

Ständerat weist Fernbusse in die Schranken

Bei der Organisation der Bahninfrastruktur (Obi) geht es eigentlich um die Bahn. Ein wichtiger Streitpunkt sind aber die neuen Fernbus-Angebote. Im Gegensatz zum Nationalrat verlangt der Ständerat klare Spielregeln.



Bild: fotolia/Stockwerk-Fotodesign

Die kleine Kammer hat die Vorlage am Montag um eine Bestimmung ergänzt, die Rosinenpickerei auf Kosten des Regionalverkehrs verhindern soll. Fernbusse dürfen andere konzessionierte Verkehrsangebote nicht gefährden. Damit sollen auch Investitionen der öffentlichen Hand geschützt werden.

Verkehrsministerin Doris Leuthard sprach von Heimatschutz. Es habe in der Vergangenheit immer wieder neue Angebote gegeben. «Ein bisschen Konkurrenz tut auch dem öffentlichen Verkehr gut.» Sie konnte sich nicht durchsetzen. Der Ständerat nahm den Antrag seiner Kommission mit 32 zu 10 Stimmen an.

Hintergrund sind Busunternehmen, die in den Fernverkehr drängen und damit der Bahn Konkurrenz machen. Im Februar hat die Firma Domo eine erste Konzession erhalten. Der Nationalrat seinerseits glaubt nicht, dass solche Angebote die Bahn ernsthaft in Bedrängnis bringen können. Er hat sich gegen eine entsprechende Bestimmung ausgesprochen.

«Riesige Übung»

Umstritten ist auch die Fahrplanung. Der Nationalrat will die SBB künftig von dem Prozess ausschliessen. Laut Josef Dittli (FDP/UR), der den Verband der verladenden Wirtschaft präsidiert, geht es darum, Diskriminierung zu verhindern. Der Ständerat lehnte das jedoch ab. Ein funktionierendes System dürfe nicht aufs Spiel gesetzt werden, sagte Kommissionspräsident Claude Janiak (SP/BL).

Es gehe auch um Baustellenplanung, Extrazüge und andere Aufgaben, sagte Leuthard. «Das ist jedes Jahr eine riesige Übung.» Leuthard erinnerte daran, dass der Personenverkehr heute nicht mehr Vorrang vor dem Gütertransport hat.

Zugestimmt hat der Ständerat Abstrichen bei der Transparenz. Wie der Nationalrat nahm er den Antrag des Bundesrats an, Berichte über Audits, Betriebskontrollen und Inspektionen des Bundesamts für Verkehr vom Öffentlichkeitsgesetz auszunehmen. Das Gleiche soll für alle Dokumente mit Angaben über die technische oder betriebliche Sicherheit gelten.

Einverstanden ist der Ständerat auch damit, dass Passagiere bei Verspätungen künftig eine Entschädigung erhalten sollen. Der Bundesrat hatte eine detaillierte Regelung vorgeschlagen, welcher der Nationalrat zugestimmt hat. Der Ständerat möchte die Details jedoch dem Bundesrat überlassen. Stein des Anstosses war laut Janiak in der Kommission, dass für GA-Inhaber keine Entschädigung vorgesehen ist.

Druck der EU

Um Diskriminierungen auf dem Schienennetz zu verhindern, wird eine unabhängige Trassenvergabestelle geschaffen. Heute sind bei den Schweizer Bahnen Verkehr und Infrastruktur in der Regel unter einem Dach angesiedelt. Bahnen, die auf fremden Netzen verkehren, drohen Nachteile. Die EU möchte daher, dass auch die Schweiz Verkehr und Infrastruktur trennt.

Stattdessen soll mit Obi die Trassenvergabestelle, die heute von den grossen Normalspurbahnen und vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV) getragen wird, in eine unabhängige Anstalt des Bundes überführt werden.

Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr wird in RailCom umbenannt und mit zusätzlichen Kompetenzen ausgestattet. Nicht mehr diskutiert wird im Rahmen von Obi die Auslagerung von SBB Cargo. In einem Bericht vom vergangenen November hatte der Bundesrat angekündigt, der Gütertransporttochter innerhalb des SBB-Konzerns mehr Eigenständigkeit zu geben.

In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat die Obi-Vorlage einstimmig an. Diese geht zurück an den Nationalrat. (sda/npa)

Publiziert am Dienstag, 29. Mai 2018