

Eidg. Departement für Umwelt, Ver-
kehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

Per E-Mail als pdf und Word an:
konsultationen@bav.admin.ch

20. November 2015 / BW

Stellungnahme zur Organisation Bahninfrastruktur (OBI)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Organisation Bahninfrastruktur (OBI). Wir nehmen gerne zu denjenigen Punkten Ihres Fragenkatalogs Stellung, welche für die Bauwirtschaft von besonderer Bedeutung ist. Zudem verweisen wir auf die Stellungnahmen unserer Mitgliederorganisationen (usic, Fachverband Infra).

Zielsetzungen

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

Ja Nein Keine Stellungnahme

Der Bundesrat will auch in Zukunft an den sogenannten integrierten Bahnen festhalten. Dies können wir aufgrund der historisch gewachsenen Struktur der Bahnlandschaft Schweiz nachvollziehen. Wichtig ist aber, dass die Vorlage zur Organisation Bahninfrastruktur (OBI) sich konsequent an diesem Grundsatz orientiert. Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen betreffend Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur sollen bei den Bahnen bleiben und nicht – auch nicht teilweise – an den Bund übertragen werden.

bauenschweiz setzt sich für einen echten Preis-Leistungs-Wettbewerb im Bahnverkehr ein, um die hohe Qualität der bisherigen Bahninfrastruktur sowie dessen steigende Effizienz zu gewährleisten. Mit der Zunahme der Wettbewerbsintensität nimmt auch der Anreiz zu, diskriminierende Handlungen zur Erlangung von Wettbewerbsvorteilen vorzunehmen. Zugleich könnten auch bestehende Diskriminierungspotenziale Ursache für weniger Wettbewerb darstellen. Die Reduktion von Diskriminierungspotenzialen ist deshalb eine absolute Priorität.

In diesem Sinne sind wir mit der generellen Zielsetzung einverstanden.

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

Ja Nein Keine Stellungnahme

Trassenvergabestelle

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

Ja Nein Keine Stellungnahme

Die bisherigen Entscheide der Trasse Schweiz AG stossen auf hohe Akzeptanz. Das theoretisch vorhandene Diskriminierungspotenzial wurde demnach nicht ausgespielt. Unter der Grundvoraussetzung, dass keine vollständige Trennung zwischen Verkehrsbereichen und Infrastruktur erfolgen soll, ist die Schaffung einer unabhängigen Trassenvergabestelle dennoch sinnvoll.

Als Anstalt des Bundes ist besonders darauf zu achten, dass der Trassenvergabestelle eine politische Unabhängigkeit zusteht. Gleichzeitig muss Befürchtungen vor einer übermässigen Bürokratisierung des Trassenvergabeprozesses Rechnung getragen werden.

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

Ja Nein Keine Stellungnahme

Dass die Trassenvergabestelle auch das Inkasso des Trassenentgelts zu ihren Aufgaben zählt, leitet sich aus den übertragenen Aufgaben ab. Auch der internationale Zugverkehr ist von der Trassenvergabe und der Einkassierung von Trassenbenützungsentgelten betroffen. Die Übertragung der Inkasso-Kompetenz an die Trassenvergabestelle im Einklang mit der Richtlinie 2012/34/EU stärkt die Akzeptanz durch europäische Verkehrsdienstleister. Die Übernahme bestehender EDV-Systeme und Personalbestände soll zudem die Kontinuität der bisherigen positiven Erfahrungen aufrechterhalten. Gleichzeitig muss darauf geachtet werden, dass das Inkasso mit möglichst geringen Kosten für beide Parteien erfolgt.

Systemführerschaft

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

Wir begrüssen es, wenn insbesondere bei der Bahninfrastruktur schweizweit möglichst einheitliche Standards angewandt werden. Staatlich beauftragte Systemführerschaften können dort sinnvoll sein, wo Branchenlösungen nicht den gewünschten Erfolg herbeiführen.

Neben der Steigerung der Produktivität im Schienenverkehr bergen Systemführerschaften auch hohe Diskriminierungspotenziale. Dies betrifft einerseits die anwendbaren Vergabeverfahren zwischen dem BAV und dem Beauftragten, andererseits die Beziehung zwischen Beauftragtem und den betroffenen Unternehmen. Wir fordern deshalb, dass die Bedingungen, unter welchen ein Auftrag dem Beschaffungsrecht unterstellt sein soll, hinreichend präzisiert werden. Es ist darauf zu achten, dass Systemführerschaften nur dann beauftragt werden, wenn sie zur Nutzung von Effizienzsteigerungspotenzialen, zur Verbesserung der Interoperabilität sowie zur Schaffung einheitlicher Lösungen für die Kundschaft des öffentlichen Verkehrs beitragen. Es ist wichtig, dass sich in allen anderen Fällen die Branche selber reguliert und Lösungen umsetzen kann. Mit diesen Rahmenbedingungen bleiben die Unternehmen innovativ und effizient.

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

Ja Nein Als zu weit führend

Mit FABI wurden die langfristige Planung von Infrastruktur und Verkehrsangeboten sowie der Einbezug der Marktteilnehmer unter der Federführung des Bundesamtes für Verkehr BAV geregelt. Neu sollen zwecks Vermeidung von Diskriminierungen auch die kurz- und mittelfristigen Planungen von Investitionen und die Gestaltung der Fahrpläne mittels beschwerdefähiger Mitwirkungsrechte geregelt werden.

Diese Mitwirkung sowie die für die Eskalation vorgesehene geteilte Zuständigkeit (BAV/RailCom) wären mit grossem Aufwand verbunden. Überdies könnten damit Punkte aus Vereinbarungen (z.B. Leistungsvereinbarungen) in Frage gestellt werden, zu denen die betroffenen Akteure bereits mitwirken konnten. Aus unserer Sicht sind diese Rechte deshalb zwingend auf die Informationsrechte zu beschränken.

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

Systemführerschaften tragen viel zur Steigerung der Produktivität bei, sofern es sich hierbei um die technisch optimalen Lösungen handelt. Aufgrund der hohen Pfadabhängigkeit und Interdependenzen zahlreicher Akteure sollen Systemführerschaften wenn möglich von unten nach oben wachsen anstatt von oben herab staatlich verordnet.

Mitwirkungsrechte

Zu den Fragen 8 bis 10 bezüglich Mitwirkungsrechte der Eisenbahnverkehrsunternehmen nehmen wir mangels besonderer Betroffenheit keine Stellung.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr

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

Ja Nein Keine Stellungnahme

Die Schiedskommission muss so zusammengesetzt und mit Aufgaben und Kompetenzen ausgestattet sein, dass sie Konflikte möglichst abschliessend beurteilen kann und die Anrufung von ordentlichen Gerichten möglichst vermieden werden kann.

Passagierrechte

Zu den Fragen 12 und 13 bezüglich Passagierrechte nehmen wir mangels besonderer Betroffenheit keine Stellung.

Auswirkungen

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

Ja Nein Keine Stellungnahme

Weitere Bemerkungen

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

Ja Nein Keine Stellungnahme

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

Ja Nein Keine Stellungnahme

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, geschätzte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

bauenschweiz



NR Hans Killer
Präsident



Benjamin Wittwer
Direktor