

Verwaltungsrat und Konzernleitung · Hilfigerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 30. Oktober 2015

Stellungnahme SBB im Rahmen der Vernehmlassung Organisation Bahninfrastruktur.

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zur Botschaft OBI Stellung nehmen zu können.

Gerne nehmen wir zur Kenntnis, dass die Empfehlung der Expertengruppe OBI, die Eisenbahnunternehmen zu einem Holdingmodell zu verpflichten bzw. den Verkehrs- und den Infrastrukturbereich zu trennen, nicht umgesetzt wird. Wir erachten das als klares Bekenntnis zum Erfolgsmodell öV Schweiz und zur integrierten Bahn.

Die in der Botschaft vorgeschlagenen Änderungen haben wir bezüglich Praxis-tauglichkeit, Einfachheit und Effizienz sowie Subsidiarität (Branchenlösungen vor behördlichen Regelungen) geprüft. Grundsätzlich fehlt aus unserer Sicht eine Regulierungsfolgeabschätzung, mit der die Auswirkungen auf Investitionen, (Gesamtsystem-)Kosten und Akteure aufgezeigt wird. Unsere weiteren Bemerkungen und Anträge unterbreiten wir Ihnen gerne anbei.

I. Systemführerschaften: Keine Vorgaben für den Personenverkehr

Die SBB unterstützt die Konkretisierung der **Systemführerschaften im Bereich der Infrastruktur**. Dadurch können die bisher insbesondere in Leistungsvereinbarungen geregelten Systemaufgaben auf eine gesetzliche Grundlage gestellt werden. Hingegen lehnen wir ein allgemeines Öffentlichkeitsprinzip im Sinne der vorgesehenen grundsätzlichen Publikation der Verträge ab, da Geschäftsgeheimnisse tangiert sind.

Gleichzeitig stellen wir fest, dass gemäss den Entwürfen das BAV auch die Verantwortung für die **Systemführerschaften im Personenverkehr** übernehmen soll. Unseres Erachtens geht dieser Vorschlag über den Gegenstand dieser Vorlage hinaus, da diese Aufgaben in keinem Zusammenhang mit der Organisation der *Bahninfrastruktur* stehen. Auch ist für uns nicht ersichtlich, weshalb der bewährte Grundsatz der Subsidiarität aufgegeben werden soll.

SBB AG

Verwaltungsrat und Konzernleitung
Hilfigerstrasse 1 · 3000 Bern 65 · Schweiz
Telefon +41 51 285 00 01 · ulrich.gygi@sbb.ch · www.sbb.ch

Die im Direkten Verkehr zusammengeschlossenen Bahnen unternehmen gegenwärtig sehr grosse Anstrengungen, um die notwendige Vereinfachung mittels einer Branchenlösung zu realisieren. Da gemäss Entwurf die Systemaufgaben beim Personenverkehr sehr offen formuliert wären und die Vergabekriterien nicht näher festgelegt werden, würde deren Regelung zudem investitions hindernd wirken. D.h. ein Unternehmen wird nicht investieren, wenn die Gefahr besteht, dass die Innovation durch behördliches Handeln zum Gemeingut erklärt wird (z.B. im Bereich von Vertriebs-/IT-Lösungen).

Anträge:

Art. 37 Abs. 1 E-EBG ist wie folgt zu ändern:

~~1~~ „Das BAV kann übergeordnete Aufgaben ~~für den Eisenbahnverkehr oder den gesamten öffentlichen Verkehr~~ (Systemaufgaben) an dafür geeignete Infrastrukturbetreiberinnen oder Dritte übertragen, wenn dadurch die Effizienz oder die Interoperabilität verbessert oder einheitliche Lösungen für die Kundschaft erreicht werden können.“

~~3~~ „Das BAV ~~veröffentlicht~~ kann den Vertrag unter Wahrung von Geschäftsgeheimnissen veröffentlichen.

Auf die gesetzliche Regulierung der Systemführerschaften im Bereich Personenverkehr ist zu verzichten: Streichung Art. 18a und der Ergänzung von Art. 28 Abs. 3 E-PBG.

II. Mitwirkungsrechte Infrastruktur: Information statt Partizipation

Mit FABI wurden die langfristige Planung von Infrastruktur und Verkehrsangeboten sowie der Einbezug der Marktteilnehmer unter Federführung des BAV geregelt. Bezüglich der kurz- und mittelfristigen Aufgaben im Bereich Investitionen und Fahrpläne finden bereits heute regelmässig Gespräche zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) und Dritten statt, z.B. im Rahmen der Branchenzusammenarbeit (Kommission Infrastruktur des VöV).

Neu sollen zwecks Vermeidung von Diskriminierungen auch die kurz- und mittelfristigen Planungen von Investitionen und Fahrpläne mittels beschwerdefähiger Mitwirkungsrechte geregelt werden. Diese Mitwirkung sowie die für die Eskalation vorgesehene geteilte Zuständigkeit (BAV/RailCom) wären mit grossem Aufwand verbunden. Überdies würden damit Punkte aus Vereinbarungen (z.B. Leistungsvereinbarung) in Frage gestellt werden können, zu denen dieselben Akteure bereits mitwirken konnten.

Aus unserer Sicht sind diese Rechte deshalb auf Informationsrechte zu beschränken, wobei folgende Punkte zu berücksichtigen sind:

- Die vorgeschlagene Justiziabilität ist auf Informationsrechte zu bahnbetrieblichen Aspekten zu beschränken und die Zuständigkeit somit einzig der RailCom zuzuweisen.
- Um Verzögerungen in den kurz- und mittelfristigen Prozessen zu verhindern, ist den Beschwerden gegen Entscheide der RailCom die aufschiebende Wirkung von Gesetzes wegen zu entziehen (analog zu den Regeln über die Entscheide der Trassenvergabe-stelle TVS, Art. 9s Abs. 2 E-EBG).
- Aus den Entwürfen wird nicht ersichtlich, auf welche Investitionen (Erweiterungen, Substanzerhalte) die Rechte anwendbar sein sollen. Aus unserer Sicht sind diese auf die für die Durchführung des Verkehrs relevanten Informationen zu beschränken.
- „Betroffen“ gemäss Art. 37a Abs. 1 E-EBG verstehen wir so, dass das Informationsrecht auf die für den *betreffenden* Netzteil konzessionierten EVU beschränkt ist.
- Mit der vorgeschlagenen Verankerung in den beiden Erlassen EBG und PBG entsteht gemäss unserer Einschätzung eine Regelungslücke beim Güterverkehr. Es ist sicher-zustellen, dass dieser gegenüber dem Personenverkehr nicht benachteiligt wird.

Anträge:

Mitwirkungsrechte sind in Informationsrechte umwandeln: Art. 37a E-EBG ist wie folgt zu ändern:

¹ Die Infrastrukturbetreiberin räumt den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anchiessern bei der Planung von Investitionsvorhaben auf ihrem Netz ein Mitwirkungsrecht Informationsrecht ein.

² Das Mitwirkungsrecht Informationsrecht besteht auch dann, wenn der Infrastrukturbetreiberin weitere Aufgaben, insbesondere Systemaufgaben, übertragen werden.

Kognition der RailCom betreffend Entscheide über Informationsrechte gemäss Art. 37a E-EBG: Art. 40d^{ter} Abs. 1 Bst. f E-EBG ist wie folgt zu ändern:

¹ Die RailCom entscheidet über Streitigkeiten betreffend: [...]

f. das Mitwirkungsrecht Informationsrecht nach Artikel 37a.

Beschwerden gegen Verfügungen der RailCom die aufschiebende Wirkung entziehen: Art. 40 a^{quinquies} E-EBG ist um einen Absatz zu ergänzen:

^{2bis} Beschwerden an die RailCom betreffend Informationsrechte nach Art. 37a E-EBG haben keine aufschiebende Wirkung.

III. Trassenvergabestelle: Inkasso bei der Infrastrukturbetreiberin belassen und Fachkompetenz sicherstellen

Die SBB bekennt sich im Bereich der Trassenvergabe klar zu einer diskriminierungsfreien Leistungserbringung. Die heutige Trasse Schweiz AG funktioniert problemlos. Ist aus übergeordneten Gründen eine Umwandlung in eine Bundesanstalt und somit die Schaffung einer neuen Bundesstelle notwendig, sind aus unserer Sicht folgende Anpassungen in den Entwürfen angezeigt:

- **Inkasso bei der Infrastrukturbetreiberin belassen:** Der Entwurf sieht vor, dass SBB Personenverkehr und SBB Cargo den Trassenpreis zukünftig an die TVS entrichten sollen, welche diese Einnahmen wiederum an die SBB zurückleitet. Eine Auslagerung des Inkassos an die TVS führt einerseits zu erheblichen Mehrkosten durch zusätzliche Schnittstellen und erhöhten Regelungsbedarf und folglich auch zu mehr Ineffizienz im Abrechnungsprozess, ohne dass ein Mehrwert für die ISB oder EVU ersichtlich ist.

Antrag:

Auf die Auslagerung des Inkassos ist zu verzichten und der heutige Status quo beizubehalten: Streichung Art. 9d Abs. 2 Bst. c E-EBG.

- **Einsitznahme Verwaltungsrat:** Der Vorschlag schliesst die Einsitznahme von Mitarbeitenden der ISB im Verwaltungsrat der TVS aus. Damit würden fast sämtliche Know-how-Träger ausgeschlossen, was die Frage der Fachkompetenz und Ausgewogenheit des Gremiums aufwerfen würde. Bei einem Mitarbeitenden der ISB, der weder mit der Trassenvergabe beauftragt ist noch für einen Verkehrsbereich Verantwortung trägt, ist kein Ausschlussgrund ersichtlich.

IV. Passagierrechte: Ausnahme für den Regionalverkehr und Haftungsbeschränkung

Wir begrüssen, dass die Rechte der Reisenden nicht nur auf der Schiene, sondern auch auf der Strasse (Fernbusse) gestärkt werden sollen. Positiv ist, dass bei diesem Vorschlag explizit eine intermodale Betrachtung eingenommen wird.

Dennoch sehen wir in der Neuregelung der Kulanzregeln keinen Handlungsbedarf. Bereits heute bieten wir unseren Kunden bei Verspätungen oder Störungen auf freiwilliger Basis eine unkomplizierte Entschädigung an. Ab einer Verspätung von 60 Minuten verteilt das Zugpersonal einen Sorry-RailCheck im Wert von CHF 10.- (2. Klasse) oder CHF 15.- (1. Klasse), welcher direkt im Zug bei der Minibar bzw. im Speisewagen oder am Schalter eingelöst werden kann. Im internationalen Personenverkehr von/nach der Schweiz bestehen ebenfalls bereits ähnliche Bestimmungen wie die im Entwurf vorgeschlagenen Passagierrechte. Es stellt sich somit die

Frage, ob mit einer formalen Regelung, welche mit grossem administrativen Aufwand für den Kunden verbunden ist, dieser einen Mehrwert gegenüber der heutigen Praxis erhält.

Weiter wird die Verankerung der Passagierrechte mit der Übernahme eines Elementes des 3. EU-Bahnpakets begründet (EU Fahrgastrechte-Verordnung 1371/2007). Die Umsetzung dieser Verordnung wird jedoch derzeit mit dem Ziel einer umfassenden Revision evaluiert. Es stellt sich daher auch die Frage, wie opportun eine Angleichung an EU-Recht ist, welches bald geändert wird.

Hauptantrag:

Auf die gesetzliche Regelung von Passagierrechten ist zu verzichten und das heutige unbürokratische Kulanzsystem beizubehalten: Streichung Art. 21 E-PBG.

Sollte eine Regulierung der Passagierrechte dennoch erfolgen, sind aus unserer Sicht folgende Punkte in die Entwürfe aufzunehmen:

- Auf Seiten der Transportunternehmen würde mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung eine Haftung in unbeschränkter Höhe generiert. Die grundsätzliche Beschränkung der Haftung müsste im Gesetz selbst erfolgen.
- Im Sinne der Rechtssicherheit müsste die generelle Ausnahme des Regionalverkehrs im Gesetz verankert werden.

Eventualantrag:

Art. 21 Abs. 5 E-PBG ist wie folgt zu ändern:

Der Haftungsrahmen beträgt [Betrag in CHF]. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Haftung. Er kann für den Der Regional- und der Ortsverkehr sind hiervon ausgenommen Ausnahmen vorsehen.

V. Plangenehmigungsverfahren: Beibehaltung der sachgerechten Zuständigkeit

Gemäss heutiger Rechtslage und der gelebten Praxis werden kommerzielle Nebennutzungen wie Werbeanlagen und Ladenflächen auf Perrons und in Unterführungen im kantonalen resp. kommunalen Verfahren bewilligt. Der vorgeschlagene Art. 18 Abs. 1bis E-EBG würde dazu führen, dass diese wie eisenbahnbetriebsrelevante Projekte vom BAV bewilligt werden müssten. Das BAV kann sich jedoch bereits heute im Rahmen von Art. 18m EBG insbesondere zu Aspekten der Sicherheit des kommerziellen Projekts äussern.

Durch die Änderung der Zuständigkeit würde sich die Verfahrensdauer für die Bewilligung von solchen – i.d.R. kleineren – Projekten erheblich verlängern und administrativen Mehraufwand

mit sich ziehen. Die Notwendigkeit, diese Projekte der kantonalen Zuständigkeit und damit einem schnelleren Verfahren vor Ort zu entziehen, ist nicht ersichtlich.

Antrag:

Art. 18 Abs. 1bis E-EBG ist ersatzlos zu streichen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen stehen Ihnen Bernhard Meier (meier.bernhard@sbb.ch) sowie die Unterzeichnenden gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Dr. Ulrich Gygi
Präsident des Verwaltungsrates

Andreas Meyer
CEO

Beilage: Antworten SBB zum Fragenkatalog der Vernehmlassungsvorlage

Kopie an (per E-Mail):

- Walter Thurnherr, Generalsekretär UVEK, walter.thurnherr@uvek.admin.ch
- Dr. Serge Gaillard, Direktor EFV, serge.gaillard@efv.admin.ch