

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bahnreform 2

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

Bern, Oktober 2004

Ausgangslage

Das mit Beschluss des Bundesrates vom 19. Dezember 2003 eröffnete Vernehmlassungsverfahren zur Bahnreform 2 hat bis Ende April 2004 gedauert. Die letzten der insgesamt 106 Stellungnahmen sind gegen Mitte Juni eingetroffen.

Wichtigste Inhalte der Bahnreform 2 sind gemäss Auftrag von Parlament und Bundesrat:

- Neuordnung und Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung
- Neuregelung des Sicherheitsdienstes
- Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzugangs
- Gleichbehandlung der Transportunternehmen.

Vorgehen

Im Folgenden wird der gesamte Katalog von 31 Fragen abgehandelt, und es werden jeweils die zehn bedeutendsten Stellungnahmen aus der Vernehmlassung dargestellt. Dabei handelt es sich um die folgenden Teilnehmer: die vier Bundesratsparteien, die beiden grössten Bahnen SBB und BLS, die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV, den Verband öffentlicher Verkehr VöV (Arbeitgeber-Organisation der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs der Schweiz), economiesuisse (Dachverband der schweizerischen Wirtschaft) und um den Schweizerischen Eisenbahner-Verband (Gewerkschaft). Weitere Stellungnahmen anderer Unternehmen, Organisationen oder von Teilen der Verwaltung von Bund und Kantonen werden fallweise ebenfalls aufgeführt.

Hier nicht behandelt werden mögliche Szenarien der zukünftigen Bahnlandschaft Schweiz, d.h. zur Entwicklung der Anzahl Privatbahnen, die neben der SBB verbleiben werden. Sie sind Gegenstand eines separaten Projekts.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die überwiegende Mehrheit der Adressaten befürwortet grundsätzlich die Vorlage und betrachtet sie als dringlich. Insbesondere die Kantone und der Verband öffentlicher Verkehr verlangen eine rasche Unterbreitung der Vorlage an das Parlament.

Grundsätzlich abgelehnt wird die Vorlage von der SPS und der SVP, weil aus ihrer Sicht wichtige Themen fehlen. SPS und SVP verlangen, dass praktisch alle hängigen Fragen des öffentlichen Verkehrs respektive der Eisenbahn in die Bahnreform 2 integriert werden: so z.B. die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs, die Folgekosten von Grossprojekten und die Bahnlandschaft Schweiz. Anschliessend soll eine zweite Vernehmlassung durchgeführt werden.

Die Vernehmlassung hat aber auch klar ergeben, dass die Bahnreform 2 nicht mit weiteren Themen belastet werden soll. Einerseits soll die Komplexität der Vorlage nicht erhöht werden. Zum andern ist vorgesehen, für die von SP und SVP erwähnten Themen separate Vorlagen zu erarbeiten. Die künftige Gestaltung der Bahnlandschaft Schweiz braucht keine neuen gesetzlichen Grundlagen und soll bereits vor Inkrafttreten der Bahnreform 2 umgesetzt werden. Der Prozess ist bereits angelaufen (vgl. Projekte wie BLS/RM, SOB, Botschaft zu Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte, Dopo Avanti etc.). Die meisten Vernehmlassungsadressaten befürworten eine rasche Unterbreitung der Bahnreform 2 an das Parlament.

Unbestritten in ihrer grundsätzlichen Ausrichtung sind folgende Themen:

- Finanzierung der Infrastruktur durch Leistungsvereinbarungen für alle Transportunternehmen

- Übergang von der dreigeteilten Finanzverantwortung für das Schienennetz (Bund, Bund/Kantone, Kantone) zur zweigeteilten (Bund oder Kantone; dh. Grund- und Ergänzungsnetz)
- Neue gesetzliche Grundlage für den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen (Bahnpolizei)
- Grundsätzliche Gleichbehandlung der Transportunternehmen in den Bereichen Steuern und Investitionsfinanzierung
- Präzisierungen im Bestellverfahren für den regionalen Personenverkehr.

Entscheidungsbedarf ergibt sich in folgenden Bereichen:

- Ausgestaltung des Grund- und Ergänzungsnetzes
- Ausrüstung der Angehörigen des Sicherheitsdienstes der Transportunternehmen mit Schusswaffen
- Rolle der Schiedskommission
- Rollmaterialfinanzierung
- Unabhängigkeit der Trassenvergabestelle
- Eigner-Rolle des BAV und des UVEK
- Sanierung der Pensionskassen der Transportunternehmen.
- Steuerbefreiung der Transportunternehmen
- Arbeitnehmerschutz und branchenübliche Arbeitsbedingungen
- Anschlussgleis- und Gütertransportgesetz.

Inhaltverzeichnis

1	Einleitung	5
2	Teilnehmer des Vernehmlassungsverfahrens	5
2.1	Kantone	5
2.2	Gerichtliche Instanzen	5
2.3	Politische Parteien	5
2.4	Verbände, Transportunternehmen, weitere Organisationen	6
3	Auswertung der Stellungnahmen (gemäss Fragenkatalog, Nummern 1 – 31)	9
3.1	Grundlagen und Ziele der Bahnreform 2 (Fragen 1 – 4)	9
3.2	Inhalte der Bahnreform 2	10
3.2.1	Neuordnung der Infrastruktur-Finanzierung (Fragen 5 – 13)	10
3.2.2.	Sicherheitsdienst (Transportpolizei (Fragen 14 – 15).....	13
3.2.3	Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzugangs (Frage 16)	14
3.2.4.	Gesetzliche Gleichbehandlung der Verkehrsunternehmen (Fragen 17 – 22)	15
3.3.	Ergänzungen zu früheren Reformen (Fragen 23 – 29).....	18
3.4.	Kommentar zu den Gesetzestexten	23
3.4.1.	Personenbeförderungsgesetz (PBG), Art. 44 (Frage 30)	23
3.4.2.	Eisenbahngesetz (EBG), Art. 49 (Frage 31).....	23
4	Stellungnahmen zu Themen ausserhalb der Vernehmlassungsvorlage	24
4.1.	Rollenteilung BAV und UVEK.....	24
4.2.	Sanierung der Pensionskassen der Transportunternehmen	24
4.3.	Diverse weitere Bemerkungen	24

1 Einleitung

Mit Beschluss vom 12. Dezember 2003 ermächtigte der Bundesrat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Energie und Kommunikation (UVEK) zur Durchführung eines Vernehmlassungsverfahrens zur Bahnreform 2.

Das Vernehmlassungsverfahren dauerte bis zum 30. April 2004.

2 Teilnehmer des Vernehmlassungsverfahrens

Mit Schreiben vom 9. Januar 2004 wurde mit den Einladungen an die Teilnehmer das Vernehmlassungsverfahren eröffnet.

Zur Vernehmlassung wurden sämtliche Kantone, das Bundesgericht, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, sowie interessierte Fach- und Wirtschaftsorganisationen eingeladen.

Im Einzelnen haben geantwortet:

2.1 Kantone

KöV Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
Kantone AI, AR, AG, BL, BS, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

Keine bzw. nicht inhaltliche Stellungnahme:

Kanton TG

2.2 Gerichtliche Instanzen

Schweizerisches Bundesgericht, Eidgenössisches Versicherungsgericht
Wettbewerbskommission
Schiedskommission im Eisenbahnverkehr

2.3 Politische Parteien

FDP Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz
CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
SPS Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SVP Schweizerische Volkspartei
EVP Evangelische Volkspartei der Schweiz
GPS Grüne Partei der Schweiz
EDU Eidgenössisch-Demokratische Union
CSP Christlich-soziale Partei

Keine Stellung genommen:

LPS Liberale Partei der Schweiz
POP Parti suisse du Travail / Partei der Arbeit der Schweiz
SD Schweizer Demokraten
GB Grünes Bündnis
Lega Lega dei Ticinesi
Links-Alternative
SolidaritéS

2.4 Verbände, Transportunternehmen, weitere Organisationen

economiesuisse

SGV Schweizerischer Gewerbeverband

Schweizer Arbeitgeberverband

CP Centre Patronal

SBV Schweizerischer Bauernverband

SGB Schweizerischer Gewerkschaftsbund

VSA Vereinigung Schweizerischer Angestelltenverbände

SBB Schweizerische Bundesbahnen

BLS Lötschbergbahn

Die Schweizerische Post

CNG Christlichnationaler Gewerkschaftsbund der Schweiz

VPOD Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste

SEV Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband

Transfair Christliche Gewerkschaft service public und Dienstleistungen Schweiz

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

ACS Automobilclub der Schweiz

TCS Touring Club der Schweiz

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

VSS Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute

SGL Schweizerische Gesellschaft für Logistik

SSC Swiss Shipper's Council

SSV Schweizerische Schifffahrtsvereinigung

SSV Schweizerischer Spediteur-Verband

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

VöV Verband öffentlicher Verkehr

ASVT Geschäftsstelle Ausschuss Verkehr und Transporte

IgöV Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr

Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft

VAP Vereinigung Schweizerischer Anschlussgleise- und Privatgüterwagenbesitzer

PRO BAHN Pro Bahn Schweiz

Schweizerischer Gemeindeverband

StV Schweizerischer Städteverband

SAB Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete

SVI Schweizerischer Verkehrsingenieure

SVWG Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft

EV Erdöl-Vereinigung

STV Schweizerischer Tourismusverband

SKS Stiftung für Konsumentenschutz

KF Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz

FRC Fédération romande des consommatrices

SAEB Schweizerische Arbeitsgemeinschaft zur Eingliederung Behinderter

Alpen-Initiative, Initiativkomitee

SGU Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz

SBN Schweizerischer Bund für Naturschutz

Naturfreunde Schweiz

Société Suisse pour la Protection de l'Environnement

WWF World Wildlife Fund Schweiz

SL Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz und -pflege

Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission

Eidgenössische Kommission für Lufthygiene

BSF Bund Schweizerischer Frauenorganisation

Migros-Genossenschafts-Bund

Coop Schweiz (Basel)

SVME	Schweizerischer Verband für Materialwirtschaft und Einkauf
AGAK	Aktionsgemeinschaft der Arbeitnehmer und Konsumenten
AFV	Aktion Freiheit und Verantwortung
RN	Redressement National
Tunnel du Grand-Saint-Bernard SA	
SISEX	Société italo-suisse d'exploitation du tunnel du Grand-Saint-Bernard
VHTL	Zentralsekretariat der Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport und Lebensmittel
FRS	Schweizerischer Strassenverkehrsverband
AGVS	Autogewerbe-Verband der Schweiz
LRS	Les Routiers Suisse
sffv	Schweizerischer Fahrzeugflottenbesitzer-Verband
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
VSAI	Vereinigung Schweizerischer Automobil-Importeure
Hupac AG	

Keine bzw. nicht inhaltliche Stellungnahme:

Schweizer Arbeitgeberverband

VSA	Vereinigung Schweizerischer Angestelltenverbände
CNG	Christlichnationaler Gewerkschaftsbund der Schweiz
LFSA	Landesverband freier Schweizerischer Arbeitnehmer
VPOD	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
Transfair	Christliche Gewerkschaft service public und Dienstleistungen Schweiz
ACS	Automobilclub der Schweiz
VSS	Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute
SGL	Schweizerische Gesellschaft für Logistik
SSC	Swiss Shipper's Council
SSV	Schweizerische Schifffahrtsvereinigung
SSV	Schweizerischer Spediteur-Verband
ASVT	Geschäftsstelle Ausschuss Verkehr und Transporte
Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft	
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft
KF	Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz
FRC	Fédération romande des consommatrices
SAEB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft zur Eingliederung Behinderter
SGU	Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz
SBN	Schweizerischer Bund für Naturschutz

Naturfreunde Schweiz

WWF	World Wildlife Fund
SL	Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz und-pflege SL
Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission	
BSF	Bund Schweizerischer Frauenorganisationen
Coop Schweiz (Basel)	
SVME	Schweizerischer Verband für Materialwirtschaft und Einkauf
AGAK	Aktionsgemeinschaft der Arbeitnehmer und Konsumenten
AFV	Aktion Freiheit und Verantwortung
RN	Redressement National
Tunnel du Grand-Saint-Bernard SA	
SISEX	Société italo-suisse d'exploitation du tunnel du Grand-Saint-Bernard
VHTL	Zentralsekretariat der Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport und Lebensmittel
LRS	Les Routiers Suisse
Sffv	Schweizerischer Fahrzeugflottenbesitzer-Verband
Asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
VSAI	Vereinigung Schweizerischer Automobil-Importeure

Zusätzlich eingegangene Stellungnahmen

VSIG	Vereinigung des schweizerischen Import- und Grosshandels, Basel
------	---

Schweizerischer Friedensrat
SECURITRANS Public Transport Security AG
VSPB Verband Schweizerischer Polizei-Beamter
ACVS Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des
Fürstentums Liechtenstein
ASS Stiftung Archiv Schnüffelstaat Schweiz
„Big Brother Awards“
Cargo Forum Schweiz
Schweizer Hotelier-Verein – hôtellerie suisse
Swissoil - Commerce
Ernst & Young
VAO Verkehrsverband Aargau Ost
VöV ZH Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich
Gewerkschaft Kommunikation
RM Regionalverkehr Mittelland
RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn
SOB Schweizerische Südostbahn AG
RhB Rhätische Bahn
MGB Matterhorn Gotthard Bahn
Schutzkomitee der privaten BLS-Aktionäre
DB Deutsche Bahn AG
Eidgenössischer Datenschutzbeauftragter
DSB Die Schweizerischen Datenschutzbeauftragten
BFS Bundesamt für Statistik
3 Einzelpersonen

3 Auswertung der Stellungnahmen (gemäss Fragenkatalog, Nummern 1 – 31)

3.1 Grundlagen und Ziele der Bahnreform 2 (Fragen 1 – 4)

Das Vorhaben Bahnreform 2 wird in seiner **generellen Stossrichtung**, nämlich in der technischen Reform der Finanzierungsinstrumente für die Infrastruktur, weit gehend begrüsst. Von den Bundesratsparteien lehnen SPS und SVP die Vorlage grundsätzlich ab, die anderen Parteien sind der Ansicht, dass die Inhalte der Bahnreform berechtigt sind und aufgegriffen werden müssen. Das Bundesgericht hat sich inhaltlich nicht geäussert. Die Gewerkschaften befürworten die Bahnreform 2, argumentieren aber primär aus Personalsicht. Der SEV empfiehlt dem Bundesrat in seinen einleitenden Bemerkungen, einen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) für den öffentlichen Verkehr Schweiz allgemein verbindlich zu erklären.

Zwei gewichtige Vernehmlassungsteilnehmer erachten die Bahnreform als dringlich: Zum einen ist dies die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), wengleich sie bedauert, dass verschiedene Finanzierungsvorlagen des öffentlichen Verkehrs in separaten Projekten behandelt werden. Priorität hat für die KöV die Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) bezeichnet die Bahnreform als notwendig und zeitlich unaufschiebbar, die Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung ist ebenfalls ein zentraler Punkt. Die Thematik „Bahnlandschaft“ wird von KöV und VöV angesprochen als ebenfalls prioritär zu lösendes Problem, doch erklären sie sich damit einverstanden, dass dieser Fragenkomplex von den Inhalten der Bahnreform 2 ausgeklammert bleibt.

Für den VöV muss die Bahnreform 2 die Harmonisierung der Finanzierungsbedingungen für SBB und konzessionierte Transportunternehmen (KTU) vollenden. Im übrigen soll die Stossrichtung in der Sicherung eines attraktiven und leistungsfähigen Systems des öffentlichen Verkehrs bestehen, wo ein verstärkter Wettbewerb als Mittel zur Effizienzsteigerung wirkt. Wichtig ist ferner die Gleichbehandlung der Transportunternehmen (TU) und die Umsetzung von EU-Recht. Dieser Sicht des VöV schliessen sich die TU an, die SBB teilweise mit Vorbehalten. Gleiches gilt im Grundsatz für die einzeln antwortenden Wirtschaftsverbände, obwohl ihre Dachorganisation economiesuisse dieser Reform gesamthaft als zu wenig weit gehend ansieht. So wird bedauert, dass die Bahnreform 2 auf einen weiteren Liberalisierungsschritt verzichtet, weil damit die Chance vergeben würde, die Effizienz der Bahn weiter zu steigern und ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Strasse zu erhöhen. Verschiedene weitere, nicht eingeladene Organisationen, haben sich zu den einleitenden Fragen nicht geäussert, sondern konzentrieren sich grösstenteils auf das Thema der neuen gesetzlichen Grundlage für den Sicherheitsdienst der TU.

Bei der Frage **eines Ausschlusses einzelner Themenbereiche**, gehen die Antworten der Teilnehmenden auseinander: Während von den Parteien die FDP eine Überarbeitung des vorliegenden Projekts insbesondere im Lichte der Neuregelung des Finanzausgleichs, der Mineralölsteuer und der besserem Kostentransparenz weiterer Bahn-Grossprojekte fordert, will die SPS die Bahnlandschaft integriert und die SVP eine Lösung des Pensionskassen-Problems skizziert haben. Dieses Anliegen der SVP wird im Übrigen auch klar von einer Mehrheit der Wirtschaftsverbände, von Gewerkschaftsseite (SEV), vom VöV und von der KöV formuliert. Die Kantone sehen weiteren Handlungsbedarf auch bei den Themen Liberalisierung und Privatisierung sowie bei der rechtlichen Trennung von Infrastruktur und Verkehr. Andererseits befürworten die befragten TU den Verzicht auf weitere Privatisierungs- und Liberalisierungsschritte. Eine klare Priorität räumen sie hingegen der Sanierung der Pensionskassen ein. Für die BLS müssen zudem Distribution als abgeltungsberichtigte Leistungen anerkannt und der Autoverlad als Gegenstand der Personenbeförderungskonzession explizit erwähnt werden sowie die Erneuerung des Anschlussgleisgesetzes in die Bahnreform einfließen.

Allgemeine Zustimmung findet die Frage nach einer **Finanzierung mittels Leistungsvereinbarung bei all jenen Unternehmen, deren Infrastruktur der Bund mit finanziert**. Das Instrument der Leistungsvereinbarung wird insbesondere von den Kantonen im Sinne des „New Public Management“ vom verwaltungstechnischen Ansatz her gutgeheissen – gleichzeitig weisen sie auf Abgrenzungsprobleme hin, weil andere Eisenbahn-Grossprojekte separat und über andere Mechanismen (insbesondere den Fonds für Eisenbahngrossprojekte) finanziert werden. Die im VöV zusammengeschlossenen Bahnen stimmen dem neuen Finanzierungsmodus zu, fordern aber als Übergangslösung für den Agglomerationsverkehr einen neunten Rahmenkredit für 3 Jahre in der Höhe von 450 Mio. Franken. Besonders betont wird von Bahnen und Kantonen, dass die Leistungsvereinbarungen nicht einseitig (aus Spargründen) geändert werden dürfen.

Von den Parteien äussern FDP und SPS nicht zu dieser Frage (die SPS möchte zuerst die Grundfrage der Eigentumsverhältnisse im Normalspurbereich geklärt haben), CVP und SVP wie auch die übrigen, kleineren Parteien sagen Ja zum Instrument der Leistungsvereinbarung in der vorgeschlagenen Form. Die Wirtschaftsverbände und die grosse Mehrheit der übrigen befragten Organisationen sprechen sich ebenfalls in befürwortendem Sinne aus. Etwas skeptisch ist die Gewerkschaftsseite: Der SEV stimmt unter dem Vorbehalt zu, dass die Planungssicherheit gewahrt bleibt und nicht durch Mittelkürzungen gefährdet wird..

Keine Einigkeit vorab unter den Parteien herrscht bei der Frage, **ob der Bund inskünftig einen Teil der Investitionen über Eigenkapitalaufstockungen finanzieren soll**: Die SPS möchte die erwähnte Grundfrage geklärt haben, die CVP stimmt zu und die SVP ist dagegen, weil durch eine solche Praxisänderung klar würde, dass die einzelnen TU eben nicht in der Lage seien, ihre Darlehen an die Infrastruktur zurück zu zahlen. Die übrigen Parteien, das Gros der Wirtschaftsverbände und die weiteren Organisationen stimmen zu, teilweise mit der Warnung, der Bund dürfe sich nicht übermässig verschulden. Der VöV ergänzt seine Zustimmung mit den Bedingungen, dass das integrierte Unternehmen nicht auf kaltem Weg eliminiert werden dürfe, und dass der Bund nicht eine grössere Zahl solcher integrierter Unternehmen beherrschen dürfe.

3.2 Inhalte der Bahnreform 2

3.2.1 Neuordnung der Infrastruktur-Finanzierung (Fragen 5 – 13)

Wie in der Vernehmlassungsvorlage dargelegt wird, herrscht heute ein dreigeteilter Finanzierungsmodus (Bund / Bund und Kantone / Kantone) für die Infrastruktur vor, gestützt auf historische Kriterien. **Die Bahnreform 2 will einen Übergang zur zweigeteilten Finanzierung vollziehen (Bund oder Kantone)**, aber basierend auf rein funktionalen Kriterien, also Bundeszuständigkeit bei Strecken von nationaler Bedeutung, und kantonale Finanzierung, wenn es sich um Linien mit rein regionaler resp. lokaler Erschliessungsfunktion handelt.

Dieser Wechsel des Finanzierungsmodus stösst auf sehr breite Akzeptanz: Vorab der VöV und die Kantone halten die dafür notwendige Aufteilung in ein grosses Grund- und kleines Ergänzungsnetz für sinnvoll, wobei die Kantone zusätzlich eine Reduktion der Schnittstellen fordern. Zu dieser Frage haben sich die Kantone auch in ihren gesondert eingereichten Stellungnahmen ausgiebig geäussert.

Naturgemäss skeptisch fallen die Kommentare der von einem möglichen Ergänzungsnetz stark betroffenen Regionen aus: So zweifelt der Kanton Jura am Willen von Bundesrat und Parlament, sich weiterhin auch an der Finanzierung des Streckennetzes der Chemins de fer du Jura zu beteiligen und befürchtet weitere Kürzungen im Gefolge der Sparanstrengungen des Bundes. Der Kanton Freiburg moniert, dass auch Nebenstrecken, die nach dem Prinzip des Netzzugangs funktionieren, inskünftig vom Bund mit finanziert werden müssten. Als ebenfalls betroffener Kanton spricht sich die Waadt für die weiterhin gemeinsame Finanzierung

eines künftigen Ergänzungsnetzes durch Bund und Kantone aus, dies vor allem weil die Kantone keinen Einfluss auf Unterhalt und Erneuerung der Schienen-Infrastruktur hätten, zumal es sich um Fixkosten handelt. In die gleiche Richtung zielen die Aussagen Neuenburgs, das sich als peripherer Kanton mit fragiler Finanzsituation sieht. Die erwartete zusätzliche Belastung für den Infrastruktur-Unterhalt würde seine Möglichkeiten daher übersteigen und zwangsläufig einer Verminderung der Qualität des service public im Regionalverkehr führen.

In der deutschen Schweiz sind bei der nun massgebenden Variante Grosses Grundnetz acht Kantone betroffen, in besonderem Mass AG, AR, BL. In seiner Stellungnahme konzentriert sich Aargau auf die Seetalbahn und verlangt vehement, dass diese Strecke - im Einvernehmen mit dem Kanton Luzern – im Grundnetz verbleiben müsse, da sie u.a. sehr bevölkerungsreiche Regionen bediene und den Grossraum Luzern mit dem Verkehrsknotenpunkt Lenzburg verbinde. Im übrigen wird für ein „Grosses Grundnetz plus“ plädiert, gemäss den Kriterien der KöV (s.u.). BL, durch die vorgesehene Lösung ein zwar stärker als bis anhin belasteter Kanton, hat an der Neuordnung nichts auszusetzen, macht aber immerhin den Vorbehalt, dass Mitfinanzierungsmodelle des Bundes auch weiterhin für Strecken des Ergänzungsnetzes (Ortsverkehr, besonderes Agglomerationen) möglich bleiben müssen. Appenzell-Ausserrhoden schliesslich moniert beim neuen Modell die vergangenheitsbezogene Sichtweise des Bundes und wehrt sich gegen eine mögliche Tendenz, der Bund könnte sich mittel- oder langfristig zum Nachteil der Kantone entlasten, was unweigerlich zu einem Angebotsabbau beim öffentlichen Verkehr führen würde. Die Kanton OW fordert einen integralen Einbezug der LSE ins Grundnetz. BS erwartet vom Bund, dass er nicht nur neue Lösungen für die Infrastruktur-Finanzierung finde, sondern die dringendsten Probleme im Agglomerationsverkehr lösen müsse, nämlich Entlastungen in den Ballungsgebieten der grossen Städte und ihren vorgelagerten Einzugsbereichen.

Die Wirtschaftsverbände stellen sich im allgemeinen hinter ihren Dachverband economiesuisse und stimmen dem Übergang zur zweigeteilten Infrastruktur-Finanzierung und damit der Schaffung eines Grund- und Ergänzungsnetzes zu. Sie argumentieren, dass diese Lösung auch auf der Linie des neuen Finanzausgleichs liege.

Branchenorganisationen wie der Verband Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer (VAP) haben differenzierte Sichtweisen bezüglich der Kriterien für die Aufteilung in Grund- und Ergänzungsnetz: Der VAP will beim Güterverkehr das tatsächliche Verkehrsaufkommen nach Destinationen analysieren und seine Höhe gewichten. Daraus wird geschlossen, dass Netzabschnitte mit mehreren Kunden sowie nationalen und internationalen Verkehrsströmen ins Grundnetz gehören. Der Förderung des öffentlichen Verkehrs verpflichtete Organisationen wie der VCS oder die LITRA befürworten die Zweiteilung, zusammen mit vielen anderen Verbänden aus diesem Adressatenkreis, vorab aus Gründen einer Schnittstellen-Verminderung.

Die Parteien sind gespalten: Während sich FDP und CVP für das aktuelle System aussprechen und eine Gelegenheit zur Neuverteilung von Kompetenzen zwischen Bund und Kantonen eher in den Beratungen über den Neuen Finanzausgleich sehen, will die SPS vorerst grundsätzliche Fragen der Bahnlandschaft geklärt haben. Die SVP steht als einzige Bundesratspartei hinter der skizzierten Lösung.

Aus der Sicht einzelner TU ergibt sich ebenfalls ein differenziertes Bild: Für die SBB ist dieser Übergang eher nachteilig – sie erwartet mehr Schnittstellen. Die BLS steht klar hinter der in der Vernehmlassungsvorlage skizzierten Lösung. Die SOB macht ihre Zustimmung von der Einhaltung einer strikten Kostenneutralität abhängig. Kleinere TU (RhB und MGB) fordern, dass das gesamte Netz der Bahnen (mit Ausnahme der Tram-Infrastruktur) in die Finanzverantwortung des Bundes integriert wird.

Kleines oder grosses Grundnetz? Bei dieser Frage kristallisiert sich unter sämtlichen Teilnehmenden eine klare Tendenz Richtung grosses Grundnetz heraus. Die Kantone gehen in

ihrer gemeinsamen Stellungnahme (KöV) noch weiter, plädieren für ein „Grosses Grundnetz plus“ und definieren gleichzeitig einen Katalog entsprechender Zuscheidungskriterien, die umfassender sind als in der Vernehmlassungsvorlage formuliert. Die politischen Parteien sind sich auch in dieser Frage nicht einig. Die FDP setzt sich ein für die Beibehaltung des bisherigen Systems, solange die finanziellen Auswirkungen auch anderer Bahn-Grossprojekte nicht transparenter sind, während CVP, SVP und SPS dem Modell des grossen Grundnetzes den Vorzug geben. Dieser Meinung schliessen sich auch die kleineren Parteien CSP, EVP und EDU an.

Die **Frage, ob im Gesetz die Zuscheidungskriterien oder das Grundnetz selbst definiert werden soll**, wurde unter den Vernehmlassungsteilnehmern kontrovers beantwortet: Die TU sind der Ansicht, die Dimensionen des Grundnetzes müssten direkt durch das Gesetz definiert werden. Die Kantone verlangen in ihrer gemeinsamen Stellungnahme ebenfalls eine gesetzliche Definition (ergänzt durch eine Karte), sowie die Festlegung eines Verfahrens, welches nachträgliche Änderungen und Anpassungen am Grundnetz zulässt. Bei den Wirtschaftsverbänden und den verkehrspolitischen Organisationen herrscht die Meinung vor, das Gesetz müsse lediglich die Zuscheidungskriterien definieren. Gleiches gilt für die Parteien, mit Ausnahme von FDP und SPS, die sich zu dieser Frage nicht äussern.

Grosse Übereinstimmung zeigt sich bei der **Frage, ob Publikumsanlagen ausserhalb der Knoten in die finanzielle Verantwortung der Kantone übergehen sollen**. Die Antwort fällt negativ aus: Bei den Kantonen (KöV) hält man dafür, dass Publikumsanlagen grundsätzlich Sache des Eigentümers des Grundnetzes, damit des Bundes, sind. Die Kantone schliessen sich ohne Ausnahme auch in ihren eigenen Stellungnahmen dieser Haltung an. Wirtschaftsverbände und verkehrspolitische Organisationen lehnen eine Übernahme der Verantwortung durch die Kantone ebenfalls ab, weil so neue Schnittstellen entstünden. Mit einer Ausnahme (CSP, welche eine gewisse Mit-Verantwortung der Kantone beibehalten will), äussern sich sämtliche Parteien im gleichen Sinne. Eine Beteiligung der Kantone soll auch für den VöV in „speziellen Fällen“ noch möglich bleiben. Die befragten TU lehnen eine solche Beteiligung der Kantone ebenfalls unisono ab.

Leistungsvereinbarungen, flankiert von einem (oder zwei) Verpflichtungskredit(en), stellen aus der Sicht der Vernehmlassenden eine marktpolitisch moderne Lösung dar (bei zwei Verpflichtungskrediten wären die einen Mittel für die SBB-Infrastruktur, die anderen für die übrigen Unternehmen bestimmt). Diese Feststellungen macht die KöV, und sie spricht sich gleichzeitig – wie die Kantone in ihren separaten Stellungnahmen auch – für einen einzigen Verpflichtungskredit zu Gunsten des ganzen Schienennetzes aus, ohne Sonderbehandlung der SBB. Eine Leistungsvereinbarung mit Verpflichtungskredit wird einhellig als das geeignete Instrument für die Erreichung der verkehrspolitischen Zielsetzungen angesehen - nicht ganz einig sind sich die übrigen Vernehmlassenden über die Anzahl (1 oder 2) bereit zu stellender Verpflichtungskredite. So hält der VöV dafür, dass zwei Verpflichtungskredite gesprochen werden, weil die Grösse der SBB die Einflussnahme des Parlamentes rechtfertige. Die SBB vertritt ebenfalls diese Lösung. Die BLS, und die übrigen TU mit selbständiger Stellungnahme (SOB, RhB und MGB), äussern sich im gleichen Sinne. Als Begründung für zwei Kredite wird die Gefahr eines Verteilungskampfes zwischen SBB und den Privatbahnen angegeben. Die Wirtschaftsverbände andererseits sprechen sich im Sinne der Gleichbehandlung der TU für einen Verpflichtungskredit aus, Interessengruppen des öffentlichen Verkehrs wie VCS und Litra vertreten die Variante von zwei Krediten. Dieser Meinung schliesst sich kommentarlos auch die Gewerkschaftsseite (SEV) an, gleich wie die SPS. Die bürgerlichen Parteien sprechen sich für einen einzigen Verpflichtungskredit aus.

Bei der allgemein akzeptierten **Variante Grosses Grundnetz soll die Wahl der Finanzierungsinstrumente für in kantonale Verantwortung fallende Infrastrukturen den Kantonen überlassen werden**: Dies ist zumindest unisono die Sichtweise der Kantone, der bürgerlichen Parteien wie auch der Wirtschaftsverbände, die den Kantonen hier weit gehend ihre

Kompetenzen belassen wollen. Die Interessenverbände für den öffentlichen Verkehrs sind gespalten: Pro Bahn Schweiz und Litra treten für die kantonale Lösung ein, der VCS und die IGÖV Schweiz vertreten die einheitliche Lösung mit der Begründung, die Finanzierung des gesamten Eisenbahnnetzes sei Bundessache. Diese Haltung wird von der SPS und von Gewerkschaftsseite (SGB, SEV) gestützt. Bei den TU sieht es durchzogener aus: Der VöV pocht auf die Bundesverantwortung für die Finanzierung des Eisenbahnnetzes und übernimmt damit die Sichtweise der SBB, welche zusätzlich präzisiert, dass sich das vorgeschlagene grosse Grundnetz ohne kantonale Zweckverbände realisieren lässt. Abweichend antworten in dieser Frage BLS und SOB, welche darauf hinweisen, dass die Kantone die örtlichen Verhältnisse am besten kennen, und dass allfällige Ausgleichszahlungen des Bundes nicht in die allgemeine Staatskasse fliessen dürfen.

Zur aufgezeigten Entwicklung des Trassenpreises wie auch zur weiteren Privilegierung des Güterverkehrs durch tiefe Trassenpreises gehen die Ansichten der Vernehmlassenden auseinander: Für die Kantone (KöV) gilt, dass sie jede Art von Querfinanzierungen über die Trassenpreise als „nicht opportun“ erachten. Anstelle der Privilegierung des Güterverkehrs durch tiefe Trassenpreise fordern die Kantone aber für spezifische Ziele (Verlagerungspolitik) ebenso spezifische wie gesetzlich abgestützte Finanzierungsmechanismen. Abweichend äussern sich hier zwei Kantone in ihren eigenen Stellungnahmen, indem sie als Instrument zur Erreichung übergeordneter Ziele reduzierte Trassenpreise für den Güterverkehr durchaus akzeptieren können (BS, GE). Aus der Sicht der betroffenen TU ist der VöV zwar mit der Trassenpreis-Entwicklung einverstanden, der Begriff „Privilegierung“ des Güterverkehrs ist seines Erachtens aber falsch gewählt, auch wenn er im Grundsatz mit der Idee reduzierter Trassenpreise (Alternative: Höhere Abgeltung für den Güterverkehr im Sinne der Verlagerungspolitik) einig geht. Im Gegensatz dazu erachtet es die SBB als verfehlt, den Trassenpreis als finanzpolitisches Steuerungsinstrument einzusetzen. Vielmehr müsste die Schiedskommission die Trassenpreise auf Antrag der Infrastrukturbetreiberin festsetzen. Tiefe Trassenpreise im Sinne der Verlagerungspolitik sind für SBB und BLS – wie auch für die übrigen TU mit eigener Stellungnahme – in Ordnung.

Im Gegensatz dazu fordern *economiesuisse*, SGV, Centre patronal, VAP und VSIG neue Anreize beim Trassenpreissystem für die Nutzung wenig ausgelasteter Infrastrukturen in räumlicher und zeitlicher Hinsicht. Im übrigen ist für die Wirtschaftsverbände der Güterverkehr nicht privilegiert, sondern diskriminiert, weshalb er klare Priorität bei gleichzeitiger genereller Senkung des Trassenpreises haben müsste. Diese Forderung stellt auch Cargo Forum Schweiz. Abweichend antworten hier das Centre patronal und der SGV, die im rein ökonomischen Sinne die Privilegierung des Güterverkehrs für verfehlt halten: Wichtig sei ein fair spielender Wettbewerb unter den einzelnen Verkehrsträgern. Der Schweizerische Städteverband setzt sich ebenfalls für niedrige Trassenpreise zu Gunsten des Güterverkehrs ein, dies allerdings mit dem Hinweis, dass dadurch im Sinne einer Hebung der Lebensqualität vermehrt dicht besiedelte Gebiete umfahren werden könnten.

Der VCS verlangt, dass in das heutige Trassenpreissystem auch weitere Parameter, wie Reisegeschwindigkeit und Pünktlichkeit, aber auch Lärmemissionen, einbezogen werden sollten. Die Privilegierung des Güterverkehrs durch tiefe Trassenpreise hält der VCS für gerechtfertigt. In diesem Sinne äussern sich auch Litra, IGÖV und Pro Bahn Schweiz, wenn gleich sie wie *economiesuisse* nicht von Privilegierung, sondern von Diskriminierung des Güterverkehrs sprechen. Soweit die politischen Parteien und die Gewerkschaften auf diese Fragen eintreten, haben sie an der Entwicklung der Trassenpreise nichts auszusetzen und begrüssen einen entsprechend reduzierten Tarif für den Güterverkehr (CVP und SVP, SEV).

3.2.2. Sicherheitsdienst (Transportpolizei, Fragen 14 – 15)

Dem Thema **Sicherheitsdienst mit neuer gesetzlicher Grundlage (BGST), seiner Ausdehnung auf alle Verkehrsmittel und der Art der Bewaffnung seiner Angehörigen**, ist in

der Vernehmlassung breite Beachtung geschenkt worden. Der weitaus grösste Teil der eingegangenen Stellungnahmen sind mit der vorgeschlagenen Lösung gemäss Vorlage einverstanden. Mehrere Teilnehmende äussern sich sogar ausschliesslich zu diesem Fragenkomplex.

Gemäss verschiedenen Antworten führe auch der Personalabbau bei den Transportunternehmen zu einer Verminderung der Sicherheit bei den öffentlichen Bahnanlagen. Ansonsten wird die Notwendigkeit eines Sicherheitsdienstes nicht bestritten. So kommen die Konferenzen der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) und der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und Polizeidirektoren (KKJPD) zum Schluss, dass ein qualifizierter Sicherheitsdienst auf allen Verkehrsmitteln zu begrüssen ist und die Rahmenbedingungen von Bund und Kantonen gemeinsam festzulegen sind, was ebenfalls für die Übernahme der Kostenfolgen gilt. Die Ausdehnung des Geltungsbereiches des Gesetzes auf alle Verkehrsmittel wird ebenfalls kaum bestritten.

Hingegen wird die Übertragung der transportpolizeilichen Aufgaben an private Organisationen teilweise nur unter Vorgabe genauer gesetzlichen Bedingungen (KöV, VöV, BE, BS, LU, SO) oder gar nicht (AG, SEV, Friedensrat, Big Brother Awards) gutgeheissen.

Hinsichtlich der Ausrüstung des Sicherheitsdienstes mit Schusswaffen sind die KöV, die Kantone FR, GE, LU, SG, TI, ZH, sowie die Parteien und Verbände CVP, SPS, CSP, EVP, VöV, Transfair, SGB, Big Brother Awards, Friedensrat grundsätzlich dagegen. Der Kanton AG, Städteverband, die Parteien und Verbände EVP, SVP, SEV, KMU, VAO, Verband Schweizerischer Polizei-Beamter, SGV, Centre patronal, RhB, SOB, LITRA möchten die Schusswaffen nach Gesetz grundsätzlich zulassen und die Regelung dem Bundesrat resp. der zuständigen Bundesbehörde überlassen. Weiter sei diesbezüglich auch zwischen dem besonders ausgebildeten Personal und der Transportpolizei zu unterscheiden. Der SEV führt an, dass bereits heute durch mit Schusswaffen ausgerüstete Sicherheitsleute der Militärpolizei und der Grenzorgane in Zügen Kontrollen durchgeführt werden. Der Verband Schweizerischer Polizei-Beamter sowie die Securitrans sehen die Transportpolizei eher als vollwertiges Polizeikorps ähnlich einer Kantonspolizei.

Von den Kantonen FR, LU, SO wird die Verwendung des Begriffes „Polizei“ in Frage gestellt und der Begriff Sicherheitsdienst empfohlen. Die Kantone SG, GR und die SOB sähen als Aufsichtsbehörde eher das EJPD oder die Kantone. Je nach den konkreten Vollzugstätigkeiten des Sicherheitsdienstes wird von verschiedenen Seiten eine umfassendere gesetzliche Regelung betreffend dem Datenschutz gefordert. Für die Stiftung Archiv Schnüffelstaat Schweiz ist der vorliegende Gesetzesentwurf gänzlich ungenügend, und die Autoren sehen nicht ein, weshalb den Sicherheitsdiensten „generell eine unbegrenzte Berechtigung zu Ausweis- und Identitätskontrollen“ eröffnet wird.

Sowohl die KöV als auch insbesondere die Kantone BE, BL, BS, GL, NE, SO, SZ, TI, UR und VD möchten im Rahmen der Bahnreform 2 vom Bund eine Rechtsgrundlage ausarbeiten lassen für die Abgeltung der Bahnen an die kantonalen Aufwendungen für Chemiewehrstützpunkte. Die Kantone erhielten dafür keinerlei Entschädigung.

3.2.3. Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzugangs (Frage 16)

Um die **Diskriminierungsfreiheit im Netzzugang, insbesondere in der Trassenzuteilung, zu sichern, sollen die Kompetenzen der Schiedskommission ausgeweitet werden. Sie soll insbesondere von sich aus tätig werden können, bei blossem Verdacht auf diskriminierendes Verhalten eines Bahnunternehmens.** Die Kantone sehen in ihrer gemeinsamen Stellungnahme (KöV) im gegenwärtigen Zeitpunkt keine positiven Auswirkungen einer eigenständigen Tätigkeit der Schiedskommission – diese sollte hauptsächlich als Schiedsrichter tätig werden, auf entsprechende Anfrage und Antrag. Die Kantone plädieren

jedenfalls für eine zurückhaltende Ausweitung der Kompetenzen der Schiedskommission. Mit wenigen Ausnahmen schliessen sie sich in ihren einzelnen Stellungnahmen der KöV-Sichtweise an: AG, AR, GE befürworten die Ausweitung der Kompetenzen der Schiedskommission.

Die direkt betroffenen TU geben unterschiedliche Antworten zu dieser Frage ab: So unterstützt die SBB die Kompetenz-Ausweitung der Schiedskommission, erwartet aber gleichzeitig, dass sie vom BAV gewisse „regulatorische Funktionen“ übernimmt, und sie sollte insbesondere auf Antrag der Infrastruktur-Betreiberinnen die Trassenpreise festlegen. Auch die BLS begrüsst eine Verstärkung der Rolle der Schiedskommission auf gesetzlicher Basis, legt gleichzeitig aber Wert auf die Feststellung, dass die Trassenvergabe bereits heute diskriminierungsfrei erfolgt. Die SOB setzt sich ebenfalls für eine gestärkte Rolle der Schiedskommission ein, aber mehr aus Gründen eines „wettbewerbspolitisch unverträglich hohen Marktanteils der SBB im normalspurigen Verkehr“. RhB und die MGB stimmen der vorgeschlagenen Lösung kommentarlos zu. Der VöV stimmt einer Stärkung der Rolle der Schiedskommission zu, möchte diese aber als vorläufig abgeschlossen betrachten. Von sämtlichen politischen Parteien, die sich zum Wort gemeldet haben, lehnt einzig die SVP eine Ausweitung der Kompetenzen der Schiedskommission ab. Seitens der Gewerkschaften (SGB und SEV) wird die vorgeschlagene Lösung begrüsst.

economiesuisse will nicht, dass die Schiedskommission von sich aus tätig werden kann. Sie erachtet eine solche Kompetenz-Ausweitung als systemwidrig. Dieser Meinung ist auch der VSIG, während es SGV und Centre patronal für richtig halten, dass die Schiedskommission von sich aus tätig werden kann. Die Interessenverbände für den öffentlichen Verkehr befürworten die vorgeschlagene Lösung einhellig (VCS, Pro Bahn Schweiz, Litra, IGÖV). Die Verbände des Autogewerbes (ASTAG, AGVS, FRS) lehnen – mit Ausnahme des TCS – die verstärkte Rolle der Schiedskommission ab. Die Schiedskommission selbst begrüsst den Entwurf.

3.2.4. Gesetzliche Gleichbehandlung der Verkehrsunternehmen (Fragen 17 – 22)

Im Zusammenhang mit der Rollmaterialbeschaffung stellt sich die **Frage, ob am bisherigen System (Staatsgarantie für die SBB bei Eurofima, übrige Beschaffungen ohne Staatsgarantie oder -beteiligung) festgehalten werden soll**. Der VöV als Interessenvertreter der TU findet die SBB-Lösung nach wie vor sinnvoll, pocht aber aus Wettbewerbsgründen auf die Entwicklung analoger Regelungen für die übrigen TU und damit auf eine Revision des heutigen Zustandes ungleicher Bedingungen für die Rollmaterialbeschaffung. Von RM wird diese Haltung unterstützt. Die direkt betroffenen TU stellen zwar sämtliche die geltende SBB-Lösung nicht in Frage, verlangen aber vergleichbare Lösungen zur SBB-Eurofima-Staatsgarantie (so BLS, SOB, MGB), da sie eine Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der TU diagnostizieren. Die BLS führt zusätzlich ins Feld, dass die Besserstellung der SBB nicht in erster Linie durch die Möglichkeit des Abschlusses von Eurofima-Darlehen gegeben ist, sondern aus den vom Bund per Staatsvertrag an Eurofima gewährten Bürgschaften resultiert. Die SOB glaubt, dass die Banken – sollte sich die Bahnreform-Lösung nicht realisieren – später einen Teil der Finanzierung mit Eigenmitteln verlangen könnten, die meisten Bahnen mit ihrer Kapitalstruktur dazu aber nicht in der Lage seien.

Die Kantone (KöV) unterstreichen explizit ihre Forderung nach gleich langen Spiessen bei der Rollmaterialbeschaffung wie die SBB, um das Wettbewerbsziel nicht zu verfehlen. In ihren Einzel-Stellungnahmen schliessen sich die Kantone ausnahmslos dieser Forderung an.

Seitens der politischen Parteien ist die Forderung nach einer Gleichbehandlung von SBB und übrigen TU ebenfalls unbestritten. Nur die FDP äussert sich zu dieser Frage nicht, ebenso wenig wie die Gewerkschaftsseite (SEV).

Für die Wirtschaftsverbände und auch für die Organisationen im Dienste des öffentlichen Verkehrs, soweit sie sich zu der Thematik äussern, ist die Anwendung der SBB-Bedingungen oder gleichwertiger Lösungen im Sinne einer Gleichbehandlung der TU absolut notwendig. Die Vereinigungen des Strassenverkehrs (ASTAG, AGVS, FRS) sind ebenfalls für die Gleichbehandlung in diesem Geschäftsbereich. Sie verlangen zusätzlich eine Sistierung der SBB-Staatsgarantie bei Eurofima. Der TCS geht noch einen Schritt weiter, indem er sich dafür einsetzt, vorerst das aktuelle System beizubehalten, aber mittelfristig auf eine Selbstfinanzierung des Verkehrsbereichs abzielen.

In den gleichen Kontext gehört, **ob SBB und Privatbahnen bei ihren Rollmaterialbeschaffungen von einer Staatsgarantie profitieren können oder nicht, und ob andere Lösungen denkbar sind.** Die Kantone lehnen sich bei diesen Fragen zum Teil an die gemeinsame KöV-Stellungnahme (s. vorhergehende Antwort) an. Abweichende Äusserungen kommen von SG (der Bund soll nach Abschaffung zinsloser, rückzahlbarer Darlehen zur Rollmaterialbeschaffung seinen „eingesparten“ Zinskosten-Anteil für den abgeltungsberechtigten Regionalverkehr einsetzen und die Kantonsquoten entsprechend erhöhen) und NW, das sich im Sinne einer alternativen Lösung bereit erklärt, in seinem Namen für die SBB und für die Privatbahnen Kredite zu beschaffen und diese ohne Aufpreis den TU für entsprechende Rollmaterialbeschaffung zur Verfügung zu stellen. GE schlägt als Alternative eine gemeinsame Ausschreibung durch mehrere TU vor. BL sieht die subsidiäre Möglichkeit, als Sicherheitsleistung der öffentlichen Hand neben der Staatsgarantie eine Bürgschaft gemäss Hochseeschiffahrt anzubieten.

Der VöV möchte vom Modell der Staatsgarantie nicht abrücken, wenngleich er sich als analoge Regelung für preiswerte Kredite ebenfalls das erwähnte Bürgschaftsmodell vorstellen kann. Die BLS würde im Rahmen alternativer Lösungsansätze prüfen, ob der Bund Finanzierungspools durch bundesnahe Institutionen wie AHV-Ausgleichskasse und SUVA oder eine Emissionszentrale fördern könnte. Die SBB ist dagegen, auf die Staatsgarantie zu verzichten, weil andernfalls die Finanzierungskosten für das Rollmaterial steigen würden. Sie stimmt aber einer Ausdehnung der Eurofima-Lösung auf die Privatbahnen zu. Auch die SOB sieht keine Alternative zur Staatsgarantie, fordert aber zusätzlich eine Aufstockung der Bundesmittel für den Regionalverkehr, um den Zinskosten-Betrag für die Fahrzeuge zu decken, sowie eine Bundesgarantie für alle Fahrzeugfinanzierungen zur Minimierung dieser Zinskosten. Dennoch greift die SOB auch die Idee eines Rollmaterialpools wieder auf, am billigsten und einfachsten hingegen wären aus ihrer Sicht Kredite des Bundes an die konzessionierten Bahnen. Die übrigen TU mit eigener Stellungnahmen bringen keine weiteren Alternativen zur Sprache.

Seitens der Wirtschaftsverbände skizziert *economiesuisse* – unter Anerkennung der Staatsgarantie als geeignetes Mittel – als Alternative dazu die Sicherungsrechte und Register auf Ebene von Unidroit. Denkbar wäre auch ein vorgezogenes Pfandrecht für Eisenbahnrollmaterial und ein entsprechendes Fahrzeugregister. SGV und Centre patronal lehnen das unterstützende Mittel einer Staatsgarantie unter Hinweis auf das reine Funktionieren von Marktmechanismen ab.

Die Interessenverbände des öffentlichen Verkehrs verteidigen im Zusammenhang mit der Rollmaterialfinanzierung ebenfalls die Staatsgarantie, zugänglich für alle TU. Sie bringen keine Alternativen dazu in die Diskussion.

Ist hinsichtlich Gewinnsteuer zu unterscheiden zwischen Gewinn ausschüttenden Gesellschaften und solchen, die ihren Gewinn vollumfänglich im Unternehmen belassen? Soll der gesamte Infrastruktur-Bereich steuerbefreit werden? Zu dieser Problematik äussern sich die politischen Parteien nur teilweise: Die FDP spricht in ihren Ausführungen das Thema nicht an, für die CVP sollte kein Unterschied gemacht werden. Gleicher Ansicht ist die SVP, mit dem Zusatz allerdings, dass bei der Bemessung der Abgeltung die Verwen-

derung allfälliger Gewinne zwingend zu berücksichtigen ist. Die SPS findet eine Unterscheidung richtig, doch müsse sichergestellt sein, dass zurückgehaltene Gewinne bei einem Verkauf des Unternehmens steuerlich nacherfasst würden. Teilweise differenzierter äussern sich die kleineren Parteien: Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr müssen für die von Bund und Kantonen bestellten Leistungen steuerfrei sein, alle übrigen, nicht im Sinne des Service public erbrachten Transportleistungen, müssten ohne Unterschiede besteuert werden (EDU). CSP und EVP schliessen sich der erwähnten Haltung der SPS an. Von Gewerkschaftsseite (SEV) her ist die Unterscheidung in jedem Fall angebracht.

In ihrer gemeinsamen Stellungnahme sprechen sich die Kantone dafür aus, dass nur ausgeschüttete Erträge (im nicht-abgeltungsberechtigten Bereich) versteuert werden sollen, weil eine Gewinnausschüttung im abgeltungsberechtigten Verkehr problematisch ist. Allerdings bleiben für die KöV diverse Fragen offen, so der Umfang der Steuerbefreiung beim bestellten/nicht bestellten Verkehr, Behandlung einzelner Sparten, Steuerbefreiung SBB. Angesichts der heutigen Finanzierungsmodelle der Infrastrukturen sei es sinnvoll, dass dieser ganze Bereich steuerbefreit werde.

Anders sehen es einzelne Kantone: SG findet eine Unterscheidung hinsichtlich der Gewinnsteuer problematisch, weil eine blossе Ausschüttungsbesteuerung eine Abweichung zur Befreiungsregelung übriger juristischer Personen mit besonderen Zwecken bedeuten würde. Vorab aus Gründen einer Verletzung der Wettbewerbsneutralität im Bereich der Nebengeschäfte wird indessen eine weit gehende Steuerbefreiung des Infrastrukturbereichs abgelehnt. JU ist gegen die Unterscheidung, soweit nur die Kriterien der Nicht-Gewinnausschüttung und das Vorhandensein einer Bundeskonzession massgebend sein sollen. Ebenfalls abgelehnt wird eine weitgehende Steuerbefreiung der Infrastruktur, aus Gründen einer möglichen Ungleichbehandlung zwischen Transportunternehmen und privaten Unternehmen. Für ZH ist das Kriterium der Gewinnausschüttung abzulehnen, weil es nichts aussage über Leistungsfähigkeit oder verkehrspolitische Bedeutung eines Unternehmens. Wichtig sei vielmehr, die Problematik der überdurchschnittlich hohen Mehrwertsteuer-Belastungen beim Betrieb und bei à fonds perdu-Investitionen im öffentlichen Verkehr zu lösen. Die Steuerbefreiung für „Kerntätigkeiten“ eines konzessionierten Verkehrsunternehmens (wozu die Infrastruktur gehört) wird befürwortet. AG regt die Einrichtung einer sog. Ausschüttungssteuer an, welche bei fortdauernder Überschreitung der Ausschüttungsgrenze zu einem Entzug der Steuerbefreiung führen würde. Eine Steuerbefreiung des Infrastrukturbereichs könnte sinnvoll sein, weil dadurch ein Anknüpfungspunkt für eine Tätigkeit im öffentlichen Interesse gegeben wäre. Für GR ist die Unterscheidung hinsichtlich der Gewinnsteuer untauglich, weil sich eine Befreiung nur durch das Kriterium rechtfertigen liesse, dass (und soweit) das Verkehrsunternehmen eine öffentliche Aufgabe erfülle. Die Steuerbefreiung für die Infrastruktur wird aus allgemeinen wirtschaftsverfassungsrechtlichen Gründen abgelehnt, zum einen um die Wettbewerbsneutralität zu gewährleisten, andererseits weil Sonderlösungen für die SBB und für andere konzessionierte Verkehrsunternehmen nicht angemessen seien.

Stellvertretend für die meisten TU legt der VöV zunächst Wert auf die Feststellung, dass vor der Ausschüttung von Gewinnen Rückstellungen zu bilden seien. Weiter dürften ausgewiesene Gewinne, die aber reinvestiert statt ausgeschüttet würden, ebenfalls nicht besteuert werden, da im Interesse der öffentlichen Hand liegend. Somit dürften nur in Form von Dividenden ausgeschüttete Gewinne steuerbar sein. Die weit gehende Steuerbefreiung der Infrastruktur erscheine sinnvoll. Für die SBB sollte nur der ausgeschüttete Gewinnanteil steuerbar sein, und die Befreiung einzelner Unternehmensteile (z.B. Infrastruktur) widerspreche dem Grundsatz der integrierten Bahn. Anders sieht die BLS diesen Punkt : Sie will den Infrastrukturbereich nicht nur von jeglichen kantonalen Steuern, sondern auch von kantonalen und kommunalen öffentlich-rechtlichen Abgaben (Tourismusförderung usw.) befreien. Die SOB befürwortet ebenfalls eine Besteuerung, begrenzt auf die Höhe der ausgeschütteten Dividenden, will dafür innerhalb der Infrastruktur den gesamten Liegenschaftenbesitz steuerbefreien. Während die RhB die Unterscheidung hinsichtlich der Gewinnsteuer unterstützt, opponiert die MGB aus Gründen der Wettbewerbsneutralität dieser Sichtweise.

Seitens der Wirtschaft (economiesuisse) ist man aus Praktikabilitätsgründen gegen die Unterscheidung hinsichtlich der Gewinnsteuer, u.a. weil dadurch vermehrt Umgehungsgeschäfte möglich würden. Die weit gehende Steuerbefreiung der Infrastruktur wird anerkannt, sofern dafür eine eigene Gesellschaft bestehe. Sobald aber Teile der Infrastruktur in Konkurrenz zu privaten Unternehmen stehen, dürfe eine Steuerbefreiung aus wettbewerbpolitischen Gründen nicht mehr erfolgen. Auch der SGV und das Centre patronal weichen in diesen Fragen von einer strikten Linie ab und gestehen dem öffentlichen Verkehr in allgemeiner Form gewisse Steuererleichterungen zu. Die Schweizerischen Verkehrsingenieure (SVI) halten die Unterscheidung für richtig, da mit der zusätzlichen Liquidität aus thesaurierten Gewinnen notwendige Investitionen eigenfinanziert werden könnten. Für den Schweizer Hotelier-Verein wird die Zustimmung zu Steuerbefreiungen von der Gleichbehandlung unter den verschiedenen Partnern abhängig gemacht.

Verkehrspolitische Organisationen wie der VCS unterstützen sowohl die Unterscheidung wie auch die Steuerbefreiung für die Infrastruktur, weil der Bund ohnehin längerfristig zum Haupt- oder Alleineigner der meisten Eisenbahninfrastrukturen werde. In gleichem Sinne äussern sich Litra, VöV ZH, IGÖV SCHWEIZ und Pro Bahn Schweiz. Das Auto- und Lastwagengewerbe (ASTAG, AGVS) und die FRS sehen den Sinn der Unterscheidung hinsichtlich Gewinnsteuer nicht ein, befürworten aber die Steuerbefreiung der Infrastruktur.

3.3 Ergänzungen zu früheren Reformen (Fragen 23 – 29)

Im Zusammenhang mit Ergänzungen zu früheren Reformen stellt sich die **Frage, ob besondere Rechte mit Pflichten zu Gunsten des service public verknüpft werden sollen**. Auf Grund der vier Grundpflichten konzessionierter Unternehmen (Betriebs-, Beförderungs-, Fahrplan- und Tarifpflicht) befürworten die Kantone (KöV) den Zusammenhang besonderer Rechte und Pflichten zu Gunsten des service public. Die einzelnen Stellungnahmen der Kantone enthalten den gleichen Grundgedanken, teilweise angereichert mit Ermahnungen und Anregungen: VD und VS erwarten, dass das Recht zur Konzessionsausübung mit der Verpflichtung verbunden werde, diese Leistungen auch auszuführen. GE und SZ erwarten eine Definition von branchenüblichen Mindeststandards.

Von den politischen Parteien interpretiert die CVP die Frage nach der Verknüpfung besonderer Rechte und Pflichten im Sinne des Rechts auf staatliche Unterstützung für Unternehmen, welche zum service public beitragen. Der Staat habe deshalb auch die Pflicht, für eine effiziente Abwicklung dieser Leistungen zu sorgen. Während sich die FDP zu diesem Thema explizit nicht äussert, stimmt die SVP einer Verknüpfung zu, moniert gleichzeitig, dass unter Berufung auf diese Pflichten keinesfalls immer höhere Abgeltungen gefordert werden dürften. Für die SPS zielt die Frage eher auf den Arbeitnehmerschutz ab, denn sie fordert gleiche Rechte für SBB und Privatbahnen in dem Sinne, dass auch die Privatbahnen zum Abschluss eines GAV mit ihrem Personal verpflichtet werden müssen. Der SEV wie auch sein Dachverband SGB stimmen dieser Verknüpfung kommentarlos zu. Die Gewerkschaft transfair fordert darüber hinaus vom Bundesrat Mindeststandards für Qualität, Sicherheit und Stellung der Beschäftigten.

Als Dachverband der TU befürwortet der VöV vorab jene in der Vernehmlassungsvorlage beschriebenen Massnahmen, welche den direkten Verkehr ermöglichen resp. seinen Ausbau fördern. Dazu zählt er auch das Festschreiben eines „Mindestqualitätsniveaus“ des öffentlichen Verkehrs. Die SBB stimmt kommentarlos zu, während die BLS mit Nachdruck eine systematische gesetzliche Verankerung dieser Grundsätze fordert. Mindeststandards und Mindestqualität seien Massstab für eine rechtsgleiche Behandlung der TU. SOB, RhB, RBS und MGB stimmen ohne weitere argumentative Äusserungen zu. Die POST möchte bei Auferlegung weiterer Pflichten zu Gunsten des Service public, dass solche Auflagen abgegolten werden.

economiesuisse ist der Ansicht, die Standards zur Qualitätssicherung seien so zu wählen, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen nicht beeinträchtigt werde (Minimalstandards statt Luxuslösungen). Die übrigen Wirtschafts-Dachverbände äussern sich zu dieser Frage nicht. Für die SAB ist dieses Anliegen eine weit gehend rhetorische Frage (Verknüpfung ist eine Selbstverständlichkeit). Der Schweizerische Städteverband benützt die Gelegenheit, in der Antwort auf diese Frage vor allem ökologische Anliegen aufs Tapet zu bringen. Die Interessenvertreter des Nutzfahrzeug- und Autogewerbes (ASTAG, AGVS) wie auch der FRS schliessen sich mit identischem Wortlaut der Stellungnahme von economiesuisse an.

Die Verbände zur Förderung des öffentlichen Verkehrs befürworten kommentarlos diese Verknüpfung (VCS) oder reichern Sie mit weiteren Forderungen an: So verlangt Pro Bahn Schweiz in diesem Zusammenhang, dass auch in Zukunft die Fahrpläne nicht nur elektronisch, sondern auch in Papierform publiziert werden. Die IGÖV ihrerseits befürwortet alle Massnahmen, welche das gute Funktionieren der durchgehenden Transportkette fördern.

Eine weitere Frage soll Klarheit darüber bringen, **ob die gegenwärtige Koordination im Tarifwesen genügt und ob die Interessen von Fahrgast, Besteller und öV-Unternehmen (auch des Ortsverkehrs und des touristischen Verkehrs) genügend berücksichtigt werden.** Hier postuliert die KöV eine bessere Vertretung / Interessenwahrung der Kantone in den Gremien der Tariffestlegung. In ihren Einzel-Stellungnahmen schliessen sich die Kantone in der Substanz dieser Sichtweise an, verlangen in ihrer grossen Mehrheit aber primär eine bessere Verteilung der Einnahmen aus dem Verkauf von Halbtaxabonnements durch eine neutrale Instanz, in welcher die Kantone vertreten sein müssen (so FR, JU, VD, VS). SZ und ZH finden, dass Tariffragen weiterhin durch das BAV koordiniert werden sollen, unter Mitwirkung der Kantone. Für GR muss die Tarifhoheit bei den Unternehmen liegen.

Von den politischen Parteien äussern sich lediglich die CSP und die SPS ausführlicher: Die Christlichsozialen fordern unbedingt eine bessere Koordination unter den TU. Die Sozialdemokraten sind der Ansicht, die Koordination könne im Interesse der Transparenz und der Bequemlichkeit für die Kunden noch verbessert werden. Der SEV gibt eine zustimmende Antwort.

Der VCS möchte zwei Anliegen verwirklicht wissen: Der Beitritt zum Tarif für Halbtaxabonnements soll obligatorisch werden für alle TU, welche Anschluss an übrige Unternehmen herstellen (ausser saisonale Betriebe). Zusätzlich sei ein einheitliches Tarif- und Informationssystem für die ganze Schweiz aus Kundensicht unbedingt erforderlich. Der Schweizerische Städteverband möchte mit seiner Stellungnahme die Bildung von zusätzlichen regionalen Tarifverbänden fördern. Die Stiftung für Konsumentenschutz weist darauf hin, dass im reinen Kundeninteresse trotz Koordination unter den TU dem einzelnen Unternehmen eine gewisse Wahlfreiheit verbleiben muss.

Braucht es ein gesetzliches Verbot der Personalunion von Bestellern und Organen der Ersteller? Müssen die Ersteller von Leistungen des öffentlichen Verkehrs rechtlich von den Bestellern unabhängig sein? Die KöV lehnt eine Bundesvorschrift in diesem Zusammenhang ab und ist im übrigen der Meinung, dass diese beiden Fragen in erster Linie das Thema „Bahnlandschaft“ betreffen. Die gesonderten Eingaben der Kantone präzisieren in Einzelfällen diese Sicht: Für BS ist die Forderung nach juristischer Unabhängigkeit nicht zwingend mit der Abgeltungsberechtigung zu verknüpfen, da die Frage der Unabhängigkeit erst bei einer allfälligen Ausschreibung relevant wird. Für JU ist die rechtliche Unabhängigkeit im Regionalverkehr richtig, nicht jedoch im Stadtverkehr. VS erwartet im Zusammenhang mit der Frage der Personalunion, dass die Interessen von Bund und Kantonen in den Organen der TU vertreten sein müssen. Für GE gilt es zu verhindern, dass Bundesrecht die personelle Organisation in den TU des Kantons vorschreibt. GR sieht ebenfalls keinen Regelungsbedarf, räumt aber dem Bund die Möglichkeit ein, bei *seinen Vertretern* im Verwal-

tungsrat einer kantonalen / regionalen TU ein solches Verbot der Personalunion anzuwenden. SO befürwortet das Verbot einer Personalunion zwischen Bestellern und Organen der Ersteller, erwartet aber, dass dieses Verbot zur Ausübung von Tätigkeiten im Verwaltungsrat auf die mit dem Bestellvorgang selbst betrauten Mitarbeitenden und deren Vorgesetzte beschränkt bleibt.

Von den politischen Parteien sprechen sich CVP, SVP, CSP, EVP und EDU klar für das Verbot einer Personalunion Bestellern und Organen der Ersteller aus, sowie für rechtliche Unabhängigkeit der Ersteller von den Bestellern. Die FDP äussert sich nicht, für die SPS muss zunächst die grundsätzliche Eignerfrage im Normalspurbereich geklärt sein. Aus Gewerkschaftssicht (SGB, SEV) sind das Verbot der Personalunion und die Pflicht zur rechtlichen Unabhängigkeit der Ersteller von Leistungen des öffentlichen Verkehrs gegenüber den Bestellern, rein ideologisch begründet, für die Praxis nicht hilfreich und daher abzulehnen. Abweichend äussert sich hier die Arbeitnehmerorganisation transfair, welche die Personalunion ablehnt und die rechtliche Unabhängigkeit der Leistungsersteller im öffentlichen Verkehr von den Bestellern verteidigt.

Der VöV lehnt die Personalunion ab, möchte aber bei kleineren Bahnen im touristischen Bereich eine Ausnahme machen. Im weiteren spreche für die rechtliche Unabhängigkeit der Ersteller von den Organen der Bestellern, dass mit Beteiligung von Leistungserstellern zu Stande gekommene Ausschreibungsverfahren vielfältig anfechtbar und daher auszuschliessen seien. SBB und BLS befürworten sowohl ein Verbot der Personalunion wie auch die Vorschrift der rechtlichen Unabhängigkeit. Die SOB differenziert hier etwas und meint, dass sich das Verbot der Personalunion auch durch Ausstandsregeln in einem Verwaltungsrat erledigen liesse, und dass die *personelle* Unabhängigkeit wichtiger als die rechtliche sei. Ebenfalls für die Anwendung von Ausstandsregeln ist die RhB.

Ohne Einschränkung sieht *economiesuisse* hinter einem Verbot der Personalunion und der rechtlichen Unabhängigkeit der Ersteller von Leistungen im öffentlichen Verkehr von den Bestellern, und zwar aus Gründen der Interessenkollisionen. Alle übrigen Wirtschaftsverbände, inkl. die Organisationen des Strassenverkehrs, schliessen sich dieser Sicht an.

Die Interessenverbände für den öffentlichen Verkehr (VCS, Litra, Pro Bahn Schweiz) setzen sich gegen die Personalunion und für die rechtliche Unabhängigkeit der Ersteller von den Bestellern ein. Etwas differenzierter beurteilt die IGÖV diese Frage, für welche die rechtliche Unabhängigkeit zwar richtig und zweckmässig ist – einen gesetzlichen Zwang hält sie aber nicht für notwendig.

Soll die Koordination von Ausschreibung und Konzession verstärkt werden? Ist dem Arbeitnehmerschutz im Ausschreibungsverfahren grosses Gewicht beizumessen?

Von der KöV wird eine „Harmonisierung“ von Konzession und Ausschreibung befürwortet, andererseits lehnt sie spezielle, für den öV formulierte, rechtliche Ausschreibungsverpflichtungen ab. Bezüglich Arbeitnehmerschutz hält sie die bestehenden Vorschriften in der Submissionsgesetzgebung für ausreichend. Der Kanton FR weist in seiner Einzel-Stellungnahme darauf hin, dass die geltenden gesetzlichen Grundlagen der Ausschreibung nicht ausreichend sind, und dass vom Bund gelegentlich eine spezifische Legiferierung in diesem Bereich erwartet wird. Der vorgesehene Arbeitnehmerschutz wird als ausreichend angesehen. SZ möchte die Ausschreibungsverfahren vereinfachen und erachtet es als sinnvoll, dass Ausschreibungen nur noch nach Ablauf der Konzession erfolgen sollen. ZH begrüsst ausdrücklich, dass Ausschreibungen allgemein gefördert und erleichtert werden. Zu regeln seien namentlich der Zeitpunkt der Ausschreibung, die anzuwendenden Verfahren sowie die Rechte und Pflichten bei einem Betreiberwechsel.

Das rechtliche Regelwerk müsse vor allem zweckmässig sein, denn Ausschreibungen dienen in erster Linie der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des öV. AR unterstützt den Über-

gang zu einem zweijährigen Bestellrhythmus, weil dadurch die Effizienz gesteigert und das unternehmerische Handeln gestärkt wird. SO legt im Zusammenhang mit dem Arbeitnehmerschutz bei Ausschreibungen ein noch grösseres Gewicht auf die Emissionsminderung bei der Fahrzeugflotte und auf die Ausbildung des Fahrpersonals.

Die politischen Parteien geben differenzierte Stellungnahmen ab: Die CVP warnt aus Gründen der Wettbewerbsverhinderung vor Übertreibungen beim Arbeitnehmerschutz, für die SVP ist der entsprechende gesetzlich verankerte Schutz bei weitem ausreichend, und Ausschreibungen haben nach Ansicht dieser Partei immer dann zu erfolgen, wenn die Leistungen nicht mehr den Anforderungen entsprechen (und nicht, wenn die Konzession ausläuft). Für die SPS zentral ist die Verhinderung von Sozialdumping, das durch verschärften Wettbewerb bei den Ausschreibungen entstehen könnte. EDU und SPS können beide Fragen bejahen, während die EVP zwar einem starken Arbeitnehmerschutz zustimmen kann, die verstärkte Koordination von Ausschreibung und Konzession aber ablehnt. Die Gewerkschaften erwarten einen hohen Arbeitnehmerschutz mit GAV-Pflicht (SGB), und für den SEV müsste zur Verhinderung von Sozialdumping eine tragfähige und wirkungsvolle Marktordnung geschaffen werden.

In erster Linie sei Benchmarking anzuwenden, und erst bei Nichterreichen der gesteckten Ziele müssten Ausschreibungen zum Zuge kommen, findet der VöV. „Muss“-Bestimmungen seien abzulehnen, da sie zu unhaltbaren Kosten-Nutzen-Verhältnissen führen könnten. Dem Arbeitnehmerschutz sei ein grosses Gewicht beizumessen. SBB und BLS stimmen bei beiden Fragen zu, wobei die Lötschbergbahn die zwingende Ausschreibung bei Konzessionsablauf als falsch betrachtet. Die SOB differenziert in der Frage des starken Arbeitnehmerschutzes: Hier dürfe sich der Begriff „Branchenüblichkeit“ nicht am grössten Anbieter SBB orientieren, da dies zu einer grossen Kostensteigerung bei den TU führen würde (39-Stunden-Woche etc.). Für RhB und MGB haben beim Arbeitnehmerschutz die orts- und regional üblichen Bedingungen zu genügen.

economiesuisse will weder eine verstärkte Koordination von Ausschreibung und Konzession, noch hält sie, weil ohnehin in zahlreichen Erlassen geregelt, einen besonderen Arbeitnehmerschutz für wichtig. Abschwächend hier der SGV und das Centre patronal, welche dem Arbeitnehmerschutz seinen gebührenden Platz einräumen wollen, ohne ihm zu grosses Gewicht zu verleihen. Die übrigen Wirtschaftsverbände schliessen sich in ihren Stellungnahmen economiesuisse an. Der TCS steht sowohl für eine verstärkte Koordination Ausschreibung / Konzession und erwartet in diesem Bereich griffigere Regelungen, als auch für einen wirksamen Arbeitnehmerschutz. Die Interessenverbände des öffentlichen Verkehrs (VCS, Litra, IGÖV) geben ebenfalls können auf beide Fragen positive Antworten.

Können die vorgeschlagenen Massnahmen eine genügende Sanierung der Privatbahnen erreichen? Soll der Sanierungsbeitrag des Bundes an die Bedingung geknüpft werden, dass weitere Fusionen stattfinden?

Nach Meinung der KöV sollen zuerst die vorgeschlagenen Massnahmen umgesetzt werden, später sei die Pensionskassenfrage aufzunehmen. Nach Meinung der KöV besteht keine Verbindung zum Zwang zu Fusionen. Ein auferlegter Zwang zu Zusammenschlüssen wird von fast allen Kantonen auch in deren einzelnen Stellungnahmen abgelehnt (mit besonderem Nachdruck FR, JU). Andere erwähnen (wie die KöV selber) explizit das Pensionskassenproblem (s. auch unten 4.2.), das zu lösen sei (BL, GR, SZ, VD, VS).

Unzufriedenheit mit dem vorliegenden Katalog an Massnahmen wird teilweise bei den politischen Parteien spürbar: Für die FDP ist die vorliegende Reform klar ungenügend: Sie möchte in Priorität die finanziellen Auswirkungen anderer Bahn-Grossprojekte evaluiert haben. Bei der CVP will man keine allgemeine Verankerung einer „Fusionspflicht“. Die SVP hält die vorgeschlagenen Massnahmen für ausreichend und lehnt es ab, dass der Bund privaten Unternehmen ihre Struktur vorschreibt. Die SPS äussert sich zu dieser Frage nicht konkret,

während EDU, EVP und CSP sich mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden erklären, den Zwang zu Fusionen aber nicht unterstützen. Abweichend äussern sich hier die Grünen, die in ihrer kurz gehaltenen Stellungnahme Fusionen von Bahnen begrüssen, wenn diese der Stärkung der schweizerischen Bahnlandschaft dienen. Ähnlich sieht es die Gewerkschaft SEV: Fusionen sind anzustreben und zu fördern, wenn sie der Stärkung der schweizerischen Bahnlandschaft dienen.

Auch für *economiesuisse* steht die Lösung der Pensionskassenfrage noch im Raum. Zum Thema Fusionen meint der Dachverband der Wirtschaft, dass ein Sanierungsbeitrag des Bundes bejaht werden kann, wenn eine Fusion zur Effizienzsteigerung beiträgt und ein besseres finanzielles Ergebnis erlaubt. Die übrigen Wirtschaftsverbände schliessen sich dieser Haltung an.

Der TU-Dachverband VöV weist auf die Altlasten der Pensionskassen als ein weiteres zu lösendes Problem hin, und er bejaht die Verknüpfung von Sanierungsbeitrag und Fusion für den Fall, dass durch einen Zusammenschluss „erhebliche Synergien“ erzielt werden können. Für die SBB steht es den Eignern der Privatbahnen grundsätzlich offen, die Sanierung ihrer Unternehmen mit Fusionen zu verbinden. Für die BLS bleibt die Pensionskassenfrage zu lösen – darauf weisen auch RhB und MGB hin. Ferner lehnen sie einen an Fusionsbestrebungen geknüpften Sanierungsbeitrag des Bundes nicht prinzipiell ab.

Für den VCS steht als ungelöstes Problem ebenfalls noch die Pensionskassenfrage im Raum, die Verknüpfung des Sanierungsbeitrags mit Fusionen hält er für falsch. Dies im Gegensatz zu Pro Bahn Schweiz, die einer solchen Verknüpfung zustimmt, wenn dadurch das Überleben von Verkehrsunternehmen erleichtert werden kann. IGÖV und LITRA lehnen einen solchen Zusammenhang ab.

3.4 Kommentar zu den Gesetzestexten

3.4.1 Personenbeförderungsgesetz (PBG), Art. 44 (Frage 30)

Sollen die aktienrechtlichen Revisionsstellen auch die subventionsrechtliche Rechnungsprüfung übernehmen, sofern sie sich dazu besonders befähigen? Oder soll die subventionsrechtliche Prüfung beim BAV verbleiben?

Gemäss KöV sollen qualifizierte und kontrollierte Revisionsstellen im Sinne einer Kann-Formulierung die subventionsrechtliche Rechnungsprüfung vornehmen können. Beide Möglichkeiten sollen offen stehen. FR plädiert in seiner Einzel-Stellungnahme dafür, dass diese Aufgabe weiterhin beim BAV verbleiben soll. Die übrigen, nachstehend nicht genannten Kantone, schliessen sich der KöV-Stellungnahme an. Für AI, GE, GR, JU, SZ, VD und VS kann diese Funktion beim BAV *oder* bei den Kantonen liegen: Beide Möglichkeiten werden als gleichwertig angesehen.

Während von den politischen Parteien die FDP auf die Frage nicht eintritt, plädieren CVP und SPS für ein Verbleiben der subventionsrechtlichen Prüfung beim Bund, da bei öffentlichen Geldern eine saubere Kontrolle wichtig sei. Im gleichen Sinne äussern sich auch CSP, EDU und EVP. Anders äussert sich die SVP, indem sie im Sinne der Effizienzsteigerung eine Zusammenlegung der Prüfung begrüsst. Der Gewerkschafts-Dachverband SGB und der SEV sehen die klare Priorität bei den Bundesorganen, während *transfair* der Genehmigung auch des subventionsrechtlichen Teils durch besonders befähigte Revisionsstellen den Vorzug gibt.

Seitens VöV wird die Meinung vertreten, es spreche nichts gegen die subventionsrechtliche Revision durch Externe. Unter genauer Definition der Schnittstellen soll eine zusätzliche subventionsrechtliche Einsichtnahme weiterhin durch das BAV erfolgen können. Die SBB stellt

fest, dass die Rechnungsprüfung grundsätzlich durch eine einzige Revisionsstelle zu erfolgen habe. Da diese externen Revisionsstellen über eine hohe Qualifikation verfügten, sei eine formelle Zulassung durch das BAV nicht notwendig. Die BLS setzt sich dafür ein, dass den externen Revisionsstellen grössere Kompetenzen als bisher eingeräumt werden. Die SOB, MGB und Hupac Intermodal sehen beide Varianten als gleichwertig an, während die RhB für ein Verbleiben der subventionsrechtlichen Prüfung beim BAV eintritt.

Für economiesuisse kann die Effizienz mit der Zusammenlegung der beiden Prüfungen gesteigert werden. SGV und Centre patronal sehen ebenfalls kein Hindernis, wenn diese Revisionsstellen formell durch das BAV zugelassen werden. Der VSIG erwartet durch die Zulassung qualifizierter externer Revisionsstellen eine Personalreduktion beim BAV. Für den schweizerischen Städteverband steht bei der Variantenwahl die Effizienzfrage im Vordergrund.

Gespalten in der Frage sind die Interessenverbände des öffentlichen Verkehrs: Die Litra sieht kein Hindernis für den Einsatz qualifizierter externer Revisionsstellen, die IGÖV hingegen befürwortet einen Verbleib dieser subventionsrechtlichen Prüfung beim BAV. Ernst & Young setzt sich als Vertreter der Branche der Wirtschaftsprüfer für qualifizierte Revisionsstellen ein, weil die bisherige Lösung mit der Trennung zwischen Revisionsstelle und BAV bei der Berichterstattung der Revisionsstelle zu einer zeitlichen Verzögerung führe.

3.4.2. Eisenbahngesetz (EBG), Art. 49 (Frage 31)

Soll jedes Eisenbahnunternehmen das Recht haben, Nebenbetriebe einzurichten, oder nur jenes Unternehmen, das die Infrastruktur betreibt?

Nach Ansicht der KöV soll das Recht zur Einrichtung von Nebenbetrieben jedem Eisenbahnunternehmen unabhängig vom Betrieb einer Infrastruktur zustehen. Dieser Meinung schliessen sich – teilweise kommentiert – die folgenden Kantone in ihren Einzel-Stellungnahmen an: BL, FR, GR, VS, ZH. VD stimmt ebenfalls zu, möchte aber dieses Recht auf die für den Bahnbetrieb zwingend notwendigen Dienstleistungen beschränkt wissen. Die restlichen Stände verweisen auf die KöV-Position.

Von den Bundesratsparteien äussern sich nur CVP und SVP: Beide wollen jedem Eisenbahnunternehmen das Recht zur Eröffnung von Nebenbetrieben zugestehen. Die SPS hat ihre Meinung zu dieser Frage noch nicht gebildet, die FDP tritt nicht darauf ein. CSP und EDU wollen dieses Recht ebenfalls für jedes Eisenbahnunternehmen, während die EVP – ohne weiteren Kommentar – nur die Infrastruktur-Betreiber davon profitieren lassen will. Die Arbeitnehmer-Organisationen SGB, SEV und die Gewerkschaft Kommunikation wollen nur die Infrastruktur-Betreiber berücksichtigen, während für transfair diese Möglichkeit jedem Eisenbahnunternehmen offen stehen sollte.

Der VöV will von diesem Recht jedes Eisenbahnunternehmen profitieren lassen. SBB und BLS haben die gleiche Optik. Auch die SOB findet es aus wettbewerbsrechtlichen Gründen unabdingbar, jedem Eisenbahnunternehmen diese Möglichkeit einzuräumen, was auch RhB und die MGB unterstreichen.

Für economiesuisse und sämtliche antwortenden übrigen Wirtschaftsverbände ist klar, dass jede TU Nebenbetriebe einrichten können soll – economiesuisse bemerkt zusätzlich, dass solche Nebenbetriebe rechnerisch klar zu trennen sind – und dass sie nicht abteilungsbe-rechtigt sein dürfen. Die Interessenverbände für den öffentlichen Verkehr (VCS, Pro Bahn Schweiz, IGÖV sowie die kantonale Organisation VöV ZH) vertreten in diesem Punkt ausnahmslos die gleiche Haltung.

4. Stellungnahmen zu Themen ausserhalb der Vernehmlassungsvorlage

4.1. Rollenteilung BAV und UVEK

Die vier Bundesratsparteien weisen darauf hin, dass im UVEK zu viele Rollen gleichzeitig ausgeübt werden, was zu Interessenkonflikten führe (einerseits Eigner, andererseits Besteller und Marktregulator). Die kleineren politischen Parteien CSP, EDU, EVP und die Grünen äussern sich nicht. Der Haltung der Bundesratsparteien schliesst sich economie-suisse mit dem Hinweis auf den Konflikt zwischen Eignerfunktion und Marktregulator an. economie-suisse verlangt, dass der Marktregulator von der Stelle, welche die Eignerfunktion wahrnimmt, vollkommen unabhängig sein müsse und zudem mit weit reichenden Kompetenzen auszustatten sei.

Die KöV wendet sich gegen eine gesetzliche Vorschrift, dass der Besteller (Regierungsrat) nicht im Verwaltungsrat (als Eigner) vertreten sein darf. Die Kantone wünschen eine Beurteilung im Einzelfall. Der VöV vermisst eine Diskussion über die Rolle oder die Rollenvielfalt des BAV, während die SBB die mit der Bahnreform 2 ihrer Ansicht nach einher gehende Ausdehnung des Aufgaben- und Kompetenzbereiches des BAV als problematisch bezeichnet. Sie strebt ein klares Verbot der Rollenvermischung an, und sie möchte im Rahmen dieser Reform überdies geprüft haben, ob die Schiedskommission nicht in Analogie zur Com-Com zu einem unabhängigen Marktregulator ausgebaut werden sollte. Der SEV bezeichnet diese gesetzlich geregelte Trennung als ideologisch nachvollziehbar, in der Praxis aber weder sinnvoll noch hilfreich.

4.2. Sanierung der Pensionskassen der Transportunternehmen

Eine grosse Anzahl der Vernehmlassenden (*s. auch vorne unter 3.1. Frage nach der Richtigkeit des Ausschlusses einzelner Themenbereiche*) verlangen mit Nachdruck eine Lösung des Pensionskassenproblems: Es wird befürchtet, dass angesichts einer sanierten Pensionskasse der SBB die übrigen TU die bestehenden Altlasten tragen müssen.

Vorab seitens des VöV und sämtlicher separater Antworten der TU wie auch der meisten Kantone als Eigner (inkl. Stellungnahme KöV) ergeht die Forderung, dass im Rahmen der Gleichstellung der Privatbahnen mit der SBB auch deren Pensionskassenlasten gleichermaßen durch den Bund zu übernehmen seien. Es wird u.a. der Darstellung des BAV widersprochen, dass das Perennitätsprinzip auf die Privatbahn-Pensionskassen nie angewendet werden durfte. Dieser Sichtweise schliesst sich auch die Arbeitnehmerorganisation SEV an. Es gehe darum, die vorab durch frühere Bundesregelungen verursachten Benachteiligungen der Pensionskassen der Transportunternehmen gegenüber der SBB im Rahmen der Bahnreform 2 zu lösen.

4.3. Diverse weitere Bemerkungen

Vorab ist festzuhalten, dass der weitaus grösste Teil der total 106 Stellungnahmen die Inhalte der Bahnreform 2 als zweckmässig, umfassend und ausreichend betrachtet, dies im Sinne einer rechtlich und ökonomisch logischen Fortsetzung der ersten Reform. Im folgenden werden die aus den Stellungnahmen hervorgegangenen wichtigsten Themen aufgelistet, die nicht im vorgelegten, 31 Punkte umfassenden, Fragenkatalog enthalten waren.

SVP Dem Personenverkehr kommt in der Bahnreform 2 auf Grund der Betonung der „Interessen des Fahrgastes“ das Hauptgewicht zu, obschon gleichzeitig ein negativer Trend bei der Güterverkehrsverlagerung beklagt wird: Die Weiterentwicklung der Verlagerungspolitik ist nach Ansicht der SVP in dieser Vorlage zu wenig berücksichtigt worden.

SBB (und weitere)	Gütertransport- und Anschlussgleisgesetz sind veraltet. Die beiden Erlasse müssen einer Totalrevision unterzogen werden. Gerade das (neu aufgelegte) Gütertransportgesetz bestehe weit gehend aus Hinweisen auf aufgehobene Bestimmungen.
SEV (und weitere)	Arbeitnehmerschutz: Begrüsst wird die Verstärkung des Arbeitnehmerschutzes im Bestellverfahren (Vorgabe der Einhaltung der branchenüblichen Arbeitsbedingungen). Wer die Effizienzsteigerung mit mehr Wettbewerb erreichen wolle, müsse Regeln aufstellen, welche Fehlentwicklungen verhindern könnten. Wunsch des SEV wäre es, dass der Bundesrat einen GAV für den öV Schweiz allgemein verbindlich erklärt.
KöV (und weitere)	Konsolidierung Bahnlandschaft: Wie im offiziellen Begleitschreiben UVEK zur Eröffnung der Vernehmlassung angekündigt, erfordert der Prozess der Konsolidierung der Bahnlandschaft keine gesetzlichen Änderungen und kann schon vor Inkrafttreten der Bahnreform 2 beginnen. Das Thema hat dennoch seinen Niederschlag in diversen Stellungnahmen gefunden. So wird eine Situation begrüsst, in der es neben der SBB noch weitere wettbewerbsfähige Normalspurbahnen gibt. Im Schmalspurbereich müsse die Konsolidierung über eine verkehrsträgerübergreifende Konzentration erfolgen. Schema-Lösungen seien nicht zielführend, Markt- und Wettbewerbskräfte müssten massgebend sein, ohne „verordneten Zwang“ zu Fusionen.
BL, SO	Im Rahmen der Bahnreform 2 soll die Rechtsgrundlage ausgearbeitet werden für die Abgeltung der Bahnen an die kantonalen Ausgaben für Chemiestützpunkte.
economiesuisse	Für den Dachverband der schweizerischen Wirtschaft ist es bedauerlich, dass die Bahnreform 2 auf einen „weiteren Liberalisierungsschritt verzichtet“. Damit werde die Chance vergeben, die Effizienz der Bahn weiter zu steigern und ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Strasse zu erhöhen.