

Vernehmlassung Organisation Bahninfrastruktur (OBI): Fragenkatalog

Zielsetzungen

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

JA. Diese Zielsetzung ist unbedingt erforderlich und sehr zu begrüßen. Grundsätzlich gilt aber heute festzuhalten, dass die Diskriminierungsfreiheit bei der Trassenvergabe bereits gelebt wird. Die Diskriminierungen zeigen sich eher bei kleineren Fragestellungen im täglichen Betrieb.

Die IG DHS sieht in dieser Revision aber zudem noch eine Chance, die Regulierungsdichte zu senken. Die heutzutage einseitige Fokussierung auf Sicherheitsaspekte führt dazu, dass die regulatorischen Auflagen stetig zunehmen. Diese hohe Regulierungsdichte ist, eine wesentliche Ursache dafür, dass es schwierig ist für neue Akteure in den Markt einzusteigen und gewinnbringend neben dem Strassentransport bestehen zu können. Dieser Aspekt fehlt in der Vorlage aber noch gänzlich.

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

Nein, aus Sicht der IG DHS sind die richtigen Massnahmen enthalten. Diese sind auch politisch umsetzbar.

Unabhängig davon ist festzuhalten, dass die Schaffung einer "Netz Schweiz AG", wie sie im Bericht erwähnt wird, die grösstmögliche Unabhängigkeit bei zu treffenden Entscheidungen schaffen würde. Materiell lehnt die IG DHS diesen Schritt aber dennoch ab, weil wichtige Vorteile der Systemintegration verloren gingen.

Massnahmen

Trassenvergabestelle

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

Ja. Um Unabhängigkeit und Diskriminierungsfreiheit für alle EVU zu schaffen, ist die Organisation der TVS als Anstalt des Bundes sehr zu begrüßen. Dies insbesondere weil die Trassenvergabestelle in ihrer heutigen Form noch zu wenig neutral ist, da der Verwaltungsrat lediglich aus den Vertretern der drei grossen Infrastrukturbetreiber SBB, BLS, SOB und des VöV besteht. Nur dadurch kann auch im Konfliktfalle die völlige Diskriminierungsfreiheit gewährleistet werden. Die Schwierigkeit wird die Übertragung von genügend Kompetenzen im Sinne von Entscheidungsgewalt sein, hierzu ist in der Verordnung das Augenmerk zu legen.

Aus der Sicht der IG DHS ist jedoch die organisatorische Zuteilung innerhalb des Bundes zentral. Dies, weil ansonsten neue Konflikte entstünden zwischen den Abteilungen Sicherheit, Regulation, Überwachung und neu noch Trassenvergabe. Eine Ansiedlung direkt beim UVEK ist daher zielführender.

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

Ja. Die IG DHS erachtet das als sinnvoll und sachlogisch. Die Übertragung des Inkassos an die TVS, stellt nach unserer Auffassung eine einheitliche Berechnung der Trassenpreise sicher und gehört unbedingt zu den Aufgaben einer unabhängigen Anstalt des Bundes.

Es ist jedoch wichtig anzumerken, dass das heutige Inkasso-System einwandfrei funktioniert und dass mit der neuen TVS der bürokratische Mehraufwand nicht steigen darf.

Systemführerschaft

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

Nein. Bei Einführung von Systemführerschaften sollte es unbedingt eine klare gesetzliche Regelung geben. In dieser Regelung sind die Voraussetzungen für eine Übernahme einer Systemführerschaft möglichst genau zu bezeichnen. Ebenso sollten sämtliche in Punkt 1.3.2.1 aufgeführten, notwendigen Prozesse einheitlich geregelt sein und gesetzlich verankert werden. Die abgeschlossenen Verträge sind für die Branche transparent zu machen. Zudem erachten wir es als notwendig, ein Einladungsverfahren für alle Fälle vorzusehen ist.

Grundsätzlich regt die IG DHS an, dass das Management-Board breit abgestützt werden muss.

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

Nein. Die Stakeholder sind mehr einzubeziehen. (S. Frage 5). Die Einbindung aller durch den Systemführer ist klar zu regeln, wenn von einer echten Mitwirkung die Rede sein soll.

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

Positiv. Die IG DHS begrüsst im komplexen System Bahn das Konzept der Systemführerschaft. Die Voraussetzungen für technische Systemführerschaften beschränken sich in der Regel auf einzelne EVU oder ISB. Um eventuelle Diskriminierungspotenziale auszuschliessen, regt die IG DHS an, vermehrt Systemführerschaften extern zu vergeben (z.B. ETCS; siehe auch Punkt 1.3.4.2.2 Abschnitt a). Auch ein Firmenpool (Siemens, Bombardier, Alstom) mit vergleichbarem Know-how wäre denkbar. So kann eine effizientere Kooperation und demzufolge weniger Diskriminierungspotenzial das Ergebnis sein.

Mitwirkungsrechte

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

Ja, aber nur bei Netzausbau und nicht beim Unterhalt. Allerdings muss man noch einen Schritt weiter gehen und auch den Systemnutzern wie den Verladern diese Rechte zuzugestehen. Die Kantone als Besteller haben dies im Personenverkehr ja auch.

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

Nein. Diese Konstellation birgt ein Diskriminierungspotenzial. Es kann dazu führen, dass EVU die im Netzzugang tätig sind, Einfluss auf die Gestaltung der Fahrpläne zum eigenen Vorteil nehmen. Daher ist die Fahrplanerstellung ohne dieses Mitwirkungsrecht als objektiver und unabhängiger zu betrachten.

Aus Sicht IG DHS sollten die Erstellungsregeln des Fahrplans öffentlich gemacht und vor allem gemeinsam diskutiert werden. Das Ziel ist es allgemeine, verständliche, nachvollziehbare und faire

Prinzipien zu schaffen und transparent zu machen, nach welchen die Fahrplanerstellung abgewickelt werden soll. Dies würde das Verständnis und die Nachvollziehbarkeit von den Betroffenen deutlich erhöhen und mögliche völlig unberechtigte Verdachtsmomente bezüglich Benachteiligung / Diskriminierungen ausschliessen. Ebenfalls kann so die TVS ihre Verantwortlichkeit im Sinne der Durchsetzung des Gesetzes wahrnehmen.

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

Nein. Die Mitwirkungsrechte sind auf gesetzlicher Ebene gut ausgestaltet und bei einer guten Umsetzung sollte diese Lösung zu einer deutlichen Verbesserung führen.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr

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

Ja. Die IG DHS begrüsst die Stärkung der zukünftigen RailCom ausdrücklich, da sie wichtige Überwachungsfunktionen im gesamten Rahmen des OBI wahrnimmt.

Damit der Regulator auch genügend schnell und kompetent entscheiden kann, soll dieser mit den dafür notwendigen Ressourcen ausgestattet werden. Denn die Entscheide müssen in einer knappen Frist von 4 Monaten, von der Eingabe der Fahrplankonzepte bis zur definitiven Trassenvergabe, gefällt werden. Ungewissheit bezüglich der Verteilung der Trasse ist für die EVU sehr schlecht.

Weitere wichtige Elemente in diesem Zusammenhang:

- Klärung der Rollen und Verhältnisse zwischen der WEKO, dem Preisüberwacher und der zukünftigen RailCom
- Durch die Einsetzung einer starken, unabhängigen RailCom muss der Rollenkonflikt zwischen dem Bund als Eigner der SBB und dem Regulator entschärft werden. Der Regulator muss weisungsunabhängig von Bundesrat und Verwaltung operieren können sowie über das notwendige Fachwissen und ausreichend Ressourcen verfügen.

Passagierrechte

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

Keine Antwort. Die IG DHS äussert sich nicht zu Fragen des Personenverkehrs.

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

Keine Antwort. Die IG DHS äussert sich nicht zu Fragen des Personenverkehrs.

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?

Nein.

Weitere Bemerkungen:

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

Nein.

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

Nein.