



Nachdem die Schweiz 1999 ihr erstes Bahnreform-Paket umgesetzt hatte, folgte in zwei Umsetzungsschritten die zweite Bahnreform 2010 respektive 2013. Ein weiterer wichtiger Schritt erfolgt nun 2020/21.

Schweizer OBI

Meilenstein der Bahnreform

Mit einem weiteren Schritt geht die schweizerische Bahnreform auf EU-Kurs – die vier Eisenbahnpakete stecken den inhaltlichen Rahmen ab. Doch in „eidgenössischer Tradition“ werden eigene Maßnahmenpakete gebildet, die teils zehnjährige parlamentarische Verfahrenswege durchlaufen. Nun steht die Organisation der Bahninfrastruktur – kurz: OBI – in zwei Schritten an.

Die Revision des Eisenbahngesetzes im Jahr 1996 und die Bahnreformen haben zu einer schrittweisen Stärkung der schweizerischen Bahnen sowie zu einer Annäherung des bestehenden Systems an die Regelwerke der EU geführt. Dank des guten öffentlichen Verkehrs (ÖV) belegt die Schweiz bezüglich Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Vergleich seit Jahren Spitzenplätze.

Die Basis dafür wurde 1999 mit der Bahnreform 1 gelegt. Ziel war es, die Bahn als Verkehrsträger kundenorientierter, effizienter und wettbewerbsfähiger zu machen. Bei dieser Bahnreform wurde die SBB von einer Anstalt des Bundes in eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft umgewandelt, der Güterverkehr wurde liberalisiert, die Infrastruktur (Eisenbahnnetz) und der Verkehr wurden rechnerisch und organisatorisch getrennt und der diskriminierungsfreie Netzzugang wurde eingeführt.

Bahnreform 2

Am 23. Februar 2005 verabschiedete der Bundesrat die Botschaft zur zweiten Bahnreform, die jedoch vom Parlament zur Überarbeitung zurückge-

wiesen wurde. Eine Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 folgte am 9. März 2007. Sie enthielt unter dem Titel „Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr“ nur noch die unbestrittenen Teile der früheren Vorlage. Inhalte waren unter anderem die Revision der Sicherheitsdienste, die Gleichstellung der Transportunternehmen sowie die Weiterentwicklung der früheren Reformen. Die Revision trat Anfang 2010 in Kraft. Am 20. Oktober 2010 folgte die Botschaft zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 (Bahnreform 2.2). Hauptbestandteile waren die Übernahme der Sicherheits- und der Interoperabilitätsrichtlinie der EU und die rechtliche Verankerung von Ausschreibungen im Busbereich. Diese Anpassungen sind seit Mitte 2013 in Kraft.

OBI mit vier Infrastruktur-schwerpunkten

Die OBI könnte in ihrem Umfang als „dritte Bahnreform“ angesehen werden. Mit dem Gesetzespaket OBI werden infrastrukturseitig der diskriminierungsfreie Netzzugang sichergestellt, Mitwirkungsrechte der EVU definiert, Systemaufgaben geregelt und die Schiedskommission mit neuen Kom-

petenzen ausgerüstet. Ergänzend hierzu werden im OBI-Paket die Rahmenbedingungen der Fernbus-Angebote im ÖV-Angebot klarer geregelt sowie die Fahrgastrechte gestärkt. Im Einzelnen werden folgende Gesetzesanpassungen vorgenommen:

- Die Trassenvergabestelle, die heute von den drei großen Normalspurbahnen (SBB, BLS und SOB) sowie vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV) getragen wird, wird in eine unabhängige Anstalt des Bundes überführt und mit zusätzlichen Kompetenzen ausgestattet. Sie wird für alle Bahnen mit Ausnahmen der Schmalspurbahnen zuständig sein. Diese Umstellung dient dem diskriminierungsfreien und transparenten Netzzugang, der gesunden Entwicklung des Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr und der optimalen Nutzung der Schienenkapazitäten. Die neue Trassenvergabestelle erhält die Verantwortung für die Erstellung des Fahrplans für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz. Mit der Erarbeitung der Fahrplan-Grundlage darf und wird sie Dritte beauftragen. Namentlich handelt es sich um die SBB-Division Infrastruktur, die diese Aufgabe diskriminierungsfrei und unter Einbezug der anderen Infrastrukturbetreiberinnen und EVU erfüllen soll.
- Bei der Investitionsplanung der Infrastrukturbetreiberinnen wird den EVU ein Mitwirkungsrecht einge-

räumt. Die Betreiberinnen der Bahninfrastruktur sind verpflichtet, ihre Investitionspläne periodisch zu publizieren und die EVU anzuhören. Damit kann auf Investitionsentscheidungen Einfluss genommen werden.

- Das Bundesamt für Verkehr (BAV) kann Systemaufgaben für den Eisenbahnverkehr oder den gesamten öffentlichen Verkehr an Infrastrukturbetreiberinnen oder Dritte übertragen. Somit verfügt das BAV über eine explizite gesetzliche Grundlage, um Systemführungsverträge abzuschließen. Ziel der Systemführerschaften – etwa beim ETCS und ATO – ist, die Effizienz oder die Interoperabilität zu verbessern sowie einheitliche Lösungen für die Kundenschaft zu erreichen.
- Die Schiedskommission für den Eisenbahnverkehr (SKE) wird in RailCom umbenannt. Sie wird Beschwerdeinstanz für Fragen zur Systemführerschaft und zu den Mitwirkungsrechten. Zudem erhält sie weitere Kompetenzen im Bereich Überwachung und Prüfung. Sie darf bei den Eisenbahnunternehmen die notwendigen Daten für die Marktüberwachung erheben.

Fernbus-Regelungen

Die Bedingungen für die Erteilung einer Bundeskonzession für die Beförderung von Reisenden werden auf Gesetzebene ausführlich festgelegt (unter anderem Abstimmung mit der Raum-

planung, dem Umweltschutz, dem Arbeitsrecht und den Rechten für die Benutzung der Verkehrswege). Neue Angebote sind zumutbar, wenn sie keine bestehenden nicht subventionierten Fernverkehrslinien in ihrem Bestand existenziell gefährden und den subventionierten Regionalverkehr ergänzen.

Passagierrechte

Die Passagierrechte bei Verspätungen im Eisenbahn- und im internationalen Busverkehr werden gestärkt und an den europäischen Normen ausgerichtet. Je nach Situation können die Reisenden die Weiterfahrt ohne Nachzahlung, eine Fahrpreiserstattung oder eine Entschädigung beanspruchen. In gewissen Fällen kann das Transportunternehmen zudem verpflichtet werden, Unterkunft- oder Verpflegungskosten zu übernehmen.

OBI-Umsetzung

Das OBI-Gesetz und die dazugehörige Verordnung traten am 1. Juli 2020 in Kraft. Die Bestimmungen zu den Passagierrechten und den operativen Aufgaben der Trassenvergabestelle folgen im Januar 2021. Somit werden weitere Anpassungen an den EU-Recast und das 3. Eisenbahnpaket umgesetzt.

Ausblick

Der Beitritt zur Europäischen Eisenbahnagentur ERA im Rahmen des 4. Eisenbahnpakets ist im Moment noch nicht Gegenstand. Der schweize-



Im internationalen Bahnverkehr – hier beispielsweise der ICE von Hamburg kurz vor Chur – sind heute grenzüberschreitende Personenverkehrsleistungen ausschließlich in Kooperation zwischen einem schweizerischen und einem ausländischen EVU möglich.

rische Bundesrat wird die entsprechende Vernehmlassung voraussichtlich noch in diesem Jahr durchführen. Das Parlament dürfte sich 2021 mit dem Geschäft befassen. Zwischenzeitlich anerkennt das BAV als Übergangslösung die Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeugzulassungen der ERA. Eine Markttöffnung des internationalen sowie nationalen Personenverkehrs nach 3. respektive 4. EU-Eisenbahnpaket ist nach wie vor nicht Gegenstand der gesetzlichen Verordnungen. Hier prüft der schweizerische Bundesrat eine internationale Fernverkehrsöffnung im Rahmen des Landverkehrsabkommens mit der EU. Damit könnten Bahnen künftig internationale Personenverkehrsleistungen allein anbieten, wobei der Markteinstieg in den engmaschigen CH-Takt anspruchsvoll wird.

Peider Trippi