverkehr ist stark defizitär. Insgesamt wird sich die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn im Personen- und Güterverkehr mit den vorgeschlagenen Massnahmen kaum wirksam verbessern können.

Im Einzelnen nehmen wir zum Fragenkatalog der Vernehmlassungsvorlage wie folgt Stellung:

Zielsetzungen

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

Die generelle Zielsetzung, Diskriminierungspotenziale zu reduzieren und nach mehr Markt im Bahnverkehr anzustreben, begrüsst der sgv.

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

Der Bundesrat sieht derzeit keinen Bedarf, die Trennung von Infrastruktur und Betrieb ganz vorzunehmen. Er will an der integrierten Bahn festhalten. Organisatorisch und rechnerisch ist die Infrastruktur vom Verkehr getrennt, bleibt aber in der Gesamtverantwortung der Bahnunternehmen. Damit sind Wettbewerbsverzerrungen weiterhin möglich. Der Bund ist Eigentümer der SBB und Aktionär der BLS und nimmt gleichzeitig Funktionen als Regulator wahr, was Interessenskonflikte zur Folge haben kann. Um den Markt wirklich zu liberalisieren, wird langfristig eine Trennung unumgänglich sein. Die Regulierungs- und Planungsinstitutionen sollen von der Bahn unabhängig sein. Nur so können Interessenskonflikte wirklich vermieden werden.

Massnahmen

Trassenvergabestelle

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

Der sgv unterstützt das Vorgehen. Der Trassenvergabestelle (TVS) muss möglichst hohe politische Unabhängigkeit garantiert werden. Die erkannten Mängel der heutigen Trasse Schweiz AG müssen behoben werden. Wieso die Form der Aktiengesellschaft aufgegeben und stattdessen die TVS zu einer Bundesanstalt werden soll, leuchtet nicht ein. Die Form der AG könnte beibehalten werden. Aufgrund des Fehlens von allgemeinen gesetzlichen Grundlagen zur Bildung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt ist der vom Bundesrat gewählte Weg aufwändiger und komplizierter. Bei der Bestellung der Organe ist insbesondere sicherzustellen, dass die Organe (Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und Revisionsstelle) der Anstalt wirklich mit unabhängigen Persönlichkeiten besetzt werden.

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

Der sgv kann sich mit dieser Forderung einverstanden erklären.

Systemführerschaft

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

Insbesondere für die Infrastrukturbauer dürfte die skizzierte Systemführerschaft mit schweizweit einheitlichen Standards eine Erleichterung sein. Dies muss aber zwingend zu mehr Effizienz und Interoperabilität führen.

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

Zur Vermeidung von Diskriminierungen sollen auch kurz- und mittelfristige Investitionsplanungen und die Gestaltung der Fahrplanrechte durch neue Mitwirkungsrechte geregelt werden. Der sgv befürchtet einen massiven Mehraufwand in der Koordination und der Umsetzung dieser Mitwirkungsrechte und beurteilt diese deshalb als eher zu weitführend.

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

Die Einführung einer Systemführerschaft kann Lehrläufe und Fehlplanungen verhindern. Durch eine verstärkte Koordination können Effizienzsteigerungen erzielt werden, handelt es sich bei der Planung und Investition in Bahnsysteme um sehr weitreichende Entscheidungen. Eine Systemführerschaft birgt aber auch die Gefahr von Abreden in sich. Insgesamt stellt sich der sgv jedoch positiv dazu.

Mitwirkungsrechte

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

Den Eisenbahnversorgungsunternehmen soll neu ein gesetzlich verankertes Informations- und Mitwirkungsrecht gewährt werden, das auch die kurz- bis mittelfristige Infrastrukturplanung umfasst. Die Langzeitwirkung ist über die FABI-Vorlage abgedeckt. Unter der Federführung des Bundesamtes für Verkehr BAV werden die Marktteilnehmer konsultiert.

Die Mitwirkungsrechte der Eisenbahnversorgungsunternehmen für den kurz- und mittelfristigen Horizont sind zwar für die Infrastrukturbauer aufwändiger, machen aber aus der Optik der Güterverkehrsanbieter Sinn. Die Betreiber von Anschlussgleisen sollten mit einbezogen werden. Die Eisenbahnversorgungsunternehmen sind periodisch im Rahmen der Aushandlung der Leistungsvereinbarung anzuhören.

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

Da grundsätzlich alle Anbieter, egal ob Verloader für Güter oder Unternehmen des Personenverkehrs, Trassen benötigen, macht eine frühzeitige Konsultation Sinn.

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

Der sgv sieht keinen zusätzlichen Bedarf.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr

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

Der sgv unterstützt dieses Vorgehen. Die Stärkung der Stellung der Schiedskommission macht Sinn. Sie soll grundsätzlich so ausgestaltet sein, dass sie in der Lage ist, Auseinandersetzungen abschliessend zu beurteilen. Zeit- und geldintensive Gerichtsgänge können vermieden werden.

Passagierrechte

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

Die Erweiterung der Passagierrechte im Eisenbahnverkehr ist eine Angleichung an die geltenden EU-Normen. In Anbetracht der Tatsache, dass die Bahn vom Verkehrsträger Strasse massiv querfinanziert wird ist eine zusätzliche Ausweitung der Passagierrechte abzulehnen. Zudem stellt sich die Frage, warum die Rechte der Güterverkehrskunden nicht ausgebaut werden, wenn die Passagierrechte ausgeweitet werden sollen. Für Gewerbetreibende hat der Bahngüterverkehr eine wichtige Funktion.

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

Dass Passagiere im internationalen Fernbusverkehr auch erweiterte Passagierrechte erhalten soll, kann nur mit der Gleichbehandlung der Bahn verstanden werden. Effektiv wird aber dadurch die Wettbewerbsfähigkeit des Fernbusverkehrs geschmälert. Nur weil die Bahn auf Druck von EU-Normen mehr Passagierrechte ausüben soll, muss die Wettbewerbssituation des internationalen Fernbusverkehrs nicht geschmälert werden. Der sgv lehnt deshalb diese Massnahme ab.

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 Zukunft wird weisen, ob und inwiefern die vorliegende Vorlage zu mehr Wettbewerb und damit einer Steigerung der Effizienz und zur Senkung der Kosten führen kann. Sollten in dieser Hinsicht keine Effekte wahrnehmbar sein, sind weitere Liberalisierungsschritte einzuleiten.

Weitere Bemerkungen:

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

Der sgv hat keine zusätzlichen Bemerkungen.

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

Der sgv hat keine zusätzlichen Bemerkungen.

Wir danken für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Dieter Kläy
Ressortleiter