



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Spitalgasse 34, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 6
3003 Bern
E-Mail: Konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 30. November 2015

Vernehmlassungsvorlage zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI): Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard, sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir anhand des Fragebogens gerne nutzen.

Zielsetzungen

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

An dieser Stelle halten wir einleitend Folgendes fest: Das bewährte System öV Schweiz mit seinem sicheren, zuverlässigen und flächendeckenden Angebot ist ein Erfolgsmodell und ein zentraler Wirtschaftsfaktor. Die Stärke des öV Schweiz ist eine direkte Folge des Systems der integrierten Bahn und soll u.E. in der heutigen Form erhalten bleiben und gestärkt werden. **Wir begrüßen es deshalb mit Nachdruck, dass der Bundesrat am System der funktional integrierten Unternehmungen festhalten und davon absehen will, Infrastruktur und Betrieb zu trennen oder eine Holdingstruktur zu schaffen. Die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf das Bahnsystem und den Service public wären gravierend, ein Nutzen im Hinblick auf den freien Netzzugang besteht nicht. Wir halten mit Nachdruck fest, dass an der heutigen Form der integrierten Bahn und den damit verbundenen Vorteilen, insbesondere zu nennen ist der Taktfahrplan, langfristig festzuhalten ist.** Wegen der hohen Auslastung des Normalspur-Schienennetzes, des Verkehrswachstums generell und der politisch gewünschten Verkehrsverlagerung wird sich der Wettbewerb um Kapazitäten eher noch intensivieren. Gerade vor diesem Hintergrund ist ein System, das Angebote „aus einer Hand“ bereitstellt, von grösster Bedeutung. Vorschläge zu einer weitgehenden Marktöffnung im nationalen Personenverkehr sowie eine stärkere institutionelle Trennung von Infrastruktur und Verkehr, wie sie die Europäische Kommission im Vierten Eisenbahnpaket veröffentlicht hat, lehnen wir dezidiert ab.

Gut ausgebildetes und fair entlohntes Personal ist die zentrale Voraussetzung für einen starken öV und einen verlässlichen Service public. Die Produktivität wurde in den letzten Jahren stark gesteigert, die Effizienz hat zugenommen mit entsprechendem Druck auf das Personal. Der Druck darf nicht weiter zunehmen, es kann nicht alles dem vermeintlichen Wettbewerb untergeordnet werden.

Die Frage zur generellen Zielsetzung, mögliche Diskriminierungspotenziale zu reduzieren, beantworten wir wie folgt: Wir sind damit einverstanden, dass die Organisation der Bahninfrastruktur den diskriminierungsfreien Netzzugang gewährleisten sollte. Ziel muss u.E. sein, vor allem bezüglich Sicherheit, Verlässlichkeit und Qualität weiterhin einen erstklassigen Service bieten zu können. Die zu diesem Zweck vorgeschlagenen Massnahmen wie die Schaffung einer starken Regulierungsbehörde und einer unabhängigen Trassenvergabestelle scheinen aus unserer Sicht grundsätzlich zielführend zu sein.

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

Nein, unseres Erachtens sind die vorgeschlagenen Massnahmen ausreichend.

Massnahmen

Trassenvergabestelle

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

SBB, BLS und SOB haben ihre Trassenvergabe zusammen mit dem VÖV an Trasse Schweiz übergeben. Diese ist heute vor allem für Trassenplanung und -vergabe sowie die Lösung von Trassenkonflikten zuständig. Aus Gründen der Unabhängigkeit ist die mit dieser Vorlage vorgeschlagene Anpassung sinnvoll. Wir sind deshalb damit einverstanden, dass die Trassenvergabestelle (TVS) als unabhängige, öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes basierend auf einem gesetzlichen Auftrag die diskriminierungsfreie Fahrplanerstellung gewährleisten soll. Auch das erste EU-Bahnpaket fordert, dass die Trassenvergabe durch eine Stelle vorgenommen wird, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von den Bahnen unabhängig ist.

Folgende Aufgaben sollen gemäss Vernehmlassungsbericht in den Kompetenzbereich der TVS fallen: Trassenvergabe, Festlegung der Bestimmungen für die Trassenbestellung, Koordinationsverfahren bei Trassenbestellkonflikten und Zuteilung der Trassen, überlastete Fahrwege und Kapazitätsanalyse, Verantwortung für die Trassenplanung und Fahrplanerstellung, Gebühren, Inkasso der Trassenbenutzungsgebühren. Selbstverständlich sollen die Fahrplanentwürfe aber wie bisher aufgrund des Know-hows bei den Infrastrukturbetreibern erstellt werden. Insbesondere legen wir auch Wert auf die Feststellung, dass System- oder Taktrassen für den Güterverkehr über die Planung bis hin zur Trassenvergabe ausreichend gesichert werden müssen. Mit Annahme der FABI-Vorlage ist die Bedeutung des Güterverkehrs in der Bundesverfassung festgeschrieben worden. In der Debatte des Gütertransportgesetzes wurde diese Stellung bestätigt und bekräftigt. Eine angemessene Berücksichtigung des Güterverkehrs ist demnach die notwendige Folge aus den genannten, von Volk und Parlament gewollten Anpassungen.

Bei der Zusammensetzung des Verwaltungsrats der TVS, der gemäss Vorlage aus fünf bis maximal sieben fachlich geeigneten Personen zusammengesetzt sein soll, die vom Bundesrat gewählt werden, halten wir fest, dass sowohl die Geschlechter als auch die Sprachregionen angemessen vertreten sein müssen. Im Sinne der Kontinuität und des Wissenserhalts begrüssen wir es, dass das Personal der heutigen Trasse Schweiz übernommen werden soll.

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

Ja. Im Sinne der Stärkung der Unabhängigkeit der Trassenvergabe scheint das zielführend zu sein.

Systemführerschaft

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

Damit das bewährte System Bahn als Ganzes zum Nutzen der Kundinnen und Kunden, zur Stärkung der Interoperabilität sowie wirtschaftlich weiterentwickelt werden kann, ist es sinnvoll, systemrelevante Initiativen der Akteure zu koordinieren. Gemäss geltendem Artikel 36 Eisenbahngesetz (EBG) kann ein

Unternehmen übergeordnete Aufgaben des Infrastrukturbetriebs oder der Infrastrukturentwicklung wahrnehmen (Systemführerschaft). Das BAV kann bereits heute in den Leistungsvereinbarungen übergeordnete Aufgaben bei den Infrastrukturbetreiberinnen bestellen. Das EBG definiert allerdings nicht, was der Begriff „übergeordnete Aufgaben“ konkret bedeutet. Kriterien für eine Systemführerschaft fehlen sowie auch gesetzliche Regelungen für die Systemführerschaft für den Verkehrsbereich. Vor diesem Hintergrund besteht Klärungsbedarf, was die Frage der Systemführerschaften angeht. Die entsprechende Anpassung soll im Rahmen dieser Vorlage mit einem gleichlautenden Artikel im EBG und im Personenbeförderungsgesetz (PBG) vorgenommen werden. Wir unterstützen grundsätzlich die Einführung von Systemführungsverträgen und die damit verbundenen Regelungen, verweisen diesbezüglich aber auch auf unsere Antwort bei Frage 7. In Verträgen sollen Bestellumfang, Rechte und Pflichten der Vertragsparteien, Kosten und Finanzierung sowie Grundsätze der Steuerung festgehalten werden. U.E. sollte in diesen Regelungen auch die Mitarbeit der öV-Branche verbindlich festgeschrieben werden.

Ziel der Systemführerschaft muss u.E. sein, in erster Linie optimale Angebote für die Kundinnen und Kunden zu schaffen. Weitere wichtige Ziele sind die Verbesserung der Interoperabilität und die Effizienzsteigerung, die aber nicht zu negativen Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen und Arbeitsplätze führen darf.

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

Die unter diesem Punkt vorgeschlagenen Anpassungen können wir unterstützen. Die Systemführerin soll die diskriminierungsfreie Wahrnehmung der Aufgabe sicherstellen. Zur Steuerung der vertraglichen Vereinbarungen soll zu jeder Systemführerschaft ein Management-Board mit Vertreterinnen und Vertretern der betroffenen Unternehmen geschaffen werden. Die RailCom soll als Beschwerdeinstanz für Streitigkeiten zwischen der Systemführerin und einem Unternehmen fungieren. In den Management-boards sollte u.E. die öV-Branche angemessen vertreten sein.

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

Die Übersichtlichkeit und Vereinheitlichung der Tarif- und Vertriebslandschaft ist eine wichtige Zielsetzung, die mit dieser Vorlage verfolgt werden sollte. Eine verbindliche Regelung und eine gesetzliche Verankerung der Systemführerschaft im PBG können dazu einen Beitrag leisten. Wir halten aber folgendes fest: Die Branche muss für die Entwicklung von Massnahmen und Instrumenten verantwortlich sein. Dieser Anspruch wird u.E. mit dem zur Diskussion stehenden Vorschlag nicht erfüllt. Gemäss Entwurf des Bundesrats wäre es möglich, dass der Bund „Dritte“ mit Branchenaufgaben betraut, was wir ablehnen. Systemführer muss aus unserer Sicht in jedem Fall ein Transportunternehmen oder ein Branchenverband sein. Entsprechend müssen Art. 18a Abs. 1 und 2 PBG (neu) und Art. 37 EBG umformuliert werden. Es muss ausgeschlossen sein, dass branchenexterne Dritte mit Systemführerschaftsaufgaben betraut werden können.

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 es als zielführend, dass im EBG mit Art. 37a ein Informations- und Mitwirkungsrecht für die im Netzzugang tätigen EVU bei Investitionsentscheiden der Infrastrukturbetreiberin eingeführt wird, da sie davon direkt betroffen sind. Wir sehen dies als Ergänzung zur TVS, als Stärkung der RailCom und als Beitrag zur Klärung der Definition der Rechte und Pflichten einer Systemführerschaft.

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

Ja, auch bei der Fahrplanerstellung ist ein transparenter und offener Informationsfluss zur Stärkung der Koordination des Gesamtmodells sinnvoll. Ein verstärktes Mitwirkungsrecht der EVU ist mit Sicherheit zielführender als irgendwelche Diskussionen zu einem Holdingmodell o.Ä.

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

Nein, wir sehen keine weiteren Instrumente oder Massnahmen, die nötig wären.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr

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

Ja, wir erachten die vorgeschlagene Stärkung der SKE als RailCom im Sinne der Unabhängigkeit und des Diskriminierungsschutzes als sinnvoll. Mit dieser Ausgestaltung der Schiedskommission ist auch die Kompatibilität mit dem Landverkehrsabkommen gegeben.

Die RailCom soll gemäss Vernehmlassungsbericht folgende Aufgaben übernehmen: Überwachung der Nichtdiskriminierung bei der Unterhalts- und Erneuerungsplanung; Überwachung des Zugangs zu Anlagen für den Gütertransport; Überwachung der Inkassodaten, welche die Infrastrukturbetreiber an die TVS liefert; Beobachtung des Netzzugangs; Koordination und Informationsaustausch mit anderen Regulatorischen Behörden. Missachten die Infrastrukturbetreiber die Mitwirkungsrechte der EVU in diskriminierender Weise, können die EVU an die RailCom gelangen.

Passagierrechte

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

Ja, die Stärkung der Passagierrechte erachten wir aus der Perspektive der Bahnnutzerinnen und –nutzer als wichtig. Sie sind im Beförderungsvertrag die schwächere Partei und durch den Vorschlag sollen die Rechte der Passagiere gestärkt werden, was wir begrüssen. Im Vordergrund stehen die Bedürfnisse von Fahrgästen nach Unfällen, die Fortsetzung der Fahrt und Weiterreise mit geänderter Streckenführung sowie die Fahrpreiserstattung und Hilfeleistung bei Annullierung oder Verzögerung.

Konkret geht es um folgendes: Neu sollen die EVU zu einem Vorschuss bei Verletzung oder Tod eines Fahrgasts verpflichtet werden. Mit der vorgeschlagenen Lösung kann der Bundesrat neu auch bestimmen, dass das Unternehmen nicht nur haftet, wenn der Fahrplan nicht eingehalten wird und die reisende Person deshalb den letzten Anschluss verpasst, sondern sie muss dem Reisenden auch bei anderen verpassten Anschlüssen die freie Rückfahrt oder die Weiterfahrt ohne Nachzahlung über einen anderen Weg anbieten (bei Verspätungen ab sechzig Minuten). Weiter soll das konzessionierte Unternehmen den Passagieren ab einer Verspätung von sechzig Minuten oder bei einem verpassten Anschluss Hilfe leisten. Zudem soll das Unternehmen dazu verpflichtet werden, den Fahrgast ab einer Verspätung von sechzig Minuten zu entschädigen. Die Informationspflicht bei Verspätungen und Ausfällen soll auf Gesetzesstufe verankert werden. Darunter fällt auch die Pflicht, über die Passagierrechte zu informieren. Weiter sollen die Transportunternehmen über eine Kontaktstelle verfügen, an die sich der Fahrgast wenden kann. Transportunternehmen, die dem Anwendungsbereich des PBG unterliegen, sollen ermutigt werden, Voraussetzungen für den Transport von Fahrrädern zu schaffen, was wir ebenfalls sehr begrüssen.

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

Ja. Die Zahl der internationalen Fernbusunternehmen, die Reisen mit Halt in der Schweiz anbieten, hat kontinuierlich zugenommen. Die Schweiz kennt aber nur wenige Vorschriften betreffend die Passagierrechte im internationalen Fernbusverkehr. Zur Stärkung der Passagierrechte und im Sinne eines faireren

Wettbewerbs zwischen internationalem Fernbus- und Eisenbahnverkehr müssen zusätzliche Passagierrechte zeitgleich auch im internationalen Fernbusverkehr eingeführt werden.

Mehrere Passagierrechtsvorschriften in Gesetz und Verordnung finden ausschliesslich Anwendung auf den konzessionierten Verkehr und deshalb besteht Handlungsbedarf. Da der internationale Fernbusverkehr nicht konzessionspflichtig ist, sind namentlich die öV-relevanten Vorschriften des Behindertengleichstellungsgesetzes nicht anwendbar. Eine Anpassung des schweizerischen Rechts an die entsprechenden Vorschriften der EU-Verordnung (181/2011) legt einen Mindeststandard für die Rechte von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität im internationalen Fernbusverkehr fest und wird von uns selbstverständlich unterstützt.

Auswirkungen:

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

Nein.

Weitere Bemerkungen:

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

Die Vorschläge in Art. 14 *Sicherheitsrelevante Informationen* lehnen wir ab und somit die Bestimmung, dass der Geltungsbereich des Öffentlichkeitsgesetzes in Abs. 2 einzuschränken ist. Begründet wird dieser Vorschlag damit, dass sichergestellt werden soll, dass das BAV von den beaufsichtigten Unternehmen weiterhin alle sicherheitsrelevanten Informationen erhält. Es soll vermieden werden, dass ein Unternehmen sicherheitsrelevante Informationen zurückbehält, wenn es befürchten muss, wegen der Meldung kritischer Situationen in der Öffentlichkeit als besonders gefährlich dargestellt zu werden. Wir sind der Meinung, dass diese Einschränkung gerade der Sicherheit zuwiderläuft und dass es im Interesse der Öffentlichkeit, der Kundinnen und Kunden ist, dass gerade sicherheitsrelevante Informationen transparent und zugänglich sind. Ein drohender Reputationsschaden wird die Unternehmen dazu zwingen, nicht bei der Sicherheit zu sparen. Wenn kein überwiegendes öffentliches Interesse an der Nennung des Namens besteht, könnten entsprechende Berichte etc. auch ohne Namensnennung veröffentlicht werden.

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

Nein.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz