



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Verkehr BAV**

Referenz/Aktenzeichen: /2010-01-05/ 271

# **Zweiter Schritt der Bahnreform 2**

## **Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung**

März 2010



## Übersicht

Die Vernehmlassung Zweiter Schritt der Bahnreform 2 fand statt vom 3. Juli 2009 bis 16. Oktober 2009. Insgesamt sind 75 Stellungnahmen eingegangen. Die Vernehmlassung beinhaltet vier verschiedene Themenbereiche: diskriminierungsfreier Netzzugang, Interoperabilität des europäischen Schienennetzes, Ausschreibungen im Personenverkehr und Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste. Die Vorlage wurde bei allen Themen positiv aufgenommen. Die überwiegende Mehrheit der Konsultierten unterstützt die Zielsetzungen und Hauptinhalte der Vorlage.

Die Auswertung des Fragebogens zur Vernehmlassung ergibt folgendes Bild:

Fragen	Ja	Nein	Nur Anmerkung	keine Bemerkung	
Frage 1.1 (Öffentlich-rechtliche Anstalt als Lösung für eine diskriminierungsfreie Trassevergabe)	44	9	8	14	
Frage 1.2 (Trassenbestellung von nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen)	37	13	8	17	
Frage 1.3 (Neue Rollen)	36	Teilweise 5	10	8	16
Frage 2.1 (Liste interop. Strecken)	13	Ausweitung 23	0	-----	39
Frage 2.2 (Konformitätsbewertungsstelle)	private & staatliche 37	staatlich 12	privat 9	17	
Frage 3.1 (Regelung Ausschreibung)	43	11	3	18	
Frage 3.2 (Neue Instrumente)	46	Ja:Aus.plan Nein: LV 3	5	3	18
Frage 3.3 (Zuschlag Konzession)	46	6	3	20	



Referenz/Aktenzeichen: /2010-06-15/337

<b>Frage 4.1 (Vorhaltekosten) Wehrdienste</b>	45	2	2	26
---	----	---	---	----

Viele Vernehmlassungsteilnehmer haben sich nicht zu allen Fragen geäußert, was sich in der grossen Zahl "keine Bemerkung" widerspiegelt.

### **Diskriminierungsfreier Netzzugang**

**Die vorgeschlagene Lösung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt wird von einer überwiegenden Zahl von Vernehmlassungsteilnehmern positiv aufgenommen.** Die [Kantone](#) unterstützen dies grundsätzlich, fordern aber eine klare Mitwirkung durch Einsitz der Kantone in den Verwaltungsrat. Sie betonen auch, dass für die Kantone kein finanzieller Mehraufwand entstehen darf. Auch [VöV](#), [BLS](#) und [SBB](#) beanspruchen eine Vertretung im Verwaltungsrat. Für die Parteien [SP](#), [CVP](#), [FDP](#) und [Grüne](#) stellt der Trassenpreis eine wichtige Komponente dar. Gefordert wird eine klarere Definition bis hin zur Frage der Klärung bei Streitigkeiten. Zudem soll auch gemäss KöV und einzelnen Kantonen die Gebühr den Trassenpreis nicht erhöhen. Viele sehen die öffentlich-rechtliche Anstalt nur als eine Art Übergangslösung bis zur vollständigen Trennung. [HUPAC](#), [VAP](#), [Cargo](#), [TCS](#), [Mirgos](#), [Car Tourisme](#), [IG Wirtschaft und Verkehr](#) und [Pro Cargo Rail](#) plädieren für eine klare Trennung von Infrastruktur und Betrieb. [NW](#), [SZ](#), [JU](#), [VD](#), [Erdölvereinigung](#) und [LITRA](#) wollen die Aufgabe der Trassenvergabe beim BAV ansiedeln, um auf eine weitere Organisationsstruktur verzichten zu können.

**Die Trassenbestellung durch Nicht-Eisenbahnverkehrs-Unternehmen wird von der Mehrheit unterstützt.** Die Unterstützer legen aber Wert darauf, dass keine Trassen blockiert bzw. kein Handel mit den Trassen möglich gemacht werden dürfte. Dies ist auch der Grund der Ablehnung bei den meisten Gegnern der Trassenbestellung durch Dritte. [RailPlus](#) möchte die Entwicklung in der EU abwarten.

**Die Mehrheit begrüsst die neu vorgeschlagenen Rollen für die Sicherung eines diskriminierungsfreien Netzzuganges.** Einzelne Fragen bezüglich Schnittstellen und Festlegung des Trassenpreises, wie auch die Definition des Fahrplans, sollen noch detailliert geklärt werden. [JU](#), [SH](#), [VS](#), [BL](#), [ZG](#), [SG](#), [Erdölvereinigung](#), [LITRA](#) und [KöV](#) bedauern, dass



Referenz/Aktenzeichen: /2010-06-15/337

die Marktaufsicht nicht durch die WEKO wahrgenommen werden kann. Auch die Ausgestaltung der Rolle der SKE wird von verschiedener Seite diskutiert.

### **Interoperabilität des europäischen Schienennetzes**

**Die unterbreitete Liste der betroffenen Strecken stiess beim Grossteil der Vernehmlassungsteilnehmer auf Anklang.** Viele befürworten eine noch weitere Ausdehnung des interoperablen Streckennetzes. [Alpeninitiative](#), [SEV](#), [SGB](#) und [WEKO](#) [plädieren](#) für eine (schrittweise) Ausdehnung auf das gesamte Normalspurnetz.

**Die Schaffung einer staatlichen Konformitätsbewertungsstelle subsidiär zur privaten wird von der Mehrheit unterstützt.** [SZ](#), [SAB](#), [ProBahn](#), [SP](#), [VCS](#), [WWF](#), [VöV](#), [SEV](#), [DB](#), [SGB](#) setzen sich ausdrücklich für eine ausschliesslich staatliche Stelle ein. Etwa ebenso viele Teilnehmer: [SGV](#), [HUPAC](#), [CTS](#), [SVI](#), [ASTAG](#), [FER](#), [IG Wirtschaft und Verkehr](#), [WEKO](#), [strasse schweiz](#) sprechen sich für eine ausschliesslich private Stelle aus.

### **Ausschreibungen im Personenverkehr**

**Die Mehrheit bejaht die neue Lösung nach Ablauf der Konzession zu wählen, ob eine Ausschreibung durchgeführt wird oder weiterhin das Bestellverfahren gilt.** Während bei Einigen die Ausschreibungspflicht für neue Konzessionen zu weit geht, fordern andere, wie z.B. [die FDP](#) oder [Verbände wie die ASTAG](#), dass die Ausschreibungspflicht auch im Schienenpersonenverkehr unverzüglich eingeführt werden muss, wenn die diesbezüglichen Erfahrungen im Busbereich positiv ausfallen.

**Die zwei neuen Instrumente "Langzeitvereinbarung" und "Ausschreibungsplanung" für den Busbereich werden von einer grossen Mehrheit begrüsst.** Es besteht jedoch generell das Bedürfnis, konkretere Einzelheiten über die Instrumente und deren Umsetzung zu erfahren. Einzig [Der Schweizerische Gewerkschaftsbund](#), [VCS](#), [WWF](#) sowie [die Kantone LU und VD](#) lehnen die Langzeitvereinbarung ab. [LU](#) und [NW](#) sprechen sich gegen das Instrument der Ausschreibungsplanung aus.



Referenz/Aktenzeichen: /2010-06-15/337

**Der überwiegenden Mehrheit erscheint es sinnvoll, dass der Zuschlag sowie die Konzessionserteilung / -erneuerung in derselben Verfügung geregelt wird.**

Demgegenüber erachten [NW](#), [VD](#), [vpod](#) und [WWF](#) eine direkte Verknüpfung zwischen dem Zuschlag und der Konzessionserteilung, -erneuerung nicht sinnvoll.

### **Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste**

**Eine grosse Mehrheit teilt den Grundsatz, dass sich die Infrastrukturbetreiberinnen an den Vorhaltekosten der Wehrdienste in den Kantonen beteiligen sollen.** Allein die [DB](#) und die [SVI](#) lehnen eine Beteiligung der EIU an den Vorhaltekosten der Wehrdienste in den Kantonen ab.

Die SBB fordert, dass die Beteiligung der Infrastrukturbetreiberinnen an den Vorhaltekosten zwischen Bund und Kantonen zu regeln ist. Die Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS) regt eine Übergangsbestimmung wie auch eine Rahmenvereinbarung zwischen dem UVEK und der FKS an.



## Inhaltsverzeichnis

### Übersicht 2

1	Einleitung .....	7
1.1	Auftrag .....	7
1.2	Inhalt der Vernehmlassungsvorlage.....	7
1.3	Eingeladene .....	8
1.4	Vernehmlassende .....	8
2	Auswertung zu den einzelnen Bereiche der Vorlage (Anhang Fragenkatalog) .....	9
2.1	Diskriminierungsfreier Netzzugang.....	9
2.1.1	Öffentlich-rechtliche Anstalt als Lösung für eine diskriminierungsfreie Trassevergabestelle .....	9
2.1.2	Trassenbestellungen durch Dritte, die selbst nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen sind.....	11
2.1.3	Neue Rollen für die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs.....	12
2.1.4	Verschiedenes.....	13
2.2	Interoperabilität der Eisenbahnen.....	14
2.2.1	Vollständigkeit der Liste der aufgezählten interoperablen Strecken.....	14
2.2.2	Haltung zur Schaffung einer staatlichen Konformitätsbewertungsstelle.....	16
2.2.3	Verschiedenes.....	17
2.3	Ausschreibungen im Busbereich .....	18
2.3.1	Neu vorgeschlagene Regelung der Ausschreibungen .....	18
2.3.2	Neue Instrumente zur Gestaltung der Ausschreibungen.....	20
2.3.3	Regelung von Zuschlag und Konzession in derselben Verfügung .....	22
2.3.4	Verschiedenes.....	23
2.4	Finanzierung der Wehrdienste .....	24
2.4.1	Neu vorgeschlagene Beteiligung an den Vorhaltekosten der Wehrdienste .....	24
	Annex 1: Liste der Eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren .....	26
	Annex 2: Fragebogen.....	29



# 1 Einleitung

## 1.1 Auftrag

Die Vorlage Bahnreform 2 wurde vom Parlament im Jahre 2005 mit dem Auftrag an den Bundesrat zurückgewiesen, einzelne Tranchen zu bilden und erneut vorzulegen. Der erste Schritt der Bahnreform 2 (Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Änderung von Erlassen aufgrund der Bahnreform 2, Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr, RöVE) ist per 1.1.2010 in Kraft getreten.

Am 17. Juni 2009 beauftragte der Bundesrat das UVEK, ein Vernehmlassungsverfahren zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 durchzuführen.

## 1.2 Inhalt der Vernehmlassungsvorlage

Die Vernehmlassungsvorlage beinhaltet vier Themenbereiche:

- **Diskriminierungsfreier Netzzugang:** Mit der Bahnreform 1 hat die Schweiz den diskriminierungsfreien Netzzugang eingeführt. Zur besseren Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit ist eine institutionelle Trennung von Transportunternehmen und Trassenvergabestelle notwendig. Dazu soll eine unabhängige, staatliche Anstalt gebildet werden.
- **Interoperabilität des europäischen Schienennetzes:** Mit der Anpassung an die europäischen Interoperabilitätsrichtlinien soll der freie und sichere Verkehr durch den ganzen Kontinent verbessert werden. Es entstehen einheitliche, leistungsfähige Bahnstrecken ohne unnötige Unterbrüche an den Grenzen. Der Warenaustausch mit der EU wird erleichtert.

Mit diesen beiden Teilen wird die Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen zur Übernahme der ersten zwei Bahnpakete der EU und zur Erfüllung der Interoperabilitätsrichtlinien der EU beabsichtigt. Damit wird der grenzüberschreitende Schienenverkehr, die Verlagerung und die internationale Handlungsfähigkeit von Schweizer Bahnunternehmen gestärkt.

- **Ausschreibungen im Personenverkehr:** Mit der Revision des Eisenbahngesetzes (1996) wurde die Möglichkeit von Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr



Referenz/Aktenzeichen: /2010-06-15/337

geschaffen. Dieses Instrument wurde aber seither sehr unterschiedlich genutzt und ist nicht ausreichend geregelt. Zur Stärkung der Rechtssicherheit sollen die gut funktionierenden Ausschreibungen im Busbereich auf Gesetzesstufe präzise geregelt werden. Im Schienenpersonenverkehr kann ebenfalls weiterhin ausgeschrieben werden, jedoch wird auf detaillierte Ausführungen verzichtet.

- Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste: Neu bezahlen die Infrastrukturbetreiberinnen nicht nur die Einsätze von Rettungsdiensten und Feuerwehren von Gemeinden und Kantonen, sondern leisten auch einen Beitrag an die Vorhaltekosten der Wehrdienste (Investitions- und Betriebskosten).

### 1.3 Eingeladene

Die Vernehmlassung wurde am 3. Juli 2009 eröffnet und dauerte bis zum 16. Oktober 2009. Zur Vernehmlassung eingeladen wurden die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die auf gesamtschweizerischer Ebene tätigen Wirtschaftsverbände und Organisationen, die Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie weitere interessierte Kreise.

### 1.4 Vernehmlassende

Insgesamt gingen 75 Vernehmlassungsantworten ein. Vernehmen liessen sich alle Kantone ausser Genf, die KöV, die Parteien FDP, CVP, SPS, GPS, die Wirtschaftsverbände economiesuisse, SGV, SBV und SGB sowie diverse weitere Organisationen.

	<b>Adressaten total</b>	<b>Antwortende</b>
<b>Kantone / KöV</b>	27	26
<b>Politische Parteien</b>	14	4
<b>Wirtschaftsverbände</b>	11	6
<b>Organisationen</b>	53	24
<b>Weitere / Spontanantworten</b>		15
<b>Total</b>	<b>105</b>	<b>75</b>





## 2 Auswertung zu den einzelnen Bereichen der Vorlage (Anhang Fragenkatalog)

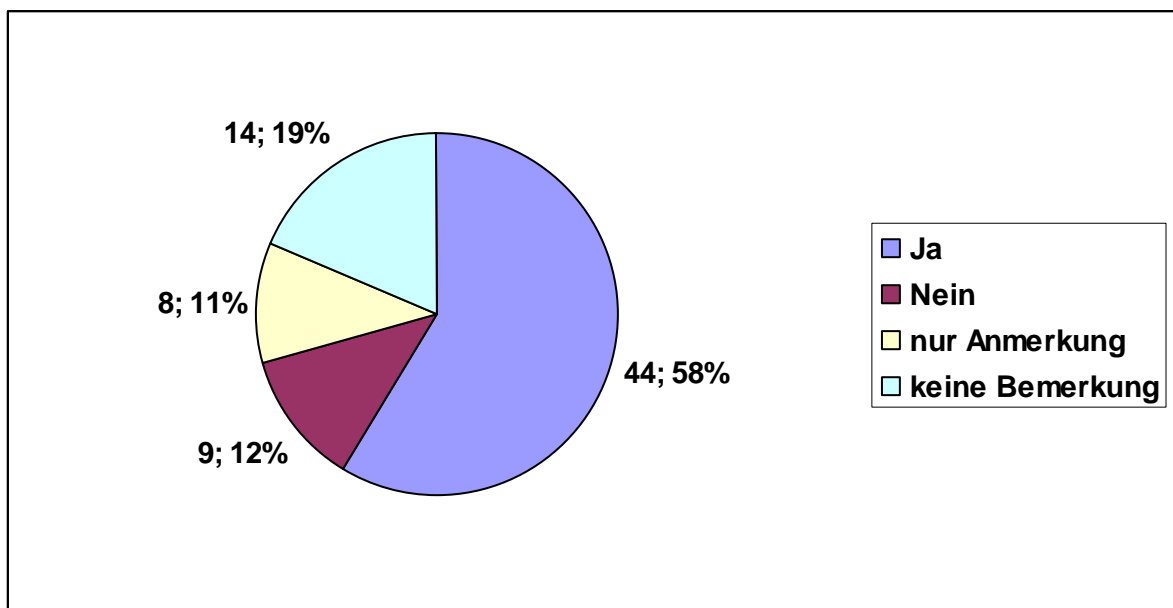
Die Vernehmlassungsvorlage behandelt vier verschiedene Themenbereiche, nach denen auch der Fragekatalog gegliedert wurde. Im Folgenden werden die Stellungnahmen gemäss der Themenbereiche und der dazu gestellten Fragen wiedergegeben. Bemerkungen eher technischer oder begrifflicher Art, wie auch generelle Anmerkungen welche nicht explizit die Vorlage betreffen, werden nicht spezifisch aufgeführt.

### 2.1 Diskriminierungsfreier Netzzugang

#### 2.1.1 Öffentlich-rechtliche Anstalt als Lösung für eine diskriminierungsfreie Trassenvergabestelle

Die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer (44) begrüsst die neue Lösung einer öffentlichen-rechtlichen Anstalt als diskriminierungsfreie Trassenvergabestelle. 9 Vernehmlasser sprachen sich gegen die Lösung aus. 14 gaben keine Stellungnahme ab zu diesem Themengebiet.

Abb. 1: Frage 1.1 - Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt für die Sicherstellung einer diskriminierungsfreien Trassenvergabestelle?





Referenz/Aktenzeichen: /2010-06-15/337

Der Vernehmlassungsentwurf (VE) sieht zur Sicherstellung der diskriminierungsfreien Trassenvergabe die Schaffung einer öffentlich rechtlichen Anstalt vor. Diese soll insbesondere die heute von einigen Bahnen gegründete Trassenvergabestelle „Trasse Schweiz AG“ ablösen. Der neuen Anstalt würden zusätzliche Kompetenzen übertragen. Ihre Finanzierung würde durch Abgaben der Infrastrukturbetreiberinnen erfolgen.

Eine rechtlich unabhängige und diskriminierungsfreie Lösung wird befürwortet. Von der [Mehrheit](#) wird die vorgeschlagene Lösung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt begrüsst, weil so die Trassevergabe durch eine Stelle erfolgt, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt und damit keine Interessenbindungen aufweist, welche ihre Unabhängigkeit beeinflussen könnte.

[NW, SZ, JU, VD, Erdölvereinigung und LITRA](#) empfehlen, die Aufgabe der Trassenvergabe beim BAV anzusiedeln, um auf eine weitere Organisationsstruktur verzichten zu können. Ein [Grossteil der Antwortenden](#) sieht bei einer vom Bund dominierten Anstalt die Gefahr einer Bevorzugung der SBB und fordert die Einflussnahme der Kantone mittels Einsitz in den Verwaltungsrat. [VöV, BLS und SBB](#) wollen auch eine Vertretung der Infrastrukturbetreiber im Verwaltungsrat.

Ein [Grossteil](#) derer, welcher die vorgeschlagene Lösung ablehnen, wie auch ein Teil der Befürworter betrachten die vorgeschlagene Lösung nur als Übergangslösung zur vollständigen Trennung von Infrastruktur und Verkehr, bzw. der rechtlichen Verselbständigung der Eisenbahn-Infrastruktur. [HUPAC, VAP, Cargo, TCS, Migros, Car Tourisme, IG Wirtschaft und Verkehr und Pro Cargo Rail](#) plädieren für eine klare Trennung von Infrastruktur und Verkehr.

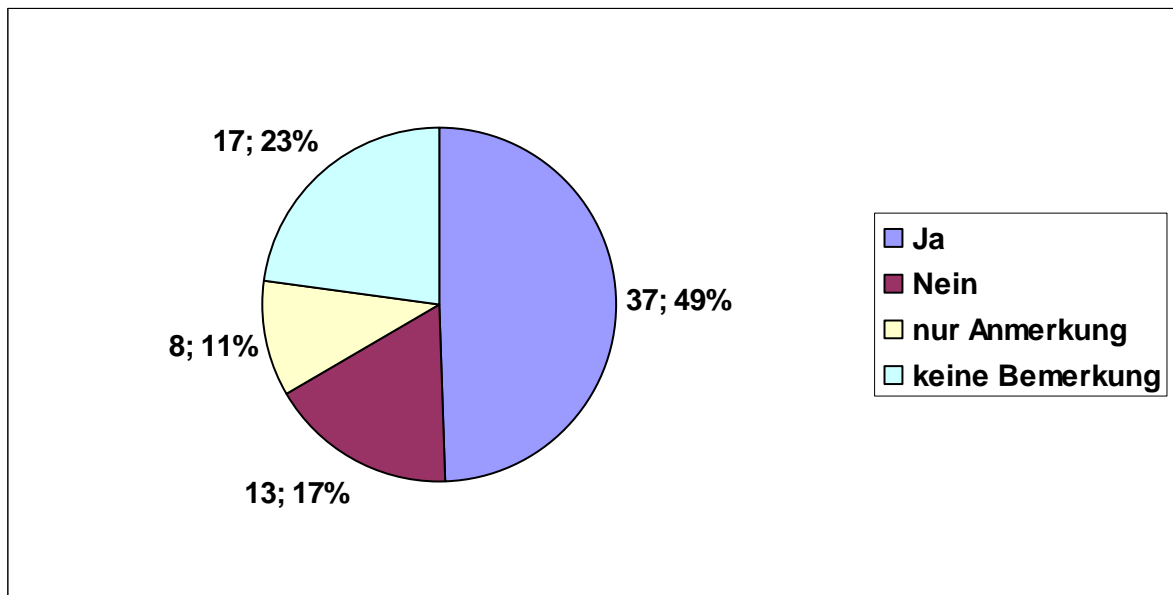
Viele [Kantone](#) betonen, dass für die Kantone keine zusätzlichen Kosten anfallen dürfen. Die [KöV sowie die Kantone GR, SH, BL, AI, OW](#) verlangen, dass die Gebühren zur Finanzierung der Trassenvergabestelle den Trassenpreis nicht erhöhen dürfen.



## 2.1.2 Trassenbestellungen durch Dritte, die selbst nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen sind

37 Vernehmlassungsteilnehmer finden, dass es Dritten ermöglicht werden soll, Trassenbestellungen vorzunehmen. 13 sprechen sich gegen die Trassenbestellung durch Dritte aus und 17 haben keine Bemerkung zu diesem Themenbereich.

Abb. 2: Frage 1.2 - Soll es Dritten, die nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, ermöglicht werden, Trassenbestellungen vorzunehmen?



Heute ist nicht klar definiert, wie mit Trassenbestellungen von Dritten umgegangen werden muss. Die Vernehmlassung soll den Bedarf abklären.

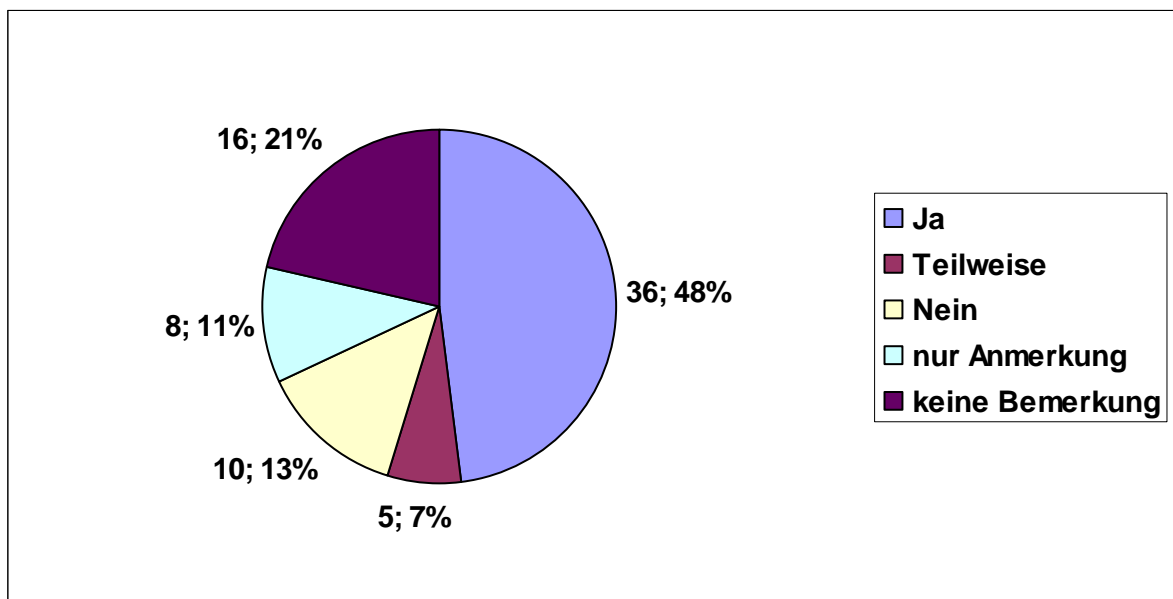
Es wird von der Mehrheit unterstützt, dass die Trassenbestellung durch Dritte grundsätzlich möglich sein soll. [UR](#), [NW](#), [JU](#), [SH](#), [VS](#), [BL](#), [BS](#), [ZG](#), [FDP](#), [Grüne](#), [Erdölvereinigung](#), [HUPAC](#), [LITRA](#), [VCS](#), [WWF](#), [SEV](#), [Köv](#) halten aber klar fest, dass kein Handel mit Trassen oder Blockierungen möglich gemacht werden dürfen. [BE](#), [GR](#), [SZ](#), [CVP](#), [SAB](#), [SGB](#), [SVI](#), [Pro Bahn](#), [BLS](#), [Tourismusverband](#) sprechen sich gegen die Trassenbestellung durch Dritte aus, in der Regel aber aufgrund der Befürchtung des Trassenhandels. [TG](#), [ZH](#), [FR](#), [ZG](#) und [TI](#) sehen die Möglichkeit, in Ausnahmefällen Trassenbestellungen durch Dritte zu ermöglichen z.B. durch Kantone als Besteller des RPV. [RailPlus](#) möchte die Entwicklung in der EU abwarten.



### 2.1.3 Neue Rollen für die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs

**36 Vernehmlassungsteilnehmer sind mit den neuen Rollen und den übertragenen Aufgaben einverstanden. 5 befürworten diese nur teilweise und 10 lehnen sie ab. 16 Vernehmlassungsteilnehmer haben sich nicht zu dieser Frage geäußert.**

Abb. 3: Frage 1.3 - Sind Sie mit den neuen Rollen und den dafür übertragenen regulatorischen Aufgaben für die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs einverstanden?



Die neue Rollenverteilung legt klar fest, dass die Trassenvergabestelle die Trassenzuteilung vornimmt und den Trassenpreis im vom Bund vorgegebenen Rahmen berechnet. Die SKE wird für Streitigkeiten zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen über den Netzzugang und die Marktaufsicht zuständig sein. Das Bundesverwaltungsgericht wird Rekursinstanz gegenüber den Entscheiden der SKE und der Trassenvergabestelle.

Die neu definierten Rollen werden von der **Mehrheit** gutgeheissen, wenn die Trassenvergabestelle als öffentlich-rechtliche Anstalt umgesetzt wird. Für **ZH und TG** müssen die Schnittstellen zwischen Trassenvergabestelle und Infrastrukturbetreiberinnen genauer definiert werden, um Know-how-Verluste zu vermeiden. Die BLS hält fest, dass die TVS die lang- und mittelfristigen Vorarbeiten zum Fahrplanentwurf überwachen muss. **JU, SH, VS, BL, ZG, SG, Erdölvereinigung, LITRA und KöV** bedauern, dass die Marktaufsicht



Referenz/Aktenzeichen: /2010-06-15/337

nicht durch die WEKO wahrgenommen werden kann. Für den Kanton **ZG** ist die unterbreitete Lösung nicht notwendig und zu kostenintensiv. Die **SKE** und der **SEV** sehen einen Ausbau der Kompetenzen der SKE. Demgegenüber bezweifeln die **ASTAG und Car Tourisme** die Rolle der SKE. **SP, Grüne, VCS und WWF** sehen die SKE als Fachgericht. Die **HUPAC** beurteilt die vorgeschlagene Regelung als ungenügend, weil sie die Marktöffnung nicht vorantreibt.

Für **CVP und BLS** ist die Kompetenz zur Festlegung des Trassenpreises noch nicht ausreichend definiert. Die **SP** fordert die Genehmigung des Trassenpreises durch die SKE. Eine Genehmigungspflicht biete Gewähr für die Förderung des Wettbewerbs auf den Schienenverkehrsmärkten und eine Verringerung der Gefahr von Preisdiskriminierungen. Gemäss **CVP** soll der Bund den Trassenpreis festlegen. Die **Grünen und der VCS** fordern eine unmissverständliche Regelung des Rechtsweges bei Uneinigkeiten.

#### **2.1.4 Verschiedenes**

In einigen Stellungnahmen wird die zur Zeit geltende Prioritätenordnung nach Artikel 9a EBG angesprochen („Bei der Gewährung des Netzzugangs hat der vertaktete Personenverkehr Vorrang“). Die **Kantone** sind daran interessiert, dass die geltende Regelung erhalten bleibt oder sogar ausgebaut wird. Andererseits wird auch die Forderung nach einer Förderung oder sogar Bevorzugung des Güterverkehrs laut (**HUPAC, Migros, Cargo Forum Schweiz, Pro Cargo & Rail, IG Wirtschaft und Verkehr, VAP**). Die **SBB** möchte dem vertakteten Güterverkehr Vorrang vor dem nicht vertakteten Personenverkehr einräumen.

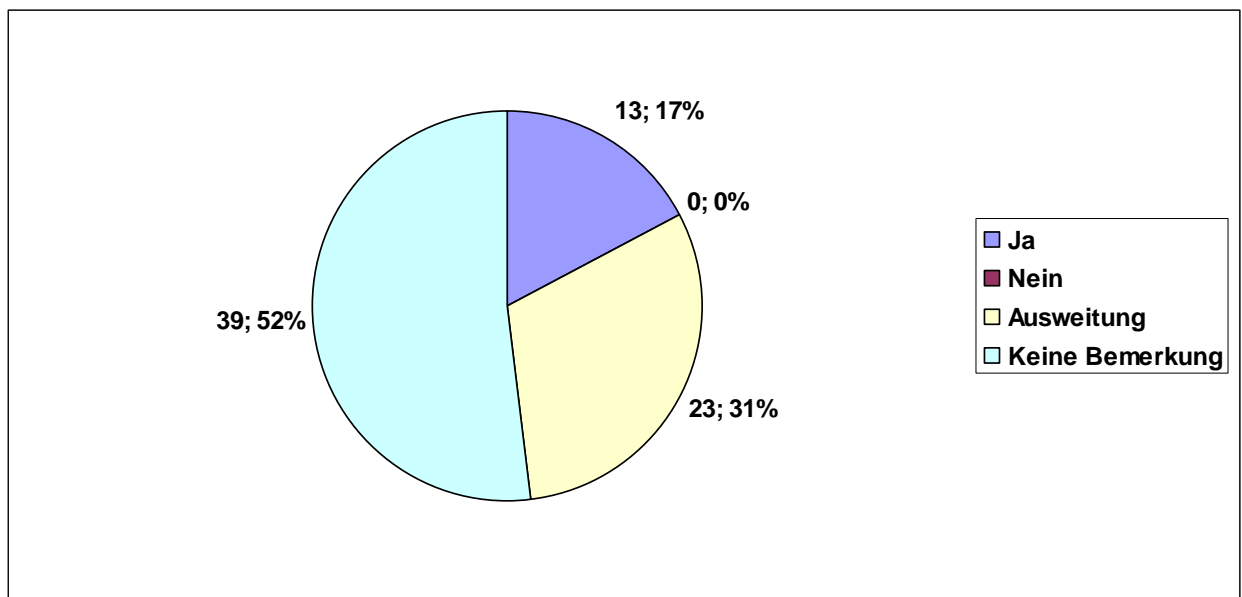


## 2.2 Interoperabilität der Eisenbahnen

### 2.2.1 Vollständigkeit der Liste der aufgezählten interoperablen Strecken

Alle Rückmeldungen zu den aufgezählten Strecken fallen positiv aus. Eine grosse Zahl der Vernehmlassungsteilnehmer (23) wünscht eine zusätzliche Ausweitung der interoperablen Strecken. 39 gaben keine Stellungnahme zu dieser Frage ab, wovon 12 sich generell nicht zum Themengebiet der Interoperabilität äusserten.

Abb. 4: Frage 2.1 - Beinhaltet Ihrer Meinung nach die Liste der aufgezählten interoperablen Strecken alle für die Interop-Richtlinien zur Anwendung kommenden Strecken?



In der Vernehmlassungsvorlage wurde das interoperable Streckennetz anhand folgender Kriterien erstellt: Anknüpfungspunkte an die ausländischen Strecken<sup>1</sup>, Verbindung der Landesteile, Umfahrungsmöglichkeiten bei Streckenunterbrüchen und verkehrspolitische Aspekte. Zudem sieht die Vorlage vor, dass die TSI nur bei Neubau, Umrüstung oder Erneuerung eingehalten werden müssen, was unmittelbar keinen hohen Investitionsbedarf nach sich zieht.

<sup>1</sup> Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates von 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes.



Referenz/Aktenzeichen: /2010-06-15/337

Eine grosse Zahl von Vernehmlassungsteilnehmern (23) begehren, dass weitere Strecken als interoperable Strecken in die Liste aufgenommen werden. [Alpeninitiative](#), [SEV](#), [SGB](#) und [WEKO](#) sprechen sich für eine (schrittweise) Ausdehnung auf das gesamte Normalspurnetz aus, weil einheitliche Standards praktikabler sind.

[Railplus](#), [GR](#) und [AG](#) begrüssen ausdrücklich, dass Schmal- bzw. Meterspurbahnen nicht zum interoperablen Streckennetz gehören.

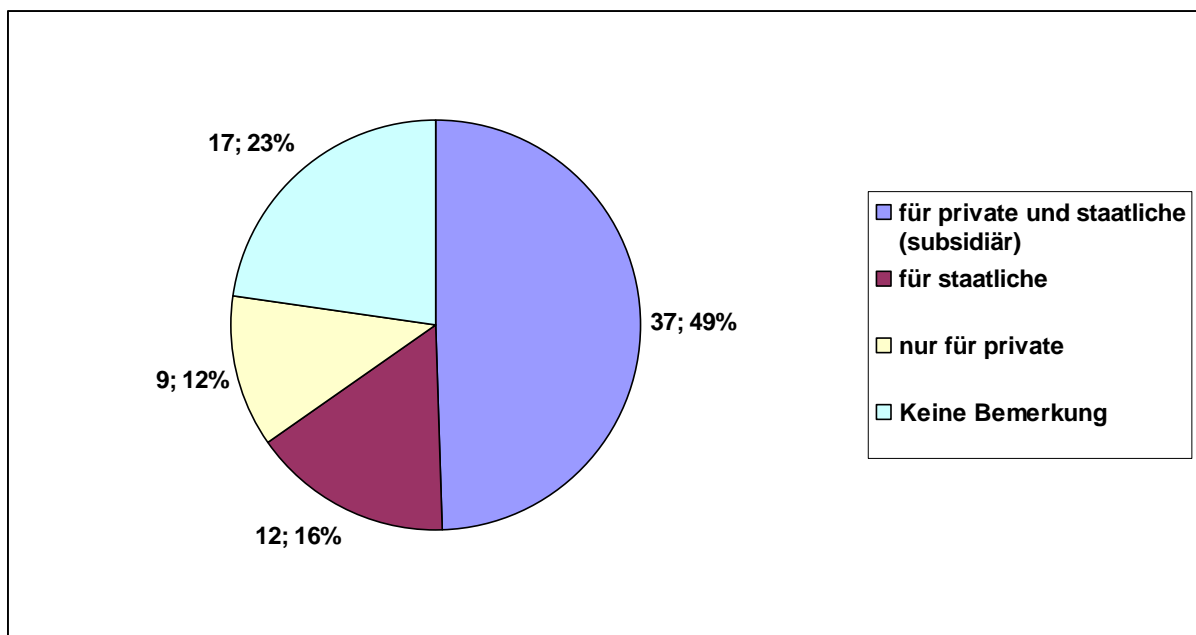
[SBB](#), [SZ](#), [TI](#), [CVP](#) legen Wert darauf, dass die Schaffung des interoperablen Netzes schrittweise - gleichzeitig mit den Nachbarländern - erfolgen soll und nicht früher.



## 2.2.2 Haltung zur Schaffung einer staatlichen Konformitätsbewertungsstelle

Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer (37) begrüsst die vorgeschlagene Lösung, dass eine staatliche Konformitätsbewertungsstelle subsidiär zur privaten geschaffen werden soll. 12 sprachen sich ausdrücklich für eine rein staatliche, 9 für eine rein private Konformitätsbewertungsstelle aus. 17 haben sich einer Stellungnahme zu dieser Frage enthalten.

Abb. 5: Frage 2.2 - Sehen Sie Argumente für oder gegen die Errichtung einer Konformitätsbewertungsstelle durch den Bund? Welche betriebs- und gesamtwirtschaftlichen Vor- und Nachteile wären damit verbunden?



Eine **grosse Mehrheit (37)** ist mit der vorgeschlagenen Lösung einverstanden. Also damit, dass die Aufgabe von privaten Konformitätsbewertungsstellen wahrgenommen werden soll, aber auch damit, dass die Rechtsgrundlage für eine staatliche Konformitätsbewertungsstelle geschaffen wird. Eine staatliche Konformitätsbewertungsstelle soll subsidiär sein. Sie soll also nur geschaffen werden, wenn am Markt nicht genügend private Konformitätsbewertungsstellen entstehen.

**SZ, SAB, ProBahn, SP, die Grünen, VCS, WWF, VöV, SEV, DB, SGB und pro natura** sprechen sich für eine rein staatliche Stelle aus. Demgegenüber sind **SGV, HUPAC, CTS,**





Referenz/Aktenzeichen: /2010-06-15/337

SVI, ASTAG, FER, IG Wirtschaft und Verkehr, WEKO und strasse schweiz für eine rein private Konformitätsbewertungsstelle.

### 2.2.3 Verschiedenes

Zahlreiche Kantone sowie die KöV machen geltend, dass allfällige Mehrkosten, die durch Normen der Interoperabilität entstehen könnten, vollumfänglich durch den Bund zu tragen seien. Zudem gehen sie davon aus, dass mit der Übernahme der Einsitz in die Europäische Eisenbahngesellschaft möglich wird.

Die Alpen-Initiative schlägt vor, dass sich die Schweiz für einen internationalen Interop-Fonds einsetzt. Länder, die weniger Umrüstungsbedarf zur Erreichung eines interoperablen Eisenbahnnetzes haben, sollten mit Hilfe des Fonds solche Länder unterstützen, welche einen grösseren Umrüstungsbedarf hätten. Der Fonds könne auch durch eine Alpentransitbörse gespeist werden.

Integration Handicap äussert das Anliegen, dass die schweizerische Ausführungsgesetzgebung zum Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3) insoweit ihre Gültigkeit behalten solle, als sie weitergehende Vorschriften enthält, als die europäischen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen<sup>2</sup>.

Der VAP regt eine Klarstellung bezüglich der Frage an, wie eine (allfällig) von der EU-Gesetzgebung vorgeschriebene Zertifizierung der Instandhaltungswerkstätten in der Schweiz umgesetzt würde.

---

<sup>2</sup> Entscheidung der Kommission vom 21. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich "eingeschränkt mobiler Personen" im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, ABI. L64 vom 7.3.2008, S. 72.

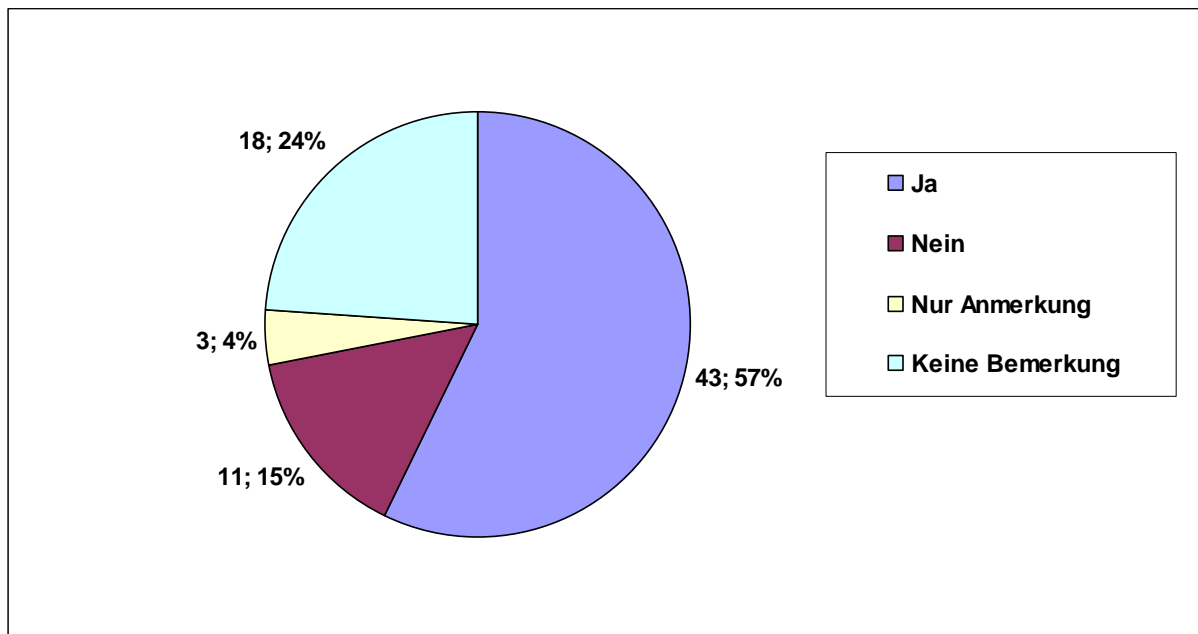


## 2.3 Ausschreibungen im Busbereich

### 2.3.1 Neu vorgeschlagene Regelung der Ausschreibungen

Die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer (43) begrüsst die neu unterbreitete Möglichkeit, dass nach Ablauf der Konzession gewählt werden kann, ob im Busbereich ausgeschrieben werden soll oder nicht. 11 Vernehmlasser sprachen sich gegen eine Ausschreibung aus und 18 hatten keine Stellungnahme zum Themengebiet der Ausschreibungen.

Abb.6: Frage 3.1 - Begrüssen Sie die Möglichkeit, dass nach Ablauf einer Konzession gewählt werden kann, ob das Angebot im Busbereich ausgeschrieben und mit der Gewinnerin eine Langzeitvereinbarung abgeschlossen werden kann oder ob es weiter dem Bestellverfahren unterstellt werden soll?



Der Vernehmlassungsentwurf sieht vor, dass

- bei der Erteilung einer Konzession im abgeltungsberechtigten Busbereich grundsätzlich ausgeschrieben werden muss. Der Bundesrat kann jedoch Ausnahmen von dieser Ausschreibungspflicht festlegen.



Referenz/Aktenzeichen: /2010-06-15/337

- während der Konzessionsdauer nur ausgeschlossen werden soll, wenn die Leistungen des Busunternehmens den Anforderungen aus Ziel- oder Langzeitvereinbarung nicht entsprechen oder eine Konzessionsverletzung vorliegt.
- bei einer Konzessionserneuerung (also nach Ablauf der Konzession) die Besteller jederzeit ausschreiben können. Die betroffenen Verkehrsangebote müssen jedoch rechtzeitig in die Ausschreibungsplanung aufgenommen werden.

Von der Mehrheit wird das neue Ausschreibungssystem im Busbereich vorbehaltlos angenommen. [Der Post, der Grünen, der SP, der Alpeninitiative und verschiedenen Gewerkschaften](#) geht die Ausschreibungspflicht im Busbereich jedoch zu weit. Sie möchten bezüglich Ausschreibung die Muss- durch eine Kann-Formulierung ersetzen. [Die Post, der VöV sowie der VCS](#) unterstützen die Ausschreibung bei Ablauf der Konzession nur, wenn zuvor zwingend eine Zielvereinbarung nicht zum Erfolg geführt hat. [Der SEV und der vpod](#) unterstützen die Ausschreibung nur bei neuen Linien sowie wenn erhebliche Qualitäts- und Kostenprobleme vorliegen und sämtliche Versuche nicht gefruchtet haben, die Situation zu verbessern. [Die SP, die Grünen und der WWF](#) möchten bei der Konzessionserteilung keine Ausschreibungspflicht. Bei einer Konzessionserneuerung sei auf eine Ausschreibung zu verzichten. [Der VöV sowie TG und ZH](#) möchten, dass die Ausnahmen zur Ausschreibungspflicht auf Gesetzes- und nicht auf Verordnungsstufe geregelt werden.

Gemäss Vernehmlassungsentwurf sieht die vorliegende Regelung im Schienenpersonenverkehr - im Gegensatz zum Busbereich - keine Ausschreibungspflicht vor. Ausschreibungen sind jedoch grundsätzlich möglich.

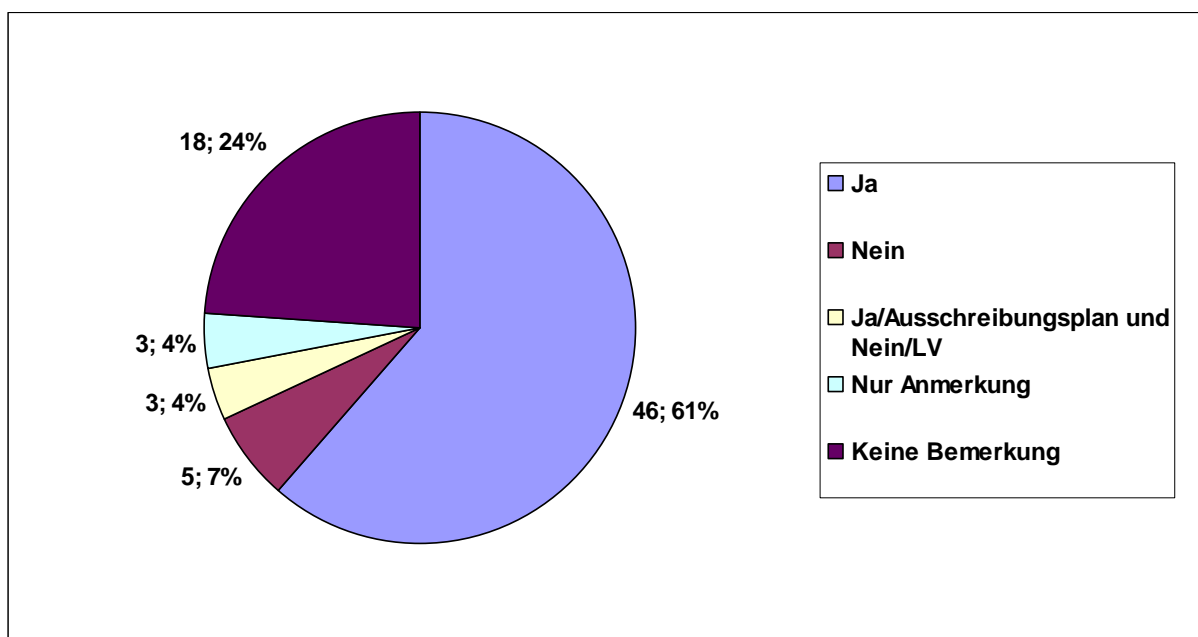
Die Stellungnahmen in diesem Bereich waren sehr kontrovers. Einerseits forderten [die FDP oder Verbände wie der ASTAG](#), dass die Ausschreibungspflicht im Schienenpersonenverkehr unverzüglich eingeführt werden muss, wenn die diesbezüglichen Erfahrungen im Busbereich positiv ausfallen. Andererseits sprachen sich [SP, SBB sowie die Gewerkschaften](#) grundsätzlich gegen die Möglichkeit von Ausschreibungen bei der Bahn aus. [KöV, LITRA, RailPlus und der Schweizerische Tourismusverband](#) befürworten Ausschreibungen im Schienenpersonenverkehr nur bei einem ausgewiesenen Bedarf.



### 2.3.2 Neue Instrumente zur Gestaltung der Ausschreibungen

Die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer (46) begrüsst das neue Instrumentarium zur Gestaltung der Ausschreibungen. 5 Vernehmlasser sprachen sich gegen die neuen Instrumente aus. 3 Vernehmlasser waren für einen Ausschreibungsplan, aber gegen eine Langzeitvereinbarung. 18 gaben generell keine Stellungnahme zum Themengebiet der Ausschreibungen ab.

Abb. 7: Frage 3.2 - Erachten Sie die zwei neuen Instrumente "Langzeitvereinbarung" und „Ausschreibungsplanung“ für den Busbereich als zweckmässig?



Gemäss Vernehmlassungsvorlage sind die zwei wesentlichen neuen Instrumente die Langzeitvereinbarung sowie die Ausschreibungsplanung. Die Langzeitvereinbarung ist die Grundlage für eine langfristige Zusammenarbeit zwischen einem Transportunternehmen, welches bei einer Ausschreibung den Zuschlag erhalten hat, sowie den Bestellern. Die Ausschreibungsplanung enthält die grundsätzlichen Überlegungen der Besteller ob bei einer Konzessionserneuerung ein Verkehrsangebot ausgeschrieben werden soll.

Der grösste Teil der Vernehmlassungsteilnehmenden stimmte der Langzeitvereinbarung zu. Es ist jedoch ein gewisser Respekt vor der Komplexität des neuen Instruments auszumachen. [Der Schweizerische Gewerkschaftsbund, VCS, WWF sowie die Kantone LU und VD](#) lehnen die Langzeitvereinbarung ab.



Referenz/Aktenzeichen: /2010-06-15/337

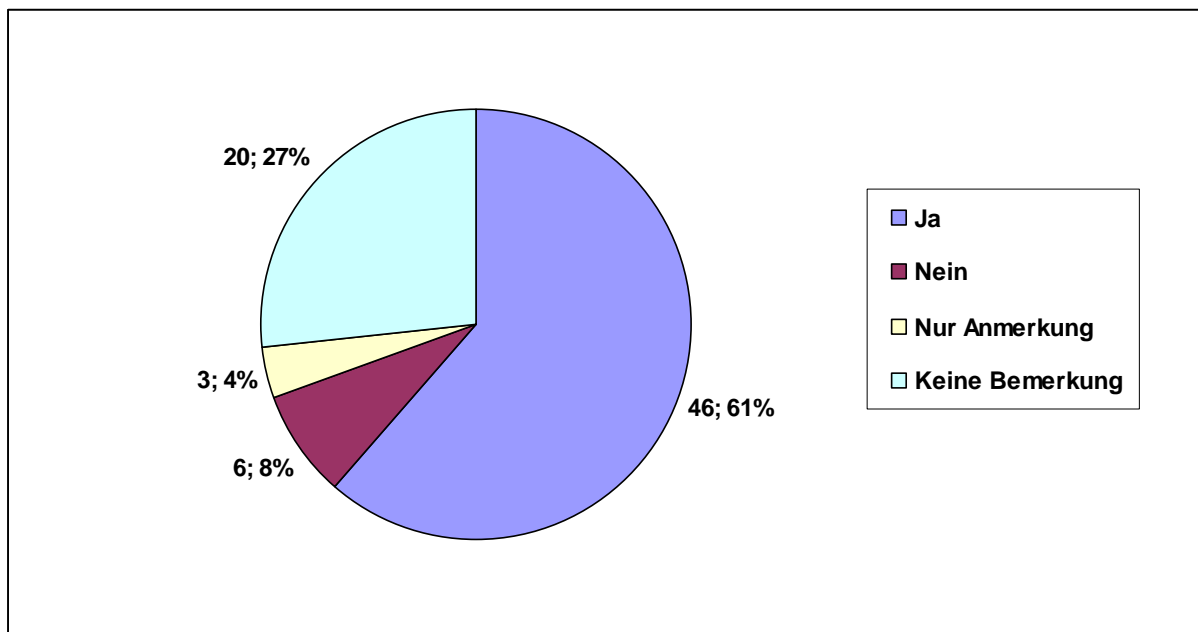
Auch die Ausschreibungsplanung wird von einer grossen Mehrheit befürwortet. [AG](#), [BE](#) und [LU](#) **fordern**, dass die auszuschreibenden Verkehrsleistungen jederzeit in die Planung aufgenommen werden können und somit die Mindestfrist von 2 Jahren nicht eingehalten werden muss. Einige Vernehmlassungsteilnehmer weisen darauf hin, dass auch die Linien des Ortsverkehrs in die Ausschreibungsplanung aufgenommen werden sollen. [Die Post](#), [der Schweizerische Städteverband](#), [der VöV](#) sowie [der vpod](#) sprechen sich dafür aus, dass die Transportunternehmen gegen die Ausschreibungsplanung Beschwerde erheben können. [LU](#) und [NW](#) sprechen sich gegen das Instrument der Ausschreibungsplanung aus.



### 2.3.3 Regelung von Zuschlag und Konzession in derselben Verfügung

Die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer (46) begrüsst die Regelung von Zuschlag und Konzession in derselben Verfügung. 6 Vernehmlasser sprachen sich gegen die neue Regelung aus. 20 hatten keine Bemerkung zu dieser Frage.

Abb. 8: Frage 3.3 - Finden Sie es sinnvoll, wenn der Zuschlag sowie die Konzessionserteilung / -erneuerung in derselben Verfügung geregelt werden?



Gemäss Vernehmlassungsvorlage konnte anhand der Ausschreibungspraxis der letzten Jahre festgestellt werden, dass Rechtsunsicherheiten bezüglich des Zusammenspiels zwischen Konzession und der Übergabe von Verkehrsleistungen von einem zum anderen Transportunternehmen bestehen. Deshalb soll das Ausschreibungsverfahren mit dem Konzessionsverfahren koordiniert werden. Dies indem der Vergabeentscheid sowie die Erteilung oder Erneuerung der Konzession Bestandteil derselben Verfügung sein werden.

Diese Koordination ist grösstenteils unbestritten. [TG](#), [SG](#) und [ZH](#) halten fest, dass die Koordination auch bei Ausschreibungen im Ortsverkehr sichergestellt werden müsste. [NW](#), [VD](#), [vpod](#) und [WWF](#) finden eine direkte Verknüpfung zwischen dem Zuschlag und der Konzessionserteilung, -erneuerung nicht sinnvoll.



### 2.3.4 Verschiedenes

Die [Post und der VöV](#) fordern im Sinne eines fairen Wettbewerbes zwingend die Aufnahme des Grundsatzes, dass nur diejenigen Unternehmen an Ausschreibungen teilnehmen dürfen, die auch selber dem Ausschreibungswettbewerb ausgesetzt sind (Reziprozitätsprinzip).

Die [BLS](#) wünscht, dass beim Beschwerdeverfahren mindestens eine unabhängige Rechtsmittelinstanz über die volle Kognition verfügen muss. [Der VöV](#) schlägt das Bundesgericht als letztinstanzliche Beschwerdestelle vor.

Die [Post und der VöV](#) wollen den Artikel betreffend die Verfahrensgrundsätze und Formvorschriften dahingehend ergänzen, dass bestehende Vertragswerke wie Rahmen-GAV zu berücksichtigen seien. [Der Schweizerische Gewerkschaftsbund, der SEV sowie der vpod](#) fordern, dass im erwähnten Artikel eine GAV-Pflicht aufgenommen wird. [Der vpod](#) will die branchenüblichen Anstellungsbedingungen als Eignungskriterium festhalten.

Die heutige Anwendung des Arbeitszeitgesetzes verursacht gemäss [Post und BE](#) unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen, indem die zulässige durchschnittliche Dienstschicht des Fahrpersonals je nach zugeteilter Funktionskategorie (Nah- oder Regionalverkehrsunternehmen) unterschiedlich ist.

Weiter gingen [von VöV, Post, SEV, vpod, BLS und GR](#) praxisorientierte Rückmeldungen zur Übergabe von Betriebsmittel und Arbeitsstellen ein.

Der [Migros-Genossenschafts-Bund](#) nimmt nicht explizit Stellung. Er bemerkt jedoch, dass für ihn eine analoge Anwendung der Ausschreibungsregeln für den Güterverkehr im Abgeltungsbereich ausgeschlossen sei, da ganz unterschiedliche Sachverhalte geregelt werden. Er regt jedoch an, zukünftig vermehrt Ausschreibungen vorzusehen. Dies insbesondere auch im Bereich der Abgeltungen im Güterverkehr. Dazu seien allerdings die entsprechenden Verfahren noch zu formulieren.

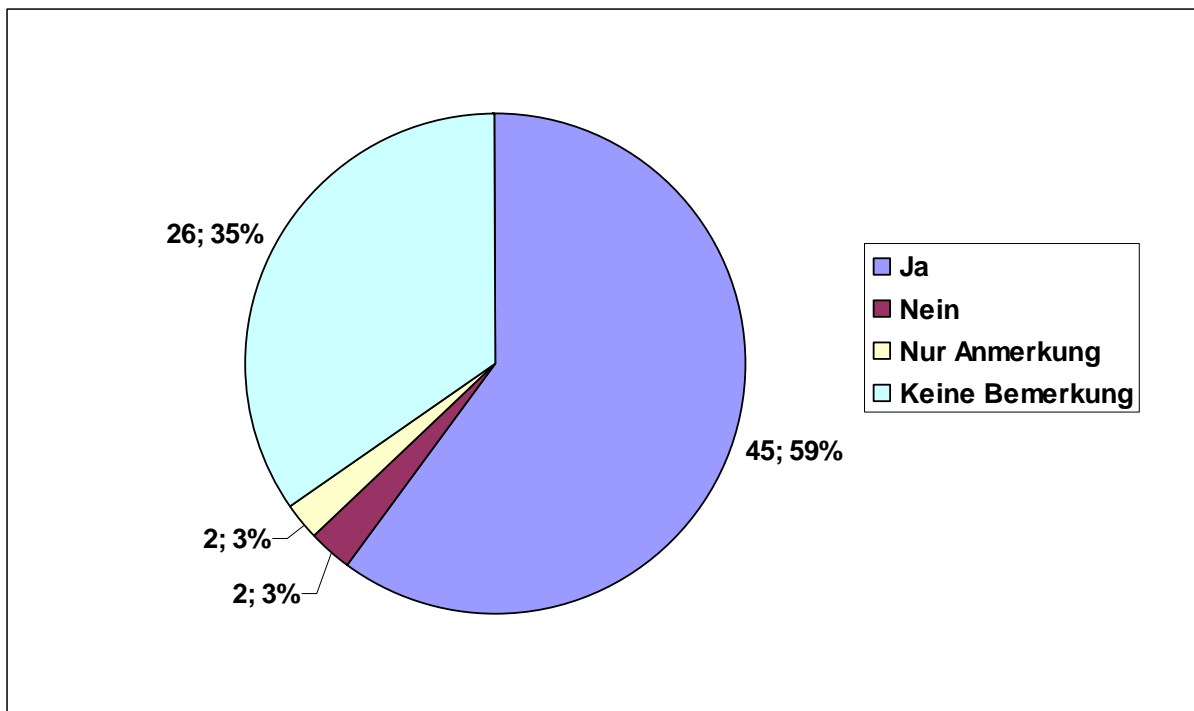


## 2.4 Finanzierung der Wehrdienste

### 2.4.1 Neu vorgeschlagene Beteiligung an den Vorhaltekosten der Wehrdienste

Die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer (45) begrüsst die neu vorgeschlagene Beteiligung der Infrastrukturbetreiberinnen an den Vorhaltekosten der Wehrdienste in den Kantonen. 2 Vernehmlasser sprachen sich klar gegen eine Beteiligung der Infrastrukturbetreiberinnen an den Vorhaltekosten der Wehrdienste aus. 26 haben keine Stellung genommen zu diesem Themenbereich.

Abb. 9: Frage 4.1 - Teilen Sie den Grundsatz, dass sich die Infrastrukturbetreiberinnen an den Vorhaltekosten der Wehrdienste in den Kantonen beteiligen müssen?



Der Vernehmlassungsentwurf sieht vor, dass die Infrastrukturbetreiberinnen (EIU) neu auch einen Beitrag an die Vorhaltekosten der Wehrdienste in den Kantonen (Investitions- und Betriebskosten) leisten. Die Kosten pro EIU werden nach Streckenlänge (Eigentumlänge) und Risiko ermittelt.

Eine **Mehrheit** der Vernehmlassungsteilnehmern begrüsst ausdrücklich den Abschluss von Leistungsvereinbarungen zwischen den EIU und den Kantonen, die Art der Mittelverteilung





Referenz/Aktenzeichen: /2010-06-15/337

nach Massgaben der Länge und dem Risiko der Strecke und auch die Kriterien für die Abschätzung des Risikos.

[DB und SVI](#) lehnen eine Beteiligung der EIU an den Vorhaltekosten der Wehrdienste in den Kantonen ab. Die DB befürchtet durch die höheren Kosten eine Benachteiligung der Schiene gegenüber der Strasse. Die SVI lehnt die Regelung aus verwaltungsökonomischen Gründen ab. Die [Kantone TG und ZH](#) befürworten die Regelung, wünschen aber ein zweckmässiges und administrativ einfaches Verfahren.

Der [Kanton BE](#) hebt hervor, dass die bereits bestehenden Leistungsvereinbarungen/Entschädigungen zwischen den Kantonen und den EIU nicht durch die neue Regelung ersetzt, sondern ergänzt werden sollen. Die [SBB](#) fordert, dass die Beteiligung der EIU an den Vorhaltekosten zwischen Bund und Kantonen zu regeln ist. [ASTAG, SGV, FRS, Car Tourisme und IG Wirtschaft & Verkehr](#) erklären sich mit dem Grundsatz einverstanden. Sie beurteilen aber die Umsetzung als komplex und schlagen eine selbständige von den Eisenbahnverkehrsunternehmen autarke EIU vor.

Der [Kanton FR](#) fordert, dass der Bund in diesem Bereich nur mit den betroffenen Stellen auf kantonaler Ebene Vereinbarungen abschliesst. Die Verantwortungen bei Einsätzen auf Bahnanlagen sollen nicht geändert werden. Aus der Sicht des [Kantons NE](#) bedeutet bei Ereignissen die neue Regelung eine Verschiebung der Verantwortung auf den Kanton.

Der [Kanton GR](#) weist darauf hin, dass auf Verordnungsstufe noch verschiedene Punkte näher definiert werden müssen. Die [Feuerwehr Koordination Schweiz \(FKS\)](#) begrüsst die unterbreitete gesetzliche Verankerung ausdrücklich. Sie regt zusätzlich eine Übergangsbestimmung, wie auch eine Rahmenvereinbarung zwischen dem UVEK und der FKS an.



Referenz/Aktenzeichen: /2010-06-15/337

## Annex 1: Liste der Eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren

Abkürzung/ Abréviation	Absender / Expéditeur
	<b>1 Kantone</b>
	Kanton Aargau
	Kanton Appenzell A.Rh.
	Kanton Appenzell i.Rh.
	Kanton Basel-Landschaft
	Kanton Basel-Stadt
	Kanton Bern
	Canton de Fribourg
	Kanton Glarus
	Kanton Graubünden
	Canton du Jura
	Kanton Luzern
	Canton de Neuchâtel
	Kanton Nidwalden
	Kanton Obwalden
	Kanton Schaffhausen
	Kanton Schwyz
	Kanton Solothurn
	Kanton St. Gallen
	Kanton Thurgau
	Cantone Ticino
	Kanton Uri
	Canton du Valais
	Canton de Vaud
	Kanton Zug
	Kanton Zürich
KÖV CH	KÖV Konf. der kant. Dir. des ÖV
	<b>2 Parteien</b>
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz



Referenz/Aktenzeichen: /2010-06-15/337

SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
GPS	Grüne Partei der Schweiz
	<b>3 Wirtschaftsorganisationen</b>
	economiesuisse
SGV/usam	Schweizerischer Gewerbeverband
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
	<b>4/5 Weitere Organisationen / Weitere Stellungnahmen</b>
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
	Alpeninitiative
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
Cargorail	
Cargo Forum	
Car tourisme suisse	
	Centre Patronal
DB	Die Deutsche Bahn AG
ENHK	Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission
EV/UP	Erdölvereinigung – union pétrolière
FER	Fédération des entreprises romandes
FKS	Feuerwehr Koodination Schweiz
FRS	Fédération routière suisse
	Hupac AG
	Interessengemeinschaft Wirtschaft & Verkehr
Litra	
Migros	
Post	
Pro Cargo & Rail	
	Pro Bahn Schweiz
	Pro Natura
RailPlus	
RUN	Réseau urbain neuchâtelois
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete
SAEB	Schweiz. Arbeitsgemeinschaft zur Eingliederung Behinderter
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Schiedskommission	
Sconrail	
Seilbahnen Schweiz	



Referenz/Aktenzeichen: /2010-06-15/337

SEV	Schweizerischer Eisenbahner-Verband
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz
SSV	Schweizerischer Städteverband
SVI	Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure
TCS	Touring Club der Schweiz
Tourismusverband	
transfair	
Trasse.ch	
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
vpod	
WEKO	
WWF	World Wildlife Fund Schweiz



Referenz/Aktenzeichen: /2010-06-15/337

## Annex 2: Fragebogen



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Abteilung Finanzierung

### Fragekatalog:

## Vernehmlassung "Zweiter Schritt der Bahnreform 2"

### 1. Diskriminierungsfreier Netzzugang:

- 1.1 Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt für die Sicherstellung einer diskriminierungsfreien Trassevergabeestelle?
- 1.2 Soll es Dritten, die nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, ermöglicht werden, Trassenbestellungen vorzunehmen?
- 1.3 Sind Sie mit den neuen Rollen und den dafür übertragenen regulatorischen Aufgaben für die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs einverstanden?

### 2. Interoperabilität der Eisenbahnen:

- 2.1 Beinhaltet Ihrer Meinung nach die Liste der aufgezählten Interoperablen Strecken (Anhang 1) alle für die Interop-Richtlinien zur Anwendung kommenden Strecken?
- 2.2 Sehen Sie Argumente für oder gegen die Errichtung einer Konformitätsbewertungsstelle durch den Bund? Welche betriebs- und gesamtwirtschaftlichen Vor- und Nachteile wären damit verbunden?

### 3. Ausschreibungen im Busbereich:

- 3.1 Begrüssen Sie die neue Möglichkeit, dass nach Ablauf einer Konzession gewählt werden kann, ob das Angebot im Busbereich ausgeschrieben und mit der Gewinnerin eine Langzeitvereinbarung abgeschlossen werden kann oder, ob es weiter dem herkömmlichen Bestellverfahren unterstellt werden soll?
- 3.2 Erachten Sie die zwei neuen Instrumente "Langzeitvereinbarung" und „Ausschreibungsplanung“ für den Busbereich als zweckmässig?
- 3.3 Finden Sie es sinnvoll, wenn der Zuschlag sowie die Konzessionserteilung / -erneuerung in derselben Verfügung geregelt werden?

### 4. Finanzierung der Wehrdienste:

- 4.1 Teilen Sie den Grundsatz, dass sich die Infrastrukturbetreiberinnen an den Vorhaltekosten der Wehrdienste beteiligen müssen?