



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

VöV_Schriften_03

Vernehmlassung Bahnreform 2

Stellungnahme VöV

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6
www.voev.ch / www.utp.ch

info@voev.ch / info@utp.ch
Tel + 41 31 359 23 23
Fax + 41 31 359 23 10

© Verband öffentlicher Verkehr
Bern, April 2004

VöV_Schriften_03

ISSN 1660-6590

Auflage: 700 deutsch, 200 französisch

Schutzgebühr CHF 10.–

Inhalt

	<i>Management Summary</i>	<i>3</i>
<i>A.</i>	<i>Das Bild der VöV-Bahnlandschaft.....</i>	<i>6</i>
<i>B.</i>	<i>Die Bahnreform 2 in 20 Kernsätzen.....</i>	<i>8</i>
<i>C.</i>	<i>Beantwortung der 31 gestellten Fragen.....</i>	<i>12</i>
<i>D.</i>	<i>Zusätzliche Themen des VöV zur Bahnreform 2.....</i>	<i>29</i>
<i>E.</i>	<i>Details zu vorgesehenen Gesetzesänderungen.....</i>	<i>31</i>

Management Summary

Die Bahnreform 2 hat für die im Verband öffentlicher Verkehr (VöV) organisierten Transportunternehmen eine überragende Bedeutung. *Im Kern* geht es in der Stellungnahme des VöV um Folgendes:

Die Bahnreform 2 ist notwendig und zeitlich unaufschiebbar. Sie setzt das fort, was 1995 mit der Revision des Eisenbahngesetzes begonnen und mit der Bahnreform 1 erfolgreich weitergeführt wurde. Die Effizienz des öffentlichen Verkehrs und namentlich der Bahnen, so die Grundphilosophie der Reformschritte, muss steigen. Dies wird unter anderem durch die Stärkung der Autonomie der Unternehmen erreicht. Die Bahnen befinden sich dabei in einem schwierigen Spannungsfeld zwischen Wettbewerb und Service public. Die entscheidenden Impulse für eine gestärkte Rolle des öffentlichen Verkehrs im Verkehrsmarkt müssen von den unabhängigen, integrierten Unternehmen ausgehen. Dies ist die beste Gewähr für eine nochmalige Steigerung von Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs der Schweiz. Allerdings besteht die Gefahr, dass die unternehmerische Freiheit durch eine hohe Regulierungsdichte teilweise wieder eingeschränkt wird. Die Regulierung ist generell auf das notwendige Mindestmass zu beschränken.

Bei der Bahnreform 2 stehen die KTU im Mittelpunkt. Was bei der EBG-Revision und bei der Bahnreform 1 den KTU versprochen wurde, muss die Bahnreform 2 nun einlösen. Dabei geht es teilweise um eine Gleichstellung mit der SBB, teilweise um die Schaffung analoger Lösungen. Diese müssen einerseits im Hinblick auf die bestehende Wettbewerbssituation erfolgen. Andererseits sind generell nur noch teilweise befriedigende oder sogar existenzgefährdende Bedingungen und Abläufe etwa bei der KTU-Finanzierung zu verbessern.

Die Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung ist dabei ein zentraler Punkt. Gerade weil die Schweiz ein hochintegriertes Netz des öffentlichen Verkehrs besitzt, drängt sich eine einheitliche Infrastrukturfinanzierung auf. Der VöV fordert deshalb nicht bloss ein grosszügiges Grundnetz mit einem kleinen Ergänzungsnetz. Er sieht das gesamte Schienennetz, auf dem abgeltungsberechtigter Verkehr rollt, als zusammenhängendes Grundnetz. Dafür muss der Bund die Finanzierungsverantwortung innehaben. Die Mehrkosten des Bundes von jährlich etwa 70 Millionen Franken gegenüber dem jetzigen Zustand können dadurch kompensiert werden, dass die Kantone einen um 70 Millionen Franken erhöhten Anteil an den Abgeltungen des Verkehrs übernehmen.

Nach der Ablehnung des Avanti-Gegenvorschlags ist zudem rasch eine Lösung für die Mitfinanzierung von Investitionen in den öffentlichen Agglomerationsverkehr durch den Bund auf die Beine zu stellen.

Aus Sicht des VöV müssen auch die Altlasten einiger KTU-Pensionskassen aus früheren Zeiten geregelt werden. Das Ausklammern dieses Themas aus der Bahnreform 2 widerspricht dem Grundgedanken, den Bahnen gleichwertige Startchancen im Wettbewerb zu verschaffen.

Die Bahnreform 2 darf die in der Bahnreform 1 gewonnene Autonomie der SBB nicht wieder beschränken. Der VöV lehnt eine verstärkte politisch-regulative Steuerung ab. Die in der Bahnreform 1 festgeschriebene strikte Marktorientierung muss weiterhin gelten. Die unabhängige Geschäftsführung ist für die Transportunternehmen unverzichtbar. Das BAV muss die Regelungsdichte im öffentlichen Verkehr daher vermindern statt erhöhen. Es muss auch darauf verzichten, gleichzeitig noch stärker als Regulator und Besteller aufzutreten. Wenn Schiedsrichter-Rollen definiert werden müssen, so sind diese ausserhalb des BAV, beispielsweise bei der Schiedskommission, anzusiedeln.

Wie viele und welche Bahngesellschaften es in Zukunft in der Schweiz noch geben soll, kann innerhalb einer Vernehmlassung nicht geklärt werden. Die *Diskussion um die Bahnlandschaft* Schweiz findet keinen direkten Niederschlag in den Gesetzesänderungen der Bahnreform 2. Diese Diskussion war dennoch notwendig und hat Klärung gebracht. Ein SBB-Monopol im Normalspurbereich im Sinne einer einseitigen Konzentrationsstrategie lehnt der VöV ab. Er begrüsst hingegen eine Situation, bei der es neben der SBB noch einige wenige wettbewerbsfähige Normalspurunternehmen gibt. Die Konsolidierung im Schmalspurbereich muss über eine verkehrsträgerübergreifende Konzentration erfolgen. Schema-Lösungen sind auch hier nicht zielführend, vielmehr sollen Markt- und Wettbewerbskräfte massgebend sein. Auch im Agglomerationsverkehr ist ein Konzentrationsprozess auf regionaler Ebene wünschenswert. Regionale Konzentrationen und/oder Branchenlösungen (z.B. Zusammenfassung der Trambetriebe) können sinnvoll sein und den Kundennutzen steigern. Wettbewerb soll in erster Linie durch Benchmarking und erst in zweiter Linie durch Ausschreibungen erfolgen, sofern ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt werden kann.

Vermisst haben wir eine *Diskussion über die Rolle oder die Rollenvielfalt des BAV*. Angesichts der tiefgreifenden Reformen für die Branche öffentlicher Verkehr wäre eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Aufgaben und den Rollen des BAV in einer künftigen, neu strukturierten öV-Landschaft ebenfalls angebracht gewesen. Dies sollte nachgeholt werden.

Die Stellungnahme ist folgendermassen gegliedert:

- *Teil A* geht auf die Diskussion um die Bahnlandschaft Schweiz ein.
- In *Teil B* nimmt der VöV in 20 Kernsätzen zu den zentralen Themen des Vernehmlassungsberichts Stellung. Es fliessen die Anliegen, die teilweise darüber hinausgehen, ein. Die Kernsätze sind gemäss ihrer Bedeutung geordnet.
- In *Teil C* folgt die Beantwortung der 31 im Vernehmlassungsbericht gestellten Fragen.
- In *Teil D* sind die Forderungen, Themen oder Fragen enthalten, soweit sie über die vorgelegten Bahnreform-Vorschläge hinausgehen.
- *Teil E* schliesslich behandelt die Details der geplanten Gesetzesänderungen im Vernehmlassungsbericht. Der VöV schlägt für einzelne Artikel wörtliche Umformulierungen und/oder Ergänzungen vor.

A. Das Bild der VÖV-Bahnlandschaft

Der Vernehmlassungsbericht enthält an mehreren Stellen eingehende Überlegungen zu einer künftigen Bahnlandschaft Schweiz. Für die Realisierung dieser Szenarien sind keine Gesetzesänderungen notwendig. Damit ist die Umgestaltung der Bahnlandschaft nicht direkt Gegenstand der Bahnreform.

Unter den Transportunternehmen herrscht ein Konsens, *dass die Bahnlandschaft sich in den kommenden Jahren markant konsolidieren muss*. Mit der Konzentration ergeben sich Synergiechancen, welche die Produktivität erhöhen und die Kosten für die Transportleistung senken können. Das ist in Zeiten sich verknappender Finanzen der öffentlichen Hand essenziell. Andere Gründe liegen im europäischen Umfeld, in das die Schweiz eingebettet ist. Halten die Transportunternehmen Wettbewerb, Produktivitätssteigerung oder Interoperabilität aussen vor, werden ihnen der Markt und die öV-Liberalisierung der EU diese aufzwingen.

Gleichzeitig ist zu beachten, dass mit der Konzentration einer der wesentlichen Trümpfe des schweizerischen öV-Systems, die enorme Innovationskraft bewahrt wird. Diese konnte gerade in der vielfältigen Bahnlandschaft bedeutend wachsen. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die an regionale Gegebenheiten angepassten Lösungen vielfach bedeutend kostengünstiger sind.

Die massgeblichen Elemente der künftigen Bahnlandschaft im Personenverkehr sind:

- Im *Normalspurbereich* soll es neben einer starken SBB eine kleine Zahl weiterer KTU geben. Diese sind in der Lage, mit der SBB national zu konkurrieren, aber auch international Ausschreibungen mitzumachen und zu gewinnen.
- Im *Meterspurbereich* sind nationale Kooperationsanstrengungen zu fördern sowie eine regionale, verkehrsträgerübergreifende Konzentration zu verfolgen. Diese Konzentration kann aus Sicht der KTU auch kantonsübergreifend sein. Dies setzt allerdings entsprechende Anstrengungen und Strategien der Kantone voraus.
- Auch im *Agglomerationsverkehr* ist eine verstärkte regionale Konzentration anzustreben. Wichtig sind zudem übergeordnete Kooperationen zum Beispiel innerhalb von Tarifverbunden, die vor allem im Bereich des Marketings eine einheitliche Ansprache der Kundschaft über verschiedene Unternehmen und Verkehrsmittel hinweg ermöglichen. Branchenlösungen im Sinne einer Zusammenarbeit von gleichartigen Betrieben über regionale Grenzen hinweg können zu zusätzlichen Synergien führen.

- Auch ohne Fusionen – solche sind in bestimmten Fällen eine sicher nicht aus den Augen zu verlierende Handlungsalternative – muss die Zusammenarbeit auf verschiedenen Feldern stärker werden, um weitere Produktivitätsgewinne zu erzielen:
 - in der Rollmaterialbeschaffung und -finanzierung;
 - in der öV-Telematik, also beispielsweise in der Distribution, der Fahrgastinformation, der Fahrgastzählung, den Sicherheitssystemen, bzw. generell im IT-Bereich;
 - im Bereich des Direkten Verkehrs;
 - im Engineering Infrastruktur und Rollmaterial.

Die Forderung nach Zusammenschlüssen im Bahnbereich wirft zusätzlich die Frage nach den künftigen Investoren in die Infrastruktur und/oder den Verkehr auf. Sind der Bund oder die Kantone bereit, in Bahnunternehmen zu investieren und diese gleichzeitig gegeneinander konkurrieren zu lassen? Die Frage muss für beide Bereiche, also für Infrastruktur und Verkehr separat geführt werden. Dabei ist auch zu klären, welche Rolle private Investoren spielen können und sollen.

Die grundsätzlich bestechende Idee, eine kleine Anzahl regionaler Markträume in der Schweiz zu definieren und darin je ein Lead-Unternehmen festzulegen, wird der Komplexität des hochorganisierten, und im internationalen Vergleich sehr leistungsfähigen schweizerischen öV nicht gerecht. In vielen Regionen überlappen sich Pendler-/Schüler- und touristischer Verkehr untrennbar. In anderen Regionen müssen sich Regionalverkehr, Fernverkehr und internationale Transitrouten die gleiche Infrastruktur teilen, ohne dass eine kurzfristige Entflechtung möglich wäre.

Diese Ausprägungen des Schweizer öffentlichen Verkehrs hemmen die Konzentration, dürfen aber den Wettbewerb nicht behindern. Dort, wo Fusionen keine Synergien bringen oder das Lead-Modell nicht praktikabel ist, sollen durch *Benchmarking* Effizienzsteigerungen erzielt werden.

Die Schweiz darf in der Bewahrung eines an sich erfolgreichen öV-Systems keinen Heimatschutz betreiben. Ihre Stärke, flexible, kostengünstige und den regionalen Bedürfnissen angepasste Leistungen zu erbringen, darf aber auch nicht durch eine nationale Hauruckübung eliminiert werden. Der Gewinn für alle, Kundinnen und Kunden, die öffentliche Hand und die Unternehmen, liegt in einer ausgeklügelten Mischung von Konzentration und der Vermeidung von scheidungsträchtigen Muss-Hochzeiten.

B. Die Bahnreform 2 in 20 Kernsätzen

Die Kernsätze folgen sich gemäss ihrer Bedeutung für Transportunternehmen und Volkswirtschaft.

1 Ziel der Bahnreform 2

Die Bahnreform 2 muss die Harmonisierung der Finanzierungsbedingungen für SBB und KTU vollenden. Nur die vollzogene Harmonisierung ermöglicht die gleiche Ausgangslage im Wettbewerb im Hinblick auf ein leistungsfähigeres Bahnsystem.

2 Unabhängigkeit der Unternehmen

Nur unabhängige Unternehmen sind in der Lage, im sich verschärfenden Wettbewerb im öffentlichen Verkehr mitzuhalten. Wenn das Einnahmenrisiko bei den Transportunternehmen liegt, ist ein Verzicht auf Eingriffe in die Tarifautonomie von Bestellerseite unabdingbar. Auch ohne diese Kompetenz ist die Regulationsfülle des BAV bereits kritisch und mindert teilweise sogar unternehmerische Anreize. Im Rahmen der Bahnreform 2 sollte eine Entflechtung der besonders konfliktträchtigen Rollen des BAV vorgenommen werden.

3 Integrierte Unternehmen

Der Grundsatz der integrierten Unternehmen ist zu bestätigen. Die weitergehende Trennung von Netz und Betrieb vereinigt auf sich mehr Nachteile als Vorteile. Die heutige Regelung entspricht zudem den minimalen Anforderungen der EU.

4 Befreiung der KTU–Pensionskassen von den Altlasten bis Ende 1997

Eine Beseitigung der Altlasten der Pensionskassen der KTU analog zu jener der SBB ist unumgänglich. Dabei soll der Bund für jene Deckungslücke aufkommen, die er durch die de-facto-Anerkennung der Perennität auch für die Kassen der KTU mitgeschaffen hat.

5 Wettbewerb und Systemführerschaft

Wettbewerb zwischen den Transportunternehmen und die anerkannte Systemführerschaft der SBB, anderer grosser Unternehmen oder von Gruppen von Unternehmen schliessen sich nicht aus. Vor allem in hochkomplexen Entwicklungsgebieten wie der öV-Telematik oder der neuen Sicherungssysteme (wie zum Beispiel ETCS) ist eine Systemführerschaft unabdingbar und anzuerkennen. Dies gilt ebenso im Distributionsbereich. Auf eine hoheitliche Verfügungskompetenz des BAV ist auch hier zu verzichten.

6 Grund- und Ergänzungsnetz

Dem hochintegrierten Schweizer Bahnsystem ist die Aufteilung der Infrastrukturverantwortlichkeit in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz nicht mehr angemessen. Das teilweise aus historischen Zufälligkeiten entstandene System darf nicht neue Zufälligkeiten produzieren. Das gesamte Schienennetz Schweiz ist deshalb einheitlich durch den Bund zu finanzieren. Die zusätzliche Belastung des Bundes kann über die Abgeltungen des Verkehrs kompensiert werden.

7 Wettbewerb durch Benchmarking und Ausschreibung

Wettbewerb im Bahnbereich findet primär durch Benchmarking statt, oder nach Ablauf von Konzessionen subsidiär durch Ausschreibungen. Ausschreibungen müssen einem vernünftigen Kosten-Nutzen-Verhältnis genügen.

8 Sicherheitsdienst für alle öV-Branchen und dessen Finanzierung

Die Ausdehnung des Bahnpolizeidienstes als Sicherheitsdienst auf alle Bahnen, Busse, Trams und Schiffe ist richtig. Bund, Kantone und Gemeinden sind zuständig für die Sicherheit im öffentlichen Raum. Der öffentliche Verkehr muss deshalb für geleistete Sicherheitsdienste vollumfänglich entschädigt werden.

9 Langfristigkeit der Finanzierung

Eisenbahninfrastrukturen besitzen ausserordentlich lange Lebenszeit-Zyklen. Die Finanzierung durch die öffentliche Hand muss dieser Eigenheit Rechnung tragen und langfristig sowie sicher sein.

10 Art der Infrastrukturfinanzierung

Infrastrukturinvestitionen der öffentlichen Hand sind als nicht rückzahlbare zinslose Darlehen auszugestalten. Ältere Darlehen sind abzuschreiben. Wenn sie in Eigenkapital umgewandelt werden, muss ein Weg gefunden werden, der eine künftige Beherrschung aller oder eines grossen Teils der Unternehmen durch den Bund ausschliesst. Die Schaffung einer schweizerischen Infrastruktur AG lehnen wir kategorisch ab. Kernfrage der Zukunft ist, wer künftig als Investor im Bahnbereich auftreten soll. Diese Diskussion ist für Infrastruktur und Verkehr separat zu führen.

11 Leistungsvereinbarungen für alle TU

Das bewährte SBB-Modell der Leistungsvereinbarung soll neu für alle Transportunternehmen gelten. Im Sinne der zwingenden Langfristigkeit der Infrastrukturplanung im Schienenbereich müssen nachträgliche Kürzungen des Zahlungsrahmens für unterschriebene Vereinbarungen ausgeschlossen bleiben.

12 Trassenpreise

Die heutigen niedrigen Trassenpreise vor allem im Güterverkehr stützen die Verlagerung. Um diese nicht zu gefährden, ist von einer Erhöhung abzusehen.

13 Finanzierung des Agglomerationsverkehrs

Die Mitfinanzierung von Investitionen in den öffentlichen Agglomerationsverkehr durch den Bund ist dringend. Es ist rasch eine Lösung zu realisieren, die über eine Zweckerweiterung der Mineralölsteuererträge die Unterstützung von Projekten des öffentlichen Agglomerationsverkehrs erlaubt.

14 Rollmaterialfinanzierung

Das intelligente Modell der Eurofima-Finanzierungen von SBB- und Hupac-Rollmaterial ist durch eine analoge Bürgschaftslösung bei den KTU und Trambahnen zu ergänzen. Der VöV gibt jener Variante den Vorzug, die mit Verpflichtungskrediten gemäss dem Vorbild der Finanzierung der Schweizer Hochseeflotte arbeitet.

15 Keine Personalunion bei Besteller und Leistungserbringer

Die Unabhängigkeit zwischen Besteller und dem Leistungserbringer muss grundsätzlich gewährleistet sein, ohne dass die Eigentumsverhältnisse der Unternehmen angetastet werden müssen. Eine kompetente Vertretung der Eignerinteressen sollte aber möglich bleiben. Die Entflechtung muss auch bundesseitig erfolgen.

16 Neunter Rahmenkredit zur Infrastrukturfinanzierung

Die Lösung der Finanzierungsfragen im öffentlichen Agglomerationsverkehr ist dringlich. Ein neunter Rahmenkredit für drei Jahre soll hier eine rasche, politisch realistische Übergangslösung bilden, die analog der Regelung bei Tram Bern-West ausführungsfähige Projekte auf die Schiene bringt.

17 Schiedskommission

Die Ausdehnung der Kompetenzen der Schiedskommission, die neu auch aus eigenem Antrieb tätig werden kann, ist richtig. Im Sinne der Entflechtung soll die Schiedskommission verschiedene Regulator-Funktionen des BAV übernehmen.

18 Besteuerung

Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind grundsätzlich von Steuern zu befreien. Eine Ausnahme bildet die Besteuerung von ausgeschütteten Unternehmensgewinnen.

19 Vereinheitlichung Datenschutz

Mit der Zunahme von Videoüberwachungen im öffentlichen Raum sind die entsprechenden Datenschutzbestimmungen zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden, Transportunternehmen und Privaten rasch zu harmonisieren und ist eine tragfähige gesetzliche Grundlage für alle Transportunternehmen zu schaffen.

20 öV-Statistik

Die öV-Statistik liegt teilweise im Argen, teilweise ist sie nicht (mehr) öffentlich zugänglich. Die notwendigen Datenerhebungen und Grundsätze sind gesetzlich neu festzulegen und wie bisher vom Bund zu finanzieren.

C. Beantwortung der 31 gestellten Fragen

Die Antworten zu den Fragen sind in **Grundsatzantwort**, **Detailerläuterung** und **Begründung** unterteilt.

Ein Ja bei der Grundsatzantwort erfolgt dann, wenn die Intention der Bundesregelung mit derjenigen des VöV weitgehend übereinstimmt. Abweichende Teilantworten sind dennoch möglich. Die Detailerläuterungen gehen differenziert auf die verschiedenen Aspekte der Frage ein. Eine Begründung erfolgt vor allem dann, wenn der VöV gegenüber dem Vernehmlassungstext klar abweichende Haltungen vertritt. Soweit der Vernehmlassungsbericht bereits erschöpfende Begründungen geliefert hat, wird bei Übereinstimmung auf eine Wiederholung verzichtet.

Frage 1.

Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Bahnreform 2 einverstanden?

Grundsatzantwort. Ja.

Begründung. Die prioritären Ziele der Bahnreform sehen so aus:

- Die Sicherung eines attraktiven und leistungsfähigen Systems des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Bahnsystems;
- Die Verstärkung des Wettbewerbs als Mittel zur Effizienzsteigerung;
- Die gleiche oder gleichwertige Behandlung der Schweizer Transportunternehmen in den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen;
- Die Harmonisierung der Finanzierung der Infrastruktur unter den Schweizer Transportunternehmen;
- Die Umsetzung von EU-Recht.

Frage 2.

Erachten Sie den Ausschluss einzelner Themenbereiche als richtig?

Grundsatzantwort. Nein, im Falle der KTU-Pensionskassen.

Im Detail. Der VöV stimmt mit der Folgerung überein, dass eine weitere Liberalisierung des Schweizer Eisenbahnmarktes nicht angesagt ist. Die praktisch vollzogene Liberalisierung im Güterverkehr und der praktizierte Ausschreibungs-Wettbewerb im Regionalverkehr sind die notwendigen und bereits gemachten Schritte. Optimierungen müssen nicht mehr in den Rechtsgrundlagen, sondern im Vollzug geschaffen werden.

Dass sinnvoller Wettbewerb auch zwischen Unternehmen, die im Besitze der öffentlichen Hand sind, stattfinden kann, hat die jüngste Bahngeschichte der Schweiz deutlich gemacht. In diesem Sinn ist es ebenfalls richtig, dass die Privatisierung kein Thema der Bahnreform 2 ist.

Auch der Verzicht auf die vor allem in der EU lange geforderte rechtliche Trennung der Infrastruktur ist richtig. Der VöV beharrt auf seiner Haltung, dass integrierte Unternehmen am ehesten in der Lage sind, gleichzeitig durch Wettbewerb die Effizienz zu steigern und den service public ohne Reibungsverluste und Probleme im Sicherheitsbereich zu verwirklichen.

Auf Punkte, die in die Bahnreform gehören, aber in der Vernehmlassungsvorlage nicht vorkommen, wird im Teil C eingegangen.

Nicht akzeptabel ist für den VöV jedoch der Verzicht auf die *Beseitigung der Altlasten der Pensionskassen* der KTU.

Begründung. Die Deckungslücken bei den KTU haben, wie bei den SBB, bereits vor der Eisenbahngesetzrevision bestanden. Bei der Aufsicht des BAV über die KTU-Pensionskassen wurde der Grundsatz der Perennität ebenfalls zugrunde gelegt, auch wenn er gesetzlich nicht festgelegt war. (Perennität bei Pensionskassen bedeutet, dass die zukünftigen Abgänge an Beitragszahlern jeweils durch Neuzugänge ersetzt werden müssen. Eine Kasse mit Perennitätsprinzip muss mithin nicht jederzeit in der Lage sein, den worst case einer sofortigen und umfassenden Pensionierung all ihrer Mitglieder finanzieren zu können.) Der VöV ist sich bewusst, dass die Probleme der Pensionskassen bei den SBB und den KTU nicht die gleichen, aber analog waren. Sollte die Situation weiter bestehen, dass bei sanierter Pensionskasse der SBB die KTU weiterhin diese Altlasten tragen müssen, ergibt sich eine Wettbewerbsverzerrung. Gemäss den Zielen der Bahnreform 2 muss diese Wettbewerbsverzerrung beseitigt werden. Es handelt sich dabei um eine Gleichbehandlung der Lasten vor der Bahnreform 1.

Frage 3.

Befürworten Sie die Finanzierung mittels Leistungsvereinbarung für sämtliche Unternehmen, bei denen der Bund die Infrastruktur mitfinanziert?

Grundsatzantwort. Ja.

Im Detail. Der VöV stimmt dem Vernehmlassungstext zu, dass sich das Instrument der Leistungsvereinbarung bei den SBB bewährt hat. Der VöV befürwortet die Ablösung der bisherigen KTU-Rahmenkredite durch *je einzelne Leistungsvereinbarungen* zwischen Bund/Kantone und Transportunternehmen. Nachdenklich stimmt dabei allerdings die schmerzhaft Erfahrung der SBB, dass der Finanzrahmen der Leistungsvereinbarung mehrfach nach Unterzeichnung noch gekürzt wurde. Solche nachträglichen

Wechsel der Räder am fahrenden Zug sind folgenswer. Gerade die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs zeichnet sich strukturell dadurch aus, dass sie auf Langfristigkeit ausgerichtet sein muss. Kurzfristige politischen Übungen müssen vermieden werden; die abgeschlossenen Leistungsvereinbarungen haben verbindlich zu sein.

Auch im Interesse der kurzfristigen Finanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs ist als *Übergangslösung* für drei Jahre ein *neunter Rahmenkredit* über insgesamt 450 Millionen Franken zu bewilligen. Damit könnten unter anderem dringliche Agglomerations-Vorhaben zum Beispiel im Raum Genf oder Bern unverzüglich realisiert werden.

Begründung. Die KTU unterscheiden sich hinsichtlich technischer Grundlagen (z.B. Normalspur, Schmalspur), Funktionen (z.B. Pendlerverkehr, Versorgung, Tourismus), aber auch topographischer Bedingungen oder spezifischer betrieblicher Erschwernisse untereinander massiv. Auch wenn aus administrativen Gründen eine einzige Leistungsvereinbarung mit den KTU, wie sie Variante 2 von Artikel 53 des Eisenbahngesetzesentwurfes vorsieht, wünschenswert wäre, ist sie für die KTU nicht praktikabel. So wie bei den SBB die Vereinbarung mit einem Unternehmen abgeschlossen wird, muss dies auch bei den KTU geschehen.

Frage 4.

Sind Sie einverstanden, dass der Bund künftig einen Teil der Investitionen über Eigenkapitalaufstockungen finanziert?

Grundsatzantwort. Ja, mit Vorbehalten.

Im Detail. Es ist richtig, dass im Vernehmlassungstext ausdrücklich von künftigen Investitionen die Rede ist. Denn bei den bisherigen Darlehen für die Infrastrukturfinanzierung sieht der VöV diese Umwandlung in Eigenkapital nicht als Regel, sondern geht davon aus, dass es auch sinnvoll sein kann, die bisher bereits abgeschriebenen *Darlehen* in Form eines Darlehensverzichtes zu *liquidieren*.

Die für die Zukunft geplante *Eigenkapitalfinanzierung* durch den Bund ist grundsätzlich richtig. Sie darf aber nur *unter zwei Bedingungen* umgesetzt werden:

- Das integrierte Unternehmen darf dadurch nicht auf kaltem Weg eliminiert werden.
- Die Eigentumsverhältnisse an diesen integrierten Unternehmen dürfen bei den KTU nicht so zugunsten des Bundes verschoben werden, dass der Bund alle oder die meisten dieser Unternehmen beherrscht.

Könnte diesem zweiten Kriterium nicht genügend Rechnung getragen werden, müsste bei den Investitionen des Bundes die Lösung mittels *nicht rückzahlbaren zinslosen Darlehen* gewählt werden.

Frage 5.

Wie beurteilen Sie den Übergang von einer dreigeteilten Finanzierungsverantwortung zu einer zweigeteilten? Bringt die Reduktion der Schnittstellen eine Verbesserung?

Grundsatzantwort. Ja.

Im Detail. Es ist nicht nur sinnvoll sondern zwingend, Komplexität, Schnittstellen und Mehrfachzuständigkeiten bei der Finanzierungsverantwortung abzubauen. Die VöV-Forderung sieht ein einziges, in die Zuständigkeit des Bundes fallendes Netz vor. Ausgenommen davon sind die nicht abgeltungsberechtigten Teile des Regionalverkehrs, also vereinfacht ausgedrückt die Mehrheit der Trambahnen. Sie fallen nach wie vor in die Zuständigkeit von Kantonen und Städten. In diesem Sinne handelt es sich in der Tat immer noch um eine zweigeteilte Finanzierungsverantwortung.

Frage 6.

Ist die Bundeszuständigkeit – bei Wahrung der Haushaltneutralität – eher weit (grosses Grundnetz) oder eher eng (kleines Grundnetz) zu definieren?

Grundsatzantwort. Eher weit, nämlich das ganze abgeltungsberechtigte Schienennetz umfassend.

Im Detail. Die im Kapitel 3.1.3.1 angestellten Grundsatzüberlegungen des BAV zum Grund- und Ergänzungsnetz erachtet der VöV als sehr sorgfältige und klug abwägende Betrachtung. Sie berücksichtigt das Leiden der komplizierten Mehrfachzuständigkeiten gut. Der VöV kommt denn auch im Grundsatz zu einem ähnlichen Schluss. Allerdings handelt es sich bei dem von ihm gewählten Ansatz eines «grossen Grundnetzes» um den Spezialfall des «umfassenden Grundnetzes» im Folgenden abgeltungsberechtigtes Schienennetz genannt.

Begründung. Bei der Formulierung der Kriterien, die eine Strecke eindeutig dem Grund- oder dem Ergänzungsnetz zuordnen, wird deutlich, dass es sich auch hier wieder um einen beträchtlichen und komplizierten Begründungs-Cluster handelt. Staatspolitische Kriterien müssen mit solchen der Güterverkehrserschliessung, aber auch touristischen Kriterien und den Zufälligkeiten von HGV-Streckenführungen vermengt werden. Letztlich dient die Kriterienfülle hauptsächlich dem Umstand, das «grosse Grundnetz» zu begründen. Unter anderem deshalb, weil das insgesamt nur minimale Anstrengungen zur Folge hat, die Finanzströme zwischen Kantonen und Bund umzulenken.

Der VöV geht bei seinem «umfassenden Grundnetz» davon aus, dass der Schienenverkehr zumindest bezüglich der Infrastrukturen von nationalem Interesse ist, öffentlicher Strassenverkehr demgegenüber von regionalem bzw. kommunalem Interesse. Bei der BAV-Lösung des «grossen Grundnetzes» wird im Schienenverkehr eine Zweiklassen-Ordnung geschaffen. Der VöV hiess noch in den vierziger Jahren des letzten

Jahrhunderts «Verband der schweizerischen Sekundärbahnen». Das bedeutete, dass es entsprechend auch prioritäre Bahnen gab. Eine derartige Klassifizierung hat nie bloss semantischen Charakter. Wenn in einem Kriterium darauf hingewiesen wird, dass ausserhalb des Grundnetzes «schmalspurige Strecken, wenn der Personenverkehr rein technisch und kapazitätsmässig auch durch einen Busverkehr sichergestellt werden könnte» (Seite 24 des Vernehmlassungsberichtes), dann wird deutlich, was das Verdikt «Ergänzungsnetz» in Wirklichkeit heisst. Ohne weitere Einflussnahme des Bundes würden mit kantonal unterschiedlichsten Begründungen Teile des Ergänzungsnetz-Verkehrs auf Busbetrieb umgestellt oder eben auch weiterhin auf der Schiene betrieben. Der Fahrgast würde mit unterschiedlichen Qualitätsstandards konfrontiert. Zum Gesamtprodukt Schweizer öV ist unbedingt Sorge zu tragen.

Der VöV-Vorschlag schafft demgegenüber einheitliche Verhältnisse und klare Kriterien. Das kann durchaus bedeuten, dass Umstellungen auf Busbetrieb vorgenommen werden können. Aber diese Umstellungen erfolgen dann nach nationalen Gesichtspunkten einheitlich und sind der Zufälligkeit kantonaler Stimmungen oder Finanzkraft entzogen. Der VöV ist sich bewusst, dass auch bundesseitig Sparübungen für die Integrität des Netzes bedrohlich sein können. Diese dann notwendigen Diskussionen sind aber ehrlicher und direkter als die bequeme Möglichkeit, einfach eine bestimmte Menge von Strecken aus dem «grossen Grundnetz» auszuschneiden und zu Ergänzungsnetz-Strecken werden zu lassen.

Ausserdem vermeidet die VöV-Lösung auch den schwierigen umgekehrten Fall. Finanzschwache Kantone hätten in einer Finanz-Notlage sicher die Neigung, eine Strecke vom Ergänzungsnetz ins Grundnetz umzuklassifizieren, um den Bahnbetrieb zu retten.

Es darf auch nicht sein, dass die Bedingung «Haushaltneutralität» so wichtig wird, dass sie eine Aufteilung in ein Grund- und Ergänzungsnetz begründet. Die Haushaltneutralität wird durch die verhältnismässig unbedeutenden Strecken, die im kleinen Ergänzungsnetz vorgesehen sind, nicht aus den Fugen geraten, auch wenn sie der Bund übernimmt. Eine geringfügige Korrektur der Kantonsanteilsverordnung genügt, damit der Bund diese rund 70 Millionen Franken jährlich bezahlen kann. Im Neuen Finanzausgleich NFA sind ebenfalls Ausgleichsmassnahmen in diesem Sinne vorsehbar.

Trotz der Bundeszuständigkeit für die Infrastruktur müssen Kantone, Gemeinden oder das Transportunternehmen selbst die Möglichkeit besitzen, Infrastrukturausbauten selber oder gemeinsam zu finanzieren. Als Paradebeispiel kann dabei die S-Bahn Zürich dienen, die nur dank der finanziellen Unterstützung des Kantons überhaupt zustande kam. Obwohl gemäss dem Vorschlag des VöV das gesamte Bahnnetz in die Zuständigkeit des Bundes fällt, sollen solche Mischfinanzierungen weiterhin möglich sein.

Frage 7.

Sollen im Gesetz nur die Zuschauungskriterien oder das Grundnetz selbst definiert werden?

Grundsatzantwort. Die Zuschauungskriterien.

Im Detail. Da der Vorschlag des VöV lediglich zwei, und ausserdem klare Kriterien umfasst, ist es sinnvoll, diese in den Gesetzestext zu integrieren. Es spricht nichts dagegen, den aktuellen Stand im Anhang mit einer Karte analog derjenigen auf Seite 28 des Vernehmlassungsberichtes, darzustellen.

Frage 8.

Wäre es Ihrer Ansicht nach sinnvoll und praktikabel, die Publikumsanlagen ausserhalb der Knoten in die finanzielle Verantwortung der Kantone zu geben?

Grundsatzantwort. Nein.

Begründung. In speziellen Fällen sollen aber Beteiligungen der Kantone und/oder Gemeinden weiterhin möglich sein. Dies soll vor allem bei Ausbauwünschen, die den normalen Standard übersteigen, zur Anwendung kommen.

Frage 9.

Ist die Verbindung von vierjährigen Leistungsvereinbarungen, flankiert von einem Verpflichtungskredit für dieselbe Zeitdauer, mit der Diskussion der verkehrspolitischen Zielsetzungen eine geeignete Lösung?

Grundsatzantwort. Ja.

Frage 10.

Sollen die Finanzmittel für das Schweizer Eisenbahnnetz in einem Verpflichtungskredit vereinigt werden, oder sollen zwei Verpflichtungskredite, einer für die SBB-Infrastruktur und einer für die übrigen Unternehmen, aufgestellt werden?

Grundsatzantwort. Zwei Verpflichtungskredite.

Begründung. Die Vereinheitlichung der Instrumente Leistungsvereinbarung und Verpflichtungskredit für die SBB- und KTU-Infrastruktur ist richtig und notwendig. Wichtig ist, dass die Leistungsvereinbarungen je mit den Unternehmen einzeln abgeschlossen werden. Zweckmässig ist die Wahl von zwei Verpflichtungskrediten. Damit kann die besondere Situation der SBB besser berücksichtigt werden. Sie sind einerseits im alleinigen Eigentum des Bundes und haben andererseits das inländische Monopol im Fernverkehr und Einzelwagenladungsverkehr inne. Über fünfzig Prozent der gesamten schweizerischen Eisenbahninfrastruktur sind in der Hand der SBB. Ein direkter Einfluss des Parlaments ist aus diesen Gründen gerechtfertigt.

Frage 11.

Sind Sie einverstanden, dass die Wahl der Finanzierungsinstrumente – im Falle eines grossen Grundnetzes (b) – für die in kantonale Verantwortung fallenden Infrastrukturen den Kantonen überlassen wird, oder fordern Sie eine einheitliche Regelung wie im Falle eines kleinen Grundnetzes (a)?

Grundsatzantwort. Einheitliche Regelung.

Im Detail. Da der VöV der Auffassung ist, dass die Finanzierung des Eisenbahnnetzes vollumfänglich in die Bundesverantwortung fällt, ist die Frage weitgehend hinfällig.

Frage 12.

Können Sie sich mit der aufgezeigten Entwicklung des Trassenpreises einverstanden erklären?

Grundsatzantwort. Ja.

Im Detail. Der VöV teilt die Auffassung des Vernehmlassungsberichtes, dass jede Trassenpreiserhöhung kontraproduktiv wäre, wenn sie dazu führte, das Netz weniger zu nutzen. Auch wenn externe Betrachtungen den Trassenpreis als eher tief betrachten, wäre eine Anhebung momentan das falsche Signal.

Die Trassenpreise dürfen nicht als Abschöpfungs- oder Subventionsinstrument missbraucht werden. Zur Vermeidung von Interessenkonflikten beim BAV sollten die Trassenpreise von der Infrastrukturbetreiberin vorgeschlagen und von der Schiedskommission genehmigt werden.

Im Rahmen der NEAT- und der FinöV-Diskussionen hat sich die schweizerische Verkehrspolitik für eine Gleichbehandlung der beiden Achsen Gotthard und Lötschberg-Simplon ausgesprochen. Weil nun aber bei der Gotthardachse mehr Trassenkilometer abgeltungsberechtigt sind als bei der Lötschberg-Simplon-Achse, entsteht mit dem heutigen System eine Bevorzugung des Gotthard. Der VöV schlägt deshalb vor, die Trassenpreise so zu gestalten, dass für Güter- und Reisezüge auf beiden Achsen per saldo für die Eisenbahnunternehmen unter Einbezug der italienischen Anschlussstrecken die gleichen Trassenkosten entstehen.

Frage 13.

Soll die Privilegierung des Güterverkehrs durch tiefe Trassenpreise (gemeint ist der normale Preis, nicht die zusätzlichen Trassenpreissubventionen) im Sinne einer kohärenten Verlagerungspolitik beibehalten werden?

Grundsatzantwort. Ja – bei angezweifelterm «Privilegierungs»-Begriff.

Im Detail. Der Begriff der «Privilegierung» in der Frage ist irreführend. Würde die Infrastruktur ausschliesslich für den Güterverkehr gebaut, könnte sie deutlich preiswerter sein. Störend ist heute der Umstand, dass der Güterverkehr gegenüber dem

Personenverkehr analoge Preise für die Trassenbenutzung bezahlt, in der Priorisierung aber an die letzte Stelle gesetzt wird. Ausserdem ist festzuhalten, dass die Trassenpreise etwa im benachbarten Deutschland für den Güterverkehr niedriger sind.

Aus der Sicht des Güterverkehrs ist ganz grundsätzlich zu überlegen, ob die Verlagerung über den Weg der Trassenpreissubvention oder eher über denjenigen erhöhter Abgeltungen für den Güterverkehr erreicht werden soll.

Der gewählte Ansatz, im Güterverkehr zusätzliche Anreize über Vorgaben und Kontrollen auf der Basis eines Benchmarking der Betreiber-Unternehmen zu setzen, scheint richtig. Allerdings muss dann die Frage geprüft werden, ob die Anreize nicht auch betriebswirtschaftlich interessant sein müssten.

Frage 14.

Befürworten Sie die Ausdehnung des Sicherheitsdienstes auf alle Verkehrsmittel?

Grundsatzantwort. Ja.

Im Detail. Die Revision des Bahnpolizeirechts ist überfällig. Die Ansätze des Vernehmlassungsberichtes gehen, auf der Basis einer für den öffentlichen Verkehr ausserordentlich problematischen Entwicklung der Sicherheit im öffentlichen Raum, in die richtige Richtung. Die vorliegenden Lösungen sind aber in drei Punkten zu revidieren:

- Die Grundhaltung des Vernehmlassungsberichtes, wonach die Kosten des neuen Sicherheitsdienstes in erster Linie «aus den Beförderungsentgelten zu finanzieren» seien, ist unhaltbar. Sicherheit ist überall im öffentlichen Raum eine Aufgabe des Staates. Ihre Kosten können nicht punktuell im öffentlichen Verkehr den Unternehmen überbürdet werden.
- Die Übertragung des Sicherheitsdienstes an eine externe Organisation darf nicht an die Pflicht gebunden werden, dass sich das Transportunternehmen an diesem Sicherheitsdienst finanziell zu beteiligen hat.
- Die gesetzlichen Grundlagen für die sehr nützliche Videoüberwachung müssen zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und Transportunternehmen vereinheitlicht werden.

Begründungen. Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs standen in der Sicherheitsfrage bislang vor einem unlösbaren Dilemma. Die Erwartung der öffentlichen Hand, für den gleichen Aufwand immer mehr Ertrag zu bekommen, steht im Widerspruch zum Erfordernis der Bahn, ihre Fahrgäste, ihr Personal und ihr Material vor häufigen Sachbeschädigungen, Bedrohungen und Angriffen auf Leib und Leben zu schützen. Denn die dafür notwendigen Sicherheitsmassnahmen haben sich als neuer und erheblicher Kostenfaktor der Unternehmen etabliert. Dem steht keineswegs ein Mehrertrag gegenüber. Im Gegenteil. Wegen dem Ruf der öffentlichen Verkehrsmittel,

in Schwachfrequenzzeiten unsicher zu sein, hat der öffentliche Verkehr hier einen Modal Shift zugunsten des Individualverkehrs hinnehmen müssen. Der VöV erachtet diesen Trend als derart gravierend, dass nur entschiedene Massnahmen ihm entgegenwirken können. Die Forderungen A bis C sind deshalb folgendermassen begründet:

- Die Sicherheit im öffentlichen Raum wird zu Recht sowohl für Fussgänger, Velofahrer als auch den motorisierten Individualverkehr vom Staat gewährleistet und finanziert. Es kann deshalb nicht sein, dass gerade der öffentliche Verkehr wettbewerbsverzerrend diese Lasten selber tragen muss. Die Kosten für den Sicherheitsdienst sind deshalb entweder integriert in die Kosten der übrigen polizeilichen Aufgaben vom Staat direkt zu tragen oder aber vollumfänglich in die Abgeltung einzubeziehen.
- Aus dem gleichen Grund darf es nicht verpflichtend sein, dass sich die Transportunternehmen an allfälligen externen Sicherheitsdiensten beteiligen und damit Kapital binden müssen. Soweit ein Unternehmen bezüglich Auftritt, Stil oder anderer Merkmale Einfluss auf ihren externen Sicherheitsdienst bekommen will, soll eine Beteiligung möglich aber eben nicht obligatorisch sein. Im Übrigen unterstützt der VöV das im Vernehmlassungsbericht aufgezeigte Pflichtenheft der vorgesehene Transportpolizei.
- Seit anfangs Jahr gibt es für die SBB eine brauchbare Gesetzesgrundlage, welche die Aufzeichnung und Bearbeitung sicherheitsrelevanter Daten von Videoanlagen regelt. Wenn nun alle Transportunternehmen den Anforderungen des Datenschutzes von Bundesorganen unterstellt werden, ist auch für sie eine entsprechende spezialgesetzliche Grundlage nötig. Es kann ja nicht sein, dass zum Beispiel bei einer Videoüberwachung in einem Zug erst überprüft werden muss, auf welchem Kantonsgebiet eine Sachbeschädigung stattgefunden hat, um dann darüber zu entscheiden, wie genau die Daten ausgewertet werden können. Fragen, wie der Beobachtungsbereich, die Aufzeichnungsdauer sowie die Zuständigkeiten und Reichweiten der Auswertung müssen einheitlich geregelt werden. Hier Föderalismus zu betreiben, ist ineffizient und teuer und von der Sache her nicht gerechtfertigt. Darüber hinaus müsste die Möglichkeit ergriffen werden, die videogestützte Datensammlung und -auswertung im öffentlichen Raum einheitlich zu regeln.

Frage 15.

Sind Sie der Meinung, dass der Sicherheitsdienst bewaffnet, jedoch ohne Schusswaffe, mit Schusswaffe oder allenfalls gänzlich unbewaffnet erfolgen soll? Soll ein entsprechender Grundsatz im Gesetz verankert werden?

Grundsatzantwort. Keine Waffen mit möglicher Todesfolge.

Begründung. Schuss- oder andere Waffen im normalerweise engen Raum öffentlicher Transportmittel können eine erhebliche Gefahr für Unbeteiligte bilden. Der VöV befürwortet deshalb einen Sicherheitsdienst ohne Waffen mit möglicher Todesfolge. Wenn Waffen entwickelt werden, die für Unbeteiligte gefahrlos eingesetzt werden können, soll die Ausrüstung mit diesen zugelassen sein. Über den Einsatz soll der Bundesrat entscheiden.

Frage 16.

Befürworten sie die verstärkte Rolle der Schiedskommission, um die Diskriminierungsfreiheit im Netzzugang, insbesondere in der Trassenzuteilung zu sichern? Ist es ausreichend, dass die Schiedskommission von sich aus tätig werden kann?

Grundsatzantwort. Ja zur verstärkten Rolle. Ja, das selbständige Tätigwerden ist ausreichend.

Im Detail. Die heutige Regelung der Trassenvergabe ist schlank, transparent und praxistauglich. Der Umstand, dass die Schiedskommission bisher praktisch arbeitslos war, kann zweierlei heissen: Kleinere Unternehmen mit Abhängigkeiten von grösseren haben den Schritt, an die Schiedskommission zu gelangen, nicht gewagt. Oder aber es gab bislang keine entsprechenden Konflikte. Da die erste der beiden Möglichkeiten nicht auszuschliessen ist, soll der Schritt einer Stärkung der Schiedskommission vollzogen werden. Für eine weitergehende Stärkung der Schiedskommission gibt es jedoch keine sichtbaren Gründe.

Frage 17.

Soll an der bisherigen Lösung für die Rollmaterialbeschaffung festgehalten werden (Staatsgarantie für SBB bei Eurofima, übrige Beschaffungen ohne Staatsgarantie oder -beteiligung)?

Grundsatzantwort. Nein.

Begründung. Die Lösung für die SBB, die als Staatsbahn Eurofima-Kredite bekommt, ist nach wie vor sinnvoll. Aus Wettbewerbsgründen müssen aber für die KTU analoge Regelungen gefunden werden. Der heutige Zustand ungleicher Bedingungen, günstige Kredite für die Rollmaterialbeschaffung zu bekommen, muss folglich reformiert werden.

Frage 18.

Sollen SBB und Privatbahnen bei ihren Rollmaterialbeschaffungen von einer Staatsgarantie profitieren können, sei es über die Eurofima oder über entsprechende Garantien bei ihren Beschaffungen auf dem Kredit- und Kapitalmarkt?

Grundsatzantwort. Ja.

Im Detail. Eine analoge Regelung für die KTU, zu preiswerten Krediten über eine Staatsgarantie zu kommen, bietet das Bürgschaftsmodell bei der schweizerischen Hochseeschifffahrt. Der Bund übernimmt mit Verpflichtungskrediten die Rolle, im Falle der Insolvenz der Unternehmen mit Zahlungen gegenüber den Produktionsbetrieben einzuspringen. Der Vorteil ist augenfällig, verbilligen sich doch durch tiefere Zinskosten gegenüber den Banken die Aufwendungen sowohl der Transportunternehmen als auch der öffentlichen Hand netto. Die Lösung geht zu Lasten der finanzierenden Banken, die einen tieferen Zins bekommen, allerdings auch ein entsprechend kleineres Delcredere-Risiko haben: Eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten. Im Falle der Schweizer Hochseeschifffahrt mussten die Bürgschaftskredite real noch nie beansprucht werden. Die finanzielle Situation der KTU lässt eine Beanspruchung ebenso unwahrscheinlich erscheinen. Die Bürgschaften sind auf Unternehmen zu beschränken, welche sich mehrheitlich in Schweizer Besitz befinden.

In diese Lösung sind neben den KTU ausdrücklich auch die Trambahnen einzuschliessen.

Die Finanzierung über den privaten Kapitalmarkt führt auch mit Staatsgarantie zu einer Mehrbelastung der Unternehmen. Diese darf nicht zulasten des bestellten Angebots gehen.

Frage 19.

Oder sollen SBB und Privatbahnen bei Rollmaterialbeschaffungen für den Regionalverkehr ohne Staatsgarantie auskommen?

Grundsatzantwort. Nein.

Begründung. Der Verzicht auf die Staatsgarantien verteuert sowohl für die Unternehmen als auch für die öffentliche Hand netto das Rollmaterial durch höhere Zinskosten, ohne dass ein irgendwie gearteter Mehrwert resultieren würde (siehe Antwort zu Frage 18).

Frage 20.

Sind andere Lösungen denkbar, möglich oder zu fordern?

Grundsatzantwort. Ja.

Im Detail. Denkbar ist parallel zur Existenz der Eurofima die Schaffung einer «Swiss-fima», welche die Rollmaterialbeschaffungen der KTU vergünstigen könnte. Ein Fonds könnte für den notwendigen Mittelzufluss sorgen, wobei auch hier davon ausgegangen wird, dass die Mittel nicht zur Auszahlung kommen. Realpolitisch hält der VöV die Schaffung des Fonds jedoch für umständlicher und bevorzugt die schlankere Lösung in Frage 18.

In Frage käme ausserdem auch eine Finanzierung via Eurofima. Die betreffenden Bahnen hätten in diesem Falle Aktionärinnen der Eurofima zu werden. Seitens der Eurofima, die jährlich Kredite im Umfang von rund 2 Milliarden Franken vergibt, steht diese Möglichkeit durchaus offen.

Frage 21.

Erachten Sie es als richtig, dass hinsichtlich der Gewinnsteuer unterschieden wird zwischen Unternehmen, die Gewinne ausschütten und solchen, die den Gewinn vollumfänglich im Unternehmen drin belassen?

Grundsatzantwort. Ja.

Im Detail. Der VöV hält die Bestimmung, dass vor der Ausschüttung von Gewinnen Rückstellungen zu bilden sind, für vernünftig.

Begründung. Die im Personenbeförderungsgesetz genannten Bedingungen für die Gewinnausschüttung orientieren sich am Durchschnittsunternehmen. Gewinne dürfen nur ausgeschüttet werden, wenn die Rückstellung die Hälfte des Jahresumsatzes der abgeltungsberechtigten Sparten oder 12 Millionen Franken erreicht. Wegen der unterschiedlichen Unternehmensgrössen ist die Anwendung eines fixen Durchschnittswerts aber nicht sinnvoll. Ebenso erachten wir die Hälfte des Jahresumsatzes als Grenze als zu hoch.

Der VöV schlägt als einziges Kriterium einen Prozentsatz von 10 Prozent des erzielten Verkehrsertrags vor.

Solange die Unternehmen, statt möglicher Gewinne auszuschütten, Rückstellungen vornehmen, darf sich die Frage der Gewinnbesteuerung nicht stellen. Aber auch ausgewiesene Gewinne, die reinvestiert statt ausgeschüttet werden, sind im Interesse der öffentlichen Hand. Sie sind geeignet, den Investitionsaufwand via Leistungsauftrag bzw. bisher mittels der Rahmenkredite zu senken. Es ist sinnvoll, dass dem Unternehmen dieser Spielraum zur Verfügung steht.

Nur Gewinne, die in Form von Dividenden ausgeschüttet werden, sind steuerbar.

Frage 22.

Befürworten Sie die weitgehende Steuerbefreiung des gesamten Infrastrukturbereichs?

Grundsatzantwort. Ja.

Im Detail. Soweit der Infrastrukturbereich den Fahrweg und die Rangieranlagen betrifft, führt eine Besteuerung höchstens zu zusätzlichem administrativem Aufwand. Die rechte Hand des Staates nimmt wieder, was die linke gegeben hat. Das kann nicht erstrebenswert sein. Auch eine auf diesem Wege geringfügige Umlagerung via Steuern vom Bund zu den Kantonen oder umgekehrt macht keinen echten Sinn.

Für die Besteuerung betriebsnotwendiger anderer Anlagen, etwa von Bahnhöfen, gilt das Gleiche. Diese Befreiung sollte auf sämtliche kantonalen Steuern und Abgaben ausgedehnt werden. Bei nicht betriebsnotwendigen Anlagen, also zum Beispiel funktionslosen Bahnhöfen, nimmt der VöV bedauernd zur Kenntnis, dass gemäss Bundesgerichtsurteil eine Besteuerung unumgänglich ist.

Frage 23.

Befürworten Sie die Verknüpfung von besonderen Rechten und Pflichten zu Gunsten des service public?

Grundsatzantwort. Ja.

Im Detail. Die im Vernehmlassungsbericht auf den Seiten 46 und 47 niedergelegten Elemente von besonderen Pflichten der KTU sind insgesamt richtig, auch wenn sie im Detail noch operationell genauer definiert werden müssen. Der VöV begrüsst in erster Linie jene beschriebenen Massnahmen, welchen den Direkten Verkehr ermöglichen bzw. seinen Ausbau fördern. Die damit verbundene Etablierung gleicher Ausgangslagen für alle Transportunternehmen sowie das Festschreiben eines Mindestqualitätsniveaus des öffentlichen Verkehrs stimmt mit den Zielen der vom VöV vertretenen Unternehmen vollumfänglich überein.

Frage 24.

Erachten Sie die gegenwärtige Koordination im Tarifwesen für genügend? Werden die Interessen des Fahrgastes, der Besteller und der öV-Unternehmen (auch des Ortsverkehrs und des touristischen Verkehrs) genügend berücksichtigt?

Grundsatzantwort. Ja; dennoch arbeiten die Transportunternehmen an dessen Optimierung.

Im Detail. Die Tarifierung des Direkten Verkehrs in der Schweiz funktioniert heute mit kleinem Aufwand und geringsten Reibungsverlusten. Innerhalb der Kommission Personenverkehr (KoP), welche diese Tarife festlegt, sind auch die Transportunternehmen

des Ortsverkehrs (ZVV, BV) und des touristischen Verkehrs (BOB/WAB/JB/BLM, SGV) ausreichend vertreten. Das BAV als Bestellerbehörde ist konsultativ dabei. Hier ist zu überlegen, ob allenfalls zusätzlich einem Kantonsvertreter ebenfalls dieser konsultative Status gewährt werden soll.

Der Verzicht des BAV auf einen Eingriff in die Tarifautonomie der Unternehmen ist unabdingbar. Zwar hat der VöV Verständnis dafür, dass das Amt die relevanteste Ertragsgrösse zumindest mitkontrollieren will. Umgekehrt kann kein Zweifel darüber bestehen, dass nur die Tarifautonomie der Unternehmen diese offensiv zu marktwirtschaftlichem Verhalten ermuntern kann. Die Lösung einer engen Verzahnung der KoP mit dem BAV ist aus unserer Sicht auch künftig erfolgsträchtig.

Die künftigen Herausforderungen im Bereich des Direkten Verkehrs und der Tarifkoordination betreffen den engeren Einbezug der Verbünde, die «Verheiratung» von Strecken- und Zonentarifen, die gemeinsame Distribution und die Vorbereitung auf das umfassende elektronische Ticketing bis hin zu kontaktlosen Be-in-be-out-Systemen, wie sie im EasyRide-Projekt bereits vorkonzipiert wurden.

Frage 25.

Befürworten sie das gesetzliche Verbot der Personalunion von Bestellern und Organen der Ersteller?

Grundsatzantwort. Ja, mit Vorbehalten.

Im Detail. Die gewählte Lösung, wie sie auf Seite 48 des Vernehmlassungsberichtes skizziert ist, genügt unseres Erachtens, um die formale Unabhängigkeit zu gewährleisten. Allerdings darf die kompetente Vertretung der Eignerinteressen dadurch nicht verunmöglicht werden.

Bei kleineren Bahnen im touristischen Bereich, bei denen Wettbewerbsfragen nur eine minimale Rolle spielen, sollte eine Ausnahmemöglichkeit für die Personalunions-Regelung geschaffen werden. Die Beurteilung darüber müsste beim Bund liegen.

Frage 26.

Ist es richtig, von den Erstellern von öV-Leistungen zu verlangen, dass sie rechtlich von den Bestellern unabhängig sind?

Grundsatzantwort. Ja.

Begründung. Ausschreibungsverfahren, die mit Beteiligung von Leistungserstellern durchgeführt werden, welche rechtlich direkt zum Besteller gehören, sind vielfältig anfechtbar. Rechtsstreitigkeiten darum könnten auch die Chancen von sich bewerbenden Schweizer Unternehmen im EU-Raum mindern, und sind deshalb auszuschliessen.

Frage 27.

Befürworten Sie die verstärkte Koordination von Ausschreibung und Konzession?

Grundsatzantwort. Ja, mit Vorbehalten.

Im Detail. In erster Linie ist Benchmarking anzuwenden und erst, wenn damit die gesetzten Ziele nicht erreicht werden, sollen Ausschreibungen zum Tragen kommen. Benchmarking ist sowieso in Fällen anzuwenden, bei denen Ausschreibungen wegen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses problematisch sind. Die bisherige Kann-Bestimmung ist richtig und muss beibehalten werden.

Der VöV steht dem Wettbewerb positiv gegenüber. Konzession und Ausschreibung gehören folglich im Grundsatz zusammen. Jede engere Verzahnung im Sinne «verstärkter Koordination» ist zu begrüßen. Ausschreibungen sollen deshalb nur nach Ablauf der Konzession erfolgen.

Muss-Bestimmungen für Ausschreibungen können in manchen Fällen zu unhaltbaren Kosten-Nutzen-Verhältnissen führen. Wenn der bisherige Leistungsersteller beispielsweise zwei Linien zu einer vereinigt, darf er damit nicht in seinen Sparbemühungen behindert werden, indem seine Kosten für die Ausschreibung die Einsparungen durch die Linienzusammenlegung übersteigen. Deshalb muss es gemäss den BAV-Vorstellungen möglich sein, nach entsprechender Publikation auf Ausschreibungen zu verzichten.

Schwierigkeiten sind noch darin zu sehen, dass die vorgesehene Regelung bestimmt, dass «bei grösseren Veränderungen im Angebot» auszuschreiben sei, ohne zu definieren, was denn «grösser» konkret heisst. Insbesondere Fahrplanverbesserungen dürfen keinen Grund für Ausschreibungen darstellen.

Frage 28.

Ist es richtig, dem Arbeitnehmerschutz im Ausschreibungsverfahren ein grosses Gewicht beizumessen?

Grundsatzantwort. Ja.

Im Detail. Motivierte, d.h. nicht verunsicherte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind ein wesentlicher Bestandteil für effizientes Wirtschaften. Der Einbezug entsprechender Kriterien im Ausschreibungsverfahren ist deshalb notwendig. Allerdings darf der gewählte Ansatz der «Branchenüblichkeit» nicht dazu führen, dass er sich an den Bedingungen der Branchenführerin orientiert. Der VöV schlägt deshalb den Begriff der «Orts- oder Regionenüblichkeit in der Branche öffentlicher Verkehr» vor.

Frage 29.

Wird mit den vorgeschlagenen Massnahmen eine genügende Sanierung der Privatbahnen erreicht? Ist es richtig, den Sanierungsbeitrag des Bundes an die Bedingung zu knüpfen, dass weitere Fusionen stattfinden?

Grundsatzantworten. Nein, weil namentlich die Altlasten der KTU-Pensionskassen nicht berücksichtigt werden.

Ein verstärkter Druck im Hinblick auf weitere Kooperationen ist richtig.

Im Detail. Auf die Bedeutung der Sanierung der Pensionskassen hat der VöV bereits unter Frage 2 detailliert hingewiesen. Er widerspricht der Darstellung der Situation auf Seite 51 oben des Vernehmlassungsberichts, wo festgehalten wird, dass das Perennitätsprinzip für die Privatbahn-Pensionskassen «nie angewendet werden durfte». Bis zum Inkrafttreten der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der KTU auf den Jahresbeginn 1996 waren die KTU nicht frei in der Budgetierung ihres Personalaufwandes, wie bereits im Brief des VöV vom 26. November 2003 an den Departementschef UVEK zu diesem Thema festgehalten wurde. Mit der Verordnung vom 20. Oktober 1989 bezüglich den vorangehenden Rechtsgrundlagen über die Systematisierung der Personalaufwendungen bei den Bahnen des allgemeinen Verkehrs mit Fehlbetragsdeckung wurden die Maximalaufwendungen vom BAV festgelegt. Im Personalaufwand waren (und sind) die Beiträge an die Pensionskassen enthalten. Diese wurden durch das BAV so weit als möglich reduziert, so dass die Pensionskassen die heute fehlenden Schwankungsreserven nicht äufnen konnten. Das BAV hat hier praktisch das Perennitätsprinzip durchgesetzt, auch wenn es nie offizielle Gültigkeit hatte.

Die Verknüpfung des Sanierungsbeitrages des Bundes an weitere Fusionen ist im strikten Sinne falsch, weil auch andere Formen der Kooperation zu den richtigerweise angestrebten Ergebnisverbesserungen führen können. Fusionen können nicht aufgrund mathematischer Überlegungen, wonach eine Zahl von X Unternehmen schliesslich zu einer kleineren Zahl von Z Unternehmen schrumpfen soll, erzwungen werden. Die Verknüpfung ist aber richtig, wenn nachgewiesen werden kann, dass durch eine Fusion erhebliche Synergien erzielt werden können, die betroffenen Unternehmen aber aus unterschiedlichen Gründen eine Fusion nicht vorantreiben. Zu diesem Zweck ist allerdings ein einheitliches Set an Beurteilungskriterien für Fusionsgewinne zu entwickeln, um Fusions-Übungen mit schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis zu vermeiden. Im Zweifelsfall soll die beabsichtigte Konzentration in der öV-Landschaft nicht staatlich-dirigistisch verordnet werden. Vielmehr sollte ein Wettbewerb von unternehmerischen Ideen und Geschäftsmodellen über die konkreten Umriss der neuen öV-Landschaft entscheiden.

Frage 30.

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

Grundsatzantwort. Ja zum ersten Frageteil, nein zum zweiten Frageteil.

Im Detail. Es spricht nichts dagegen, die aktienrechtliche Revision von Externen, also nicht mehr dem BAV, durchführen zu lassen. Eine zusätzliche subventionsrechtliche Einsichtnahme soll weiterhin durch das BAV erfolgen können. Um Doppelspurigkeiten zu vermeiden, sind die Schnittstellen genau zu definieren.

Frage 31.

Soll das Recht, Nebenbetriebe einzurichten, jedem Eisenbahnunternehmen zustehen, oder nur jenem Unternehmen, das die Infrastruktur betreibt?

Grundsatzantwort. Jedem Eisenbahnunternehmen.

Im Detail. Die historische Entwicklung des Schweizer Eisenbahnwesens hat zu sehr komplexen Eigentums- und Nutzungsverhältnissen vor allem der Bahnhöfe geführt. Diese komplizierten Verflechtungen, durch gemeinsam geführte Mobilitätszentralen in Bahnhöfen eher nochmals komplexer gemacht, sind nicht kurzfristig aufzulösen. Wenn im Zentrum der Kunde und die Kundin stehen, welche in einem Bahnhof Dienstleistungen erwerben wollen, darf die Zufälligkeit der Eigentumsverhältnisse nicht darüber entscheiden, ob ein zusätzliches Angebot bereit steht oder nicht.

PS. Der VöV ist der Ansicht, dass im Vernehmlassungstext an vielen Stellen Infrastruktur und Verkehr vermischt sind. Dies gründet wohl in der Haltung des BAV, dass in der Schweiz integrierte Unternehmen bestehen bleiben sollen. Auch bei integrierten Unternehmen (vor allem bei grossen, wie SBB, BLS, RhB) sind jedoch Infrastruktur und Verkehr gleichwohl getrennt. Bei unklarer Formulierung wird dies bei Haftungsfragen zu Problemen führen. Der VöV bittet um erhöhte Klarheit in den Gesetzestexten.

D. Zusätzliche Themen des VöV zur Bahnreform 2

1. Gesetzliche Grundlage für die öV-Statistik

Für die Statistik im öffentlichen Verkehr ist eine gesetzliche Grundlage zu schaffen. Bei der öV-Statistik existieren momentan beunruhigende Lücken. So bezahlt die öffentliche Hand zwar unter verschiedensten Titeln, wie Abgeltungen, Leistungsauftrag SBB oder Trassenpreissubventionen erhebliche Summen an den öffentlichen Verkehr. Seine Leistungen, insbesondere seit der Revision des Eisenbahngesetzes, sind aber lediglich geschätzt oder liegen nur zerstreut vor. Oft sind sie schwer oder öffentlich überhaupt nicht zugänglich. Gewisse Daten, wie beispielsweise die Verkehrsleistung, sind nicht von allen Unternehmen bekannt. Demgegenüber steht eine Datenfülle, wie sie bis 1995 in Form der Publikation «Der öffentliche Verkehr» existiert hat. Der dortige Detailreichtum, der in vielen Fällen wenig konkreten Nutzen brachte, hat grosse Mengen von Energie der betroffenen Bundesämter und der Unternehmen absorbiert. Der VöV ist der Auffassung, dass zwischen der früheren Faktenhuberei und der jetzigen statistischen terra incognita ein praktikabler, Synergien schaffender und kostenbewusster Mittelweg zu begehen sei. Dazu muss ein Kern von verkehrspolitisch relevanten Daten pro Unternehmen und aggregiert definiert werden, der zuverlässig erhoben und schnell publiziert wird. Zu diesem Zweck fordert der VöV eine Rechtsgrundlage für die öV-Statistik. Sie muss die folgenden vier Elemente enthalten: a) die verantwortliche, koordinierende Stelle; b) die Periodizität der Herausgabe (jährlich); c) den Herausgabetermin der Statistiken (spätestens vier Monate nach Ablauf des Zähljahres); d) die essenziellen Datengrundlagen.

Mit den Datengrundlagen sollen die folgenden Ziele verfolgt werden:

- Erstellen von Produktivitätsstatistiken;
- Erstellen von Wertschöpfungsstatistiken;
- Erstellen von Nachfrage- und Angebotsstatistiken;
- Aufbau eines Satellitenkonto aus der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (VGR) analog dem Satellitenkonto «Tourismus der Schweiz» (erstellt durch das BFS);
- Erstellen der Eisenbahnrechnung.

Die für diese Statistiken notwendigen Daten sind auf Verordnungsstufe zu definieren. Mindestens die folgenden Daten sind vorzusehen: Anzahl beförderte Personen, Anzahl beförderte Güter in Tonnen, Personen-Kilometer, Tonnen-Kilometer, Zug-Kilometer, Fahrzeug-Kilometer, Anzahl Angestellte, sämtliche finanziellen Kennzahlen gemäss den Jahresberichten von Aktiengesellschaften inklusive auf Verkehrsarten aufgeteilte Abteilungen.

Die Kosten dieser Erhebungen und Veröffentlichungen bezahlt der Bund. Durch den gesunkenen Aufwand, die funktionierende Koordination und die geschaffenen Synergien ist zu erwarten, dass die dem Bund anfallenden Kosten gegenüber dem heutigen, unbefriedigenden Zustand sinken und nicht steigen.

2. Beseitigung der Altlasten der Pensionskassen der KTU

Diese Auslassung ist das wichtigste Versäumnis der Reform. Die Details dazu wurden bereits in der Beantwortung der Fragen 2 und 29 abgehandelt. Der VöV fordert für die KTU eine analoge Regelung wie Artikel 16 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG).

3. Finanzierung des Agglomerationsverkehrs

Nach der Ablehnung des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative ist eine Lösung für die Mitfinanzierung von Investitionen in den Agglomerationsverkehr durch den Bund dringlich. Der VöV befürwortet eine Lösung, welche eine Zweckerweiterung der Mineralölsteuer für Investitionen in den Agglomerationsverkehr zugrunde liegt. Eine solche Lösung ist parallel aber ausserhalb der Bahnreform 2 durch den Bund auszuarbeiten. Bis eine solche definitive Lösung vorliegt, ist ein neuer Rahmenkredit aufzulegen, der wie bisher die Finanzierung von Projekten des öffentlichen Agglomerationsverkehrs in einer Übergangsphase ermöglicht.

4. Einsatz und Finanzierung der Visiteure im grenzüberschreitenden Verkehr

Mit dem Zusammenwachsen des europäischen Schienennetzes sind Einsatz und Finanzierung der Visiteure, der «technischen Bahnpolizisten», die Ladung, Kupplungen und Bremsen der Züge prüfen, neu zu regeln. Es soll einerseits verhindert werden, dass Visitationen mehrfach oder parallel vorkommen, andererseits dass sie nur zufällig gemacht werden. Im Grundsatz gehen wir davon aus, dass die Abgangsvisitation von jenem Unternehmen, das die Ersttraktion übernimmt, geleistet wird. Bei der Visitation unterwegs ist analog der Regelung bei den Gefahrguttransporten eine flächendeckende Versorgung sicherzustellen. Dabei sind die Schnittstellen genau zu definieren. Diese Visitationen unterwegs, also z.B. vor dem Befahren von Bergstrecken oder vor langen Tunnelfahrten, müssen unternehmensunabhängig geleistet werden und sind in den Trassenpreis einzubeziehen.

E. Details zu vorgesehenen Gesetzesänderungen

1 Eisenbahngesetz EBG

1.01 Artikel 9a – Gewährung des Netzzugangs

Auf verschiedenen Hauptachsen, vor allem aber auf der Nord-Süd- und der West-Ost-Achse nehmen im Schweizer Eisenbahnnetz die Konflikte um knappe Kapazitäten zu. Das Eisenbahngesetz EBG regelt diese Konflikte bislang so, dass «der vertaktete Personenverkehr Vorrang» genießt (Art. 9a Abs. 2). Dieser Umstand trägt den Interessen des Güterverkehrs, aber vor allem dem Verlagerungsziel, ungenügend Rechnung. Auch im Güterverkehr existieren systematische Anschlusspunkte, bei denen Anschlüsse zeitlich gewährt werden müssen. Ausserdem nimmt die Zahl der Züge auf den Hauptachsen, welche vertaktet sind, im Sinne der geforderten Qualitätssteigerung des Güterverkehrs laufend zu. Um den Weichenstellern auf allen Ebenen (Planung, Trassenvergabe, Trassenfreigabe an der Front) eine klarere Entscheidungsgrundlage zu geben, fordert der VöV eine Formulierung, welche die vertakteten Güterzüge innerhalb abgestimmter Transportketten im Netzzugang aufwertet. Der VöV schlägt deshalb folgende Umgestaltung von Artikel 9a Absatz 2 EBG vor:

² Bei der Gewährung des Netzzugangs *haben abgestimmte Transportketten im Personen- und Güterverkehr Vorrang*. Anschlüsse innerhalb einer abgestimmten Transportkette des öffentlichen Verkehrs dürfen nicht gebrochen werden.

1.02 Artikel 9b – Recht auf Entgelt

Die vorgeschlagene Fassung von Artikel 9b Absatz 3 EBG ist unklar. Absatz 2 regelt sowohl den Güter- wie Personenverkehr, womit Absatz 3 überflüssig ist. Artikel 9b Absatz 2 EBG ist zu ändern und Absatz 3 zu streichen:

² Es legt das Entgelt diskriminierungsfrei fest. Dieses muss mindestens die Grenzkosten decken, die auf einer zeitgemäss ausgebauten Strecke normalerweise anfallen. Die Grenzkosten werden vom Bundesamt für jede Streckenkategorie bestimmt. Bei der Festlegung des Entgelts ist insbesondere der unterschiedlichen Kostenverursachung der einzelnen Verkehre, *ihrer unterschiedlichen Ertragslage*, der Umweltbelastung der Fahrzeuge sowie der Nachfrage Rechnung zu tragen.

Absatz 3 entfällt.

1.03 Artikel 10a – Aufsichtsabgabe

Es ist nicht einsichtig, dass die Bahnunternehmen als abteilungsberechtigte Betriebe ihrerseits Abgaben an die Bestellerbehörde leisten sollen. Dies kommt einem unnötigen Hin- und Herschieben von Geldmitteln gleich. *Der VöV beantragt aus diesem Grund, den neuen Artikel 10a EBG ersatzlos zu streichen.*

1.04 Artikel 16 – Datenerhebung und -bearbeitung durch das Bundesamt

Siehe nachfolgende Ziffer 217 (Artikel 60 PBG).

1.05 Artikel 16a – Datenerhebung und -bearbeitung durch konzessionierte Eisenbahnunternehmen

Siehe nachfolgende Ziffer 218 (Artikel 61 PBG).

1.06 Artikel 33 – Knotenbahnhöfe

Es sollte die Aufgabe der unabhängigen Schiedskommission sein, Streitigkeiten unter den Eisenbahnunternehmen zu schlichten. Artikel 33 Absatz 1 EBG ist daher wie folgt umzuformulieren:

¹ Treffen Infrastrukturen gleicher Spurweite und gleicher technischer Normalien verschiedener Eisenbahnunternehmen aufeinander, so vereinbaren diese, wer den Knoten erstellt und betreibt. Können sie sich nicht einigen, *entscheidet die Schiedskommission gemäss Artikel 40a Absatz 3.*

1.07 Artikel 36 – Wahrnehmung übergeordneter Aufgaben

Es sollte die Aufgabe der unabhängigen Schiedskommission sein, Streitigkeiten unter den Eisenbahnunternehmen zu schlichten. Artikel 36 Absatz 1 EBG ist deshalb wie folgt umzuformulieren:

¹ Übernimmt ein Unternehmen übergeordnete Aufgaben des Infrastrukturbetriebs oder der Entwicklung, so regelt es mit allen anderen betroffenen Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben, schriftlich in einem Vertrag die Aufgaben, Mitsprache und Kostenteilung. Können sich die Unternehmen nicht einigen, *entscheidet die Schiedskommission gemäss Artikel 40a Absatz 3.*

1.08 Artikel 39 – Nebenbetriebe

Bahnunternehmen sind sehr oft Eigentümer und Besitzer der gesamten Bahnhofinfrastruktur. Sie haben grosses Interesse daran, die vorhandene Infrastruktur kommerziell zu nutzen. Jedem Eisenbahnunternehmen soll deshalb das Recht auf die diskriminierungsfreie Einrichtung von Bahnnebenbetrieben zu Marktkonditionen zustehen. *Der VöV zieht die Variante zu Absatz 1 und 2 vor.*

1.09 Artikel 40a – Schiedskommission

Der VöV begrüsst die Stärkung der Kompetenzen der Schiedskommission. Allerdings würde das Zugestehen einer pro aktiven Rolle der Schiedskommission zu einer Rollenentflechtung beim BAV beitragen. Heute vereinigt das BAV die Rollen des Eigners, Bestellers von Infrastruktur und Verkehr sowie die des Marktregulators. Daraus resultierende Interessenkonflikte sind unvermeidbar. Die Schiedskommission soll auch über Streitigkeiten unter den Transportunternehmen entscheiden (z.B. betreffend Gewährung des Netzzugangs, Höhe des Trassenentgelts, Nutzung von Gemeinschaftsbahnhöfen, Differenzen nach Betreiberwechsel, Aufbau und Betrieb von Knotenbahnhöfen). Der VöV beantragt deshalb die folgenden Ergänzungen und Umformulierungen von Artikel 40a:

³ *Sie entscheidet ebenfalls über Streitigkeiten unter den Transportunternehmen gemäss Artikel 33 Absatz 1 und Artikel 36.*

⁴ *Sie kann von Amtes wegen Untersuchungen einleiten und Entscheide treffen, wenn der Verdacht besteht, dass der Netzzugang verhindert oder nicht diskriminierungsfrei gewährt wird.*

1.10 Artikel 49 – Grundnetz und Ergänzungsnetz

Der VöV fordert, dass das gesamte schweizerische Schienennetz inklusive abgeltungsberechtigte Trambahnstrecken durch den Bund zu finanzieren ist. Entsprechend gilt es, Artikel 49 Absatz 1 EBG wie folgt umzuformulieren:

Art. 49 Eisenbahnnetz

Das gesamte abgeltungsberechtigte Schienennetz wird vom Bund finanziert. Anhang 2 enthält die Einzelheiten.

Absatz 2 entfällt.

1.11 Artikel 50 – Ordentliche Finanzierung und Sonderfinanzierung

Ausgehend von unserem Vorschlag erfährt Artikel 50 die folgenden Anpassungen:

² *Sie dient in erster Linie dazu, die Infrastruktur in gutem Zustand zu erhalten und sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen. Der Bund definiert den erwünschten Umfang.*

⁴ *Für weitergehende Investitionen sorgen Sonderfinanzierungen des Bundes.*

Gestrichen wird die Textpassage von Artikel 50 Absatz 4 EBG ... und der Kantone. Sie erfordern die Zustimmung der Aufgabenträger nach Artikel 51.

1.12 **Artikel 51 – Lastenverteilung zwischen Bund und Kantonen**

Gemäss der Beantwortung von Frage 8 muss der Artikel festschreiben, dass die Finanzierung von Publikumsanlagen ausserhalb von Knoten auch gemischt von Bund, Kantonen und/oder Gemeinden erfolgen kann. Der VöV lehnt die Formulierung ... *Die Finanzierung von Publikumsanlagen ausserhalb von Knoten ist Sache der Kantone* ... explizit ab. Artikel 51 Absatz 1 EBG ist zu streichen und Absatz 2 in Artikel 49 zu übernehmen. Absatz 2 ist dabei wie folgt umzuformulieren:

² *Die Finanzierung von Publikumsanlagen fällt grundsätzlich in die Verantwortung des Bundes. Für weitergehende Investitionen kann der Bund aber die Kantone und Gemeinden zur Mitfinanzierung verpflichten.*

1.13 **Artikel 52 – Finanzierungsformen**

Für Infrastrukturinvestitionen soll die öffentliche Hand zinslose Darlehen gewähren. Ältere Darlehen sind abzuschreiben. Wenn sie in Eigenkapital umgewandelt werden, muss ein Weg gefunden werden, der eine künftige Beherrschung aller oder eines grossen Teils der Unternehmen durch den Bund ausschliesst. In diesem Sinne ist Artikel 52 wie folgt umzuformulieren:

Die Investitionen werden, soweit sie die verfügbaren Abschreibungsmittel übersteigen, *mit nicht rückzahlbaren zinslosen Darlehen finanziert*. In Abweichung davon kann sich der Bund an der Erhöhung des Aktienkapitals eines Unternehmens beteiligen, *soweit dies nicht zu einer Dominanz des Bundes beim Kapitalbesitz der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs führt*.

Gestrichen wird die Textpassage von EBG Artikel 52 ... *und Liquiditätsreserven* ...

1.14 **Artikel 53 – Verpflichtungskredit, politische Zielsetzung**

Der VöV bevorzugt Variante 2 «Verpflichtungskredite». Unter der Berücksichtigung, dass das gesamte schweizerische Schienennetz in die Finanzierungsverantwortung des Bundes übergeht und dass die Leistungsvereinbarungen je mit den Unternehmen einzeln abgeschlossen werden sollen, ist Artikel 53 Absatz 1 EBG wie folgt umzuformulieren:

Variante 2 Verpflichtungskredite

¹ Die Bundesversammlung beschliesst für die ordentliche Finanzierung *des Schienennetzes* zwei Verpflichtungskredite für jeweils vier Jahre. Diese werden bei der jährlichen Beratung des Voranschlags des Bundes berücksichtigt und dienen:

- a. dem durch die SBB betriebenen Teil *des Schienennetzes*;
- b. dem durch die übrigen Unternehmen betriebenen Teil *des normal- und schmalspurigen Schienennetzes*.

1.15 Artikel 54 – Leistungsvereinbarungen

Ausgehend von unserem Vorschlag erfährt Artikel 54 Absatz 1 EBG die folgenden Anpassungen:

¹ Der Bund schliesst auf der Basis der politischen Zielsetzungen und des beschlossenen Verpflichtungskredits mit jedem Unternehmen eine Leistungsvereinbarung mit gleicher Laufzeit wie der Verpflichtungskredit ab. Die Kantone sind vorher anzuhören.

Gestrichen wird die Textpassage von EBG Artikel 54 Absatz 1 ... *das für Strecken des Grundnetzes verantwortlich ist ...*

1.16 Artikel 62 – Trennung von Verkehr und Infrastruktur

Der VöV beantragt, dass die Bauten, Anlagen und Einrichtungen von sämtlichen Steuern befreit werden und fordert deshalb die folgende Präzisierung von Artikel 62 Absatz 6 EBG:

⁶ Die Bauten, Anlagen und Einrichtungen nach den Absätzen 3 und 4 sind von kantonalen und kommunalen Liegenschaftssteuern *sowie anderen öffentlich-rechtlichen Abgaben und Beiträgen* befreit.

1.17 Artikel 88 – Verfolgung von Amtes wegen

Der französische Gesetzestext ist nicht korrekt. Gemäss dem deutschen Gesetzestext werden strafbare Handlungen von Amtes wegen verfolgt, wenn sie gegen die Angestellten von konzessionierten Eisenbahnunternehmen während deren Dienstausbübung begangen werden, und nicht durch sie.

2 Personenbeförderungsgesetz PBG

2.01 Artikel 6 – Personenbeförderungskonzessionen

Der VöV fordert, dass der Autoverlad im Gesetz als Konzessionsgegenstand aufgeführt wird. Artikel 6 Absatz 1 PBG ist deshalb wie folgt zu ergänzen:

¹ Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Departement) kann nach Anhörung der betroffenen Kantone für die gewerbsmässige Beförderung von Reisenden *sowie für den Autoverlad (Beförderung von Motorfahrzeugen und deren Führern)* mit regelmässigen Fahrten Personenbeförderungskonzessionen (Konzession) erteilen. Vorbehalten bleiben die Artikel 7 und 8.

2.02 Artikel 8 – Grenzüberschreitender Personenverkehr

Analog zu Ziffer 21 ist auch Artikel 8 Abs. 1 PBG wie folgt zu ergänzen:

¹ Das Departement kann für die Personenbeförderung *und den Autoverlad (Beförderung von Motorfahrzeugen und deren Führern)*, bei der ausschliesslich Reisende im grenzüberschreitenden Verkehr befördert werden, Bewilligungen erteilen.

2.03 Artikel 12 – Regalabgabe

Von der heutigen Regalabgabe ist auch der konzessionierte Autoverlad auszunehmen. Entsprechend ist Artikel 12 Absatz 2 PBG wie folgt zu ergänzen:

² Für den konzessionierten Personenfernverkehr *und den konzessionierten Autoverlad im nationalen Interesse* werden keine Regalabgaben erhoben.

2.04 Artikel 16 – Betriebspflicht

Es erscheint sinnvoll, hier die Bestimmungen des Haftpflichtrechts zu übernehmen. Der VöV schlägt deshalb eine Formulierung vor, die das Bestehen eines Schadens voraussetzt, damit das Recht auf Schadenersatz geltend gemacht werden kann:

² *Entsteht ein Schaden durch die Verletzung der Betriebspflicht, so kann der Anspruchsberechtigte Schadenersatz verlangen.*

2.05 Artikel 18 – Direkter Verkehr

Heute sind die meisten städtischen Transportunternehmen (TUN) im Generalabonnementsbereich, Anwendungsbereich «Städte» drin, nicht aber integral im Direkten Verkehr. Eine restriktive Auslegung im Sinn, dass die TUN mit diesem Artikel als Transportunternehmen mit jeder ihrer Verbindungen unter den Tarif T 600 (Allgemeiner Personentarif; interner und direkter Verkehr) fallen, muss schon aus Kostengründen verhindert werden. Aus diesem Grund soll die Bedürfnisklausel der alten Bestimmung (Art. 13 Abs. 1 TG) beibehalten werden. Art. 18 Absatz 1 PBG ist deshalb wie folgt umzuformulieren:

¹ *Soweit ein Bedürfnis besteht, bieten im Fern-, Regional- und Ortsverkehr die Unternehmen der Kundschaft für Verbindungen, die über das Netz verschiedener Unternehmen führen, einen einzigen Transportvertrag an.*

2.06 Artikel 32 – Verkehrsangebot und Bestellverfahren

Die Kompetenz für die Festlegung der Tarife soll auch künftig uneingeschränkt bei den betroffenen Transportunternehmen liegen. Buchstabe d lässt einen zu grossen Auslegungsspielraum zu. Mit *die anzuwendenden Tarife* kann entweder die Preisfestsetzung (Höhe der einzelnen Preise, z.B. derjenige des GA) oder die Tarife (Anwendung, z.B. TU xy wird verpflichtet, den Tarif T 660 anzuwenden) gemeint sein. Im Weiteren schränken die Buchstaben b und c den unternehmerischen Spielraum zu sehr ein. Weder Tarif, Verkauf noch das Angebot im Transport von Reisegepäck dürfen zum Vereinbarungsgegenstand mit den Bestellern gemacht werden. Die vorgesehene Regelung lässt zu, dass die zuvor genannten Punkte einzeln mit den Bestellern ausgehandelt werden können. Dies gefährdet den im schweizerischen öv vorherrschenden Systemgedanken. *Artikel 32 Absatz 3 PBG ist ersatzlos zu streichen.*

2.07 Artikel 33 – Dauer Abgeltungsperiode

Der VöV ist grundsätzlich mit einer zweijährigen Periode des Bestellverfahrens mit Abgeltungen einverstanden. Allerdings soll den Transportunternehmen die Möglichkeit offenstehen, eine vierjährige Periode zu wählen. Diese hätte den Vorteil, dass sie der Geltungsdauer der Leistungsvereinbarung im Bereich Infrastruktur entspräche. Artikel 33 PBG ist deshalb wie folgt umzuformulieren:

Das Bestellverfahren wird *grundsätzlich* alle zwei Jahre durchgeführt. Das Bundesamt stimmt die Fahrplanperiode mit dem Bestellverfahren ab. *Auf Gesuch hin kann das Bundesamt eine vierjährige Periodizität des Bestellverfahrens gewähren.*

2.08 Artikel 34 – Ausschreibung

Gemäss Artikel 34 Absatz 1 PBG wird in jedem Fall ausgeschrieben, sobald eine neue Konzession erteilt wird. Der VöV präferiert demgegenüber eine Regelung, die von einer Muss-Formulierung absieht. Es kann gute Gründe geben, dass ein Gemeinwesen eine neue Leistung nicht ausschreiben will. Wir schlagen deshalb die folgende Umformulierung vor:

¹ Soll eine neue Konzession erteilt werden, so schreiben die Besteller das zu bestellende Verkehrsangebot *in der Regel* aus.

² Während der Dauer der Konzession *können sie das bestellte Verkehrsangebot ausschreiben*, wenn:
a. grössere Veränderungen geplant sind, die mehrere Linien betreffen;
b. die Offerte eines bestimmten Unternehmens nicht den Anforderungen entspricht.

Artikel 34 Absatz 5 PBG sieht die Möglichkeit der Anfechtung der Vergabe vor, ohne den Rekursweg zu erwähnen. Für eine bessere Verständlichkeit ist PBG Artikel 34 Absatz 5 wie folgt zu ergänzen:

⁵ Die Besteller erteilen dem zweckmässigsten Angebot den Zuschlag. Dieser wird vom Bundesamt in Form einer anfechtbaren Verfügung *gemäss Artikel 39* erlassen.

2.09 Artikel 36 – Veröffentlichung

Der französische Text (*La décision de ne pas publier d'appels d'offres pour des prestations de transport, ni les appels d'offres et les adjudications doit être publiée dans un média désigné par le Conseil fédéral.*) widerspricht dem deutschen Text (*Ausschreibungen, Zuschläge sowie die Entscheidungen, bestellte Verkehrsangebote nicht auszuschreiben, sind zu veröffentlichen. Der Bundesrat bezeichnet das Publikationsorgan.*) Aufgrund Nachfragen beim BAV erscheint der deutsche Text richtig. Der französische Text ist entsprechend zu korrigieren.

2.10 Artikel 41 – Finanzhilfen

In Analogie zur Verordnung über die Verbürgung von Darlehen zur Finanzierung schweizerischer Hochseeschiffe (vom 14. Juni 2002) soll der Bund für jene Unternehmen, die keinen Eurofima-Zugang haben, für die Finanzierung des Rollmaterials und der Fahrzeuge auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs Bürgschaften gewähren können. Der VöV fordert deshalb die folgende Ergänzung zu Artikel 41.

Art. 41 bis Verbürgung von Darlehen (neu)

- ¹ Der Bund kann Kredite bewilligen, mit denen Bürgschaften für von Dritten gewährten Darlehen zur Finanzierung für Rollmaterial und Fahrzeuge gewährt werden, wenn diese für Leistungen im bestellten Regionalverkehr und in den Leistungsvereinbarungen notwendig sind.
- ² Der Gesuchsteller hat dem Bund für die Übernahme des Bürgschaftsrisikos auf eigene Kosten ein angemessenes Pfandrecht an Rollmaterial und Fahrzeugen einzuräumen.
- ³ Der Bund übernimmt durch öffentlich-rechtlichen Bürgschaftsvertrag die Haftung für die Rückzahlung von 50 Prozent des Darlehens innerhalb der ersten Hälfte und des Restbetrags am Ende der Laufzeit sowie für höchstens einen Jahreszins
- ⁴ Die Gewährung solcher Bürgschaften und die übrigen Bedingungen und die Auflagen dazu werden in einer besonderen Verordnung geregelt.

2.11 Artikel 43 – Ausweis des Spartenerfolgs

Im französischen Text fehlt Absatz 3.

Die in Absatz 3 von Artikel 43 PBG genannten Grenzen, dass der Gewinn erst dann dem Unternehmen zur freien Verfügung steht, wenn die Rückstellung die Hälfte des Jahresumsatzes der abgeltungsberechtigten Sparten oder 12 Millionen Franken erreicht, orientieren sich am Durchschnittsunternehmen. Die Anwendung eines Durchschnittswerts ist aufgrund der sehr unterschiedlichen Unternehmensgrößen aber nicht sinnvoll; besser ist die Wahl eines Prozentsatzes des Verkehrsertrages. Der VöV beantragt die folgende Formulierung von Artikel 43 Absatz 3 PBG:

- ³ Erreicht die Rückstellung 10 Prozent des im abgeltungsberechtigten Personenverkehr erzielten Verkehrsertrags, so steht der darüber hinausgehende Gewinn dem Unternehmen zur Verfügung.

2.12 Artikel 44 – Rechnungsprüfung

Der VöV bevorzugt die Variante. Aus Gründen der Effizienz und der Kosten sollten Überschneidungen und Mehrfachprüfungen vermieden werden. Die statutarische Revisionsstelle hat die sich aus dem Aktienrecht und den Rechnungslegungsvorschriften nach EBG/PBG ergebenden Prüfungen vorzunehmen, währenddem sich das Bundesamt auf diejenigen Prüfungen beschränkt, die unmittelbar mit der Aufsichtspflicht zusammenhängen. Dieser Philosophie folgend, ist Artikel 44 Absatz 2 PBG der Variante zu präzisieren:

- ² Das Bundesamt genehmigt die Rechnung, wenn das Prüfatteest einer vom Bundesamt zugelassenen Kontrollstelle bestätigt, dass die Rechnungen mit den gesetzlichen Vorschriften und den darauf basierenden Vereinbarungen öffentlicher Körperschaften mit dem Unternehmen über Beiträge und Darlehen übereinstimmen. *Das Bundesamt hat ein Recht auf Einsichtnahme auf die subventionierten Teile des Unternehmens.*

Die in Frage 30 des Vernehmlassungsberichts gemachte Unterscheidung in eine subventionsrechtliche Prüfung und in eine buchhalterische Prüfung wird vom Gesetzestext nicht abgebildet.

2.13 Artikel 45 – Streitigkeiten

Der Verweis im französischen Text auf die Artikel 40–42 ist falsch. Korrekt wäre, wie gemäss deutschem Text, der Verweis auf Artikel 42–44.

2.14 Artikel 54 – Erlöschen der Ansprüche

Artikel 54 PBG regelt auch die Ansprüche bezüglich Schäden am Gepäck. Zur besseren Klarheit beantragen wir, Artikel 54 Absatz 1 wie folgt zu ergänzen:

¹ Die Ansprüche gegen das Unternehmen erlöschen 30 Tage nach dem Ereignis, das sie begründet, *oder im Gepäckverkehr nach Auslieferung an den Berechtigten.*

2.15 Artikel 59 – Aufsichtsabgabe

Es ist nicht einsichtig, dass die Bahnunternehmen als abteilungsberechtigte Betriebe ihrerseits Abgaben an die Bestellerbehörde leisten sollen. Dies kommt einem unnötigen Hin- und Herschieben von Geldmitteln gleich. *Der VöV beantragt aus diesem Grund, den neuen Artikel 59 PBG ersatzlos zu streichen.*

2.16 Artikel 60 – Datenerhebung und -bearbeitung durch das Bundesamt

Artikel 60 Absatz 3 fehlt im französischen Gesetzestext.

Der VöV begrüsst mehr Transparenz in den Bereichen Verkehrsplanung und Linienausschreibungen. Es ist deshalb zweckmässig, den Artikel 60 Absatz 5 nicht als Kann-Formulierung auszugestalten, sondern regelmässige streckenbezogene Datenerhebungen einzuführen. Der VöV beantragt aus diesem Grund die folgende Umformulierung von Artikel 60 Absatz 5:

⁵ *Zum Zwecke der Verkehrsplanung erhebt das Bundesamt von den Unternehmen streckenbezogene Daten. Diese Daten können bekannt gegeben werden, soweit dies zur Zweckerreichung erforderlich ist.*

Zudem fordert der VöV eine Rechtsgrundlage für die öV-Statistik. PBG Artikel 60 ist deshalb mit den zusätzlichen Absätzen 7-9 wie folgt zu ergänzen:

⁷ *Das Bundesamt erhebt zudem in Zusammenarbeit mit den Branchenverbänden und den zuständigen kantonalen und Bundesbehörden regelmässig die wirtschaftlichen und technischen Daten sowie die Daten zu Verkehrsleistungen.*

⁸ *Es achtet auf ein kostengünstiges Verfahren für die Unternehmen. Durch eine optimale Koordination der Erhebungen ist der Aufwand für Behörden und Transportunternehmen zu minimieren.*

⁹ *Es erstellt auf der Grundlage der erhobenen Daten aussagekräftige Statistiken für die Öffentlichkeit. Dazu zählen Statistiken zur Wirtschaftlichkeit, Produktivität und volkswirtschaftlichen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs.*

2.17 Artikel 61 – Datenerhebung und -bearbeitung durch konzessionierte Unternehmen

In der Personenbeförderung sind die Transportunternehmen nicht hoheitlich tätig, sondern schliessen mit der Kundschaft einen privatrechtlichen Transportvertrag ab. Die von der Bahnreform 2 beabsichtigte Unterstellung der Transportunternehmen unter die Bestimmungen des Datenschutzgesetzes stellt gegenüber den anderen Mobilitätsanbietern (Fluggesellschaften) eine unzulässige Ungleichbehandlung und eine Wettbewerbsbenachteiligung dar. Ohne die explizite Anwendung von Artikel 23 DSG dürfen Personendaten und Persönlichkeitsprofile nur bearbeitet werden (z.B. Mailings, RogF-Datenbank, Kundenreaktionsmanagement, Datamining), wenn es eine gesetzliche Grundlage dafür gibt oder die betroffene Person im Einzelfall eingewilligt hat (mit Folge eines hohen administrativen Aufwands). Der neue Art. 61 Absatz 1 PBG ist neu zu fassen:

¹ *Bei der Personenbeförderung ist für die konzessionierten Unternehmen ausschliesslich Artikel 23 des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992 über den Datenschutz zum Bearbeiten von Personendaten durch Bundesorgane (DSG) anwendbar.*

2.18 Übergangsbestimmungen – Berufliche Vorsorge (neu)

Der VöV verlangt die Entschuldung auch der Pensionskassen der KTU in Analogie zu den Bestimmungen im Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB-Gesetz SBBG) vom 20. März 1998:

13. Abschnitt: Übergangsbestimmungen

Art. 71 Berufliche Vorsorge (neu)

Der Bund übernimmt den bis Ende 1997 aufgelaufenen Fehlbetrag jener Pensionskassen der konzessionierten Transportunternehmen, die abteilungsberechtigt sind, bis spätestens sechs Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes. Die dem Bund daraus entstehende Belastung wird in der Bestandesrechnung des Bundes aktiviert und zu Lasten der Erfolgsrechnung späterer Jahre abgeschrieben.

3 Bundesgesetz über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen BGST

3.01 Ingress

Artikel 57 der Bundesverfassung regelt die Zuständigkeit der Sicherheit bzw. den Schutz der Bevölkerung. Artikel 57 BV ist deshalb zusätzlich in den Ingress aufzunehmen:

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf die Artikel 57, 87 und 92 der Bundesverfassung, nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom ..., beschliesst:

3.02 Artikel 2 – Aufgaben

Der VöV ist dagegen, dass die Übertragung an eine private Organisation von einer Beteiligung des Transportunternehmens abhängig gemacht wird. Artikel 2 Absatz 3 BGST ist daher wie folgt ändern:

³ Die Transportunternehmen können den Sicherheitsdienst mit Bewilligung des Bundesamtes für Verkehr einer privaten Organisation übertragen. Die Bewilligung wird erteilt, wenn die private Organisation für die Einhaltung der massgebenden Vorschriften Gewähr bietet. Die Transportunternehmen bleiben für die ordnungsgemässe Erfüllung der übertragenen Aufgaben verantwortlich.

Gestrichen wird die Textpassage von Artikel 2 Absatz 3 BGST ..., *an der sie, allein oder gemeinsam, nach Kapital und Stimmen mehrheitlich beteiligt sind.*

3.03 Artikel 3 – Sicherheitsorgane

Um alle rechtlichen Unsicherheiten auszuräumen, ist im neuen Gesetz über den Sicherheitsdienst eine gesetzliche Grundlage für die Videoüberwachung zu schaffen und gleichzeitig die Aufzeichnung und Bearbeitung der Daten zu regeln. Die Ergänzung soll im Anschluss an Artikel 3 BGST erfolgen. Der VöV schlägt vor, dass die Bestimmungen der Verordnung über die Videoüberwachung durch die Schweizerischen Bundesbahnen SBB (Videoüberwachungsverordnung SBB, VüV-SBB vom 1. Januar 2004) sinngemäss ins BGST aufgenommen werden.

Art. 3 bis Videoüberwachung (neu)

¹ Das Transportunternehmen kann Züge und Fahrzeuge, die von ihm betrieben werden und seine dem Reisenden und dem Betrieb dienenden Anlagen mit Videokameras überwachen. Die Videoüberwachung dient dem Schutz der Reisenden, des Betriebs und der Infrastruktur.

- ² Die Videoüberwachung soll insbesondere:
- Kundinnen und Kunden, das Personal sowie weitere besuchende Personen vor Aggressionen und Belästigungen schützen;
 - Wertgegenstände sichern;
 - Sachbeschädigungen verhindern.
- ³ Das Transportunternehmen entscheidet über den Einsatz von Videogeräten. Es kann Dritte damit beauftragen, Videoüberwachung zu planen, Videogeräte einzurichten und zu betreiben sowie die damit gewonnenen Daten zu bearbeiten. Es ist für die Einhaltung der Datenschutzvorschriften verantwortlich. Nicht überwacht werden darf der Geheimbereich von Personen (Art. 179quater Strafgesetzbuch).
- ⁴ Die Videoüberwachung muss erkennbar gemacht werden. Am überwachten Ort sind die verantwortliche Stelle sowie der Zweck der Videoüberwachung und deren Rechtsgrundlagen anzugeben.
- ⁵ Videosignale können aufgezeichnet werden. Soweit die Aufzeichnungen Personendaten enthalten, müssen sie spätestens am nächsten Werktag ausgewertet und anschliessend innert 48 Stunden vernichtet werden. Beziehen sich die Aufzeichnungen auf einen konkreten straf-, verwaltungs- oder zivilrechtlichen Vorfall, so dürfen sie bis zur Bekanntgabe an die Behörden nach Absatz 6 aufbewahrt werden.
- ⁶ Aufzeichnungen dürfen nur den folgenden Behörden bekannt gegeben werden:
- den strafverfolgenden Behörden des Bundes und der Kantone auf deren Verfügung hin;
 - den Behörden, bei denen das Transportunternehmen Anzeige erstattet oder Rechtsansprüche verfolgt, soweit dies für das straf-, verwaltungs- oder zivilrechtliche Verfahren erforderlich ist; Ist die Behörde auch eine strafverfolgende Behörde nach Absatz 6 Buchstabe a, so bleibt ihre Verfügung zur Bekanntgabe von Aufzeichnungen vorbehalten.
 - Personendaten unbeteiligter Dritter sind zu anonymisieren.
- ⁷ Das Transportunternehmen sorgt dafür, dass die Personendaten vor dem Zugriff unbefugter Personen geschützt sind. Sie regeln die Zugangsberechtigung. Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992 über den Datenschutz, insbesondere die Artikel 16–25.

3.04 Artikel 5 – Finanzierung des Sicherheitsdienstes (neu)

Ruhe, Ordnung und Sicherheit sind Aufgaben des Staates. Es ist nicht einzu- sehen, weshalb dies im öffentlichen Verkehr nicht auch gelten soll. Was sonst aus dem Kantonshaushalt bezahlt wird, muss beim öffentlichen Verkehr aus dem Haushalt des Transportunternehmens bezahlt werden. Die Rechnung der TU darf damit nicht zusätzlich belastet werden. Der VöV fordert deshalb im neuen Gesetz, dass die Aufgaben des Sicherheitsdienstes von der öffentlichen Hand bestellt und vollständig abgegolten werden. Die Ergänzung soll im Anschluss an Artikel 5 BGST erfolgen. Nachfolgend die Formulierung eines zusätzlichen Artikels:

Art. 5 bis Finanzierung des Sicherheitsdienstes (neu)

Bund, Kantone und Gemeinden gelten den Transportunternehmen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten die geplanten ungedeckten Kosten des Sicherheitsdienstes ab.

4 *Bundesgesetz über die Änderung von Erlassen auf Grund der Bahnreform 2*

4.01 **Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990 über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (Steuerharmonisierungsgesetz, StHG)**

Gemäss Steuerharmonisierungsgesetz gehen verschiedene Kantone vermehrt daran, neue Finanzquellen zu erschliessen. So wird z.B. in verschiedenen Gemeinden eine Tourismusabgabe eingeführt. Ein Transportunternehmen nimmt u.a. eine tragende Rolle in der Bewältigung und der Förderung des touristischen Verkehrs ein und stellt entsprechende Infrastrukturen bereit. Deshalb sollen die TU nicht selbst Objekt solcher Abgaben werden. Es ist zudem stossend, dass gerade in abgeltungsberechtigten Sparten solche Abgaben bzw. Beiträge zu einer indirekten Subventionierung der Gemeinden durch den Bund führen. Art. 23 Abs. 1 StHG (Ausnahmen) ist so zu ergänzen, dass die TU auch von kantonalen und kommunalen öffentlich-rechtlichen Abgaben und Beiträgen befreit werden. Hier die Umformulierung:

¹ *Von der Steuerpflicht und in den Fällen von Bst. i (neu) von kantonalen und kommunalen öffentlich-rechtlichen Abgaben und Beiträgen sind nur befreit:*

- i. die vom Bund konzessionierten Verkehrsunternehmen:
 1. die im Steuerjahr keine Dividenden oder ähnliche Gewinnanteile ausgeschüttet haben,
 2. für die Einlage und den Bestand der Rückstellung nach Artikel 41 des Personenbeförderungsgesetzes oder Artikel 64 des Eisenbahngesetzes,
 3. für das Kapital, das Leistungen dient, die von Bund oder Kantonen bestellt und abgegolten werden.

² *Die konzessionierten Transportunternehmen entrichten nur auf den von ihnen ausgeschütteten Dividenden oder ähnlichen Gewinnanteilen Steuern.*

Gestrichen wird der letzte Satz von Artikel 23 Absatz 2 StHG Die Kantone und Gemeinden können überdies konzessionierte Verkehrsunternehmen ganz oder teilweise von den Steuern befreien, wenn die verkehrspolitische Bedeutung des Unternehmens und dessen finanzielle Lage es rechtfertigen.

4.02 Bundesgesetz vom 2. September 1999 über die Mehrwertsteuer (Mehrwertsteuergesetz, MWStG)

Der VöV fordert, dass der Bundesrat die Kompetenz erhalten soll, steuerpflichtige Personen, die Spenden oder Subventionen oder andere Beiträge erhalten, von der Pflicht zur Kürzung ihres Vorsteuerabzugs gemäss Artikel 38 Absatz 8 MWStG zu befreien. Artikel 90 Absatz 2 Buchstabe g des Mehrwertsteuergesetzes ist deshalb wie folgt zu ändern:

² Er ist namentlich zuständig:

g. zu bestimmen, unter welchen Voraussetzungen eine steuerpflichtige Person, die Spenden oder Subventionen oder andere Beiträge der öffentlichen Hand erhält, von der Pflicht zur Kürzung ihres Vorsteuerabzugs gemäss Artikel 38 Absatz 8 befreit ist.

Der Antrag ist wie folgt begründet: Die Vorschrift, dass der Vorsteuerabzug zu kürzen ist, wenn Steuerpflichtige Spenden oder Subventionen erhalten, führt in einigen Bereichen, wie beispielsweise auch im öffentlichen Verkehr, zu unnötigen Subventionsströmen und zu einem hohen administrativen Aufwand. Auf die Kürzung des Vorsteuerabzugs ist zu verzichten, sofern die Kürzung durch andere Subventionszahlungen kompensiert wird. Ein Verzicht ist aber auch dann angebracht, wenn die Kürzung dazu führt, dass Kantone und Gemeinden, die an Investitionen à-fonds-perdu-Beiträge leisten, finanziell bestraft werden und ein Teil der Beiträge durch den Bund über die Mehrwertsteuer-Abrechnungen der Begünstigten vereinnahmt wird. Der Verzicht auf die Kürzung des Vorsteuerabzugs führt in diesen Fällen zu einer tieferen Staats- und Fiskalquote. Der administrative Aufwand bei der Bundesverwaltung und den Transportunternehmen reduziert sich.

5 **Bundesgesetz über den Gütertransport der Bahnen (Gütertransportgesetz, GüTG)**

Das heute noch bestehende Gütertransportgesetz ist in seinem jetzigen Zustand nur noch ein Torso, dem rund die Hälfte seiner früheren Artikel fehlen. Der Bahngütertransport hat aber nach wie vor politisch und volkswirtschaftlich eine grosse Bedeutung. Mit der Bahnreform 1 sind zu Recht Regelungen weggefallen. Es gibt aber neue Bestimmungen, die jetzt nur dezentral oder in schweizerischen Normen noch gar nicht zu finden sind. Dazu gehört insbesondere alles, was infolge des neuen COTIF anschweizerische Recht angepasst werden muss. COTIF steht für *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires* und ist das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr mit noch nicht ratifizierten Änderungen von 1999. Ausserdem ist im Gütertransportgesetz das neue Verhältnis des Bundes zum Bahngüterverkehr zu definieren, es sind Regelungen über die Militärtransporte zu treffen oder die Güterverkehrsabteilungen (z.B. ROLA) zentral zu regeln. Die Überarbeitung sollte bis spätestens zum Inkrafttreten der COTIF-Bestimmungen bis Ende 2005 erfolgt sein.

Der VöV kann sich vorstellen, dass diese grundlegende Überarbeitung und Ergänzung des Gütertransportgesetzes nicht zwingend innerhalb des Rahmens der Bahnreform 2 geschehen muss. Die Bahnreform 2 sollte in diesem Falle aber den Anstoss bilden, die Novellierung des Gesetzes zügig an die Hand zu nehmen.

