

# Räte einigen sich auf Organisation der Bahninfrastruktur

Die Räte sind sich einig über die Organisation der Bahninfrastruktur. Der Ständerat hat am Donnerstag die letzten Differenzen ausgeräumt. Die Vorlage ist damit bereit für die Schlussabstimmung am Ende der Session.



Bild: flickr/G-N. Mannes

Zuletzt ging es noch einmal um die Fernbusse. Der Ständerat wollte Rosinenpickerei auf lukrativen Fernverkehrslinien verhindern und schränkte die Konzessionsvergabe ein. Nun hat er sich der etwas weniger strengen Formulierung des Nationalrats angeschlossen. Doch das Signal ist deutlich: Konkurrenz für die Bahn ist nicht erwünscht.

Bei der Kompetenz für die Gestaltung des Fahrplans hat der Ständerat ebenfalls eingelenkt. Die Differenz war nur noch formell. Über den Grundsatz, dass die SBB auch in Zukunft für den Fahrplan zuständig ist, hatten sich die Räte schon früher geeinigt. Der Nationalrat hatte sich erfolglos dafür eingesetzt, die Aufgabe dem Bahnunternehmen zu entziehen und der Trassenvergabestelle zuzuweisen.

### **Risiko der Diskriminierung**

Deren Umgestaltung ist der Kern des Gesetzgebungsprojekts. In der Schweiz sind Infrastruktur und Bahnbetrieb in der Regel unter einem Dach angesiedelt. Man spricht von integrierter Bahn. Andere Bahnunternehmen, die die Schienen ebenfalls benützen wollen, werden dadurch potenziell diskriminiert. Die EU sähe es daher gerne, wenn die Schweiz Infrastruktur und Betrieb trennen würde.

Das hat der Bundesrat geprüft und verworfen. Für dieses Modell gibt es in der Schweiz zu wenig Unterstützung. Damit die Trassenvergabe trotzdem unabhängig und transparent verläuft, wird den Bahnunternehmen die Trassenvergabestelle entzogen und in eine unabhängige Anstalt des Bundes überführt. Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr wird in RailCom umbenannt und mit zusätzlichen Kompetenzen ausgestattet.

### **Entschädigung bei Verspätung**

Diese Änderungen betreffen vor allem in- und ausländische Bahnunternehmen. Doch auch die Passagiere sind von der Gesetzesänderung betroffen. Bei Verspätungen haben sie künftig Anspruch auf eine Entschädigung. Die Details überlässt das Parlament dem Bundesrat.

Das Gesetz verpflichtet die Bahnunternehmen auch, im Rahmen des betrieblich Möglichen Fahrräder zu transportieren. Ausserdem haben die Räte die Aufsichtstätigkeit des Bundesamts für Verkehr im Sicherheitsbereich vom Öffentlichkeitsgesetz ausgenommen.

Gestrichen wurde die Möglichkeit einer Systemführerschaft im Personenverkehr. Auf dieser Basis kann das BAV einem Unternehmen die Verantwortung übertragen, einvernehmliche Lösungen für übergeordnete Aufgaben zu finden. Verkehrsverbände und Kantone hatten um ihre Mitspracherechte befürchtet, nicht zuletzt bei der Festlegung von Tarifen. (sda)

Publiziert am Donnerstag, 20. September 2018