

Herrn
Dr. Max Friedli
Direktor
Bundesamt für Verkehr BAV
CH-3003 **Bern**

Bern, 16. Oktober 2009

Zweiter Schritt der Bahnreform 2

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 35 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 – diskriminierungsfreier Netzzugang, Interoperabilität der Eisenbahnen, Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr und Finanzierung der Wehrdienste – Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS kann den zweiten Schritt der Bahnreform 2 zwar grundsätzlich gutheissen, erachtet die Errichtung einer eigenständigen und unabhängigen Trassenvergabestelle zur Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzugangs allerdings nicht als Ersatzlösung für die vollständige Trennung von Infrastruktur und Verkehr im Schienenverkehr, sondern höchstens als kurzfristige Übergangslösung. Wir fordern, dass mittelfristig ein selbständiges von den Eisenbahnverkehrsunternehmen autarkes Eisenbahninfrastrukturunternehmen etabliert wird.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Das in der Vernehmlassungsvorlage (S. 21) erwähnte oberste verkehrspolitische Ziel des zweiten Schritts der Bahnreform 2 – namentlich die Sicherung eines attraktiven und leistungsfähigen Bahnsystems – können wir insofern unterstützen, als wir die gleiche Zielsetzung auch für das Strassensystem einfordern. Insbesondere befürworten wir die Verbesserung der Effizienz im öffentlichen Verkehr (öV) sowie die Optimierung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses, die explizit als Massnahmen zur Erreichung dieses obersten Ziels genannt werden.

Derweil gemäss Vernehmlassungsvorlage (S. 12) die schweizerische Gesetzgebung im Strassenverkehr laufend an neue EG-Rechtsakte angepasst wurde, besteht im Schienenverkehr Handlungsbedarf. Im Vergleich zur Strasse sei die Schweiz bei der Übernahme der EG-Eisenbahnpakete nämlich im Verzug. Dieser Regulierungsrückstand der Schiene auf legislativer Ebene hat u.E. zur Folge, dass im Schienenverkehr der Wettbewerb nur in ungenügendem Ausmass spielt. Damit im Schienenverkehr – nicht nur bei internationalen Verbindungen und über längere Distanzen, sondern auch im Regionalverkehr – günstigere und qualitativ bessere Angebote entstehen, die teuren Infrastrukturen effizienter genutzt und Subventionen abgebaut werden können, ist der zweite Schritt der Bahnreform 2 unabdingbar. Dieser muss nun zügig voran getrieben und umgesetzt werden.

In diesem Sinne können wir im Grundsatz auch dem Ziel des vorliegenden Entwurfs zustimmen, wonach mehr Effizienz und Konkurrenz unter den Bahnen sowie zwischen der Bahn und den anderen Verkehrsträgern – vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr und im Personenverkehr – erreicht werden soll. Dies deckt sich vollumfänglich mit unserer Intention und entspricht einer von uns seit Jahren vorgebrachten politischen Forderung.

Der Vernehmlassungsvorlage (S. 11) ist zu entnehmen, dass „die Wettbewerbsverhältnisse im Güterverkehr sich verändert haben. Dank der Einführung der LSVA hat sich die Situation – trotz der gleichzeitig erfolgten Erhöhung der Gewichtslimite im Strassengüterverkehr – insgesamt zugunsten der Schiene verbessert.“ In dieser beschönigenden Form mag die Aussage zwar stimmen, allerdings wird dabei die Tatsache ausgeblendet, dass hinsichtlich der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bzw. der Änderung des Modalsplits zugunsten der Schiene keine Fortschritte erzielt worden sind.

Im Gegenteil: Das anvisierte Ziel wurde klar nicht erreicht, wie das jüngste Monitoring Flankierende Massnahmen (MFM)¹ des Eidgenössischen Verkehrsdepartements (UVEK) bestätigt. Im MFM-Bericht heisst es (S. 5): „Der Modal Split hat sich im ersten Semester 2009 gegenüber dem Vorjahr **massiv zuungunsten der Schiene verändert**. Dieser ‚Modalshift‘ war insbesondere im ersten Quartal 2009 zu beobachten. Der Marktanteil der Schiene im alpenquerenden Güterverkehr liegt im ersten Semester 2009 bei 61 Prozent und damit 2,9 Prozentpunkte unter dem Wert der Vorjahresperiode. **Dies ist der höchste Marktanteil, den der alpenquerende Strassengüterverkehr jemals erzielt hat.**“

Unsere Detailbemerkungen zu den Grundzügen betreffend den zweiten Schritt der Bahnreform 2 können dem nachfolgenden, vorgegebenen Fragebogen entnommen werden.

¹ Monitoring Flankierende Massnahmen (Mengenentwicklung alpenquerender Verkehr und Interpretation), 1. Semesterbericht 2009, erstellt im Rahmen der Projektorganisation Monitoring Flankierende Massnahmen – MFM; UVEK; August 2009

II. Fragenkatalog

2.1 Diskriminierungsfreier Netzzugang

2.1.1 **Befürworten Sie die vorgeschlagene Lösung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt für die Sicherstellung einer diskriminierungsfreien Trassenvergabestelle?**

Als allerersten Schritt in die richtige Richtung können wir es zwar befürworten, dass eine wirklich unabhängige Stelle für die diskriminierungsfreie Vergabe der Trassen vorgesehen wird. Die Ausgestaltung dieser Stelle als öffentlich-rechtliche Anstalt erachten wir als sinnvoll.

Trotzdem beurteilen wir die Errichtung einer Trassenvergabestelle, wie sie nun vorgeschlagen wird,² keinesfalls als Ersatzlösung zur Schaffung eines eigenständigen, von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU). Vielmehr bewerten wir das Festhalten an der integrierten Bahn (Infrastruktur und Verkehr werden aus einer Hand angeboten) nach wie vor als verfehlt und nicht zukunftsweisend.

Zudem besteht auch mit der Einführung der skizzierten Trassenvergabestelle grundsätzlich weiterhin ein Interessenkonflikt zwischen den sehr unterschiedlichen Rollen des Bundes als (a) Eigner der Infrastruktur, (b) Eigner von Bahnunternehmen, (c) Aufsichtsorgan der geplanten Trassenvergabestelle und Schiedskommission, (d) Instanz für die Festlegung der Trassenpreise, (f) Netzzugangsbewilligungsstelle und (g) Besteller aller abgeltungsberechtigten Leistungen. Ein solcher Wirrwarr punkto Kompetenzen bzw. eine derartige Schnittstellenvielfalt bedeuten mit Blick auf den Markt indes nur eines: höhere Kosten, längere Bearbeitungszeiten und einen unsicheren Handlungsrahmen.

Wir sehen deshalb in der Installation einer unabhängigen Trassenvergabestelle lediglich einen kurzfristigen Zwischenschritt und plädieren für eine mittelfristig vollständige Trennung von Infrastruktur und Verkehr. Ein rechtlich getrenntes EIU könnte als unabhängig geführte Aktiengesellschaft im Besitz des Bundes verbleiben. Ihm oblägen Bau, Unterhalt und Betrieb (damit ist nicht der eigentliche Bahnbetrieb gemeint) der Bahninfrastruktur, die Trassenvergabe sowie die Verkehrsleitung auf seinem Netz. Es wäre der staatlichen Aufsicht unterstellt.

Laut Vernehmlassungsvorlage (S. 24) „ist die Schweiz nach Art. 52 Ziff. 6 des Landverkehrsabkommens gehalten, ihre Gesetzgebung so auszugestalten, dass sie den im Abkommen aufgeführten Rechtsakten der EG gleichwertig ist. (...) Das europäische Recht betrachtet die vollständige (d.h. nicht nur organisatorische und finanzielle, sondern auch rechtliche) Trennung von Verkehr und Infrastruktur als Normalfall; die integrierte Bahn gilt in diesem Umfeld nicht als Modell der Wahl.“ Trotz dieser klaren Vorgabe bzw. Aussage steht gemäss Vernehmlassungsvorlage (S. 24) „die vollständige Aufteilung der schweizerischen Unternehmen aber zur Zeit nicht zur Debatte“.

Diesen widersprüchlichen Standpunkt können wir insbesondere vor dem Hintergrund, dass – wie eingangs erwähnt – die schweizerische Gesetzgebung im Strassenverkehr zwar laufend an neue EG-Rechtsakte angepasst wurde, im Schienenverkehr allerdings noch Handlungsbedarf besteht, nicht nachvollziehen. Dies kommt u.E. einer unverständlichen Verweigerungshaltung gleich. Triftige und plausible Gründe, weshalb in der Schweiz kein eigenständiges und unabhängiges EIU geschaffen werden soll, sind in der Vernehmlassungsvorlage denn auch keine auszumachen.

Dabei liegen die Nachteile einer unsauberen Trennung von Verkehr und Infrastruktur auf dem Tisch. Die heutige Situation sorgt für Intransparenz und birgt die Gefahr von schädlichen sowie Wettbewerb verzerrenden Quersubventionierungen in sich. Dies manifestiert sich folgendermassen: Einerseits werden die Infrastrukturen mehrheitlich von der öffentlichen Hand finan-

² „Da die Schaffung eines eigenständigen, von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens, wie sie in den meisten EG-Staaten umgesetzt wurde, in der Schweiz gegenwärtig nicht angestrebt ist, wurde eine Lösung mit einer ‚unabhängigen Trassenvergabestelle‘ ausgearbeitet.“ (Vernehmlassungsvorlage, S. 25)

ziert; andererseits werden Verkehrsleistungen – mit Ausnahme des Regionalverkehrs und des kombinierten Güterverkehrs – grundsätzlich nicht subventioniert. Kommt hinzu, dass Tochtergesellschaften von Eisenbahnunternehmen oftmals als Bauherrinnen von Eisenbahngrossprojekten auftreten. Die AlpTransit Gotthard AG z.B. befindet sich zu hundert Prozent im Besitz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Eine klare Trennung von Infrastrukturaufgaben und Verkehrsdiensten würde u.E. nicht nur die Transparenz, die heute mangelhaft ist, erhöhen, sondern auch potenzielle Diskriminierungen vermeiden sowie Anreize für eine wirtschaftliche Benutzung der Eisenbahninfrastruktur schaffen. Dadurch würde auch der Regulierungsbedarf geringer ausfallen. Würden sich der Bund und die Kantone bei den Bahnen auf die Kernaufgaben des Infrastrukturbaus sowie -erhalts zurückziehen und für entsprechende Dienstleistungen Nutzungsabgaben erheben, könnte der heute kaum mehr überblickbare Subventionsdschungel bei der Bahnfinanzierung nachhaltig gelichtet werden. Als logisches und vertrautes Vorbild kann dabei durchaus das bestehende Finanzierungssystem des Strassenverkehrs dienen.

Wir fordern, dass im Rahmen der Botschaft zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 das Postulat der vollständigen Trennung von Verkehr und Infrastruktur eingehend beleuchtet wird. In diesem Zusammenhang ist auch vertieft zu prüfen, wie sich allfällige Nachteile, die nicht nur im Allgemeinen, sondern auch einem integrierten Bahnunternehmen im Speziellen durch die Übergabe von Infrastrukturaufgaben an ein entsprechende unabhängige Gesellschaft entstehen könnten, beseitigen lassen.

2.1.2 Soll es Dritten, die nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, ermöglicht werden, Trassenbestellungen vorzunehmen?

Ja. Wir sind der Auffassung, dass es auch Dritten ermöglicht werden soll, Trassenbestellungen vorzunehmen. In der Vernehmlassungsvorlage haben wir Erläuterungen zu diesem Aspekt leider vermisst.

2.1.3 Sind Sie mit den neuen Rollen und den dafür übertragenen regulatorischen Aufgaben für die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs einverstanden?

Unter dem Vorbehalt, dass wir die Trassenvergabestelle nicht als Ersatz für ein eigenständiges, von den Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängiges EIU ansehen, können wir uns mit den in der Vernehmlassungsvorlage (S. 30 f) skizzierten neuen Rollen im Netzzugang vorläufig bzw. vorübergehend einverstanden erklären.

Für uns stellt sich allerdings die Frage, ob die vorgesehene Aufgabenteilung zwischen der Trassenvergabestelle und der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) sinnvoll ist. Eine Vermehrung der Regulierungsbehörden ist prinzipiell nicht erstrebenswert. Solange integrierte Eisenbahnunternehmen auch die Infrastruktur kontrollieren, ist unbestrittenermassen eine Regulierungsbehörde, die über die notwendigen Ressourcen verfügt, erforderlich; ansonsten ist im Personenverkehr kaum mit Wettbewerb zu rechnen. Ob die für die SKE vorgeschlagene Rolle in diesem Zusammenhang notwendig und richtig ist, wagen wir jedoch zu bezweifeln.

Damit sich im Schienenbereich der Wettbewerb dauerhaft etablieren kann, ist u.E. sowohl eine konsequente Entflechtung der heutigen Aufgaben des Bundesamts für Verkehr (BAV) als auch die Schaffung eines verwaltungsunabhängigen Bahnregulators (RailCom) unabdingbar. Die Aufgabe dieser RailCom müsste es sein, insbesondere den diskriminierungsfreien Netzzugang – solange notwendig – sicherzustellen.

Ferner gilt anzumerken, dass die Öffnung des Bahnmarkts nicht nur einen diskriminierungsfreien Netzzugang bedingt; vielmehr ist die Zugangsregulierung lediglich der allererste Schritt auf dem Weg zur vollständigen Marktöffnung. Es nützt nichts, wenn zwar für alle Bahnunter-

nehmen diskriminierungsfreier Zugang zum Netz besteht, auf diesem dann aber wettbewerbsfeindliche Bedingungen herrschen.

Von wesentlicher Bedeutung sind deshalb auch Fragen der Benutzungsregulierung (z.B. Benutzung von Rangierbahnhöfen und Werkstätten, Energiebezug, Prioritätenordnung, Trassenpreissystem, etc.) sowie der Netzbewirtschaftung (z.B. Effizienz- und Produktivitätssteigerung der Infrastruktur, Kostenkontrolle, etc.). Diese Aspekte werden in der Vernehmlassungsvorlage leider komplett ausgeblendet. Der zweite Schritt der Bahnreform 2 sollte u.E. den Begriff der Marktöffnung zwingend so weit fassen, dass alle Komponenten des intermodalen Wettbewerbs auf der Schiene mit einbezogen werden.

2.2 Interoperabilität der Eisenbahnen

2.2.1 **Beinhaltet Ihrer Meinung nach die Liste der aufgezählten Interoperablen Strecken (Anhang 1) alle für die Interop-Richtlinien zur Anwendung kommenden Strecken?**

Gemäss telefonischer Auskunft des Bundesamts für Verkehr (BAV) machen die in Anhang 1 der Vernehmlassungsvorlage (S. 85 f) aufgezählten interoperablen Strecken rund die Hälfte des gesamten nahezu 3'700 Kilometer langen Normalspurnetzes der Schweiz aus. Ob diese Aufzählung mit Blick auf die Interop-Richtlinien vollständig ist, können wir nicht beurteilen.

Entscheidend für uns ist, dass die Verbesserung der Interoperabilität gemäss Vernehmlassungsvorlage (S. 33) einen möglichst reibungslosen Eisenbahnverkehr über die Grenzen hinweg gewährleisten soll. Eine optimierte Interoperabilität führe zu mehr Wettbewerbsfähigkeit der Schiene, stärke die Verlagerung und trage zu einer besseren Auslastung der NEAT-Basistunnel bei.

2.2.2 **Sehen Sie Argumente für oder gegen die Errichtung einer Konformitätsbewertungsstelle durch den Bund? Welche betriebs- und gesamtwirtschaftlichen Vor- und Nachteile wären damit verbunden?**

Wir treten klar dafür ein, dass die Konformitätsbewertungsstelle unabhängig und privat ist. Der Schaffung einer staatlichen Konformitätsbewertungsstelle erteilen wir eine Absage. Es erstaunt, dass in diesem Zusammenhang nach Argumenten für oder gegen die Errichtung einer Konformitätsbewertungsstelle durch den Bund bzw. nach betriebs- und gesamtwirtschaftlichen Vor- und Nachteilen gefragt wird. U.E. wäre es eindeutig die Aufgabe der Vernehmlassungsvorlage gewesen, diese Argumente (bzw. die Vor- und Nachteile) im Detail darzulegen, damit sich die Vernehmlassungsteilnehmer eine umfassendes und abschliessendes Urteil hätten bilden können.

2.3 Ausschreibungen im Busbereich

2.3.1 **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?**

In der Annahme, dass die Frage darauf abzielt, zu erfahren, ob man damit einverstanden ist, dass es im Bestellverfahren künftig „zwei Welten“ geben soll (Vernehmlassungsvorlage, S. 70), begrüssen wir die besagte neue Möglichkeit. Diese „zwei Welten“ bestehen darin, dass das Angebot einerseits im ordentlichen (herkömmlichen) Bestellverfahren geordert oder andererseits in einem Ausschreibungsverfahren festgelegt werden kann. Die Ausschreibungspflicht sollte allerdings umfassender formuliert werden. Vorstellbar wäre eine solche Pflicht insbeson-

dere dann, wenn die Kosten für einen Abschnitt viel höher ausfallen als bei vergleichbaren Strecken (Kriterium der Wirtschaftlichkeit).

Gemäss Vernehmlassungsvorlage (S. 70 f) soll mit der neuen Ausschreibungsregelung zuerst im Busbereich Erfahrungen gesammelt werden, bevor die Ausschreibungspflicht auch im Schienenpersonenverkehr gilt. Diese vorläufige Ausklammerung des Schienenpersonenverkehrs wird die mit den Ausschreibungen zu erwartenden positiven Effekte stark verringern, da rund zwei Drittel der Bundesabteilungen im regionalen Personenverkehr dem Schienenverkehr zugute kommen. Zudem stehen die angeführten Argumente,³ weshalb eine Ausweitung der Ausschreibungen im gesamten Schienenverkehr verworfen wurde, zum Teil im völligen Widerspruch zu den übrigen Zielen der Bahnreform 2.

Während z.B. zum einen die Schaffung eines grenzüberschreitenden europäischen Eisenbahnnetzes angestrebt wird, sollen sich zum andern kantonale Grenzen im regionalen Personenverkehr auf einmal als unüberwindbare Barrieren erweisen. Es darf ferner nicht ausser Acht gelassen werden, dass gewisse Eisenbahndienstleistungen schon heute ausgeschrieben werden, so etwa die Rollende Landstrasse (Rola) durch die Alpen.

Besonders für die Schweiz, die bereits über mehrere im Regionalverkehr tätige Eisenbahnunternehmen verfügt, stehen die Aussichten für einen funktionierenden Bieterwettbewerb insofern gut, als die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Um sich in eine gute Ausgangsposition für den europäischen Eisenbahnmarkt zu bringen und vom steigenden Wettbewerb profitieren zu können, sollte – statt dem öV-Gesamtsystem eine Schutzhaube überzustülpen – eine breitere Anwendung von Marktinstrumenten auch im ureigensten Interesse der Eisenbahnunternehmen liegen.

Zudem ist die verbreitete Tendenz, wonach ein bestimmtes Verkehrsmittel (in der Regel die Bahn) gegenüber einem anderen bevorzugt behandelt und nicht in einem fairen Auswahlverfahren verglichen wird, einem möglichst optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnis überhaupt nicht förderlich. Vielmehr sind flexible Lösungen, die der Nachfrage auch im zeitlichen Tagesverlauf Rechnung tragen, gefragt. Es kommt noch immer vor, dass abends (praktisch) leere Züge zirkulieren. Dies macht weder ökonomisch (die öffentliche Hand wird in finanzieller Hinsicht unnötig belastet) noch ökologisch Sinn.

Angebot und Nachfrage sollten möglichst gut aufeinander abgestimmt sein – und zwar ungeachtet der Präferenzen für einzelne Verkehrsmittel. Dies sollte durch die vom Bund ausgerichteten Beiträge unterstützt werden, indem die Ausrichtung am günstigeren und nachfragegerechteren Angebot erfolgt. Die unterschiedliche Behandlung von Bus- und Bahnverkehr könnte dazu führen, dass die beiden für den regionalen Verkehr wesentlichen Verkehrsmittel vom Besteller gar nicht differenziert verglichen werden.

Deshalb ist im Regionalverkehr der Bahn- und Busverkehr möglichst gleich zu behandeln. Die Ausschreibungspflicht muss umfassend formuliert werden, damit die gewünschten Effizienzgewinne auch tatsächlich zustande kommen. Insbesondere ist eine systematische Ausschreibungspflicht bei den Konzessionserneuerungen vorzusehen.

Für **strasseschweiz** ist klar: Falls die Erfahrungen mit der neuen Ausschreibungsregelung im Busbereich grundsätzlich positiv ausfallen, muss das Ausschreibungsverfahren unverzüglich auch im Schienenpersonenverkehr Anwendung finden.

Dass Ausschreibungen im Schienenpersonenverkehr zu einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis beim Einsatz öffentlicher Gelder führen, wurde im Ausland bereits mehrmals nach-

³ „Die Erfahrungen im Ausland haben gezeigt, dass die Ausschreibung im Schienenpersonenverkehr sehr komplex ist und Auswirkungen auf die verschiedensten Elemente des Schienenverkehrs haben (für die Schweiz sind dies u.a. Systemführerschaft, regelmässig die Kantonsgrenzen überschreitende Angebote, Auswirkungen auf die Bahnlandschaft, Zugang zur Infrastruktur und zu Betriebsmitteln wie Werkstätten, Netzentwicklung infolge Angebotsausbauten). (...) In der Schweiz gibt es im öffentlichen Verkehr einige wichtige Errungenschaften, die es auch für die Zukunft abzusichern gilt und nicht durch Ausschreibungen gefährdet werden dürfen. Damit sind zum Beispiel das dichte Liniennetz mit dem integralen Taktfahrplan und den Anschlüssen in den Knoten, die Tarifierung im „direkten Verkehr“ und in den Verbänden, die gut funktionierenden S-Bahnssysteme sowie eine Bahnlandschaft mit mehreren wettbewerbsfähigen Playern gemeint.“ (Vernehmlassungsvorlage, S. 50)

gewiesen. Beispiele in Deutschland zeigen, dass sich durch die Ausschreibungen nicht nur die Wirtschaftlichkeit, sondern auch die Angebotsqualität verbessert.

Im Zusammenhang mit dem bestellten Verkehrsangebot **verlangen wir im vorliegenden Entwurf des Personenbeförderungsgesetzes die ersatzlose Streichung von Art. 31 Abs. 3.** Gemäss diesem kann der Bund zur Finanzierung von Ersatz- und Erneuerungsinvestitionen im Verkehrsbereich die rückzahlbaren Darlehen in bedingt rückzahlbare Darlehen umwandeln oder deren Rückzahlungen sistieren. Diese Bestimmung erachten wir quasi als einen Freipass, um volks- wie auch betriebswirtschaftliche nicht sinnvolle Allokationen zu tätigen.

2.3.2 Erachten Sie die zwei neuen Instrumente „Langzeitvereinbarung“ und „Ausschreibungsplanung“ für den Busbereich als zweckmässig?

Wir erachten die beiden neuen Instrumente – Langzeitvereinbarung und Ausschreibungsplanung der Besteller (Vernehmlassungsvorlage, S. 51 f) – zur Gestaltung der Ausschreibungen für den Busbereich als zweckmässig.

2.3.3 Finden Sie es sinnvoll, wenn der Zuschlag sowie die Konzessionserteilung / -erneuerung in derselben Verfügung geregelt werden?

Ja. Wir erachten dieses Vorgehen als sinnvoll.

2.4 Finanzierung der Wehrdienste

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

Ja. Wir können uns mit diesem Grundsatz einverstanden erklären. Obwohl diese neue Regelung gemäss Vernehmlassungsvorlage (S. 54 f) beim Bund jährliche Kosten von rund drei Millionen Franken verursacht, wird damit ein langjähriger Streitpunkt aus der Welt geschafft. Sämtliche Infrastrukturbetreiberinnen in der Schweiz müssen sich für ein Netz von ca. 5'200 Kilometern Länge also mit einem jährlichen Beitrag von insgesamt drei Millionen Franken an den kantonalen Vorhaltekosten der Wehrdienste beteiligen.

Die Kosten pro Infrastrukturbetreiberin reichen – abgestuft nach Streckenlänge (Eigentumslänge) und Risiko – von wenigen hundert Franken bis ca. 2,2 Millionen Franken pro Jahr. Als Kriterien für die Abschätzung des Risikos werden Verkehrsaufkommen (Reisende, Güterverkehr), Risiken aus dem Gefahrguttransport, Tunnel und Naturgefahren verwendet. Die Kantone erhalten damit Beiträge zwischen ca. 3'000 und 500'000 Franken jährlich – wiederum abhängig von den Risiken und der Länge des von ihnen zu betreuenden Streckennetzes. Die Finanzierung soll mit Hilfe der Infrastrukturabgeltung erfolgen.

So geschildert scheint dies unbestrittenermassen ein äusserst kompliziertes Konstrukt zu sein und würde durch die von uns geforderte Etablierung eines selbständigen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen autarken EIU mit Sicherheit massiv vereinfacht.

III. Schlussbemerkungen

Wir erachten es als einen Schritt in die richtige Richtung, wonach die Trassenpreise laut Vernehmlassungsvorlage (S. 62) widerspiegeln können sollen, dass unterschiedliche Verkehre unterschiedliche Kosten verursachen.

In den Diskussionen rund um die schweizerische Verlagerungspolitik hat **strasseschweiz** stets betont, dass eine Revision des geltenden Trassenpreissystems, das bisher den Güterverkehr auf der Schiene gegenüber dem Personenverkehr benachteiligt hat, rasch und umfassend angegangen werden muss.

Zudem vertreten wir mit Blick auf den Wettbewerb der Verkehrsträger und angesichts künftiger Massnahmen die Auffassung, dass beim Verkehrsträger Schiene insgesamt vermehrt dem Verursacherprinzip Rechnung getragen werden muss und dass Querfinanzierungen – sowohl des Infrastrukturausbaus als auch primär des Betriebs – ordnungspolitisch prinzipiell falsch und vor allem langfristig nicht zielführend sind.

Der Eigenfinanzierungsgrad des öV liegt heute bei lediglich rund 50 Prozent. Mittels strategischer Optimierungen, einer Trassenpreisreform, Ausschreibungen, usw. ist dieser Anteil zu erhöhen. In Ergänzung dazu ist auch eine Erhöhung der Billettpreise im Personenverkehr dringend angezeigt.

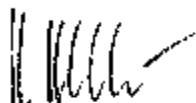
Die an den Bundesrat überwiesene Motion Büttiker „Neues Trassenpreissystem“ (08.3545), verlangt eine grundlegende Reform des Trassenpreissystems: weg von der Gewichtsbasierung hin zur Anreiz- und Marktorientierung sowie hin zu Kriterien, die sich insbesondere auf die Prioritätenregelung, die Qualität der Trassen, die Belegung der Strecken, usw. beziehen. **Wir verlangen, dass die Motion Büttiker im Zuge der Realisierung des zweiten Schritts der Bahnreform 2 umgesetzt wird.**

Mit anderen Worten: Es ist auf Gesetzesstufe zu präzisieren, dass die Trassenpreise den unterschiedlichen Prioritäten im Netz Rechnung zu tragen haben und somit eine Verabschiedung vom heute geltenden, am Gewicht orientierten Trassenpreissystem erfolgen kann.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär



Hans Koller