



---

## Übersicht

*Mit dieser Vernehmlassungsvorlage legt der Bundesrat den interessierten Kreisen den zweiten Schritt der Bahnreform 2 vor. Die Vorlage zur Bahnreform 2 wurde 2005 vom Parlament an den Bundesrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, die Vorlage in einzelne Tranchen aufzuteilen und erneut vorzulegen. Diese Vorlage behandelt den diskriminierungsfreien Netzzugang, die Interoperabilität der Eisenbahnen, die Ausschreibung im Busbereich und die Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste.*

### **Bahnreform in der Schweiz als laufender Prozess**

*Die Bahnreform ist in der Schweiz ein seit den 90-er Jahren laufender Prozess. Der Bundesrat folgt bei diesen Reformen Aufträgen des Parlamentes. Die Bahnreform 2 wurde 2005 vom Parlament zurückgewiesen mit dem Auftrag, die Vorlage in kleineren Tranchen nochmals aufzubereiten.*

*Die erste Tranche beinhaltete die Revision der öV-Erlasse und die Transportpolizei. Mit dieser Vorlage wird die zweite dieser Tranchen vorgelegt. Sie hat die Interoperabilität, den Netzzugang und die Finanzierung der Wehrdienste zum Inhalt. Sie folgt zudem einem Auftrag der Verkehrskommission des Nationalrates, indem sie die Ausschreibung im Busbereich behandelt.*

*Noch ausstehende Tranchen beinhalten die Finanzierung des schweizerischen Schienennetzes und die Pensionskassen.*

### **Europäische Entwicklung schreitet mit ihren Bahnreformen voran**

*Die Europäische Gemeinschaft (EG) ist seit dem Abschluss des Landverkehrsabkommen (1999) mit ihren Reformen im Schienenverkehr vorangeschritten. Während sich in der Schweiz die Rechtslage im Schienenverkehr seit dem Abschluss des Landesverkehrsabkommens nicht grundsätzlich geändert hat, beschloss die EG bereits drei grössere Reformschritte, so genannte Eisenbahnpakete. Im Rahmen des „Gemischten Landverkehrsausschuss Gemeinschaft/Schweiz“ (im Landverkehrsabkommen für den Austausch zwischen der Schweiz und der EG vorgesehen) hat die Schweiz 2002 in Aussicht gestellt, die ersten beiden Eisenbahnpakete in die schweizerische Gesetzeslandschaft zu übernehmen. Mit der Umsetzung der gesetzlichen Regelungen in den Bereichen Interoperabilität und Netzzugang in dieser Vorlage soll diese Zusicherung umgesetzt werden.*

### **Mit diskriminierungsfreiem Netzzugang und Interoperabilität das Bahnsystem stärken und effizienter gestalten**

*Mit der Bahnreform 1 hat die Schweiz den diskriminierungsfreien Netzzugang eingeführt. Um die Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit zu verbessern, ist eine institutionelle Trennung von Transportunternehmen und der Trassenvergabestelle nötig. Die Trassenvergabestelle garantiert die unabhängige und diskriminierungsfreie Fahrplanerstellung, Trassenvergabe und Trassenpreisfestlegung. Darum muss sie einen hohen Grad an Eigenständigkeit aufweisen, der nur als unabhängi-*

---

ge, staatliche Anstalt gewährleistet ist. Damit erreicht die Trassenvergabestelle sowohl für nationale als auch internationale Transportunternehmen die nötige Glaubwürdigkeit.

Die Anpassungen an die europäischen Interoperabilitätsrichtlinien sollen ein europaweit technisch einheitliches Eisenbahnsystem gewährleisten. Damit wird der freie und sichere Verkehr durch den ganzen Kontinent verbessert. Mit der Interoperabilität entstehen einheitliche, leistungsfähige Bahnstrecken ohne unnötige Unterbrüche an den Grenzen. Sie erleichtert den Warenaustausch mit der EG. Sie ist auch eine Voraussetzung, um die Attraktivität der Schiene im Nord-Süd-Verkehr zu fördern und trägt damit zur Verlagerung von Gütern auf die Schiene bei.

Mit diesen beiden Teilen der Vorlage werden die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, um die ersten beiden Eisenbahnpakete der EG in den Acquis des Landverkehrsabkommens zu übernehmen und die Interoperabilitätsrichtlinien der EG zu erfüllen. Diese von der EG angegangene Marktöffnung entspricht den Bahnreformen der Schweiz. Hier schlagen die EG und die Schweiz ähnliche Richtungen ein. Erste Ergebnisse der Marktöffnung in der Schweiz zeigen, dass das Bahnsystem insgesamt effizienter und damit mit der Strasse konkurrenzfähiger wurde. Mit der Übernahme der Eisenbahnpakete und der Interoperabilitätsrichtlinien der EG stärkt die Schweiz den grenzüberschreitenden Schienenverkehr, die Verlagerung und die internationale Handlungsfähigkeit von schweizerischen Bahnunternehmen.

#### **Für Ausschreibungen im Busbereich die Rechtssicherheit erhöhen**

Mit Revision des Eisenbahngesetzes (1996) wurde auch die Möglichkeit von Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr geschaffen. Seither wurde das Instrument unterschiedlich genutzt: Im Busbereich wurden über 30 erfolgreiche Ausschreibungsverfahren durchgeführt. Insgesamt konnte damit die Effizienz der eingesetzten Mittel gesteigert werden. Im Bahnbereich hingegen kam es nur zu einer einzigen Ausschreibung, die mit grossen Schwierigkeiten verbunden war.

Die Rechtsgrundlage für diese Ausschreibungen ist bis heute schwach. Ausschreibungen sind nur auf Verordnungsstufe minimal geregelt. Dies soll hier geändert werden. Die gut funktionierenden Ausschreibungen im Busbereich werden auf Gesetzesstufe geregelt. Die vielfältigen Erfahrungen der letzten Jahre fliessen in die neuen Regelungen ein. Auch im Schienenpersonenverkehr kann ausgeschrieben werden. Jedoch wird auf eine weitere Ausführung verzichtet, da der Auftrag der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen dies klar verlangt. Insgesamt wird die Rechtssicherheit bei Ausschreibungen gestärkt.

#### **Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste klar regeln**

Die Einsätze im Bahnbereich von Rettungsdiensten und Feuerwehren von Gemeinden und Kantonen werden schon heute von den Infrastrukturbetreiberinnen bezahlt. Neu werden die Infrastrukturbetreiberinnen auch einen Beitrag leisten an die Vorhaltekosten der kantonalen Wehrdienste (Investitions- und Betriebskosten). Dazu werden die gesetzlichen Grundlagen geschaffen.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Übersicht</b>	<b>2</b>
<b>Abkürzungs- und Begriffsverzeichnis</b>	<b>7</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>9</b>
1.1 Die Schweizer Bahnreform als Prozess	9
1.2 Verkehrspolitische Einbettung	11
1.3 Europäische Entwicklung und Umsetzung der EG-Eisenbahnpakete in der Schweiz	12
1.3.1 Entwicklung des EG-Rechts	12
1.3.2 Umsetzung der EG-Eisenbahnpakete in einzelnen EG-Mitgliedstaaten	19
1.4 Ziel der Vorlage	21
<b>2 Grundzüge der Zweiten Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2</b>	<b>23</b>
2.1 Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzugangs	23
2.1.1 Diskriminierungsfreien Netzzugang sicherstellen	23
2.1.2 Trassenvergabestelle	23
Heutige Lösung entspricht nicht den Anforderungen: Für Trassenvergabe sind Bahnen selbst verantwortlich	23
Zeitgemässe Lösung erfordert klare Aufteilung der Verantwortung zwischen den Bahnen und der Trassenvergabestelle	24
Vorgeschlagene Regelung: Trassenvergabestelle als unabhängige Anstalt des Bundes	25
Neue Trassenvergabestelle finanziert sich selbst	26
2.1.3 Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE)	27
Heutige Aufgaben der SKE	27
Bisherige Aufgabe fällt weg: Streitigkeiten betreffend Trassen werden nicht mehr durch die SKE entschieden	28
Entscheidungskompetenz über Streitigkeiten zwischen Eisenbahnunternehmen und neu auch Wettbewerbsaufsicht	29
2.1.4 Vorgeschlagene Änderung führt zu vollständiger Diskriminierungsfreiheit	31
2.1.5 Geprüfte Alternativen können Unabhängigkeit nicht gewährleisten	31
2.2 Interoperabilität des europäischen Schienennetzes	33
2.2.1 Ziel ist reibungsloser Eisenbahnverkehr über nationale Grenzen hinweg	33
2.2.2 Heutige Situation: Nationale Grenzen spielen im Bahnverkehr grosse Rolle, Bahn kann ihre Stärken daher nicht ausspielen	33
2.2.3 Kompatibilität mit Entwicklungen in der EG herstellen und Mitsprache der Schweiz sichern	34
2.2.4 Vorgeschlagene Regelung	35
2.2.4.1 Technische Spezifikationen	36
2.2.4.2 Konformitätsbewertungsstellen	37
2.2.4.3 Betriebsbewilligung für strukturelle Teilsysteme nötig	39
2.2.5 Auswirkungen der vorgeschlagenen Regelung	39

2.2.6	Bei Alternativen keine gegenseitige Anerkennung von technischen Prüfungen möglich	40
2.2.7	Interoperable Strecken	41
2.3	Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr	43
2.3.1	Ziel: Klare Regelung der Ausschreibungen im Busbereich auf Gesetzesstufe	43
2.3.2	Ausschreibungen: Zustand vor Bahnreform 2	43
2.3.3	Neu vorgeschlagene Regelung der Ausschreibungen	46
2.3.4	Mehr Rechtssicherheit durch Regelung des Ausschreibeverfahrens auf Gesetzesstufe	49
2.3.5	Auswirkungen der vorgeschlagenen Regelung: mehr Rechtssicherheit und mehr Effizienz	49
2.3.6	Geprüfte Alternativen: Ausweitung der Ausschreibungen im gesamten Schienenverkehr verworfen	50
2.3.7	Neue Instrumente zur Gestaltung der Ausschreibungen	51
2.4	Finanzierung der Wehrdienste	53
2.4.1	Ziel: Finanzierung der Wehrdienste ist sicher zu stellen	53
2.4.2	Ausgangslage: Bei Ereignissen kommen Betriebswehren oder Wehrdienste der Kantone, Bezirke oder Gemeinden zum Einsatz	53
2.4.3	Klare Regelungen für Finanzierung der Vorhaltekosten schaffen	54
2.4.4	Vorgeschlagene Regelung: EIU sollen sich an Vorhaltekosten der Wehrdienste beteiligen	54
2.4.5	Neue Regelung verursacht jährliche Kosten beim Bund von rund 3 Mio. Franken, löst jedoch langjährigen Streitpunkt	54
2.4.6	Geprüfte Alternativen	55
2.5	Rechtsvergleich und Verhältnis zum europäischen Recht	55
2.6	Umsetzung	55
2.7	Erledigung parlamentarischer Vorstösse	56
<b>3</b>	<b>Erläuterungen zu dem Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2</b>	<b>57</b>
3.1	Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)	57
3.2	Eisenbahngesetz (EBG)	58
3.3	Gütertransportgesetz	68
3.4	Seilbahngesetz (SebG)	69
3.5	Personenbeförderungsgesetz (PBG)	69
<b>4</b>	<b>Auswirkungen</b>	<b>76</b>
4.1	Auf den Bund	76
4.1.1	Finanzielle Auswirkungen	76
4.1.2	Personelle Auswirkungen	77
4.1.3	Sonstige Auswirkungen	79
4.2	Auf die Kantone und Gemeinden	79
4.2.1	Finanzielle Auswirkungen	79
4.2.2	Personelle Auswirkungen	79
4.3	Volkswirtschaftliche Auswirkungen	79
4.3.1	Notwendigkeit und Möglichkeit staatlicher Intervention	79

4.3.2 Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen	79
4.3.3 Auswirkungen auf verschiedene Gesellschaftsgruppen	80
4.3.4 Andere in Frage kommende Regelungen	81
4.4 Andere Auswirkungen	82
4.4.1 Auswirkungen auf die Umwelt	82
<b>5 Verhältnis zur Legislaturplanung</b>	<b>82</b>
<b>6 Rechtliche Aspekte</b>	<b>83</b>
6.1 Verfassungsmässigkeit	83
6.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	83
6.3 Erlassform	83
6.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse	83
6.5 Vereinbarkeit mit dem Subventionsgesetz	84
<b>Anhänge</b>	<b>85</b>
Anhang 1: Interoperable Strecken	85
<b>Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2</b>	<b>87</b>

## Abkürzungs- und Begriffsverzeichnis

Abgeltung	Die Abgeltung ist die Entschädigung der ungedeckten Kosten eines bestellten Leistungsangebotes im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Die Abgeltung an die Transportunternehmen richtet sich nach den ungedeckten Kosten aufgrund einer verbindlichen Offerte. Nach dem erfolgten Bestellverfahren wird der Abgeltungsbetrag für das bestellte Verkehrsangebot in einer Angebotsvereinbarung festgehalten.	
ADFV	Abgeltungsverordnung vom 18. Dez. 1995	SR 742.101.1
BAV	Bundesamt für Verkehr	
Besteller	Bund und Kanton(e) bestellen den abgeltungsberechtigten Regionalverkehr gemeinsam.	
Bestellverfahren	Verfahren, das koordiniert mit dem Fahrplanverfahren auf der Basis einer Bestellung bei den Transportunternehmen zu einem vom Bund unterstützten Angebot im öffentlichen Verkehr führt. Das Bestellverfahren kommt im Regionalverkehr zur Anwendung.	
BLS	BLS AG, BLS SA, BLS Ltd. (ehemalige BLS Lötschbergbahn AG)	
BR	Bundesrat	
DB	Deutsche Bahn AG	
DV	Direkter Verkehr	
EBG	Eisenbahngesetz vom 20. Dez. 1957	SR 742.101
EBP	Eisenbahnpaket	
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung, Bern	
EG	Europäische Gemeinschaft	
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	
ERA	Europäische Eisenbahnagentur	
EU	Europäische Union	
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	
ISB	Infrastrukturbetreiber	
KAV	Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr	SR 742.101.2
KG	Bundesgesetz über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen (Kartellgesetz, KG)	SR 251
Konzession	Das Recht, Reisende regelmässig und gewerbsmässig zu befördern, kann durch Konzessionen an natürliche und juristische Personen verliehen werden.	
KTU	Unternehmen, die über eine Konzession oder Bewilligung nach den Artikeln 6–8 des Personenbeförderungsgesetzes (vgl. RöVE) oder nach den Artikeln 5 und 9 des Eisenbahngesetzes verfügen	
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe	
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn, Brig	
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen NFA	
PBG	Personenbeförderungsgesetz (vgl. RöVE)	

RFF	Réseau Ferré de France	
RhB	Rhätische Bahn AG, Chur	
RM	Regionalverkehr Mittelland AG	
RöVE	Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2; Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE) vom 9. März 2007	
RPV	Regionaler Personenverkehr	
SAS	Schweizerische Akkreditierungsstelle	
SBBSECO	Schweizerische Bundesbahnen SBB Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Ferrovie federali svizzere FFS Viafieri federalas svizras VFS, Swiss federal railways SFStaatssekretariat für Wirtschaft, Bern	
SECOSKE	Staatssekretariat für Wirtschaft, Bern Schiedskommission im Eisenbahnverkehr	
SKESNCF	Schiedskommission im Eisenbahnverkehr Société nationale des chemins de fer français	
SNCFSOB	Société nationale des chemins de fer français Schweizerische Südostbahn AG	
SOBTERNF	Schweizerische Südostbahn AG Transeuropäisches Netz für den grenzüberschreitenden Güterverkehr	
TERNFTSI	Transeuropäisches Netz für den grenzüberschreitenden Güterverkehr Technische Spezifikationen für die Interoperabilität	
TSIVöV	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität Verband öffentlicher Verkehr	
VöVVPK	Verband öffentlicher Verkehr Verordnung über die Personenbeförderungskonzession vom 25. November 1998	SR 744.11

# Vernehmlassungsvorlage

## 1 Ausgangslage

### 1.1 Die Schweizer Bahnreform als Prozess

Die Bahnreform ist ein wichtiges Element der Schweizer Verkehrspolitik. Sie ist ein Prozess, der darauf abzielt, den öffentlichen Verkehr und insbesondere den Schienenverkehr den heutigen Gegebenheiten anzupassen. Das historisch gewachsene System wurde mit der Revision des Eisenbahngesetzes<sup>1</sup> (1.1.1996) und der Bahnreform 1<sup>2</sup> (1.1.1999) schrittweise umgestaltet. Dieser Reformprozess wird nun mit der Bahnreform 2 fortgesetzt. Die Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE) ist das 1. Teilpaket der Bahnreform 2. Es wurde im Frühling 2009 vom Parlament verabschiedet, mit Ausnahme des Bundesgesetzes über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr, das in der Schlussabstimmung vom Nationalrat abgelehnt wurde.

Mit dieser Vorlage "Zweiter Schritt der Bahnreform 2" wird das 2. Teilpaket vorgelegt. Es soll die gewünschte verkehrspolitische Entwicklung weiterführen.

#### **Revision Eisenbahngesetz (1996) - Reform der Finanzierung des Personenverkehrs**

Am 1. Januar 1996 ist die Neuordnung der Regionalverkehrsfinanzierung mit der Revision des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>3</sup> in Kraft getreten. Wesentliche Punkte waren die Einführung des Bestellprinzips, zudem wurden für den Regionalverkehr die Unterschiede in der Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsunternehmen beseitigt. Das heisst, die Bestellung des Regionalverkehrs erfolgt nun stets gemeinsam durch Bund und Kantone (Besteller), unabhängig davon, welches Unternehmen die Leistung erbringt.

Das Bestellprinzip bedeutet, dass Defizite nicht mehr nachträglich abgedeckt werden. Bund und Kantone bestellen die Angebote der SBB, der Post und der übrigen Transportunternehmen zu einem auf Grund einer Planrechnung im Voraus vereinbarten Preis. Durch dieses System der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten wird die Unternehmensverantwortung gestärkt. Zusätzlich wurden Ausschreibungen unter bestimmten Umständen ermöglicht.

#### **Bahnreform 1 (1999) - Grundlegende Umgestaltung des schweizerischen Bahnsystems**

Die erste Stufe der schweizerischen Bahnreform wurde am 1. Januar 1999 Wirklichkeit. Sie enthielt vier Massnahmen mit Gültigkeit für alle Bahnen, nämlich

- die rechnerische und organisatorische Trennung von Infrastruktur und Verkehr,
- den Netzzugang,
- die Ausdehnung des Bestellprinzips auf alle Abgeltungen und

<sup>1</sup> SR 742.101

<sup>2</sup> BBI 1997 I 909

<sup>3</sup> EBG; SR 742.101

- die Liberalisierung des Güterverkehrs.

Diese Massnahmen der schweizerischen Bahnreform 1 entsprechen weitgehend der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991<sup>4</sup> zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, welche die Staatsbahnen aus der staatlichen Verwaltung herauszulösen und auf dem Schienennetz Wettbewerb – vor allem im Güterverkehr – ermöglicht. Das EG-Recht wurde aber seit der Bahnreform 1 und seit dem Abschluss der bilateralen Verträge Schweiz-EG weiterentwickelt.

### **Eidgenössische Räte beauftragen den Bundesrat, die Infrastrukturfinanzierung zu regeln**

Mit der Verabschiedung der Bahnreform 1 haben die Eidgenössischen Räte den Bundesrat beauftragt, für den einzigen noch nicht behandelten Bereich ebenfalls Reformvorschläge vorzulegen: die Finanzierung der Infrastruktur. Diesem Auftrag ist der Bundesrat mit der Botschaft zur Bahnreform 2 (Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung, Sicherheitsdienst, Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzugangs, Interoperabilität des europäischen Schienennetzes, gesetzliche Gleichstellung der Verkehrsunternehmen und Ergänzungen zu früheren Reformen) nachgekommen.

### **Bahnreform 2 (2005) – Auftrag des Parlaments, die Vorlage aufzuteilen**

Der Bundesrat hat den Eidgenössischen Räten 2005 das Gesamtpaket Bahnreform 2 unterbreitet. Dieses hatte zum Ziel, die Finanzierung der Infrastruktur neu zu regeln und das 1. und 2. EG-Eisenbahnpaket zu übernehmen. Die Räte haben das Gesamtpaket jedoch zurück gewiesen mit dem Auftrag, die vorgelegten Inhalte in einzelnen Teilpaketen erneut vorzulegen. Im Folgenden werden die Teilpakete mit dem Stand der Umsetzungen aufgeführt.

- 1. Teilpaket: "Die Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (Rö-VE)" wurde im Frühling 2009 vom Parlament beschlossen, mit Ausnahme des Bundesgesetzes über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr, das in der Schlussabstimmung vom Nationalrat mit 99 zu 85 Stimmen abgelehnt wurde.
- 2. Teilpaket: "Zweiter Schritt zur Bahnreform 2" ist Gegenstand dieser Vorlage und beinhaltet folgende Themenbereiche:
  - Die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzugangs
  - Die Interoperabilität des europäischen Schienennetzes
  - Die Ausschreibungen im Personenverkehr
  - Die Finanzierung der Wehrdienste
- 3. Teilpaket: "Finanzierung der Infrastruktur" ist in Bearbeitung und wird voraussichtlich 2013 in Kraft gesetzt
- "Sanierung der Pensionskasse SBB" mit beigelegtem Bericht zur Erfüllung der Postulate Fluri und Lauri im Zusammenhang mit der Pensionskasse der ASCOOP, ist in Bearbeitung. Im Frühling 2009 unterbreitet das EFD dem

<sup>4</sup> ABl. Nr. L 237 vom 24.8.1991, S.25.

Bundesrat ein Aussprachepapier mit den Ergebnissen aus der Vernehmlassung.

## **Zweiter Schritt der Bahnreform 2 (2009) - Teil der rollenden Reform**

Die vorliegende Vorlage resultiert aus dem Auftrag des Parlaments von 2005. Hinzu kam der Auftrag aus der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vom September 2007, dass die Ausschreibungen für Busse im regionalen Personenverkehr im nächsten Teilpaket der Bahnreform 2, dh. in dieser Vorlage, aufzunehmen seien. Der BR will zugleich die Möglichkeit nutzen, das langjährige Problem der Beteiligung der Bahnen an den Vorhaltekosten der Wehrdienste mit dieser Vorlage zu regeln.

## **1.2 Verkehrspolitische Einbettung**

### **Öffentlicher Verkehr wichtig für attraktiven Standort Schweiz**

Der öffentliche Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil des Service Public. Das Ziel der öffentlichen Hand ist es, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nachhaltig über eine regional ausgewogene Versorgung zu befriedigen. Hinzu kommt, dass dieses gut ausgebaute öffentliche Verkehrsnetz für die Schweiz ein Vorteil im internationalen Standortwettbewerb darstellt. Durch einen attraktiven Standort Schweiz schafft der Staat die Rahmenbedingungen, damit sich die Unternehmen im Markt behaupten und entwickeln können.

### **Schweiz ist verkehrlich und wirtschaftlich eng mit der EU verbunden**

Die Schweiz ist mit der Europäischen Union eng verbunden. Sie ist umgeben von Mitgliedstaaten der EU und spielt insbesondere für den Warenaustausch zwischen Italien und den nördlichen Mitgliedstaaten eine wichtige Rolle als Transitland. Die Schweiz ist wirtschaftlich aufs Engste mit der EU verknüpft, welche für die Schweiz der wichtigste Handelspartner ist.

Ausdruck dieser engen Verbundenheit sind auch die bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft. Sie schaffen eine grosse Offenheit in Bezug auf den freien Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital.

### **Verhältnis Schiene zu Strasse besser, aber noch Verbesserungspotenzial im Schienenverkehr**

Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen bei der Entwicklung des einschlägigen Rechts sind vom sinnvollen Nebeneinander von Strasse und Schiene geprägt. Zwar konnte die Schiene in den letzten Jahren ihre Qualität steigern. Dennoch hat die Strasse ihre Vorzüge weiterhin ausspielen können.

Die Wettbewerbsverhältnisse im Güterverkehr haben sich verändert. Dank der Einführung der LSVa hat sich die Situation - trotz der gleichzeitig erfolgten Erhöhung der Gewichtslimite im Strassengüterverkehr - insgesamt zugunsten der Schiene verbessert. Zudem hat die Liberalisierung (Bahnreform 1) Produktivitätsfortschritte

ermöglicht. Zusammen mit den Subventionen für den kombinierten Verkehr sind die Marktpreise und die Qualität im Schienengüterverkehr in den letzten Jahren attraktiver geworden.

Die Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinien verbessert die Konkurrenzfähigkeit der Bahn, weil dadurch noch bestehende Hindernisse im Bereich des Schienenverkehrs abgebaut werden können. Gerade der Güterverkehr, der heute eine sehr tiefe Durchschnittsgeschwindigkeit im grenzüberschreitenden Verkehr in Kauf nehmen muss, profitiert von dieser besseren wirtschaftlichen Konkurrenzfähigkeit.

### **Schweizerische Gesetzgebung im Strassenverkehr wurde laufend an neue EG-Rechtsakte angepasst, im Schienenverkehr besteht Handlungsbedarf**

Seit dem Inkrafttreten des Landverkehrsabkommens wurde die schweizerische Gesetzgebung vor allem im Strassenverkehrsbereich laufend an die neuen EG-Rechtsakte angepasst. Insbesondere folgende EG-Regelungen wurden im Strassenverkehrsbereich umgesetzt: Einführung des digitalen Fahrtschreibers, Bestimmungen über die technischen Anforderungen an Fahrzeuge sowie über Fahrzeugkontrollen und Marktzugang. Im Vergleich zur Strasse ist die Schweiz bei der Übernahme der EG-Eisenbahnpakete im Verzug.

### **Volk unterstützt Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs**

Die Revision des Eisenbahngesetzes 1996, die Bahnreform 1 und die Verankerung des Verlagerungsziels für den alpenquerenden Güterverkehr in der Verfassung haben die Schweizer Verkehrspolitik entscheidend beeinflusst. Neben der pragmatischen Weiterentwicklung der Verkehrspolitik haben verschiedene Volksentscheide (z.B. Alpeninitiative, Bundesbeschluss zu Bahn 2000, FinöV-Fonds für Eisenbahngrossprojekte) dabei richtungweisend gewirkt. Das Volk hat dabei gezeigt, dass es die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs wünscht.

## **1.3 Europäische Entwicklung und Umsetzung der EG-Eisenbahnpakete in der Schweiz**

### **1.3.1 Entwicklung des EG-Rechts**

#### **Entwicklung des EG-Rechts für die Modernisierung der Bahnen und die Schweiz bedeutsam**

Die internationale Verflechtung des Personen- und Güterverkehrs nimmt weiterhin zu. Deshalb ist eine enge Koordination der schweizerischen Verkehrspolitik mit jener Europas notwendig. Das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (im Folgenden "Landverkehrsabkommen")<sup>5</sup> sichert die Fortführung der Zusammenarbeit im Verkehrsbereich. Es wurde am 21. Juni 1999 unterzeichnet, am 21. Mai 2000 vom Schweizervolk genehmigt und ist am 1. Juni 2002 in Kraft getreten. Das Landverkehrsabkommen ist zudem als aussenpolitischer Pfeiler der schweizerischen Verkehrspolitik notwendig: nur so kann die Schweiz den

<sup>5</sup> SR 0.740.72

Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung erfüllen und die schweizerische Verlagerungspolitik umsetzen.

Mit dem «1. EG-Eisenbahnpaket» und dem «2. EG-Eisenbahnpaket» sowie dem Weissbuch von 2001 hat die EG die wichtigsten Pfeiler ihrer Eisenbahnverkehrspolitik errichtet. Sie will die Modernisierung der Bahnen mit hoher Priorität vorantreiben. Dafür setzt sie primär auf die Förderung des Wettbewerbs sowie auf die Verbesserung der Interoperabilität.

### **1. EG-Eisenbahnpaket: Netzzugang und Diskriminierungsfreiheit stärken**

Mit dem «1. EG-Eisenbahnpaket» im Jahr 2001 beschloss die EG wichtige Ergänzungen zur ursprünglichen Bahnreform-Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft. Die Richtlinie 91/440/EWG ist Bestandteil von Anhang 1 des Landverkehrsabkommens, in welchem die Gleichwertigkeit der Rechtsnormen in der Schweiz und in der EG im fraglichen Bereich anerkannt werden. Das 1. EG-Eisenbahnpaket ist in der EU am 15. März 2003 in Kraft getreten. Die Richtlinien 2001/12/EG<sup>6</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft Richtlinie, 2001/13/EG<sup>7</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und Richtlinie 2001/14/EG<sup>8</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung sehen insbesondere Folgendes vor:

- Der Marktzugang respektive der Netzzugang im Güterverkehr wird ausgeweitet.
- Um die Diskriminierungsfreiheit zu gewährleisten, verlangt die EG, dass die Trassenvergabe durch eine Stelle erfolgt, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt und rechtlich, organisatorisch sowie in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.
- Die Regelungen für den Netzzugang, die Zulassung der Unternehmen und die Trassenpreisfestsetzung werden in vielen Detailpunkten verfeinert.

### **Interoperabilitätsrichtlinien: schrittweise Umsetzung**

Das Thema Interoperabilität wird in der Richtlinie 96/48/EG<sup>9</sup> des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (im Folgenden: HGV-Richtlinie) und in der Richtlinie 2001/16/EG<sup>10</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (im Folgenden: konventionelle Richtlinie) behandelt. Grosses Gewicht wird auf die schrittweise Umsetzung der Interoperabilität in allen Ländern gelegt. Diese ist im Gegensatz zu den

<sup>6</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1.

<sup>7</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26.

<sup>8</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

<sup>9</sup> ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

<sup>10</sup> ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

anfänglichen Bestrebungen nicht mehr beschränkt auf die Hochgeschwindigkeitsnetze, sondern betrifft auch den konventionellen Bahnbetrieb.

## **2. EG-Eisenbahnpaket: Weiterentwicklung des 1. EG-Eisenbahnpakets und der Interoperabilitätsrichtlinien**

Um den Aufbau eines integrierten europäischen Eisenbahnraums zu beschleunigen, hat die EU am 30. April 2004 das 2. EG-Eisenbahnpaket in Kraft gesetzt. Dieses ist die konsequente Weiterentwicklung des 1. EG-Eisenbahnpakets. Hierbei geht es insbesondere um die Verbesserung der Sicherheit und der Interoperabilität sowie um die Beschleunigung der Marktöffnung für den Schienengüterverkehr. So ist die Marktöffnung im grenzüberschreitenden Güterverkehr bereits ab 2006 erfolgt, die Einführung der Kabotage per Januar 2007. Im Einzelnen weisen die Erlasse des 2. EG-Eisenbahnpakets die folgenden Inhalte auf:

- *Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit)<sup>11</sup>*

Diese Richtlinie regelt die Verantwortlichkeiten und die Aufgabenverteilung betreffend der Sicherheit im europäischen Eisenbahnraum. Neu ist eine Sicherheitsgenehmigung für den Betrieb der Infrastruktur erforderlich, welche für die ganze Gemeinschaft gültig ist.

- *Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems<sup>12</sup>*

Mit der Änderungsrichtlinie wird im Wesentlichen die Richtlinie 96/48/EG (Hochgeschwindigkeit) an die Systematik der aktuelleren Richtlinie 2001/16/EG (konventioneller Bahnbetrieb) angeglichen. Der Geltungsbereich wird nun schrittweise auf das gesamte konventionelle Eisenbahnsystem ausgeweitet.

- *Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft<sup>13</sup>*

Mit der Änderungsrichtlinie erhalten Eisenbahnunternehmen ab dem 1. Januar 2006 für den grenzüberschreitenden Güterverkehr zu angemessenen Bedingungen Zugang zur gesamten Eisenbahninfrastruktur der Gemeinschaft. Ab dem 1. Januar 2007 erhalten die Eisenbahnunternehmen für alle

<sup>11</sup> ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

<sup>12</sup> ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 114.

<sup>13</sup> ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164.

Arten von Schienenfrachtdiensten Zugang zur Infrastruktur aller Mitgliedstaaten. Dies bedeutet, dass auch die nationale Kabotage ermöglicht wird.

- *Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung)<sup>14</sup>*

Die Agenturverordnung beinhaltet die Vorgaben zum Aufbau der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA). Die ERA koordiniert seit April 2006 die Aspekte der Sicherheit und der Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems. Sie prüft im Auftrag der Europäischen Kommission die Vereinbarkeit von nationalen Sicherheitsvorschriften mit der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (Richtlinie 2004/49/EG). An der Agentur können sich auch Drittstaaten wie die Schweiz beteiligen, wenn sie die Umsetzung der EG-Eisenbahnpakete vollzogen haben. Eine Beteiligung der Schweiz an der ERA ist gemäss der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission (DG TREN) sehr erwünscht. Eine solche Beteiligung ist die einzige wirksame Möglichkeit, die schweizerischen Interessen im eisenbahntechnischen Regelungsprozess der EG einzubringen.

### **Das 3. EG-Eisenbahnpaket: Rechte der Fahrgäste stärken, grenzüberschreitenden Personenverkehr öffnen, Vorschriften für Lokführer angleichen**

Am 23. Oktober 2007 hat die EG bereits das 3. EG-Eisenbahnpaket beschlossen. Es besteht aus zwei Richtlinien und einer Verordnung. Sie sehen insbesondere Folgendes vor:

- *Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr<sup>15</sup>*

Die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sollen verbessert werden. Dafür werden Vorschriften über die Ausgabe von Fahrkarten, die zur Verfügung zu stellenden Informationen, über die Haftung der Eisenbahnunternehmen sowie ihre Versicherungspflicht gegenüber Fahrgästen und deren Gepäck eingeführt. Zudem werden Mindestentschädigungen bei Verspätungen und Zugausfällen festgesetzt. Die Regelungen zu den Rechten der Fahrgäste treten in der EG im Dezember 2009 in Kraft.

- *Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur<sup>16</sup>*

Der Markt für den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr wird ab 2010 für den Wettbewerb geöffnet. Kabotage wird vorerst nur im grenzüberschreitenden Verkehr möglich sein, d.h. für grenzüber-

<sup>14</sup> ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.

<sup>15</sup> ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14

<sup>16</sup> ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44.

schreitende Verkehrsdienste, deren Hauptzweck in der Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten besteht. Die Einzelheiten des Zugangsrechts werden in dieser Richtlinie präzisiert. Es wird ein Verfahren geschaffen, welches eine Einschränkung des Zugangs zum Markt ermöglicht. Zusätzlich kann für die ausgedruckten Personenverkehrsdienste das Kabotagerecht während 15 Jahren eingeschränkt werden, dies über einen Konzessionsvertrag mit ausschliesslichen Rechten.

- *Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen*<sup>17</sup>

Es wird ein europäisch einheitlicher Lokführerschein geschaffen. Die Voraussetzungen und das Verfahren der Zertifizierung sind klar definiert. Damit müssten die Lokführer künftig nicht mehr an der Grenze wechseln. Die Vorschriften werden etappenweise umgesetzt.

### **Weitere Vorschriften der EG zu Interoperabilität und Personenverkehr**

In engem Zusammenhang mit dem 3. EG-Eisenbahnpaket steht die gleichentags erlassene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007<sup>18</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Strasse und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) 1107/70 des Rates, mit der zur Vermeidung von Diskriminierungen auf dem sich mehr und mehr öffnenden Markt insbesondere die Verfahren zur Festsetzung von Abgeltungen harmonisiert werden. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird am 3. Dezember 2009 in Kraft getreten.

Mit dem 2. EG-Eisenbahnpaket waren bereits die Richtlinien 96/48/EG (Hochgeschwindigkeit) und 2001/16/EG (konventioneller Betrieb) durch die Richtlinie 2004/50/EG geändert worden. Mit der neuen Richtlinie 2008/57/EG<sup>19</sup> wurde aus Gründen der Klarheit und Vereinfachung eine Neufassung entwickelt, welche die bestehenden Richtlinien zu einem einzigen Text zusammenfasst und weitere Entwicklungen aufnimmt. Insbesondere wurde die gegenseitige Anerkennung von Betriebsbewilligungen geregelt.

In der folgenden Tabelle sind die verschiedenen Entwicklungen des EG-Rechts und der Stand der Umsetzung in der Schweiz noch einmal im Überblick dargestellt.

<sup>17</sup> ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51.

<sup>18</sup> ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1.

<sup>19</sup> Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung), ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1

**Tabelle 1: Übersicht über die Entwicklungen EG-Recht und Umsetzung in der Schweiz**

Entwicklung des EG-Rechts	Inhalte	Umsetzung in der Schweiz
RL 91/440/EG	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Herauslösen der Staatsbahnen in eigenständige Unternehmen.</li> <li>- Auf dem Schienennetz, vor allem im Güterverkehr, Wettbewerb ermöglichen.</li> </ul>	Bahnreform 1 – 1999: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Herauslösen der Staatsbahnen in eigenständige Unternehmen</li> <li>- die rechnerische und organisatorische Trennung von Infrastruktur und Verkehr,</li> <li>- der Netzzugang,</li> <li>- die Ausdehnung des Bestellprinzips auf alle Abteilungen und</li> <li>- die Liberalisierung des Güterverkehrs.</li> </ul>
1.EG-Eisenbahnpaket 2001	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Marktzugang im Güterverkehr wird ausgeweitet.</li> <li>- Eine rechtlich und organisatorisch unabhängige Trassevergabebehörde wird erstellt</li> <li>- Die Regelungen für den Netzzugang, die Zulassung der Unternehmen und die Trassenpreisfestsetzung werden in vielen Detailpunkten verfeinert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung mit dieser Vorlage (Zweiter Schritt zur Bahnreform 2)</li> </ul>
Interoperabilitäts-Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG; geändert durch RL 2004/16/EG (neufassung: RL 2008/57/EG)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schrittweise Umsetzung der Interoperabilität in allen Ländern.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung mit dieser Vorlage (Zweiter Schritt zur Bahnreform 2)</li> </ul>
2.EG-Eisenbahnpaket 2004	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regelungen der Verantwortlichkeiten und der Aufgabenverteilung betreffend der Sicherheit im europäischen Eisenbahnraum.</li> <li>- Anpassung der Richtlinie 96/48/EG (Hochgeschwindigkeit) an die Systematik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung mit dieser Vorlage (Zweiter Schritt zur Bahnreform 2)</li> </ul>

	<p>der aktuelleren Richtlinie 2001/16/EG (konventioneller Bahnbetrieb).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ermöglichung grenzüberschreitenden Güterverkehr und ab dem 1. Januar 2007 Zugang für die Eisenbahnunternehmen für alle Arten von Schienenfrachtdiensten zur Infrastruktur.</li> <li>- Vorgaben zum Aufbau der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA)</li> </ul>	
3.EG-Eisenbahnpaket 2007	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr</li> <li>- Öffnung des Schienenmarktverkehrs (grenzüberschreitender Personenverkehr)</li> <li>- Einheitliche Zertifizierung von Triebfahrzeugführern</li> </ul>	- Umsetzung in Prüfung, so bald wie möglich

### **Verfahren, um Gesetzgebung im Bereich Verkehr in Einklang mit der EG zu bringen**

Mit dem Abschluss der bilateralen Verträge mit der EG hat sich die Schweiz verpflichtet, im Bereich des Eisenbahnverkehrs die Interoperabilität der Eisenbahnnetze zu entwickeln und im Rahmen einer koordinierten Verkehrspolitik wettbewerbsfähige Verkehrsdienste im Eisenbahnverkehr bereit zu stellen. Daraus kann sich für die Schweiz das Bedürfnis einer Rechtsangleichung ergeben. Nach Artikel 52 des Landverkehrsabkommens sieht das Verfahren zur Entwicklung des Rechts wie folgt aus:

- Sobald eine Vertragspartei neue Rechtsvorschriften in einem Bereich ausgearbeitet hat, für den dieses Abkommen gilt, holt sie auf informellem Weg die Stellungnahme der anderen Vertragspartei ein.
- Ist eine Änderung der Rechtsvorschriften verabschiedet, wird diese der anderen Vertragspartei mitgeteilt. Auf Verlangen einer der Vertragsparteien erfolgt im Gemischten Landverkehrsausschuss Gemeinschaft/Schweiz ein Meinungsaustausch über die Auswirkungen der Änderungen. (Der Gemischte Ausschuss setzt sich aus Vertretern der Vertragsparteien (EG, Schweiz) zusammen und ist für die Verwaltung und ordnungsgemässe Anwendung des Landverkehrsabkommens zuständig.)
- Im Gemischten Ausschuss kann die Vereinbarkeit der Bestimmungen mit dem Abkommen festgestellt werden. Wird das neue Recht aber als Änderung gegenüber dem Abkommen angesehen, dann müssen entweder die Anhänge den neuen Rechtsvorschriften entsprechend angepasst oder das Abkommen selbst neu verhandelt werden, was nicht im Interesse der Schweiz ist. Als dritte Möglichkeit kommt in Betracht, andere Massnahmen zu be-

schliessen, die das ordnungsgemässe Funktionieren des Abkommens gewährleisten.

Bei Vertragsverletzungen oder wenn ein Beschluss des Gemischten Ausschusses nicht ausgeführt wird, kann die geschädigte Vertragspartei nach Beratung im Gemischten Ausschuss Massnahmen ergreifen, um ihr entstandene Nachteile abzuwehren.

### **Schweiz hat Bereitschaft zur Übernahme der EG-Eisenbahnpakete 1 und 2 signalisiert**

Die Schweiz hat der EG bereits 2002 mit der Inkraftsetzung der ersten beiden EG-Eisenbahnpakete und der Interoperabilitätsrichtlinien die Bereitschaft zur Übernahme ins Schweizer Recht signalisiert. Infolge der Rückweisung der Bahnreform 2 im Jahre 2005 ist der Übernahmeprozess jedoch ins Stocken geraten.

Anzupassen sind für die Übernahme insbesondere die Regelungen im Bereich des diskriminierungsfreien Netzzugangs. Im Gegensatz dazu erfordern die durch die beiden EG-Eisenbahnpakete angestrebten weiteren Liberalisierungsschritte der EG keine zusätzlichen Gesetzesanpassungen, die notwendigen Regelungen sind bereits vorhanden. Die Übernahme der EG-Eisenbahnpakete würde für die Schweizer Bahnunternehmen einen weiter gehenden und einfacheren Marktzugang im EU-Raum ermöglichen, als dies heute auf Grund der Richtlinie 91/440/EG in der für die Schweiz massgebenden ursprünglichen Fassung der Fall ist. Damit könnte der Wettbewerb zwischen den Bahnunternehmen vergrössert werden.

Die Übernahme des 3. EG-Eisenbahnpakets ist so bald wie möglich vorgesehen, wird aber zurzeit geprüft. Aufgrund der Tatsache, dass die Verordnungen (EG) Nr. 1371/2007 und (EG) Nr. 1370/2007 auch für den Stadt- und Regionalverkehr gelten, werden die Kantone und die Gemeinden konsultiert. Der Bundesrat verfolgt mit Interesse, wie in den einzelnen Mitgliedstaaten die Regelung des 3. EG-Eisenbahnpakets angewendet und umgesetzt werden.

### **1.3.2 Umsetzung der EG-Eisenbahnpakete in einzelnen EG-Mitgliedstaaten**

Bezogen auf die für die Schweiz wichtigsten Länder präsentiert sich die bisherige Umsetzung der EG-Eisenbahnpakete wie folgt:

#### **Deutschland**

Auf den 1. Januar 1994 wurden Reichs- und Bundesbahn zur Deutschen Bahn zusammen geführt und eine nunmehr privatrechtlich organisierte Deutschen Bahn AG gegründet. Diese bildet seit dem 1. Januar 1999 ein Holdingdach (Konzern) über verschiedene Tochtergesellschaften. Damit wurden die Anforderungen der Richtlinie 91/440/EG (organisatorische und rechnerische Trennung) erfüllt. Durch die direkte Führung durch die Holding haben diese formell selbständigen Unternehmungen jedoch nur einen eingeschränkten Entscheidungsspielraum.

Der Netzzugang im Güterverkehr wird gewährt. Grösster Anbieter im Güterverkehr ist das Unternehmen Railion (früher DB Cargo). Daneben sind einige kleinere Privatbahnen in den Markt eingetreten.

Um die neuen Anforderungen aus dem «1. EG-Eisenbahnpaket» insbesondere die Unabhängigkeit der Trassenvergabe umzusetzen, ist das Verhältnis zwischen der DB Netz AG und der Deutschen Bahn AG umgestaltet worden (eigene Erfolgsrechnung, partielles Weisungsverbot für Konzernvorstand). Seit dem 1. Januar 2006 ist die Überwachung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur der Bundesnetzagentur übertragen worden. Diese hat die Aufgabe, den Wettbewerb in den Netzmärkten aufrecht zu erhalten und zu fördern.

## **Grossbritannien**

Im Vereinigten Königreich wurde die am weitesten gehende Reform umgesetzt. Die ehemalige British Rail (BR) wurde in den 1990er-Jahren aufgeteilt. Durch die vollständige Übernahme des Schienennetzes von der privatisierten Infrastrukturgesellschaft Railtrack wurde bereits 1996 eine vollständige Trennung zwischen Infrastruktur und Verkehr vollzogen. Jedoch musste bereits 2001 die Railtrack unter die Kontrolle von Ausgleichsverwaltern gestellt werden, um den drohenden Bankrott des Schienennetzes zu verhindern: die Wartung des Netzes war vernachlässigt worden. 2002 wurde dann ein öffentliches Unternehmen namens Network Rail geschaffen, welches nicht gewinnorientiert ist. Durch den Trassenpreis, Einnahmen aus dem Immobilienportfolio und staatliche Zuschüsse werden die laufenden Ausgaben gedeckt.

In Grossbritannien erhalten die Betreibergesellschaften für den Personenverkehr laufende Konzessionen über mindestens sieben Jahre, so genannte Franchisen, welche auch eine Abgeltung für diese Zeitperiode definieren können. Die britische Gesetzgebung hat den Wettbewerb im Personenverkehr praktisch ausschliesslich auf den periodischen Wettbewerb um diese Franchisen-Vergabe beschränkt.

## **Frankreich**

Ziel der französischen Bahnreform war es, im gegebenen europäischen Gesetzesrahmen, das staatliche Eisenbahnunternehmen SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) als integriertes Eisenbahnunternehmen zu erhalten. Mit der Gründung der Infrastrukturgesellschaft Réseau Ferré de France (RFF) im Jahre 1997 wurde die Minimalvorgabe der EG zur Trennung von Verkehr und Infrastruktur erfüllt. Obwohl es sich formell um eine organisatorische Trennung von Infrastruktur und Verkehr handelt, gehört die Autonomie des Infrastrukturmanagers nicht zu den anvisierten Zielen. Der Schwerpunkt der Bahnreform in Frankreich liegt bei der Effizienzsteigerung der SNCF.

Um den freien Netzzugang zu gewähren, wurden in Frankreich vier Stellen mit den notwendigen Verantwortlichkeiten geschaffen. Die Zuteilung der Trassen auf den verschiedenen Strecken wird durch die RFF vollzogen. Die SNCF verwaltet nach Weisung der RFF diese Trassen. Gemäss der Europäischen-Kommission verletzt dieses Verfahren aber das Prinzip der Unabhängigkeit der Trassenvergabe.

Heute verkehren in Frankreich mehrere Unternehmen im Netzzugang. Seit dem 1. April 2006 ist der Schienengüterverkehr liberalisiert, womit sich der Wettbewerb in naher Zukunft verstärken dürfte.

## **Italien**

Die Richtlinie 91/440/EG wurde in Italien gegenüber den anderen EG-Mitgliedstaaten zeitlich verzögert umgesetzt. Italien hat die Staatsbahn FS in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und die Divisionen verselbständigt. Auf den 1. Juli 2001 nahm die Rete Ferroviaria Italiana (RFI) als neue Infrastrukturgesellschaft der FS ihren Betrieb auf. Die Verkehrsleistungen werden von der Trenitalia durchgeführt, ebenfalls eine Tochtergesellschaft der FS. Damit ist die Trennung zwischen Infrastruktur und Verkehr vollzogen, jedoch unter einem gemeinsamen Holding-Dach.

Seit 2001 erbringen in Italien einige Unternehmen – bestehende italienische Privatbahnen ebenso wie neu gegründete Unternehmen – Güterverkehrsleistungen auf den Staatsbahngleisen.

## **EG hat Sanktionen gegenüber einzelnen Mitgliedstaaten verhängt**

Im Mai 2008 hat die Europäische Kommission fast alle Mitgliedsstaaten zur korrekten Umsetzung des 1. EG-Eisenbahnpakets aufgefordert. Denn die Kommission hat festgestellt, dass die Mitgliedsstaaten zwar die erforderlichen Rechtsvorschriften erlassen haben, aber noch folgende Mängel bestehen:

- mangelnde Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber von den Eisenbahnunternehmen, welche durch die Holding-Struktur gegeben ist;
- unzureichende Umsetzung der Richtlinie 2001/14/EG betreffend Weagentgelte, z.B. das Fehlen von leistungsabhängigen Regelungen zur Steigerung der Netzkapazität und fehlende Anreize für Infrastrukturbetreiber zur Senkung von Kosten und Entgelten;
- das Versäumnis, eine unabhängige Regulierungsstelle einzurichten, die zur Lösung von Wettbewerbsproblemen im Eisenbahnsektor mit weitreichenden Befugnissen ausgestattet ist.

## **1.4 Ziel der Vorlage**

### **Attraktives und leistungsfähiges Bahnsystem durch erhöhte Effizienz sichern**

Oberstes verkehrspolitisches Ziel ist die Sicherung eines attraktiven und leistungsfähigen Bahnsystems. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn die Effizienz im öffentlichen Verkehr schrittweise verbessert und das Kosten-Nutzen-Verhältnis optimiert wird. Dem System öffentlicher Verkehr und insbesondere dem System Schienenverkehr kommen durch den Staat bedeutende Finanzmittel zu. Mit der Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses strebt die öffentliche Hand an, einen deutlich höheren Nutzen für dieses Geld zu erhalten: Für denselben Aufwand soll mehr Schienenverkehr realisiert werden, beziehungsweise dasselbe Verkehrsvolumen soll mit weniger Abgeltung erhältlich sein.

Die ersten Schritte in diese Richtung sind mit der Bahnreform 1 gemacht worden. Die erste Reform stand im Zeichen der Verselbständigung und Entschuldung der SBB sowie der Einführung des Netzzugangs. Die weiteren Reformschritte arbeiten nun in erster Linie Pendenzen aus der Bahnreform 1 auf.

## **Massnahmen in den Bereichen diskriminierungsfreier Netzzugang, reibungsloser Verkehr über die Grenzen hinweg und Ausschreibungen umsetzen**

Ziel dieser Vorlage ist es nun, den laufenden Reformprozess fortzuführen und mehr Effizienz und Konkurrenz unter den Bahnen und zwischen der Bahn und den anderen Verkehrsträgern zu erreichen, vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr und beim Personenverkehr.

- Es soll ein diskriminierungsfreier Netzzugang ermöglicht werden, welcher eine kompetente Trassevergabeestelle und eine entsprechende Schiedskommission im Eisenbahnverkehr braucht.
- Für einen reibungslosen Eisenbahnverkehr über die Grenzen hinweg werden die technischen Vorschriften vereinheitlicht und Stellen geschaffen, welche die Übereinstimmung von Eisenbahnbestandteilen mit den europäischen Vorschriften bescheinigen.
- Die Möglichkeit der Ausschreibungen im Busbereich, welche bereits 1996 mit der Revision des EBG geschaffen wurde, soll nun explizit auf Gesetzesstufe festgehalten werden.
- Schliesslich soll das langjährige Problem der Beteiligungen der Bahnen an den Vorhaltekosten der Kantone für ihre Wehrdienste gelöst werden.

## **2 Grundzüge der Zweiten Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2**

### **2.1 Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzugangs**

#### **2.1.1 Diskriminierungsfreien Netzzugang sicherstellen**

Mit der Bahnreform 1 wurde angestrebt, den diskriminierungsfreien Netzzugang sicher zu stellen. Dazu wurde die rechnerische und organisatorische Trennung von Infrastruktur und Verkehr eingeführt und die unabhängige Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) eingerichtet. Mit diesen Schritten konnte der diskriminierungsfreie Netzzugang grundsätzlich erreicht werden. Die EG hat danach mit dem Erlass des 1. EG-Eisenbahnpakets beschlossen, noch einen Schritt weiter zu gehen. Um die Diskriminierungsfreiheit sicher zu stellen, muss die für die Trassenvergabe zuständige Stelle rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Verkehrsunternehmungen unabhängig sein. Dies ist in der Schweiz heute nicht der Fall. Es gilt daher, diesen Mangel zu beheben.

Für den diskriminierungsfreien Netzzugang sind aktuell vor allem zwei Themenbereiche bedeutsam: die Organisation der Trassenvergabestelle und die Aufsicht über den Netzzugang. Beide Themen werden nachfolgend behandelt.

#### **2.1.2 Trassenvergabestelle**

##### **Heutige Lösung entspricht nicht den Anforderungen: Für Trassenvergabe sind Bahnen selbst verantwortlich**

Die Trassenvergabe erfolgt heute durch die Infrastrukturbetreiberinnen selbst. Bei diesen handelt es sich durchwegs um integrierte Unternehmen, d.h. sie bieten sowohl Infrastruktur- wie auch Verkehrsleistungen auf dem eigenen Netz an. Es besteht die Möglichkeit, die Verkehrssparten des eigenen Unternehmens bevorzugt zu behandeln und damit Dritte zu diskriminieren.

Da es sich bei den schweizerischen Infrastrukturbetreiberinnen um integrierte Unternehmen handelt, wurde im Rahmen der Bahnreform 1 eine Stelle geschaffen, bei der Netzbewerberinnen Klagen wegen diskriminierendem Verhalten der Infrastrukturbetreiberinnen anhängig machen können. Seit dem 1. Januar 1999 besteht zu diesem Zweck die SKE.

Im Jahr 2006 haben SBB, BLS und SOB gemeinsam mit dem VöV die Trasse Schweiz AG gegründet. An diesem Unternehmen halten die drei genannten Eisenbahnunternehmen sowie der VöV einen Anteil von je 25 % und je einen Sitz im Verwaltungsrat, der mit dem Präsidenten aus fünf Mitgliedern besteht. Das Unternehmen bezweckt gemäss eigenen Angaben die diskriminierungsfreie Trassenzuteilung auf dem schweizerischen Normalspur-Schienenetz. Es ist seit dem 1. April 2006 operativ tätig. Der Bundesrat hat im Kapitel 2.5.3 der Botschaft über die Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB<sup>20</sup> vom 10. März 2006 erklärt, dass er diese Initiative begrüsst und sie als Schritt in Richtung einer EG-konformen

<sup>20</sup> Botschaft über die Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2007-2010 und den Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Infrastruktur der SBB für die Jahre 2007-2010, BBl 2006 3817

Lösung angesehen werden kann; er hielt aber auch fest, dass nur weitere Gespräche mit der EG zeigen können, ob und inwieweit noch Anpassungen vorzunehmen sind.

### **Zeitgemässe Lösung erfordert klare Aufteilung der Verantwortung zwischen den Bahnen und der Trassenvergabestelle**

Um Diskriminierungen Dritter zu vermeiden, ist eine klare Trennung zwischen Trassenvergabestelle und integrierter Bahn unabdingbar. Die Schweiz hat mit dem Netzzugang gute Erfahrungen gemacht, hat er doch unter anderem zu einer deutlichen Belebung des Güterverkehrs auf der Schiene und zu mehr und besseren Angeboten im Regionalverkehr geführt. Der Bundesrat ist entsprechend daran interessiert, dass der Netzzugang weiter gestärkt wird.

Eine klare Aufgabenteilung steht auch in Übereinstimmung mit dem 1. EG-Eisenbahnpaket. Das 1. EG-Eisenbahnpaket (vgl. dazu Kapitel 1.3.1) verlangt, dass die Trassenvergabe durch eine Stelle erfolgt, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt und rechtlich, organisatorisch sowie in ihren Entscheiden von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist (Art. 6 Abs. 3 Richtlinie 91/440/EG in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG Art. 4 Abs. 2 und Art. 14 Abs. 2 Richtlinie 2001/14/EG). Der Bericht der Europäischen Kommission über die Umsetzung des 1. EG-Eisenbahnpakets zeigt, dass insbesondere die Unabhängigkeit, Transparenz und Nichtdiskriminierung bei der Kapazitätszuweisung zu den für die Kommission zentralen Aspekten gehören<sup>21</sup>. Vor diesem Hintergrund muss die Trasse Schweiz AG in ihrer heutigen Form als zuwenig unabhängig beurteilt werden. Eine im Auftrag des BAV von einer französischen Anwaltskanzlei erstellte Studie bestätigt denn auch, dass die Trasse Schweiz AG wegen der fehlenden Unabhängigkeit nicht den einschlägigen Richtlinien der EG entspricht.

Nach Artikel 52 Ziffer 6 des Landverkehrsabkommens ist die Schweiz gehalten, ihre Gesetzgebung so auszugestalten, dass sie den im Abkommen aufgeführten Rechtsakten der EG gleichwertig ist. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das europäische Recht die vollständige (d.h. nicht nur organisatorische und finanzielle, sondern auch rechtliche) Trennung von Verkehr und Infrastruktur als Normalfall betrachtet; die integrierte Bahn gilt in diesem Umfeld nicht als Modell der Wahl. Die vollständige Aufteilung der schweizerischen Unternehmen steht aber zur Zeit nicht zur Debatte. Hingegen können Lösungen gefunden werden, welche zumindest in Bezug auf die Reduzierung des Diskriminierungspotentials mit den im EG-Raum getroffenen Massnahmen ebenbürtig sind. Dieses Ziel kann am besten mit einer von den Eisenbahnunternehmen unabhängigen Trassenvergabestelle erreicht werden.

Die Harmonisierung ihrer Vorschriften mit dem EG-Recht ist für die Schweiz von enormer Wichtigkeit. Die Tatsache, dass der Schienenverkehr (Güter- und Personenverkehr) in einem internationalen Zusammenhang steht, soll auch im Recht Niederschlag finden. Nur so kann eine koordinierte Verkehrspolitik erreicht werden. Ohne Abstimmung mit den europäischen Partnern kommt es zu Wettbewerbsverzerrungen, Benachteiligung schweizerischer Unternehmen im Ausland, Behinderung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs und damit zu Nachteilen für die

<sup>21</sup> vgl. Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 3. Mai 2006, KOM(2006) 189 endg

schweizerische Verkehrs- und insbesondere Verlagerungspolitik. Letztlich geht es hier, wie bei der durch die Technik geprägten Interoperabilität, um die Förderung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs. Die Schweiz übernimmt dabei, soweit dies zur Erreichung des Ziels notwendig ist, die Regelungen der EG, ohne dabei bewährte binnenstaatliche Modelle aufzugeben.

### **Vorgeschlagene Regelung: Trassenvergabestelle als unabhängige Anstalt des Bundes**

Da die Schaffung eines eigenständigen, von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens, wie sie in den meisten EG-Staaten umgesetzt wurde, in der Schweiz gegenwärtig nicht angestrebt ist, wurde eine Lösung mit einer «unabhängigen Trassenvergabestelle» ausgearbeitet. Die Unabhängigkeit wird durch die Form der öffentlich-rechtlichen Anstalt sichergestellt. Dank ihrer Unabhängigkeit von integrierten Bahnen ist sie in der Lage, eine diskriminierungsfreie Trassenvergabe zu garantieren. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist sie die Anlaufstelle für alle Fragen zum Netzzugang.

Die Errichtung einer unabhängigen Trassenvergabestelle in der Form einer Anstalt wurde bereits in der Botschaft zur Bahnreform 2 vom 23. Februar 2005 vorgeschlagen. In den Grundzügen wird der damalige Vorschlag unverändert übernommen. Zahlreiche Punkte sind jedoch neu wesentlich detaillierter geregelt, als dies 2005 der Fall war. Damit werden die Konsequenzen aus dem Corporate-Governance-Bericht<sup>22</sup> des Bundesrates zur Auslagerung und Steuerung von Bundesaufgaben gezogen. Weiter wurde angestrebt, die Regelungen so weit als möglich denjenigen anzugleichen, welche bei der Gründung anderer Anstalten des Bundes getroffen wurden.

Die Trassenvergabestelle soll über umfassende Kompetenzen und genügend Ressourcen verfügen, damit ihre Unabhängigkeit tatsächlich gewahrt ist. Minimale Funktionen der Trassenvergabestelle sind:

- Trassenzuteilung,
- Trassenplanung,
- Engpassanalyse,
- Berechnung des Trassenpreises,
- Verantwortlich für den Netzfahrplan.

Diese Zuständigkeiten entsprechen den Mindestanforderungen der Richtlinien 91/440/EG (in der Fassung der RL 2001/12/EG) und 2001/14/EG.

Die Aufgaben der Trassenvergabestelle werden damit im Interesse der Diskriminierungsfreiheit bedeutend erweitert. Währenddem sie heute vor allem die Trassenvergabe besorgt und den Netzfahrplan lediglich genehmigt, wird sie künftig die Verantwortung für dessen Erstellung übernehmen. Die erwähnten Funktionen umfassen auch die Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit bei den Vorarbeiten zum Fahrplanentwurf und zur Trassenvergabe (z.B. Fahrplan- und Konzeptstudien mit Bezug zum Jahresfahrplan, Trassenkataloge). Sie berechnet auf Grund der Vorgaben des

<sup>22</sup> Bericht des Bundesrates zur Auslagerung und Steuerung von Bundesaufgaben vom 13. September 2006, BBl **2006 8233**

Bundes diejenigen Elemente des Trassenpreises, deren Höhe nicht bereits vom Bundesrat oder vom BAV festgelegt wurde.

Die Trassenvergabestelle ist nach den Grundsätzen des Corporate-Governance-Berichts des Bundesrates als selbständige Anstalt des Bundes geplant. Die rechtlichen Grundlagen dazu müssen im Eisenbahngesetz verankert werden. Vorgesehen wird die Wahl des Verwaltungsrates durch den Bundesrat. Die grundsätzliche Führungsstruktur ist damit gleich ausgebildet wie bei einer Aktiengesellschaft. Der Verwaltungsrat fällt die strategischen Entscheide und wählt die Geschäftsleitung. Damit wird die notwendige Unabhängigkeit der Geschäftsleitung von Bundesverwaltung und Eisenbahnunternehmen geschaffen.

Die Trassenvergabestelle wird für alle normalspurigen Eisenbahnstrecken zuständig sein. Aus Sicht des Bundesrats ist es nicht nötig, die Zuständigkeit der Trassenvergabestelle auch auf Schmalspur-, Zahnrad- und Trambahnen auszuweiten. Denn dort spielt der Netzzugang nur eine sehr geringe Rolle. Eine solche Regelung wäre auch mit dem EG-Recht kompatibel, welche für solche Fälle Ausnahmen vorsieht (vgl. Art. 1 Abs. 3 Bst. a und b Richtlinie 2001/14/EG). Der Bundesrat wird die genauen Zuständigkeiten und die Einzelheiten der Organisation auf dem Verordnungsweg noch genauer zu definieren haben. Darüber hinaus gestaltet die Trassenvergabestelle ihren Aufgabenbereich in Absprache mit den Infrastrukturbetreiberinnen selbst. Insbesondere soll ihr die Möglichkeit offen stehen, gewisse Aufgaben, z.B. die Erstellung des Netzfahrplans, durch die Infrastrukturbetreiberinnen ausführen zu lassen. Auf diese Weise kann das bei den Bahnen bestehende Wissen weiterhin genutzt werden und das Entstehen neuer Schnittstellen wird auf ein Minimum reduziert. Die Verantwortung für allenfalls ausgelagerte Aufgaben verbleibt aber auch in diesem Fall bei der Trassenvergabestelle, so dass die Diskriminierungsfreiheit gewährleistet bleibt.

### **Neue Trassenvergabestelle finanziert sich selbst**

Heute muss von einem Personalbestand von vierzig Stellen ausgegangen werden. Die neue Trassenvergabestelle wird einen höheren Personalbestand haben, als die heutige Trassenvergabestelle, da sie mehr Aufgaben hat. Die genauere Anzahl Stellen hängt davon ab, welche Aufgaben die Trassenvergabestelle selbst wahrnehmen muss, und welche sie allenfalls an Infrastrukturbetreiberinnen auslagern will und kann. Eine absolut zuverlässige Aussage in Bezug auf den Personalbestand ist deshalb zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich. Für den Bund hat dies so oder so keine finanziellen Folgen. Die Trassenvergabestelle deckt ihren Aufwand vollumfänglich durch Abgaben der Infrastrukturbetreiberinnen, indem der jährliche Aufwand nach Massgabe der zugeteilten Trassenkilometer auf diese verteilt wird. Die Trassenvergabestelle ist nicht gewinnorientiert, soll aber ihre Kosten vollumfänglich decken. Für die Infrastrukturbetreiberinnen wird ein begrenzter zusätzlicher Koordinationsaufwand mit der neuen Trassenvergabestelle entstehen. Indem die Trassenvergabestelle zusätzliche Aufgaben wahrnehmen wird, erfahren die Infrastrukturbetreiberinnen aber auch eine Entlastung.

### 2.1.3 Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE)

#### Heutige Aufgaben der SKE

Grundsätzlich hat das BAV die Aufsicht über den Netzzugang. Gewisse Kompetenzen stehen aber heute auch der Schiedskommission nach Artikel 40a EBG und der Wettbewerbskommission; Kontrollrechte (aber nicht Kontrollpflichten) werden zudem den Infrastrukturbetreiberinnen eingeräumt.

Nach dem Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995 (KG)<sup>23</sup> werden wettbewerbsrechtliche Fragen, insbesondere missbräuchliche Preisbildung im Sinne von Artikel 7 KG (Massnahmen, welche geeignet sind, die Konkurrenz zu behindern oder bestimmte Verkehre trotz freier Trassenkapazitäten zu verhindern) von der *Wettbewerbskommission* (WEKO) behandelt. Davon ausgenommen sind im Sinne von Artikel 3 KG:

- die Bestimmung der Trassenpreise, soweit sie durch das *Bundesamt* oder das Departement erfolgt;
- Anstände, die sich auf eine nach dem Personenbeförderungsgesetz konzessionierte Tätigkeit beziehen (Zuständigkeit *Bundesamt* oder Departement);
- alle Streitigkeiten zwischen Netzbenutzerin und Infrastrukturbetreiberin, die eine abgeschlossene oder von der Netzbenutzerin beantragte Netzzugangsvereinbarung betreffen und von der *Schiedskommission* beurteilt werden.

Zu Letzteren gehören insbesondere Entscheide über die Trassenzuteilung, die Festlegung des Trassenpreises, Zahlungsmodalitäten sowie finanzielle Forderungen, dabei jeweils insbesondere die Frage, ob die Anwendung diskriminierungsfrei sei. Entscheide der Schiedskommission können Netzzugangsvereinbarungen abändern oder gegen den Willen der Infrastrukturbetreiberin in Kraft setzen. Gemäss Art. 40a EBG entscheidet sie über Streitigkeiten betreffend die Gewährung des Netzzugangs und die Berechnung des Entgeltes für die Benützung der Infrastruktur. Die gegenwärtigen Aufgaben der SKE sind wie folgt umschrieben:

- a. die SKE entscheidet gemäss Artikel 40a EBG über Streitigkeiten in Fragen der Gewährung des Netzzugangs und die Berechnung des Entgeltes für die Benützung der Infrastruktur. Sie entscheidet auf Antrag der Parteien alle Streitigkeiten, soweit eine Verletzung des Diskriminierungsverbots im Zusammenhang mit tarifären (Berechnung des Trassenpreises) oder nicht tarifären Massnahmen (z.B. Trassenzuteilung) gerügt wird. Sie entscheidet im Rahmen der gesetzlich festgehaltenen Zuständigkeiten;
- b. die SKE beaufsichtigt die Trassenvergabestelle von SBB, BLS, SOB und VöV im Hinblick auf eine diskriminierungsfreie Vergabe. Die Aufsicht beruht aktuell lediglich auf einer freiwilligen, privatrechtlichen Vereinbarung zwischen SKE und der Vergabestelle;
- c. die SKE wird bei der Bestimmung der Trassenpreise zu ihrer Information einbezogen. Hiermit wird für die SKE die Grundlagenkenntnis für entscheidende Entscheide im Streitfall gesichert;
- d. die SKE pflegt Kontakte und tauscht Erfahrungen aus mit den europäischen Regulierungsbehörden. Sie wirkt in der Arbeitsgruppe der Regulierungsbehörden der IQ-C (International Group for Improvement of Rail Freight Traf-

<sup>23</sup> SR 251

fic on the North-South-Corridor) mit und unterstützt die Bemühungen der politischen Behörden, die Qualität auf dem Nord-Süd-Korridor zu optimieren.

### **Bisherige Aufgabe fällt weg: Streitigkeiten betreffend Trassen werden nicht mehr durch die SKE entschieden**

Nachdem mit der Trassenvergabestelle als Anstalt des Bundes zum ersten Mal ein wirklich unabhängiges Gremium besteht, muss die Frage gestellt werden, wie sich diese Tatsache auf die SKE auswirkt, und welche Rolle der SKE in diesem veränderten Umfeld noch zukommt.

Die Trassenvergabestelle wird nach dem in Kapitel 2.1.2 vorgestellten Modell die Diskriminierungsfreiheit im Netzzugang betreffend Trassen umfassend sicherstellen. Als autonome Anstalt des Bundes ist die Trassenvergabestelle eine Behörde im Sinne von Artikel 1 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren vom 20. Dezember 1968 (VwVG)<sup>24</sup>. Ihre Anordnungen und Entscheidungen fällt sie als Verfügungen, gegen die Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden kann. Vom Grundsatz der revidierten Verwaltungsrechtspflege hier abzuweichen, und dem Bundesverwaltungsgericht spezialgesetzlich eine erstinstanzliche Beschwerdemöglichkeit an die Schiedskommission voranzustellen, lässt sich sachlich nicht rechtfertigen, und würde zu einer unnötigen Verzögerung der Verfahren führen.

Folgende von der SKE wahrgenommenen Aufgaben fallen entweder dahin, oder werden einer anderen Stelle übertragen:

- die Aufsicht über die Trassenvergabestelle ist nur solange notwendig, wie diese als nicht unabhängig von Unternehmen, die gleichzeitig Verkehrsleistungen anbieten, betrachtet werden kann. Die in dieser Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagene Trassenvergabestelle ist unabhängig und bedarf deshalb keiner Beaufsichtigung, welche über die im Gesetzesentwurf vorgesehene Aufsicht durch den Bundesrat hinausgeht. Die Entscheide der Trassenvergabestelle unterliegen überdies der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht;
- Die Pflege von Kontakten und der Austausch von Erfahrungen erfolgt durch die Trassenvergabestelle und das BAV mit ihren jeweiligen Partnerinnen im europäischen Ausland;
- In der Arbeitsgruppe der IQ-C wirkt bereits heute das Bundesamt für Verkehr mit, da die Förderung der Qualität auf dem Nord-Süd-Korridor für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von grösster Bedeutung ist. An Stelle der SKE kann die Trassenvergabestelle hier einen grossen Beitrag leisten, da sie in ihrer Tätigkeit unmittelbar mit zahlreichen Qualitätsproblemen konfrontiert wird.

Hingegen entscheidet die SKE weiterhin über Streitigkeiten zwischen Infrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen im Zusammenhang mit dem Netzzugang, solange die Streitigkeit keinen unmittelbaren Zusammenhang mit der Trassenvergabe hat.

<sup>24</sup> SR 172.021

## **Entscheidkompetenz über Streitigkeiten zwischen Eisenbahnunternehmen und neu auch Wettbewerbsaufsicht**

In der Botschaft zur Bahnreform 2 war vorgesehen, die Kompetenzen der SKE in Richtung einer Wettbewerbsaufsicht auszuweiten. Die Wettbewerbsaufsicht im Eisenbahnbereich ist nach wie vor erwünscht und ist ausserdem im EG-Recht (Richtlinie 2001/14/EG) ausdrücklich vorgesehen. Die SKE wird künftig vorwiegend in diesem Bereich tätig sein. Das von der SKE präventiv zu überwachende, möglicherweise diskriminierende Verhalten kann sich dabei nicht nur auf die Gewährung des Netzzugangs im engeren Sinne beziehen, sondern betrifft auch andere möglicherweise diskriminierende Verhaltensweisen der Unternehmen im Zusammenspiel zwischen Infrastruktur und Verkehr. Die SKE wird ermächtigt, von Amtes wegen Untersuchungen einzuleiten und Entscheide zu treffen, wenn der Verdacht besteht, dass der Netzzugang verhindert oder nicht diskriminierungsfrei gewährt wird. Entscheide der SKE können, wie diejenigen der unabhängigen Trassenvergabe, mit Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht weitergezogen werden. An der Aufgabenteilung zwischen SKE und WEKO ändert sich damit nichts. Die WEKO befasst sich mit dem Verhalten marktmächtiger Unternehmen im Wettbewerbsbereich, also ausserhalb des Netzzugangs, sowie zwischen verschiedenen Unternehmen, die den Netzzugang beanspruchen.

Streitigkeiten im Netzzugang sind nicht nur im Zusammenhang mit der Trassenvergabe, also zwischen Netzbenutzerinnen und Trassenvergabestelle denkbar, sondern auch zwischen Netzbenutzerinnen und Infrastrukturbetreiberinnen. So sind beide auf Grund des EBG gehalten, die Einzelheiten des Netzzugangs in einer Vereinbarung zu regeln. Wenn sie sich dabei nicht einigen können, muss eine Behörde den Streitfall regeln können. Die SKE, welche bereits Erfahrungen auf diesem Gebiet gesammelt hat, ist am besten in der Lage, die richtigen Entscheide zu fällen.

Die vorgeschlagenen Massnahmen haben insgesamt den Vorteil, dass auf bestehende, bewährte und erfahrene Behörden zurückgegriffen und auf Sonderlösungen im Eisenbahnmarkt so weit als möglich verzichtet wird. Mit dieser Lösung wird die im EG-Recht geforderte Regulierungsstelle geschaffen. Die Aufteilung der richterlichen Funktion und der Wettbewerbsaufsicht ist gemäss Richtlinie 2001/14/EG zulässig.

## Die Rollen im Netzzugang

	Heute	Nach Änderung des EBGs im Rahmen des "Zweiten Schritts der Bahnreform 2"
<b>Staat</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesetzgebung</li> <li>- Trassenpreise festlegen</li>   <li>- Netzzugangsbewilligung (NZB)</li> <li>- Sicherheitsbescheinigung (SiBe)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesetzgebung</li> <li>- Mindestpreis, Rahmenbedingungen und Berechnungsfaktoren für den Trassenpreis festlegen</li>   <li>- NZB</li> <li>- SiBe</li> </ul>
<b>Infrastrukturbetreiberin</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bau und Betrieb der Infrastruktur</li> <li>- Netzfahrplan</li> <li>- Trassenvergabe</li> <li>- Deckungsbeitrag (ausser konzessionierter Personenverkehr)</li> <li>- Inkasso</li> <li>- Kontrollrechte (operativ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bau und Betrieb der Infrastruktur</li> <li>- Systemfahrplan</li> <li>- nicht mehr möglich</li> <li>- nicht mehr möglich</li>   <li>- Inkasso</li> <li>- Kontrollrechte (operativ)</li> </ul>
<b>Trassenvergabebestelle</b>	<p>im Auftrag von SBB, BLS, SOB und VöV:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trassenzuteilung</li> <li>- Überprüfung der Trassenkataloge</li> <li>- Konfliktbereinigung bei Trassenkonflikten</li>   <li>- Genehmigung des Netzfahrplans</li> </ul>	<p>Unabhängige Anstalt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trassenzuteilung</li> <li>- Trassenplanung</li> <li>- Engpassanalyse</li> <li>- Berechnung des Trassenpreises</li> <li>- Verantwortlich für den Netzfahrplan</li> </ul>

	<b>Heute</b>	<b>Nach Änderung des EBGs im Rahmen des "Zweiten Schritts der Bahnreform 2"</b>
<b>SKE</b>	– entscheidet über Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Netzzugang	– entscheidet Streitigkeiten zwischen Eisenbahnunternehmen über den Netzzugang (neu ohne Streitigkeiten betr. Trassenvergabe) – Überprüft den Markt auf diskriminierendes Verhalten von Infrastrukturbetreiberinnen
<b>Bundesverwaltungsgericht</b>	– Rekursinstanz gegen Entschiede der SKE	– Rekursinstanz gegen Entschiede der SKE – Rekursinstanz gegen Entschiede der Trassenvergabe

#### **2.1.4 Vorgeschlagene Änderung führt zu vollständiger Diskriminierungsfreiheit**

Die hier vorgeschlagene neue Regelung der Zuständigkeiten führt zu einer diskriminierungsfreien Trassenvergabe. Sie bringt eine Vereinheitlichung des Rechtswegs und damit klare Zuständigkeiten. Mit der Übernahme der Marktaufsicht durch die ehemalige SKE entsteht gemeinsam mit dem Bundesverwaltungsgericht die von EG-Recht geforderte Regulierungsstelle.

#### **2.1.5 Geprüfte Alternativen können Unabhängigkeit nicht gewährleisten**

Um die EG-Kompatibilität zu gewährleisten, wurden verschiedene Varianten geprüft, darunter andere Rechtsformen für die Trassenvergabe, insbesondere eine Aktiengesellschaft oder die Integration in die Bundesverwaltung. Vor allem die geforderte Unabhängigkeit steht solchen Lösungen im Weg:

- Da Teile der Bundesverwaltung auch die Aufgabe haben, bei Eisenbahnunternehmen, insbesondere der SBB, die Eigenerfunktion wahrzunehmen, könnten sich Interessenkollisionen ergeben.
- Eine Aktiengesellschaft, wie sie von SBB, BLS, SOB und VöV gegründet wurde, ist nicht im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG "rechtlich, organisatorisch

sowie in ihren Entscheiden von Eisenbahnunternehmen unabhängig". Verwaltungsrat und Generalversammlung sind von integrierten Eisenbahnunternehmen beherrscht. Dazu kommt, dass die hier vorgeschlagene unabhängige Trassenvergabestelle nicht gewinnorientiert ist, weshalb die Ausgestaltung als Aktiengesellschaft weder notwendig noch sinnvoll ist. Zudem widerspräche eine solche Lösung den Corporate-Government-Richtlinien des Bundesrats.

Geprüft wurde ebenfalls die Übertragung der Rolle der Schiedskommission an die WEKO. Dabei hätte die WEKO entweder als Beschwerdeinstanz und Marktaufsicht, oder nur als Marktaufsicht funktioniert. Allerdings ist die Rolle der Beschwerdeinstanz der WEKO fremd, und sie zog es vor, auf die Marktaufsicht im Eisenbahnverkehr zu verzichten. Aus diesem Grund wurde auf den Einbezug der WEKO über ihre heutige Rolle hinaus verzichtet.

## **2.2 Interoperabilität des europäischen Schienennetzes**

### **2.2.1 Ziel ist reibungsloser Eisenbahnverkehr über nationale Grenzen hinweg**

Im Eisenbahnverkehr spielen die nationalen Grenzen heute in vielerlei Hinsicht noch eine grosse Rolle. Ziel des Bundesrats wie der Europäischen Kommission ist es daher, die Interoperabilität zu verbessern. Unter «Interoperabilität» wird die Eignung des europäischen Eisenbahnsystems für den (grenzüberschreitend) durchgehenden und sicheren Zugverkehr verstanden. Ziel ist also ein möglichst reibungsloser Eisenbahnverkehr über die Grenzen hinweg. Dazu sollen unter anderem technische Vorschriften vereinheitlicht, aber auch Verfahren vereinfacht werden, z.B. durch gegenseitige Anerkennung der Zulassung von Rollmaterial. Dabei soll das hohe Sicherheitsniveau der Schiene gehalten werden.

### **Bekennnis der Schweiz zum gesamteuropäischen Eisenbahnnetz nötig**

Als Land mitten in Europa hat die Schweiz für das europaweite Projekt Interoperabilität eine zentrale Bedeutung. Auch umgekehrt gilt: Die Interoperabilität ist von zentraler Bedeutung für die Schweiz. Jedoch wird nicht von heute auf morgen ein durchgängig in hohem Mass interoperabler Verkehr möglich sein. Dieser ist erst in einigen Jahren zu erwarten und erfordert ständige technische und organisatorische Anpassungen. Wichtig ist daher, dass sich die Schweiz grundsätzlich zu einem integrierten, interoperabel durchgängigen, gesamteuropäischen Eisenbahnnetz bekennt. Erst dieses europaweit technisch einheitliche Eisenbahnsystem wird den freien, durchgehenden und sicheren Verkehr quer durch den Kontinent ermöglichen.

### **Bessere Interoperabilität stärkt Verlagerung**

Mit der Verbesserung der Interoperabilität kann die Verlagerung gestärkt werden. Der Güterverkehr auf der Bahn ist gegenüber der Strasse im grenzüberschreitenden Verkehr im Nachteil. Eine verbesserte Interoperabilität führt zu mehr Wettbewerbsfähigkeit der Schiene, stärkt die Verlagerung und trägt zu einer besseren Auslastung der NEAT-Basistunnel bei. Während die Übernahme von internationalem Recht im sehr interoperablen Bereich Strasse laufend erfolgt (ADR – Beförderung gefährlicher Güter; Fahrzeugbau; Signalisation; technische Kontrolle u. a.), werden analoge Schritte zur Interoperabilität im Bahnbereich erst mit dieser Vorlage erreicht.

### **2.2.2 Heutige Situation: Nationale Grenzen spielen im Bahnverkehr grosse Rolle, Bahn kann ihre Stärken daher nicht ausspielen**

Eine Stärke der Bahn liegt im Transport der Güter über weite Entfernungen. Momentan kann sie diese Stärke im europäischen Kontext nicht wie gewünscht ausspielen. In betrieblicher, organisatorischer und auch in technischer Hinsicht spielen die nationalen Grenzen noch immer eine grosse Rolle.

### **Erste gute Erfahrungen in der EG mit Interoperabilität**

Die EG hat daher die Interoperabilitätsrichtlinie verabschiedet. Dabei handelt es sich um die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.

Juni 2008<sup>25</sup> über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung), welche die Richtlinien 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996<sup>26</sup> über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (im Folgenden: HGV-Richtlinie) und die Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001<sup>27</sup> über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (im Folgenden: konventionelle Richtlinie) aufhebt und ersetzt.

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft hatten die HGV-Richtlinie bis April 1999, die konventionelle Richtlinie bis April 2003 in nationales Recht umzusetzen. Für die Richtlinie 2008/57/EG ist eine Umsetzungsfrist von 24 Monaten ab Inkrafttreten der Richtlinie am 19. Juli 2008 vorgesehen.

Die ersten Erfahrungen mit der Interoperabilität zeigen in der EG unterschiedliche Erfolge. Zwar ist die Interoperabilität noch nicht überall so weit fortgeschritten, dass sich Verbesserungen erkennen lassen. Es zeigt sich aber, dass da, wo investiert wird, ein hoher Integrationsgrad möglich und nutzbringend ist: Den grössten Erfolg verzeichnet die EG mit dem grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsnetz. Fahrzeuge der Deutschen Bahn können nun bereits auf französischen Strecken eingesetzt werden.

### **2.2.3 Kompatibilität mit Entwicklungen in der EG herstellen und Mitsprache der Schweiz sichern**

Die aktuelle Situation in der Schweiz widerspricht dem Grundgedanken des Landverkehrsabkommens, nämlich eine abgestimmte Verkehrspolitik zu entwickeln, die den Anliegen von Umweltschutz und Effizienz der Verkehrssysteme Rechnung trägt und die Nutzung umweltfreundlicher Güter- und Personenverkehrsmittel fördert. Die Vertragsparteien des Landverkehrsabkommens haben sich daher in dessen Artikel 33 Absatz 2 verpflichtet, den Verbund und die Interoperabilität ihrer Eisenbahnnetze zu entwickeln.

Im „Gemischten Landverkehrsausschuss Gemeinschaft/Schweiz“ hat sich die Schweiz am 13. Dezember 2002 bereit erklärt, eine Vorlage zur Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinien in schweizerisches Recht auszuarbeiten.

Solange die Schweiz nicht Mitglied der EG ist, kann sie nicht als stimmberechtigter Partner mitwirken. Nach der Angleichung des schweizerischen Rechts an die neue Interoperabilitätsrichtlinie (Richtlinie 2008/57/EG) und die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) wird aber ein stimmrechtsloser Einsitz in den Ausschuss der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) grundsätzlich möglich sein. Die Aufgaben der ERA sind die Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahnen zu verbessern. Desweiteren soll sie zu einem wirklich integrierten, wettbewerbsfähigen europäischen Eisenbahn-Raum beitragen.

<sup>25</sup> ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

<sup>26</sup> ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6; zuletzt geändert durch Richtlinie 2007/32/EG der Kommission vom 1. Juni 2007, ABl. L 141 vom 2.6.2007, S. 63.

<sup>27</sup> ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1; zuletzt geändert durch Richtlinie 2007/32/EG der Kommission vom 1. Juni 2007, ABl. L 141 vom 2.6.2007, S. 63.

## **Mögliche Massnahmen auf Stufe Verordnung bereits umgesetzt**

In einem ersten Schritt hat der Bundesrat am 16. Juni 2003 durch die Einfügung der Artikel 8b und Artikel 8c in die Eisenbahnverordnung (in Kraft seit 1.1.2004) diejenigen Massnahmen zur Umsetzung der beiden früheren Interoperabilitätsrichtlinien (HGV-Richtlinie und konventionelle Richtlinie) auf Verordnungsebene getroffen, für die keine Gesetzesänderung erforderlich waren. So wird nun neben der Einhaltung der bundesrechtlichen Vorschriften auch die Einhaltung der so genannten «grundlegenden Anforderungen» verlangt. Dabei handelt es sich um die in den Anhängen III der beiden Interoperabilitätsrichtlinien beschriebenen Bedingungen, die das europäische Eisenbahnsystem erfüllen muss. Diese Bedingungen sind recht allgemein formuliert und enthalten noch keine technischen Spezifikationen. Art. 8b EBV setzt eine Betriebsbewilligung durch das Bundesamt voraus und die Schweiz anerkennt im Rahmen ihrer Genehmigungsverfahren alle Prüfungen, welche durch Konformitätsbewertungsstellen in der EG vorgenommen wurden. Art. 8c EBV beinhaltet, dass Interoperabilitätskomponenten in Verkehr gebracht werden können, wenn die grundlegenden Anforderungen der Richtlinien erfüllt sind und die bundesrechtlichen Vorschriften eingehalten werden.

## **Vorgeschlagene Regelungen praktisch unverändert zu Bahnreform 2 (2005)**

Der Bundesrat hat mit der Bahnreform 2 dem Parlament im Jahr 2005 Regelungen zur Interoperabilität auf Stufe Gesetz vorgelegt. Von der Zurückweisung der Bahnreform 2 durch die eidgenössischen Räte war auch die Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinien betroffen.

Mit der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage wird der Teil Interoperabilität praktisch unverändert wieder aufgelegt. Dies ist deshalb möglich, weil die Neufassung der Interoperabilitätsrichtlinie die Inhalte der HGV-Richtlinie und der konventionellen Richtlinie mit nur wenigen Änderungen übernimmt. Diese Änderungen betreffen hauptsächlich die gegenseitige Anerkennung von Betriebsbewilligungen, welche im schweizerischen Recht durch den Bundesrat auf Verordnungsebene umgesetzt werden kann.

Der Bundesrat schlägt diejenigen Bestimmungen vor, die auf Gesetzesebene notwendig sind, um die Interoperabilitätsrichtlinie vollständig in schweizerisches Recht übernehmen zu können.

### **2.2.4 Vorgeschlagene Regelung**

#### **Interoperabilitätsrichtlinie der EG sieht einheitlichere technische Vorschriften und organisatorische Anpassungen vor**

Die Interoperabilitätsrichtlinie der EG beinhaltet drei grosse Themenbereiche.

- Europaweit gültige, technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI): Die Europäische Kommission kann für die Vereinheitlichung von technischen Vorschriften im Eisenbahnwesen sorgen.
- Bescheinigungen durch Konformitätsbewertungsstellen (sog. benannten Stellen): Es ist vorgesehen, dass diese unabhängigen Stellen zukünftig die Übereinstimmung von Eisenbahnbestandteilen mit den europäischen Vor-

schriften bescheinigen. Diese Dokumente müssen gemeinschaftsweit anerkannt werden.

- Betriebsbewilligung für strukturelle Teilsysteme

Der Bundesrat wird festlegen, auf welchen Linien des schweizerischen Eisenbahnnetzes die Interoperabilitätsrichtlinie zur Anwendung kommen soll. Nachfolgend werden die zentralen Regelungen der Interoperabilitätsrichtlinie mit ihren wesentlichen Auswirkungen dargelegt.

#### **2.2.4.1 Technische Spezifikationen**

##### **Auch schweizerisches System muss im internationalen Verkehr technische Spezifikationen für die Interoperabilität erfüllen**

Die Interoperabilitätsrichtlinie sieht vor, dass die Europäische Kommission technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) erlässt. Die ERA unterstützt die Kommission bei der Ausarbeitung der TSI. Die TSI enthalten Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon (sogenannte Interoperabilitätskomponenten) im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten. Interoperabilitätskomponenten sind Bauteile (auch immaterielle wie Software), die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems abhängt.

Im Grundsatz muss das schweizerische Eisenbahnsystem, soweit es auch dem internationalen Verkehr dient, die dafür erforderlichen technischen Anforderungen erfüllen. Zu diesem Zweck ist beabsichtigt, dass der Bundesrat festlegt, dass das von ihm bestimmte Streckennetz (siehe Anhang 1) den europäischen technischen Spezifikationen entsprechen muss.

##### **Damit die Schweiz Einsitz in den Ausschuss zur Erarbeitung der TSI nehmen kann, muss sie die Interoperabilitätsrichtlinie übernehmen**

Heute bestehen noch nicht für alle Teilsysteme solche TSI. Die Erarbeitung solcher TSI ist ein mehrjähriger Prozess. Die Schweiz sollte sich an der Erarbeitung solcher TSI beteiligen, damit technische Lösungen gefunden werden, die den technischen Besonderheiten des schweizerischen Eisenbahnsystems bestmöglich Rechnung tragen. Durch die Angleichung des schweizerischen Rechts an die Interoperabilitätsrichtlinie und die TSI ist grundsätzlich ein stimmrechtsloser Einsitz der Schweiz in den Ausschuss der ERA möglich. Dieser Ausschuss wurde mit Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG eingesetzt und wirkt massgeblich an der Gestaltung der TSI mit.

##### **Auswirkung: Zeitlich gestaffelte Umsetzung möglich, schweizerische Besonderheiten können berücksichtigt werden**

Wenn die Schweiz die Interoperabilitätsrichtlinie übernimmt, löst dies nicht sofort einen hohen Investitionsbedarf aus. Denn es müssen nicht sofort alle Strecken TSI-konform sein, und noch nicht TSI-konforme Elemente müssen nicht sofort ersetzt werden. Hier haben die Transportunternehmen einigen Spielraum. Nur bei Neubau, Umrüstung oder Erneuerung müssen die TSI eingehalten werden. Ausserdem gibt die Interoperabilitätsrichtlinie den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, von der Anwendung von TSI dann abzusehen, wenn bei Vorhaben, die die Erneuerung oder Umrüs-

tung einer bestehenden Strecke betreffen, die TSI nicht mit den Werten der vorhandenen Strecke vereinbar sind oder nur mit einem wirtschaftlich nicht zu rechtfertigenden Aufwand umgesetzt werden können.

Dies bedeutet de facto eine langfristige Ausnahmeregelung für spezifisch schweizerische Besonderheiten, selbst wenn formell in den TSI oder bei der Übernahme der TSI keine Ausnahmeregelung getroffen wird. Den schweizerischen Gegebenheiten kann somit ausreichend Rechnung getragen werden.

Grundsätzlich strebt der Bundesrat aber an, auf den zentralen Strecken möglichst bald die europaweit kompatible Interoperabilität herzustellen. Nur so können die Vorteile der Interoperabilität genutzt werden.

#### **2.2.4.2 Konformitätsbewertungsstellen**

##### **Unabhängige Konformitätsbewertungsstellen sollen Konformität eines Produktes mit den Vorschriften bescheinigen und so zur Sicherheit beitragen**

Konformitätsbewertungsstellen sind unabhängige Sachverständigen-Organisationen. Sie müssen gewisse in Anhang VIII der Interoperabilitätsrichtlinie genannte Kriterien erfüllen, damit sie von einem Mitgliedstaat als solche benannt werden können. Sie werden in der Interoperabilitätsrichtlinie als «benannte Stellen» bezeichnet.

Die Konformitätsbewertungsstelle muss über das Know-how verfügen, welches erforderlich ist, um die Konformität eines Produktes zu bescheinigen und damit neben dem Gesuchsteller die Verantwortung für die Vorschriftskonformität und Sicherheit des Produktes zu übernehmen.

Die Konformitätsbewertungsstellen müssen unabhängig sein. Insbesondere dürfen sie, ihre Leitung und das mit der Durchführung der Prüfungen beauftragte Personal nicht an Planung, Herstellung, Bau, Vertrieb, Instandhaltung oder Betrieb der zu prüfenden Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme beteiligt sein. Sie dürfen keiner Einflussnahme von Personen ausgesetzt sein, die an den Prüfergebnissen interessiert sind.

Weiter muss die Stelle und das mit den Prüfungen beauftragte Personal in betrieblicher Hinsicht von der Unfalluntersuchungsstelle und von der Behörde unabhängig sein, die Betriebsbewilligungen, Genehmigungen als Eisenbahnverkehrsunternehmen und Sicherheitsbescheinigungen erteilt (dem BAV).

Die Interoperabilitätsrichtlinie sieht vor, dass die Übereinstimmung von Komponenten und Teilsystemen mit den europäischen Spezifikationen durch diese unabhängigen Konformitätsbewertungsstellen geprüft und bescheinigt wird.

##### **Private oder staatliche Organisation der Konformitätsbewertungsstellen möglich**

Grundsätzlich sind als Konformitätsbewertungsstellen unabhängige, private oder staatliche Sachverständigen-Organisationen vorgesehen. Zahlreiche Mitgliedstaaten haben eine staatliche Konformitätsbewertungsstelle geschaffen.

Mit dieser Vorlage werden die gesetzlichen Grundlagen sowohl für eine staatliche als auch für private Konformitätsbewertungsstellen geschaffen. Der Entscheid, ob eine staatliche Stelle später tatsächlich geschaffen werden soll, bleibt offen.

## **Europaweite Anerkennung der Bescheinigungen**

Die von diesen Stellen ausgestellten Bescheinigungen werden europaweit anerkannt – vorausgesetzt, die EG ist zum Ergebnis gekommen, dass die entsprechenden schweizerischen Bestimmungen mit dem europäischen Recht in diesem Bereich gleichwertig sind.

Der Nachweis, dass ein Teilsystem den europäischen technischen Spezifikationen entspricht, wird dadurch geführt, dass der Gesuchsteller (ein Transportunternehmen) der Genehmigungsbehörde (in der Schweiz das BAV) entsprechende Bescheinigungen von Konformitätsbewertungsstellen vorlegt.

Dabei hat die staatliche Genehmigungsbehörde (das BAV) die Bescheinigungen von allen Konformitätsbewertungsstellen anzuerkennen, gleichgültig, ob die Konformitätsbewertungsstelle in der Schweiz oder in einem Land der EG liegt.

## **Mögliches Geschäftsfeld für schweizerische benannte Stellen**

Mit der Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinie können sich auch schweizerische Sachverständige als benannte Stelle akkreditieren lassen. Hier öffnen sich wirtschaftlich interessante Möglichkeiten in einem neuen, europaweiten Markt.

## **Anerkennung der schweizerischen Bescheinigungen durch die EG**

Die Schweiz wird darauf hinwirken, dass die EG Dokumente anerkennt, die von einer Konformitätsbewertungsstelle in der Schweiz ausgestellt wurden. Dazu ist folgender Ablauf vorgesehen:

- Zunächst wird mit der Angleichung des schweizerischen Rechts an die Interoperabilitätsrichtlinie in schweizerisches Recht die Voraussetzung dafür geschaffen, dass die EG das schweizerische Recht in diesem Bereich als mit dem europäischen gleichwertig anerkennt.
- Anschliessend erfolgt eine entsprechende Prüfung durch die Europäische Kommission.
- In der Folge kann die Interoperabilitätsrichtlinie durch den Gemischten Landverkehrsausschuss Gemeinschaft/Schweiz in den Anhang 1 des Landverkehrsabkommens aufgenommen werden.

Wer in der Schweiz zur Konformitätsbewertungsstelle («benannte Stelle») werden möchte, lässt sich gemäss Akkreditierungs- und Bezeichnungsverordnung akkreditieren. Das anschliessende Gesuch um Bezeichnung wird von der für den betreffenden Sachbereich zuständigen Behörde (BAV) in Absprache mit der Schweizerischen Akkreditierungsstelle (SAS) geprüft. Erfüllt der Gesuchsteller die Voraussetzungen, meldet das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) die Stelle unter Angabe ihres Zuständigkeitsbereichs und der zuvor von der Europäischen Kommission erteilten Kennnummer an die nach dem internationalen Abkommen zuständige Instanz. Gemäss Artikel 28 der Interoperabilitätsrichtlinie haben solche Meldungen an die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft zu erfolgen. Das BAV verfügt die Bezeichnung.

### **2.2.4.3 Betriebsbewilligung für strukturelle Teilsysteme nötig**

Für alle strukturellen Teilsysteme (Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung-Zugsicherung-Signalgebung und Fahrzeuge) wird neu eine Betriebsbewilligung obligatorisch sein. So bedarf jedes Fahrzeug und jede Anlage einer Betriebsbewilligung. Dabei werden ausländische Betriebsbewilligungen im grösstmöglichen Umfang anerkannt.

### **2.2.5 Auswirkungen der vorgeschlagenen Regelung**

#### **Neu wird das Vieraugenprinzip durchgängig sicher gestellt**

Wichtigste Änderung gegenüber den heutigen Verfahren wird die konsequente und durchgängige Verankerung des Vieraugenprinzips sein. Unter «Vieraugenprinzip» versteht man, dass sich neben dem Gesuchsteller noch eine weitere sachverständige Person oder Organisation von der Sicherheit des zu genehmigenden Objekts überzeugen muss. Der Gesuchsteller wird verpflichtet, die Konformität von Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen von Konformitätsbewertungsstellen prüfen und bescheinigen zu lassen.

#### **Mehraufwand durch Gutachten steht geringerem Aufwand bei der Zulassung in weiteren Ländern gegenüber**

Diese konsequente Einführung des Prinzips einer externen Beurteilung der Sicherheit und Vorschriftskonformität wird zu einem Mehrbedarf an externer gutachterlicher Tätigkeit führen. Allerdings steht diesem geringen Mehraufwand bei der Zulassung im ersten Land der Vorteil gegenüber, dass die Kosten für weitere Prüfungen der Konformität in den übrigen Ländern entfallen.

#### **Rolle des Bundesamts für Verkehr bleibt grundsätzlich gleich, einzelne Aufgaben verändern sich**

Die Rolle des BAV im Rahmen dieser Verfahren wird sich grundsätzlich nicht ändern. Allerdings wird es im Rahmen seiner risikoorientierten Beurteilung nicht mehr bewerten müssen, ob Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme tatsächlich den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entsprechen. Dies wird durch die Dokumente der benannten Stellen bescheinigt. Die Liberalisierung verlangt aber ein Mehr an Marktüberwachung, die das BAV mit einzelnen stichprobenartigen Überprüfungen, insbesondere um konkreten Hinweisen auf Nicht-Konformität einzelner Produkte, abdecken wird.

Im Bereich der Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme wird nicht mehr das BAV entscheiden können, ob es ein Sicherheitsgutachten eines unabhängigen Sachverständigen verlangt. Der Gesuchsteller wird dort, wo entsprechende europäische technische Vorgaben bestehen, verpflichtet, Bescheinigungen von Konformitätsbewertungsstellen beizubringen, welche die Übereinstimmung mit diesen Vorgaben bescheinigen.

Das BAV muss sich an der Entwicklung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und der sie konkretisierenden Normen auf europäischer Ebene beteiligen. Weiter muss es für die Kompatibilität dieser europäischen Vorschriften mit den schweizerischen Vorschriften sorgen.

Das BAV muss neu die Sicherheitsmanagementsysteme aller überregional tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen zulassen. Es sind neu zudem Sicherheitsgenehmigungen für die Infrastrukturbetreiberinnen auszustellen.

Das BAV wird weiterhin Plangenehmigungen und Betriebsbewilligungen erteilen und in diesem Rahmen risikoorientiert das Gesamtsystem sowie die Einhaltung der übrigen bundesrechtlichen Bestimmungen (z.B. Umweltschutz, Gewässerschutz, Behindertengleichstellung) prüfen.

### **Typenzulassung wird einfacher, wo TSI existieren**

Die technischen Überprüfungen von einzelnen Komponenten und Teilsystemen werden den zumeist privatwirtschaftlich organisierten Konformitätsbewertungsstellen überlassen. Diese bescheinigen die Übereinstimmung (Konformität) mit den europäischen technischen Vorgaben. Die staatlichen Genehmigungsbehörden müssen diese Bescheinigungen anerkennen. Sobald eine Komponente vollständig durch europäische technische Vorgaben spezifiziert ist, wird daher eine zusätzliche staatliche Typenzulassung für diese Komponente entbehrlich.

### **Wo TSI fehlen, gelten schweizerische Vorschriften**

Es gibt Bereiche, wo (noch) keine europäischen technischen Vorgaben zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen existieren. Dort kommen diejenigen schweizerischen technischen Vorschriften zur Anwendung, die vom Staatssekretariat für Wirtschaft (seco) der Europäischen Kommission übermittelt wurden. Die Konformität des Teilsystems ist auch diesbezüglich durch eine Konformitätsbewertungsstelle zu bescheinigen.

Die TSI spezifizieren ein Teilsystem nicht in jeglicher Hinsicht. Beispielsweise legen sie die Lage der Fahrleitung fest, nicht aber Anforderungen an die Stabilität des Fahrleitungsmastes. Auch hier kommen weiterhin die schweizerischen Vorschriften zur Anwendung.

### **2.2.6 Bei Alternativen keine gegenseitige Anerkennung von technischen Prüfungen möglich**

Als Alternative zur Angleichung des schweizerischen Eisenbahnrechts an die Interoperabilitätsrichtlinie wurde geprüft, ob lediglich eine Anpassung an die europaweit vereinheitlichten technischen Vorschriften erfolgen könne, ohne dass eine Anpassung an die europäischen Bewilligungsverfahren vorgenommen würde. Diese Alternative wurde verworfen, weil so die gegenseitige Anerkennung von technischen Prüfungen (Konformitätsbescheinigungen) und behördlichen Betriebsbewilligungen nicht möglich wäre. Dies würde statt den grenzüberschreitenden Verkehr zu vereinfachen, zu neuen Hürden und Kosten für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr führen.

Als weitere Alternative wurde geprüft, ob die Schweiz nicht einseitig die Prüfungen und Betriebsbewilligungen aus dem europäischen Ausland anerkennen solle ohne das schweizerische Recht an die Interoperabilitätsrichtlinie anzupassen. Diese Alternative hätte den Nachteil, dass in der Schweiz der Markt für technische Prüfungen von Eisenbahnen zusammenbrechen und sich ganz ins europäische Ausland verla-

gern würde. Daran können weder die schweizerischen Sachverständigen, noch die schweizerische Eisenbahnindustrie ein Interesse haben.

## **2.2.7 Interoperable Strecken**

### **Bundesrat legt interoperable Strecken fest**

Der Bundesrat wird festlegen, welche Linien des schweizerischen Eisenbahnnetzes zukünftig den technischen Anforderungen der Interoperabilitätsrichtlinie entsprechen müssen. Die Festlegung der interoperablen Strecken wird unter Anwendung folgender Kriterien erfolgen:

- Anknüpfungspunkte an die ausländischen Strecken gemäss der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>28</sup>;
- Verbindung der Landesteile;
- Umfahrungsmöglichkeiten bei Streckenunterbrüchen;
- verkehrspolitische Aspekte (Bedeutung für den Personen- bzw. Güterverkehr sowie für die schrittweise Ausdehnung des interoperablen Streckennetzes in der Schweiz).

Alle Strecken des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sind zugleich auch Strecken des konventionellen Systems. Die schweizerischen Hochgeschwindigkeitsstrecken leiten sich aus den Streckenkategorien des Anhangs I Ziffer 2.1 der Interoperabilitätsrichtlinie ab.

### **Interoperable Strecken**

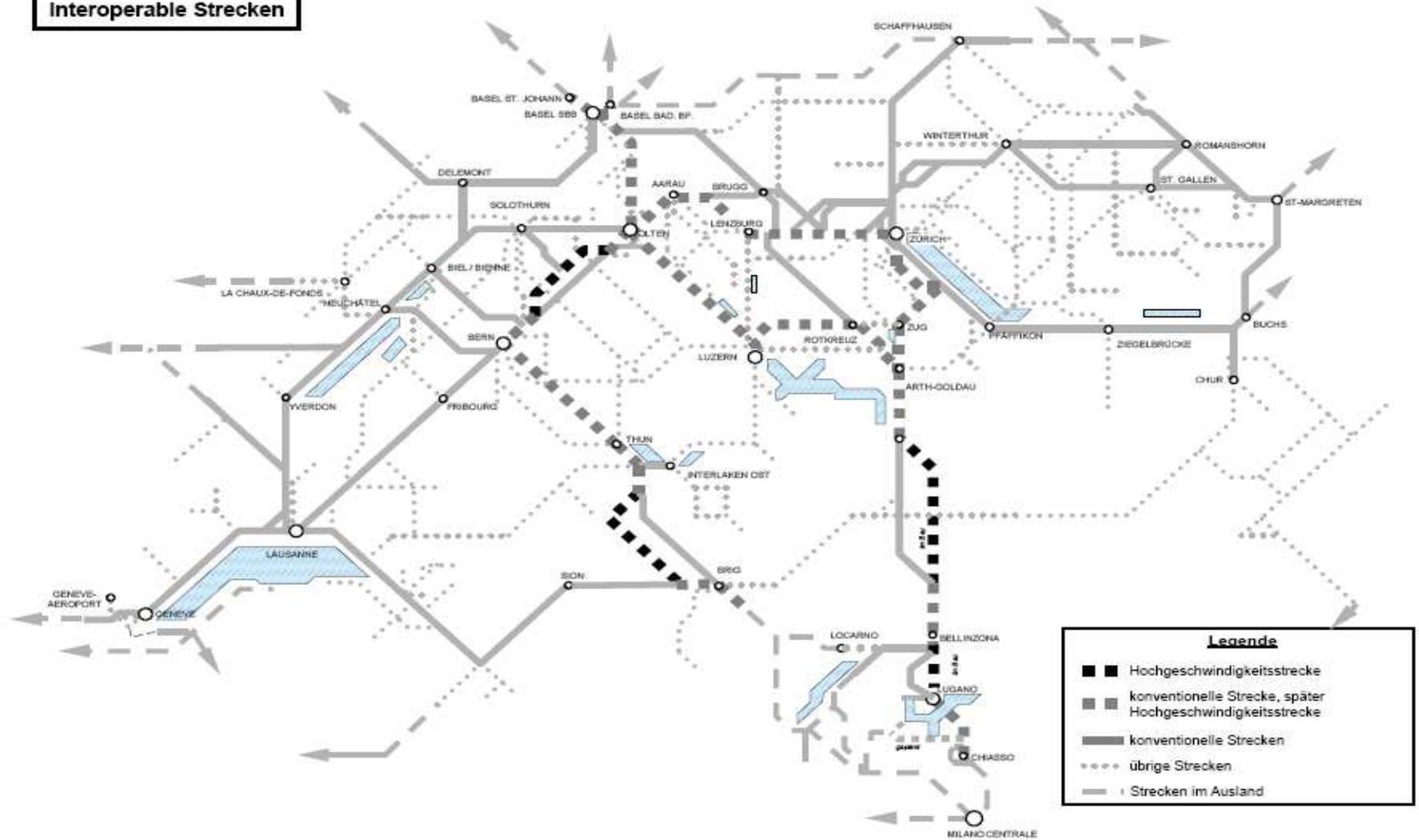
Die Strecken die nach heutigem Kenntnisstand zum interoperablen Streckennetz gehören sollten, sind auf der nachfolgenden Karte aufgezeigt (siehe Anhang Seite 82 für die Aufführung der einzelnen Strecken). Hochgeschwindigkeitsstrecken, die nicht in Betrieb sind bzw. einen gesicherten Planungsstand aufweisen, sind als "geplant" bezeichnet. Mit "geplant" sind ebenfalls Strecken bezeichnet, auf denen die Realisierung der Interoperabilität erst dann erfolgt, wenn mit dem entsprechenden Nachbarstaat die erforderlichen Vereinbarungen getroffen wurden.

### **Von den Richtlinien nicht betroffene Strecken: Schmalspur- und Zahnradbahnen sowie übrige Normalspurstrecken**

Schmalspur- und Zahnradbahnen sind von der Interoperabilitätsrichtlinie nicht berührt, da sie nicht vom räumlichen Geltungsbereich der Richtlinie erfasst werden. Gleiches gilt für Normalspurbahnen, die nicht vom Bundesrat als Bestandteil des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems oder des europäischen konventionellen Eisenbahnsystems aufgeführt werden.

<sup>28</sup> ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1; zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates vom 20. November 2006, ABl. L 363 vom 20.12.2006, S.1.

## Interoperable Strecken



## **2.3 Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr**

### **2.3.1 Ziel: Klare Regelung der Ausschreibungen im Busbereich auf Gesetzesstufe**

#### **Auftrag der Verkehrskommission des Nationalrates**

Mit einem Brief an den Bundesrat vom 17. September 2007 erteilte die Verkehrskommission des Nationalrats (KVF-N) dem Bundesrat den Auftrag, die Ausschreibung im Busbereich im zweiten Folgepaket der Bahnreform 2 zu regeln. Die Kommission betonte dabei, dass nur der Busbereich gesetzlich geregelt werden soll.

#### **Klare Regelung der Ausschreibungen ist notwendig**

Eine klare Regelung der Ausschreibung auf Stufe Gesetz ist nötig, damit Ausschreibungen in der ganzen Schweiz gleich ablaufen und gleiche Massstäbe angelegt werden. Damit können auch über Kantonsgrenzen hinweg unter klaren gesetzlichen Regelungen Ausschreibungen vorgenommen werden. So ist auch gewährleistet, dass Transportunternehmen, die in verschiedenen Kantonen verkehren, jeweils gleich behandelt werden.

Die schwache gesetzliche Grundlage gab den Bestellern, insbesondere den Kantonen, einigen Spielraum in der Abwicklung von Ausschreibungen. Daher wurde das Instrument der Ausschreibung von den Kantonen unterschiedlich und unterschiedlich häufig angewendet. Es entstand eine Ungleichheit zwischen den Kantonen, die insbesondere kantonsübergreifende Ausschreibungen erschwert.

Zwar konnte das BAV mit dem Leitfaden für Ausschreibungen im Busbereich die Rechtssicherheit stärken. Dies reicht aber nicht mehr aus.

### **2.3.2 Ausschreibungen: Zustand vor Bahnreform 2**

#### **Grundregeln zur Ausschreibung in Abgeltungsverordnung**

Mit der Revision des Eisenbahngesetzes von 1996 wurde die Grundlage für den Wettbewerb im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr geschaffen, eine explizite Regelung für Ausschreibungen auf Gesetzesstufe unterblieb jedoch. In der Abgeltungsverordnung wurden einzelne Grundregeln zur Ausschreibung aufgestellt, diese sind aber nicht ausreichend. Insbesondere über den Ablauf der Ausschreibung, die Vergabekriterien sowie über die Rechtsqualität des Zuschlages und den Rechtsmittelweg ist im heute geltenden Recht keine explizite Regelung zu finden, was mit dieser Vorlage angepasst werden soll.

#### **Ausschreibungen im Rahmen des Bestellverfahrens**

Artikel 49 ff. des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>29</sup> enthalten die Grundlage für die Abgeltung der laut Planrechnung ungedeckten Kosten des von Bund und Kantone gemeinsam bestellten Verkehrsangebotes im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr. Im Rahmen dieses Bestellverfahrens reichen die Transportunternehmen in einem jährlichen Prozess bei den Bestellern (Bund und Kantone) eine Offerte mit den geplanten ungedeckten Kosten für ein bestimmtes Verkehrsangebot ein. Wenn die Besteller mit einer Offerte einverstanden sind, schliessen sie mit dem Transportunternehmen eine Angebotsvereinbarung ab.

<sup>29</sup> SR 742.101; AS 1958 335

In den Ausführungsbestimmungen zum Eisenbahngesetz wird festgehalten, dass im Rahmen des Bestellverfahrens bestimmte Verkehrsleistungen unter den dafür geeigneten Transportunternehmen ausgeschrieben werden können, wenn grössere Veränderungen geplant sind, die mehrere Linien betreffen oder die Offerten einer bestimmten Unternehmung nicht befriedigen. Ausserdem kann auch generell in bestimmten Zeitabständen ausgeschrieben werden, wenn dies der Kanton vorsieht (Art. 15 der Abgeltungsverordnung vom 18. Dez. 1995<sup>30</sup>). Der erforderliche Inhalt einer Offerte wird in den Artikeln 17 und 18 der Abgeltungsverordnung umschrieben. Dies gilt sowohl für den Eisenbahn- als auch für den Busbereich.

### **Abgrenzung zum öffentlichen Beschaffungsrecht**

Bei der öffentlichen Ausschreibung von Angebotsvereinbarungen durch die Besteller haben sich zu Beginn verschiedene Probleme gestellt. Eines davon war die Frage der Rechtsnatur der Angebotsvereinbarung. In Rechtsverfahren wurde festgehalten:

Nach Art. 49 Abs. 1 EBG gelten Bund und Kantone den Transportunternehmen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten des von ihnen gemeinsam bestellten Verkehrsangebotes ab. Bei diesen Subventionen handelt es sich um Abgeltungen im Sinne von Art. 3 Abs. 2 des Subventionsgesetzes (SuG; SR 616.1). Die Abgeltung der ungedeckten Kosten von Verkehrsangeboten des öffentlichen Regional- und Fernverkehrs wird durch die Abgeltungsverordnung geregelt. Sie stellt in den Art. 10 ff. eine besondere Submissionsordnung (Bestellverfahren) für die Beschaffung von Verkehrsangeboten im öffentlichen Regional- und Fernverkehr auf. Nehmen die Besteller eine Offerte an, so schliessen sie mit der Transportunternehmen eine Angebotsvereinbarung ab (Art. 20 ADFV).

Die Bestellung eines Leistungsangebotes nach ADFV ist mit der Erteilung einer Konzession gemäss Art. 13 ff. der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession vom 25.11.1998 (VPK; SR 744.11) verbunden. Die Konzessionserteilung besteht aus einem Verfügungsmässig und einem vertraglich begründeten Teil und ist öffentlich-rechtlicher Natur (BGE 109 II 76 f.). Auch das eigentliche Bestellverfahren gemäss ADFV mündet in einen öffentlich-rechtlichen Vertrag, die Angebotsvereinbarung, welche auch den Abgeltungsbetrag beziffert. Demgegenüber wird die Vergabe von öffentlichen Liefer-, Dienstleistungs- und Bauaufträgen im Sinne des GATT/WTO-Übereinkommens mit dem gewählten Anbieter letztlich durch einen privatrechtlichen Vertrag (z.B. Auftrag, Werkvertrag) abgeschlossen. Sie unterscheidet sich wesentlich von der Übertragung von Rechten und Pflichten auf Private mittels Konzession und der Leistungsumschreibung sowie der Subventionierung solcher Leistungen, welche durchwegs dem öffentlichen Recht unterstehen.

Das Dienstleistungsverhältnis im Sinne eines privatrechtlichen Vertrages besteht demnach nicht zwischen der öffentlichen Hand und der Transportunternehmen, sondern zwischen Transportunternehmen und Fahrgast. Während der Fahrpreis, den der Fahrgast entrichtet, der Mehrwertsteuer unterliegt, handelt es sich bei der Abgeltung um eine echte Subvention, die von der Mehrwertsteuer ausgenommen ist. Damit steht auch fest, dass das Leistungsverhältnis, die Erbringung der Transportdienstleistung gegen Entgelt, ausschliesslich zwischen Fahrgast und Transportunternehmen besteht, während sich die Beziehung zwischen Gemeinwesen und Transportunternehmen in der Gewährung einer echten Subvention manifestiert.

Die Angebotsvereinbarung ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag über die Subventionsgewährung. Für diese Vertragsart gilt das GATT/WTO-Übereinkommen nicht und folglich auch weder BoeB/VoeB noch IVoeB. Für die Angebotsbestellung ist allein die ADFV massgeblich. Die Ausschreibungen haben sich somit nach den besonderen Ausschreibungsregeln nach Art. 15 ff. ADFV zu richten.

<sup>30</sup> SR 742.101.1; AS 1996 443

### **Besteller dürfen unter bestimmten Bedingungen ausschreiben**

Die Besteller können mit der geltenden gesetzlichen Regelung die Verkehrsleistung des abteilungsberechtigten Regionalverkehrs unter den dafür geeigneten Transportunternehmen unter bestimmten Bedingungen ausschreiben (direkte Anfrage bei mehreren Transportunternehmen und/oder Publikation über die Internetplattform SIMAP und in einschlägigen Zeitschriften, Amtsblättern). Die Besteller erstellen hierzu Ausschreibungsunterlagen, worin sie detailliert Vorgaben betreffend die zu erbringende Leistung machen. Die Auswertung der eingereichten Offerten basiert grundsätzlich auf einer Nutzwertanalyse. So legen die Besteller in den Bewertungsunterlagen die Eignungs- und Zuschlagskriterien fest (Betriebsaufnahme, Umschreibung des Angebotes, Qualitätsanforderungen, Fahrzeuge, Marketing, Personal, Tarife, usw.). Zusammen mit den Ausschreibungsunterlagen werden auch die Bewertungskriterien bekannt gegeben (Transparenz). Die Zeitspanne vom Beginn einer Ausschreibung bis zur Betriebsaufnahme des obsiegenden Transportunternehmens beträgt im Busbereich in der Regel rund zwei Jahre. Ein Jahr nach dem Start der Ausschreibung sollte der zukünftige Betreiber bekannt sein, damit dieser noch rund ein Jahr Zeit hat, sich auf die anstehende Aufgabe vorzubereiten (Beschaffung von Betriebsmitteln, Evaluation von zusätzlichem Personal usw.).

### **Leitfaden für Ausschreibungen hat sich bewährt**

Das Bundesamt für Verkehr hat zusammen mit den Kantonen im Jahre 2003 einen Leitfaden für Ausschreibungen von Personentransportleistungen im öffentlichen Verkehr (Busbereich) erarbeitet, weil die rechtlichen Bestimmungen bezüglich der Ausschreibungen sehr rudimentär sind. Dieser Leitfaden wurde laufend weiterentwickelt und gibt klare Vorgaben, wie eine Ausschreibung im Busbereich durchzuführen ist und gibt Antworten auf sich stellende Fragen. Er hat sich bewährt und trägt wesentlich zur Rechtssicherheit von Bestellern und Transportunternehmen im Ausschreibungsprozess bei.

### **Verfahren bei Ausschreibungen im Busbereich**

#### **Kompetenzen**

Bei einer Ausschreibung übernimmt der Kanton die Federführung. Er erstellt unter Einbezug des BAV die Ausschreibungs- und Bewertungsunterlagen und leitet die Kommunikation gegenüber den Transportunternehmen. Empfehlenswert ist dabei eine unabhängige externe Unterstützung. Bei Kantonsgrenzen überschreitenden Linien arbeiten die Kantone zusammen. Das BAV nimmt eine Koordinationsrolle wahr. Es unterstützt den Kanton in rechtlicher und materieller Hinsicht und macht auf kritische Punkte aufmerksam.

#### **Vergabeentscheid**

Gestützt auf die vom Kanton erstellten Bewertungsunterlagen werten die Besteller die Offerten aus und bereiten den Vergabeentscheid vor. Der Zuschlag an das obsiegende Unternehmen erfolgt mit einem gemeinsamen Schreiben der Besteller. Möchte ein unterlegenes Unternehmen dagegen ein Rechtsmittel ergreifen, so kann es eine anfechtbare Verfügung beim Generalsekretariat des UVEK verlangen. Diese Verfügung kann dann mit Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht weiter gezogen werden.

### **Positive Erfahrungen mit Ausschreibungen im Busbereich**

Die Ausschreibungen im Busbereich sind aus dem heutigen System des öffentlichen Verkehrs nicht mehr wegzudenken. Obwohl die rechtliche Grundlage für Ausschreibungen mit der Revision des Eisenbahngesetzes von 1996 eher schwach war, zeigte sich bald, dass Ausschreibungen einem Bedürfnis der Besteller (Bund und Kantone) entsprechen. Seit 1996 wurden im RPV von Bund und den

Kantone über 30 Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen gemeinsam durchgeführt. Dazu kommen noch zahlreiche Ausschreibungen im Ortsverkehr, welche die Kantone alleine durchführten. 18 Kantone schreiben fallweise oder sogar regelmässig aus. Aufgrund einer kantonalen Bestimmung ist der Kanton Luzern zurzeit verpflichtet, jede Linie alle 10 Jahre auszuschreiben.

Meistens wird heute eine Verkehrsleistung für die Dauer von vier Jahren ausgeschrieben. Die Ausschreibung wird auf Konzessionsablauf der auszuschreibenden Linie hin terminiert und das Ausschreibungsverfahren bei Buslinien ca. ein bis zwei Jahre vor Betriebsaufnahme gestartet. Bei den Ausschreibungen im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr wurde gegen den Zuschlag bis heute rund acht Mal ein Rechtsmittel ergriffen (Gesuch um anfechtbare Verfügung respektive Beschwerde). Die Rechtsverfahren haben die Ausschreibeverfahren verzögert. Keine einzige Beschwerde ist bisher allerdings gutgeheissen worden. Das Beschwerderisiko wird mit zunehmender Erfahrung nicht mehr als kritischer Faktor beurteilt.

### **2.3.3 Neu vorgeschlagene Regelung der Ausschreibungen**

#### **Ausschreibung im Regelfall nicht vor Ablauf der Konzession**

Ziel der Vorlage ist es, dass im Regelfall ein Betreiberwechsel nicht vor Ablauf der Konzession vorgenommen werden kann. Eine Ausschreibung ist so zu terminieren, dass der Start des neuen Betreibers mit einem Konzessionsablauf zusammenfällt. Die Konzession verleiht einem Transportunternehmen das Recht, Reisende regelmässig und gewerbsmässig zu befördern und wird in der Regel für 10 Jahre vergeben.

In der Regel wird deshalb in Zukunft bei ungenügenden Leistungen mit den Transportunternehmen zuerst eine Zielvereinbarung<sup>31</sup> abgeschlossen und erst beim Nichterreichen der vereinbarten Ziele ausgeschrieben. Einerseits haben die Transportunternehmen so die Chance, mangelhafte Leistungen zu verbessern und dadurch die Verkehrsleistung auch in Zukunft erbringen zu können. Andererseits dürfen die Besteller bei Nichterreichen der Ziele die Leistung ausschreiben. Dadurch entsteht eine win-win Situation. In jedem Fall darf erwartet werden, dass die Abgeltungsmittel noch ökonomischer eingesetzt werden und dadurch das heutige Verkehrsangebot weiterhin finanziert oder punktuell sogar ausgebaut werden kann.

Mit der neuen Ausschreibungsregelung soll der gemeinsam gefällte Vergabeentscheid durch das BAV mit einer beschwerdefähigen Verfügung direkt eröffnet werden. Das Bundesverwaltungsgericht ist Beschwerdeinstanz.

Es kann somit festgehalten werden:

1. In der Regel wird eine Ausschreibung erst auf den Ablauf einer Konzession terminiert.
2. Sind die Besteller während der Konzessionsdauer mit den Leistungen eines Transportunternehmens nicht zufrieden, schliessen sie mit diesem eine Zielvereinbarung ab.

Die Ausschreibungspflicht beschränkt sich auf den abgeltungsberechtigten Verkehr im Busbereich.

<sup>31</sup> Mit der Bahnreform 2.1 (RöVE) erhalten die Besteller die Möglichkeit, mit den Transportunternehmen mehrjährige Zielvereinbarungen über die Qualität und über die finanziellen Kennzahlen festzulegen.

### **Ausschreibungspflicht bei Erteilung einer Konzession im abgeltungsberechtigten Busbereich (Art. 31a Abs. 2 nPBG)**

Neu gilt als Grundsatz, dass bei der **Erteilung** einer Konzession im abgeltungsberechtigten Busbereich ausgeschrieben werden muss. Der finanzielle und personelle Aufwand rechtfertigt eine Ausschreibung jedoch nur ab einem Mindestabgeltungsvolumen (bezogen auf den kumulierten Bundes- und Kantonsanteil). Dieser Schwellenwert richtet sich nach der pro Jahr zu erwartenden Abgeltung für das neue Angebot. Die Höhe wird dabei in der Verordnung festgelegt. Im Busbereich ist ein Schwellenwert von 0.5 Mio. CHF vorgesehen. Eine Ausschreibung wird bei Verkehrsangeboten die den Schwellenwert unterschreiten nur durchgeführt, wenn dieses in die Ausschreibungsplanung<sup>32</sup> der Besteller aufgenommen wurde. Bei einer Erteilung kann jedoch auf eine Ausschreibung auch bei Erreichen des Schwellenwertes verzichtet werden. Dies ist der Fall, wenn das neue Verkehrsangebot Bestandteil eines bestehenden Netzes ist und dieses durch das bestehende Transportunternehmen mitbetrieben werden kann. Grundsätzlich müssen jedoch dadurch Synergien entstehen, die sich positiv auf die Gesamtkosten des betroffenen Unternehmens auswirken.

### **Ausschreibungspflicht während der Konzessionsdauer, wenn Leistung nicht genügend (Art. 31a Abs. 3 nPBG)**

**Während** der Konzessionsdauer muss ausgeschrieben werden, wenn die Leistungen des Busunternehmens den Anforderungen nicht entsprechen und dadurch die Personenbeförderungskonzession entzogen werden muss. Darunter sind folgende Punkte zu subsumieren:

- Es liegt eine Konzessionsverletzung vor, die zum Entzug der Konzession führt. Eine Konzessionsverletzung liegt vor, wenn das Unternehmen die ihm verliehenen Rechte nicht oder nur teilweise ausübt oder es seine aus Gesetz oder Konzession ergebenden Pflichten schwer oder wiederholt verletzt.
- Wenn die Ziele einer Zielvereinbarung in mehreren Punkten oder in einem wesentlichen Punkt nicht erfüllt werden.
- Wenn eine Langzeitvereinbarung<sup>33</sup> vom Transportunternehmen nicht eingehalten werden kann.

Da Ausschreibungen während der Konzessionsdauer die Ausnahme und grundsätzlich nicht planbar sind, werden diese in der Ausschreibungsplanung der Besteller nicht aufgeführt.

### **Ausschreibungspflicht bei einer Erneuerung der Konzession (Art. 31 Abs. 4 nPBG)**

Bei der **Erneuerung** der Konzession muss eine Ausschreibung durchgeführt werden, wenn es die Ausschreibungsplanung der Besteller vorsieht. Ein Grund für eine Ausschreibung nach Ablauf der Konzession kann sein, dass ein Unternehmen die Anforderungen aus einer Zielvereinbarung oder einer Langzeitvereinbarung nicht erfüllen konnte und die Besteller deshalb die betroffenen konzessionsierten Linien rechtzeitig, das heisst mindestens zwei Jahre vor Ablauf der Konzession, in die Ausschreibungsplanung aufgenommen haben. Es muss jedoch festgehalten werden, dass die Besteller in jedem Fall, also ohne Vorliegen eines eigentlichen Grundes, ein Verkehrsangebot in die Ausschreibungsplanung aufnehmen können.

<sup>32</sup> vgl. Kapitel 2.3.7

<sup>33</sup> vgl. Kapitel 2.3.7

Ausschreibungspflicht im Busbereich		Zu welchem Zeitpunkt stellt sich die Frage der Ausschreibung?		
		Bei einer Konzessionserteilung	Während Konzessionsdauer	Bei einer Konzessionserneuerung
Tatbestand, der zu einer Ausschreibung führt	Abgeltungsvolumen des neuen Verkehrsangebots ist grösser als der Schwellenwert und die Linie ist nicht Bestandteil eines bestehenden Netzes.	X	-	-
	Abgeltungsvolumen des neuen Verkehrsangebots ist kleiner als der Schwellenwert. Die Linie ist jedoch in der Ausschreibungsplanung der Besteller zur Ausschreibung vorgesehen.	X	-	-
	Konzessionsentzug oder Konzessionswiderruf aus definierten Gründen.	-	X	-
	Anforderungen aus Zielvereinbarung nicht erfüllt. Konzession muss entzogen werden.	-	X	-
	Langzeitvereinbarung kann von Transportunternehmen nicht eingehalten werden.	-	X	-
	Ausschreibungsplanung der Besteller sieht eine Ausschreibung vor.	X	-	X

### Verzicht auf Ausschreibung möglich

Nachstehend sind einige mögliche Fälle aufgeführt, bei denen die Ausschreibungspflicht im Busbereich nicht gilt und somit auf eine Ausschreibung verzichtet werden kann:

- Wenn nicht zu erwarten ist, dass eine Konkurrenzofferte eingereicht wird. Diese Festlegung muss publiziert werden, so dass ein interessiertes Unternehmen die Durchführung einer Ausschreibung verlangen kann.
- Wenn eine bestehende konzessionierte Linie infolge eines neuen Angebots ausgedehnt wird. Das neue Verkehrsrecht muss jedoch ein homogener Bestandteil des Liniennetzes des Unternehmens darstellen und es müssen Synergien genützt werden können. In welchen Fällen ein neues Verkehrsangebot einer Konzessionserteilung oder einer Konzessionsausdehnung unterliegen, muss in der Verordnung geregelt werden.

- Wenn eine Konzession unverändert auf ein neues Unternehmen übertragen wird.
- Im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr bei einem im Ausland gelegenen Linienabschnittes, wenn er überwiegend schweizerischem Verkehr dient.

### **2.3.4 Mehr Rechtssicherheit durch Regelung des Ausschreibeverfahrens auf Gesetzesstufe**

Die Regelung der Ausschreibungspflicht, also welches Angebot wann ausgeschrieben werden muss, ist ein wichtiger Bestandteil dieser Vorlage. Heute werden viele Aspekte des Ausschreibeverfahrens im Leitfaden des BAV geregelt. Dieser geht jedoch nicht über den Charakter einer Empfehlung hinaus. Deshalb werden nun die wichtigsten Aspekte einer Ausschreibung auf Gesetzesstufe geregelt und dadurch eine höhere Rechtssicherheit sowie eine schweizweit einheitliche Ausschreibungspraxis erzielt.

So enthalten in Zukunft die Ausschreibungsunterlagen einerseits zum offerierten Angebot und andererseits auch zum konzessionsrechtlichen Teil Angaben. Der Vergabeentscheid sowie die Konzessionserteilung erfolgen mit einer einzigen Verfügung, die vom BAV unterschrieben wird. Die Beschwerdeinstanz ist jeweils das Bundesverwaltungsgericht.

Weiter werden die Eignungskriterien, Verfahrensgrundsätze und Formvorschriften, deren Nichterfüllen oder Nichteinhaltung zum Ausschluss aus dem Ausschreibungsverfahren führen kann, neu auf Gesetzesstufe geregelt. Nebst dem Ausschluss wird auch der Widerruf des Vergabeentscheids geregelt.

Neu wird auch festgelegt, dass

- die vorgesehenen Ausschreibungen,
- der Abbruch einer Ausschreibung,
- der Vergabeentscheid sowie
- nicht ausgeschriebene, ausschreibungspflichtige Verkehrsangebote

veröffentlicht werden müssen. Dadurch entsteht die Möglichkeit, gegen einen dieser Tatbestände Beschwerde zu erheben. Weiter kann ein Transportunternehmen auch eine Beschwerde einreichen, wenn es aus dem Vergabeverfahren ausgeschlossen wurde oder der Vergabeentscheid von den Bestellern widerrufen wurde.

### **2.3.5 Auswirkungen der vorgeschlagenen Regelung: mehr Rechtssicherheit und mehr Effizienz**

Durch die klare und allgemeinverbindliche Ausschreibungsregelung wird für die Transportunternehmen ersichtlich, wann sie mit einer Ausschreibung zu rechnen haben. Dadurch wird das System für sie kalkulierbarer. Bei genügenden Leistungen sind die Transportunternehmen während der Konzessionsdauer von Ausschreibungen geschützt oder sie erhalten zumindest bei ungenügenden Leistungen mit der Zielvereinbarung die Möglichkeit sich zu verbessern.

Gegenüber heute ändert sich für die Kantone beim Bestimmungsrecht bezüglich der Durchführung einer Ausschreibung nichts. Auch mit der neuen Regelung werden sie für die Ausschreibungsplanung verantwortlich sein.

Mit der Langzeitvereinbarung wird für die Transportunternehmen ein Anreizsystem geschaffen, sich an Ausschreibungen zu beteiligen. Die Besteller verpflichten sich das offerierte Angebot während der

ganzen Laufdauer der Langzeitvereinbarung zu bestellen und abzugelten. Dadurch, dass in der Langzeitvereinbarung bereits viele Details zum Angebot sowie zu der Kosten- und Ertragsentwicklung geregelt sind, kann das Bestellverfahren schlank gehalten werden. Dies wird gegenüber dem ordentlichen Bestellverfahren sowohl die Transportunternehmen als auch die Besteller entlasten (im kleineren Umfang der einzureichenden Unterlagen sowie der minimaleren Verhandlungsbedarf).

Mit der Integration der Konzessionserteilung und Konzessionserneuerung in den Ausschreibungsprozess wird das Verfahren aus verwaltungsökonomischer Sicht optimiert. Es entsteht ein Effizienzgewinn.

Letztendlich wird mit der breiteren Regelung der Ausschreibungsthematik auf Gesetzesstufe gegenüber heute eine wesentlich höhere Rechtssicherheit erreicht.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass mit der neuen Ausschreibungsregelung für alle Parteien eine win-win Situation entsteht.

### **2.3.6 Geprüfte Alternativen: Ausweitung der Ausschreibungen im gesamten Schienenverkehr verworfen**

#### **Erfahrungen mit Ausschreibungen im Bahnbereich**

Die Erfahrungen im Ausland haben gezeigt, dass die Ausschreibung im Schienenpersonenverkehr sehr komplex ist und Auswirkungen auf die verschiedensten Elemente des Schienenverkehrs haben (für die Schweiz sind dies u.a. Systemführerschaft, regelmässig die Kantons Grenzen überschreitende Angebote, Auswirkungen auf die Bahnlandschaft, Zugang zur Infrastruktur und zu Betriebsmitteln wie Werkstätten, Netzentwicklung infolge Angebotsausbauten).

#### **Schutz des Gesamtsystems öffentlicher Verkehr**

In der Schweiz gibt es im öffentlichen Verkehr einige wichtige Errungenschaften, die es auch für die Zukunft abzusichern gilt und nicht durch Ausschreibungen gefährdet werden dürfen. Damit sind zum Beispiel das dichte Liniennetz mit dem integralen Taktfahrplan und den Anschlüssen in den Knoten, die Tarifierung im „direkten Verkehr“ und in den Verbänden, die gut funktionierenden S-Bahnssysteme sowie eine Bahnlandschaft mit mehreren wettbewerbsfähigen Playern gemeint.

Vor diesem Hintergrund betonte die KVF-N, dass vorerst nur der Busbereich gesetzlich geregelt werden soll. Diese Vorgabe lässt auch in Zukunft Ausschreibungen im abgeltungsberechtigten Schienenpersonenverkehr zu. Spezifische Ausführungen werden jedoch nicht erlassen.

#### **Ausschreibungen bei den Seilbahnen und Schiffsbetrieben, im Fern- und Ortsverkehr**

Im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr werden bei den Seilbahnen und den Schiffsbetrieben keine Ausschreibungen durchgeführt.

Für den nicht abgeltungsberechtigten Personenverkehr, insbesondere den Fernverkehr (Konzessionen SBB und Cisalpino), sowie den Infrastrukturbereich sind auch in Zukunft keine Ausschreibungen vorgesehen. Seitens des Bundes wurde die 2007 auslaufende Fernverkehrskonzession der SBB für weitere zehn Jahre erneuert.

Wenn im Ortsverkehr, der vom Bund nicht bestellt wird, eine oder mehrere konzessionierten Linien ausgeschrieben werden, untersteht diese Ausschreibung nicht dem Submissionsrecht des Bundes. Gibt es bezüglich Ausschreibungsverfahren eine Ausführung im kantonalen Verkehrsgesetz, muss diese beigezogen werden. Ansonsten kann die Ausschreibung formlos durchgeführt werden.

## 2.3.7 Neue Instrumente zur Gestaltung der Ausschreibungen

### Langzeitvereinbarungen

Die Langzeitvereinbarungen sind die Grundlage für eine langfristige Zusammenarbeit zwischen einem Transportunternehmen sowie den Bestellern. Diese wird mit den Transportunternehmen abgeschlossen, die bei einer Ausschreibung den Zuschlag erhalten haben. Die Besteller verpflichten sich für die Finanzierung des Angebotes während der gesamten Laufzeit der Langzeitvereinbarung. Dadurch soll ein Anreiz entstehen, damit die Transportunternehmen sich aktiv an Ausschreibungen beteiligen.

In der Langzeitvereinbarung werden die Rahmenbedingungen definiert, unter denen die abteilungsberechtigten Verkehrsleistungen erbracht werden sollen. In zeitlicher Hinsicht umfasst die Langzeitvereinbarung die geplante Konzessionsdauer, das heisst der Ausschreibungsgegenstand beinhaltet die Zusicherung, das Angebot während der gesamten Konzessionsdauer bei dem Transportunternehmen zu bestellen, welches den Zuschlag erhält. Somit ist das Transportunternehmen grundsätzlich während der Konzessionsdauer vor weiteren Ausschreibungen geschützt (ausser bei der Kündigung der Langzeitvereinbarung). Quantität und Konditionen des zu erbringende Leistungsangebots werden für die gesamte Vertragsdauer im Voraus festgelegt. Ebenfalls festgehalten wird, in welchen Fällen diese angepasst werden können und welche Sanktionen das Nichteinhalten der Langzeitvereinbarung zur Folge haben.

Im Wesentlichen haben die Langzeitvereinbarungen folgende Inhalte:

- Laufzeit der Langzeitvereinbarung. Eine Langzeitvereinbarung richtet sich nach der Dauer des Vergabeentscheids.
- Finanzielle Verpflichtung der Besteller. Mit einer Langzeitvereinbarung binden sich sowohl das Transportunternehmen wie auch die Besteller. Diese verpflichten sich, das konkrete Angebot während der ganzen Laufzeit der Langzeitvereinbarung zu bestellen und abzugelten. Diese Langzeit-Verpflichtung ist für den Bund im Bereich des abteilungsberechtigten Personenverkehrs neu. Sie stehen selbstverständlich unter der jährlichen Budgethoheit des Parlamentes.
- Die zu erbringenden Verkehrsleistungen.
- Der Preis der zu erbringenden Verkehrsleistung. Dabei wird definiert, welche Faktoren zu einer Veränderung des über die gesamte Laufzeit des Vertrags festgelegten Preises führen können. Beispielsweise gilt für die ersten vier Jahre nach einer Ausschreibung ein Festpreis, danach kann für bestimmte Kriterien wie die Personal-, Treibstoff- und Materialkosten oder auch für die Erlösentwicklung ein Preisindex eingeführt werden. Weiter muss geregelt werden, wie mit einer von den Bestellern verlangten Leistungsänderung umgegangen wird (z.B. Neukalkulation).
- Angaben zum Bestellverfahren: Gestützt auf den bei der Ausschreibung eingereichten 10-Jahresplan und der in der Langzeitvereinbarung definierten Anpassungsmöglichkeiten erstellt das Transportunternehmen eine Offerte. Die Besteller schliessen nach Anerkennung der Offerte mit dem Transportunternehmen eine Bestellung ab. Wie vorstehend ausgeführt, kann das Bestellverfahren, welches die Langzeitvereinbarung als Grundlage hat, relativ schlank gestaltet werden.
- Qualität der Verkehrsleistung. Die zu erbringende Qualität (z.B. Standard der Betriebsmittel, Sauberkeit, Pünktlichkeit, Vertriebsqualität) wird in der Langzeitvereinbarung festgelegt.
- Controlling und Berichtswesen.

- Sanktionsmassnahmen und Kündigungsgründe. Die Kündigungsgründe müssen abschliessend aufgeführt werden (z.B. die erbrachte Leistung ist dauerhaft schlecht und wurde von den Bestellern bereits sanktioniert; Entzug der Konzession infolge Konzessionsverletzung; grobe Verstösse gegen die Langzeitvereinbarung; Eröffnung eines Konkursverfahrens gegen das Transportunternehmen).
- Weitere mögliche Vertragspunkte: Beschwerdestellen, Bonus-/Malussystem, Distribution, Fahrgastzählungen und -befragungen, Kundeninformation, Marketing, Sicherheit, Umweltmassnahmen, Zusammenarbeit mit den Bestellern.

### **Ausschreibungsplanung der Besteller**

Die Ausschreibungsplanung enthält die grundsätzlichen Überlegungen des Bundes und der Kantone als Besteller des abgeltungsberechtigten Regionalverkehrs, insbesondere ob, aus welchen Gründen und wann ausgeschrieben wird. Diese Überlegungen werden in einer rollenden Ausschreibungsplanung festgehalten. Federführung haben dabei die Kantone. Diese erstellen und bearbeiten die Ausschreibungsplanung in Absprache mit dem BAV. Die Ausschreibungsplanung soll gegenüber den Transportunternehmen Transparenz schaffen und zur Reduktion von möglichen Unsicherheiten beitragen.

Die Ausschreibungsplanung ist ein vorausschauendes Instrument. Verkehrsangebote, die ausgeschrieben werden sollen oder müssen, sind in der Regel zwei Jahre vor Inbetriebnahme in der Ausschreibungsplanung aufzunehmen, damit für die Ausschreibung und Vorbereitungsarbeiten seitens der Besteller genügend Zeit zur Verfügung steht. Sind neue Angebote zwei Jahre vor Inbetriebnahme noch nicht bekannt, kann von der „zwei Jahre-Regel“ abgewichen werden. Das heisst, diese Linien können erst in die Ausschreibungsplanung aufgenommen werden, sobald deren Einführung von den Bestellern beschlossen wurde. Die Ausschreibungsplanung beinhaltet somit Ausschreibungen die zum Zeitpunkt einer Konzessionserteilung oder –erneuerung, jedoch nicht während der Konzessionsdauer durchgeführt werden.

### **Arbeitnehmerschutz**

Für die Beurteilungen von Offerten, sei es im ordentlichen Bestellverfahren oder bei Ausschreibungen, ist es wichtig, neben anderen Kriterien auch die Arbeitsbedingungen für die Arbeitnehmer in die Beurteilung einzubeziehen. Ausschreibungen sollen in erster Linie dazu dienen, strukturelle Einsparungen zu erzielen und nicht primär die Löhne zu senken. Insbesondere bei Offertaufforderungen an mehrere Anbieter bzw. bei Ausschreibungen werden die Arbeitsbedingungen bereits heute regelmässig als Kriterium herangezogen. Als Mindestanforderung soll die Einhaltung branchenüblicher Arbeitsbedingungen im Personenbeförderungsgesetz verankert werden. Die Anpassung im Personenbeförderungsgesetz erscheint als eine geeignete Massnahme, um der Gefahr des Lohndumpings zumindest im Bereich der vom Bund bestellten Personenverkehrsangebote entgegenzuwirken.

## **2.4 Finanzierung der Wehrdienste**

### **2.4.1 Ziel: Finanzierung der Wehrdienste ist sicher zu stellen**

Ereignisse auf der Bahninfrastruktur treten nur sehr selten auf, können aber erhebliche Auswirkungen zur Folge haben. Zu den notwendigen Massnahmen nach dem Stand der Technik gehört die Bereitschaft, Ereignisse verschiedenster Art zu bewältigen. Die Einsatzplanung, die Ausbildung der Einsatzkräfte und die Bereitstellung des Materials sind eine gemeinsame Aufgabe von öffentlichen Feuer- und Chemiewehren sowie von den betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU).

Ziel ist es, die Finanzierung der Wehrdienste klarer zu regeln.

### **2.4.2 Ausgangslage: Bei Ereignissen kommen Betriebswehren oder Wehrdienste der Kantone, Bezirke oder Gemeinden zum Einsatz**

Einzelne Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) unterhalten für die Ereignisbewältigung eigene Betriebswehrdienste. Trotz eigener Betriebswehren nehmen aber die Bahnen für verschiedene Ereignisse Leistungen von Wehrdiensten der Kantone, Bezirke bzw. Gemeinden in Anspruch. Dies gilt insbesondere für die folgenden Ereignisse bzw. Situationen:

- Freisetzungen von gefährlichen Gütern bzw. radioaktiven Stoffen, welche den Einsatz einer Chemie- bzw. Strahlenwehr erfordern;
- Feuerwehreinsätze an Ereignisorten, die mit dem LRZ nur nach unverhältnismässig langer Zeit erreichbar sind;
- Ersteinsätze im Brandfall durch lokale Feuerwehren, da diese oftmals den Ereignisort schneller erreichen und dadurch die Brandbekämpfung besser wahrnehmen können.
- Unterstützung bei der Bergung von Todesopfern oder Verletzten.

Geschehen Unfälle mit der Eisenbahn, werden die EIU durch die kantonalen und lokalen Wehrdienste (Feuer- und Chemiewehren) bei der Bewältigung der Ereignisse unterstützt. Ohne diese Unterstützung wären die EIU nicht in der Lage, grössere Ereignisse in der erforderlichen Zeit und im notwendigen Umfang zu bewältigen.

### **EIU bezahlen Einsätze, beteiligen sich aber bisher nicht an den Vorhaltekosten**

Die EIU bezahlen die einsatzbezogenen Kosten von öffentlichen Wehrdiensten. Sie beteiligen sich jedoch in der Regel nicht an den Vorhaltekosten. Unter Vorhaltekosten werden die Investitions- und Betriebskosten verstanden, die unabhängig von Einsätzen anfallen. Zu diesen Kosten gehören unter anderem die Beschaffung und der Unterhalt von Material, Ausbildungs- und Personalkosten oder Bereitschaftskosten (Pikettdienst).

Diese Vorhaltekosten, an denen sich die EIU beteiligen sollen, gilt es klar abzugrenzen von den Kosten, die bei den Bahnen für die Sicherheitsmassnahmen an ihrer Infrastruktur anfallen (wie z.B. Sicherheitsfunk oder Selbstrettungsmassnahmen in Tunnels).

### **2.4.3 Klare Regelungen für Finanzierung der Vorhaltekosten schaffen**

Der Bevölkerungsschutz und damit die Organisation sowie die Finanzierung der öffentlichen Wehrdienste ist grundsätzlich Sache der Kantone. Die Betreiber von Bahnlinien sind gestützt auf die Bundesgesetzgebung verpflichtet, für einen sicheren Betrieb zu sorgen. Wie weit diese Verpflichtung geht und ob das hauptsächlich in der Umweltschutzgesetzgebung verankerte Verursacherprinzip hinsichtlich der Finanzierung der Leistungen anwendbar ist, wurde bisher nicht konkretisiert.

Darüber hinaus hat in den letzten Jahren der Druck seitens der Kantone auf die EIU zugenommen, sich an den Vorhaltekosten von öffentlichen Wehrdiensten angemessen zu beteiligen. Die Kantone verlangen eine verursachergerechte Verteilung der Kosten. Zudem leisten private Betriebe über die Gebäudeversicherungen sowie das ASTRA als Betreiberin der Nationalstrassen bereits Beiträge an die Vorhaltekosten der Wehrdienste.

### **2.4.4 Vorgeschlagene Regelung: EIU sollen sich an Vorhaltekosten der Wehrdienste beteiligen**

Vor diesem Hintergrund haben Vertreter der Kantone, des VöV, der SBB, der BLS und der Bundesverwaltung gemeinsam die rechtlichen Grundlagen analysiert. Sie haben die Anforderungen an die einzelnen Wehrdienste (Feuer- und Chemiewehren) definiert sowie mögliche Kosten- und Finanzierungsmodelle für die Beteiligung der Bahnen an den Vorhaltekosten der Wehrdienste aufgezeigt.

Die Bahnen sollen zur Kostentragung verpflichtet werden. Dazu muss das Eisenbahngesetz so angepasst werden, dass die EIU die Vorhaltekosten der kantonalen Wehrdienste tragen müssen, soweit diese Leistungen für den Einsatz auf Eisenbahnanlagen erbringen. Denn zurzeit ist eine Beteiligung der Bahnen an den Vorhaltekosten der Kantone rechtlich nicht zwingend.

Damit erhalten die Kantone Mittel, auch langfristig eine zweckmässige Bewältigung von Ereignissen auf der Bahninfrastruktur zu gewährleisten. Zudem haben sie die Möglichkeit, mit den Mitteln auch bahnspezifische Einsatzmittel zu beschaffen.

Die Beteiligten haben einen Vorgehensvorschlag entwickelt und die verabschiedeten Ergebnisse festgehalten. Dieses Vorgehen dient als Grundlage für eine künftige Erarbeitung von einzelnen Leistungsvereinbarungen zwischen Kantonen und EIU. Ausgehend von diesen Grundsätzen müssen selbstverständlich die Vereinbarungen jeweils im Einvernehmen zwischen den Beteiligten den konkreten Gegebenheiten jeder Region und Bahnanlage angepasst werden. Der Bundesrat will hier also keine allgemein gültigen Vorgaben erlassen.

### **2.4.5 Neue Regelung verursacht jährliche Kosten beim Bund von rund 3 Mio. Franken, löst jedoch langjährigen Streitpunkt**

Sämtliche EIU in der Schweiz müssen sich für ein Netz von ca. 5'200 km mit einem jährlichen Beitrag von insgesamt 3 Mio. Franken an den Vorhaltekosten der Kantone beteiligen. Die Kosten pro EIU reichen - abgestuft nach Streckenlänge (Eigentumslänge) und Risiko - von wenigen hundert Franken pro Jahr bis ca. 2.2 Mio. Franken. Als Kriterien für die Abschätzung des Risikos werden Verkehrsaufkom-

men (Reisende, Güterverkehr), Risiken aus dem Gefahrguttransport, Tunnel und Naturgefahren verwendet.

Die Kantone erhalten damit Beiträge zwischen ca. 3'000 und 500'000 Franken pro Jahr - wiederum abhängig von den Risiken und der Länge des von ihnen zu betreuenden Streckennetzes. Die Finanzierung soll mit Hilfe der Infrastrukturabgeltung erfolgen.

Der Bundesrat erwartet, dass mit der neuen Regelung ein langjähriger Streitpunkt gelöst und dadurch Projekte schneller verwirklicht werden können. Denn die EIU sind damit im Rahmen von einzelnen Projekten weniger dem Druck der Kantone ausgesetzt, projektspezifische Vereinbarungen im Zusammenhang mit der Tragung von Vorhaltekosten einzugehen. Der Betrag, der durch die schnellere Verwirklichung der Projekte gespart werden kann, ist jedoch nicht bezifferbar.

#### **2.4.6 Geprüfte Alternativen**

Bei der Finanzierung der Kosten wurden neben der Abgeltung der geplanten, ungedeckten Kosten verschiedene Alternativen wie Überwälzung auf den Trassenpreis, Spezialfinanzierung oder eine direkte Abgeltung der Kantone durch den Bund geprüft. Diese Prüfung hat ergeben, dass die oben genannten Beträge im Vergleich zu den in der Leistungsvereinbarung der SBB bzw. in den Abgeltungen für die geplanten, ungedeckten Kosten der KTU kaum ins Gewicht fallen. Der Nachteil, dass die Subventionen nicht um die entsprechenden Beträge aufgestockt werden, ist deshalb vertretbar.

Bei dieser Finanzierungsform hält sich der administrative Aufwand in engen Grenzen: Die Instrumente sind etabliert und einfach.

Eine Schaffung von neuen Rechtsgrundlagen und Instrumenten, wie dies beispielsweise bei einer Spezialfinanzierung der Fall wäre, würde schon nur für deren Entwicklung einen hohen administrativen Aufwand bedeuten. Zudem wäre auch wiederkehrend mit neuen Instrumenten und Abläufen zu arbeiten. Dieser zusätzliche Aufwand scheint in Anbetracht der Höhe der Beträge nicht gerechtfertigt.

### **2.5 Rechtsvergleich und Verhältnis zum europäischen Recht**

Im wesentlichen Punkt der Vorlage ist die Anpassung des schweizerischen Rechts an die ersten beiden EG-Eisenbahnpakete.

### **2.6 Umsetzung**

Im Rahmen der Umsetzungsarbeiten müssen unter anderem in folgenden Vollzugsverordnungen Änderungen vorgenommen werden:

- die Eisenbahnverordnung (EBV),
- die Netzzugangsverordnung (NZV) und die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen (AB-EBV, AB-NZV)



### **3 Erläuterungen zu dem Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2**

#### **3.1 Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)**

##### *Streichen eines Ausdrucks*

Mit RöVE wird die SBB auch für ihre Infrastruktur konzessionspflichtig. Entsprechend wird der Begriff «SBB» gestrichen und der Text angepasst.

##### *Art. 3 Bst e Geltungsbereich*

Das Gesetz gilt für:

- e. grundsätzlich von jedermann beanspruchbare Dienstleistungen Privater, der Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur- oder Personenbeförderungskonzession benötigen, und des Gemeinwesens;

##### *Art. 7 Abs. 2*

Wer im Sinne von Artikel 2 Absatz 3 benachteiligt wird, kann im Falle einer Einrichtung oder eines Fahrzeuges des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Artikel 3 Buchstabe b bei der zuständigen Behörde verlangen, dass das konzessionierte Unternehmen die Benachteiligung beseitigt oder unterlässt.

##### *Art. 8 Abs. 1*

Wer durch ein konzessioniertes Unternehmen oder das Gemeinwesen im Sinne von Artikel 2 Absatz 4 benachteiligt wird, kann beim Gericht oder bei der Verwaltungsbehörde verlangen, dass der Anbieter der Dienstleistung die Benachteiligung beseitigt oder unterlässt.

##### *Art. 12 Abs. 3*

Das Gericht oder die Verwaltungsbehörde verpflichtet das vom Bund konzessionierte Unternehmen oder das Gemeinwesen, eine angemessene Ersatzlösung anzubieten, wenn es nach Artikel 11 Absatz 1 darauf verzichtet, die Beseitigung einer Benachteiligung anzuordnen.

##### *Art. 15 Abs. 1*

Um ein behindertengerechtes öffentliches Verkehrssystem sicherzustellen, erlässt der Bundesrat für das konzessionierte Angebot Vorschriften über die Gestaltung:

- a. der Bahnhöfe und Haltestellen sowie der Flugplätze;
- b. der Kommunikationssysteme und der Billettausgabe;
- c. der Fahrzeuge.

## **3.2 Eisenbahngesetz (EBG)**

### **Zweites Kapitel: Eisenbahnunternehmen**

#### **1. Abschnitt: Infrastrukturbetreiberinnen**

##### *Art. 5 Abs. 4*

Die Einführung einer mit dem EU-Recht kompatiblen Sicherheitsgenehmigung wird in Art. 5 Abs. 4 festgelegt, die Details werden in Art. 8a und 8b geregelt. Der Bundesrat erhält in Übereinstimmung mit dem EU-Recht die Kompetenz, regional tätige Unternehmen auszunehmen. Eine solche Ausnahme wird vor allem für Schmalspurbahnen in Frage kommen.

##### *Art. 8a (neu)* Erteilung und Erneuerung der Sicherheitsgenehmigung

Die Sicherheitsgenehmigung, deren Einführung zur Umsetzung der EG-Sicherheitsrichtlinie erforderlich ist, wird vom jeweiligen Staat erteilt, in welchem die Infrastruktur liegt. Sie muss entsprechend der Vorgaben der EG-Richtlinie alle 5 Jahre erneuert werden. Wesentlichster Inhalt ist die Prüfung des Sicherheitsmanagement-Systems der Infrastrukturbetreiberin.

#### **2. Abschnitt: Netzzugang**

##### *Art. 8b (neu)* Widerruf (der Sicherheitsgenehmigung)

Erfüllt ein Unternehmen die Anforderungen nicht mehr, kann die Sicherheitsgenehmigung widerrufen werden. Dies bedeutet praktisch, dass das Unternehmen gezwungen wird, die Konzession auf ein anderes Unternehmen zu übertragen.

##### *Art. 8c (neu)* Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung

Bislang waren Eisenbahnunternehmen berechtigt, auf eigener Infrastruktur Personen und Güter zu befördern, ohne dass sie dafür eine Netzzugangsbewilligung gebraucht hätten. Bereits in der Beratung der Bahnreform 1 wurde zu Protokoll gegeben, dass für Fahrten auf eigener Infrastruktur die Anforderungen nicht geringer sein könnten als bei Fahrten auf fremder Infrastruktur. Zukünftig ist auch für Fahrten auf eigener Infrastruktur eine Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (Netzzugangsbewilligung) und eine Sicherheitsbescheinigung erforderlich. Dies ist auch notwendig, um die EG-Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (2004/49/EG) in schweizerisches Recht umsetzen zu können.

##### *Art. 8d (neu)* Erteilung und Erneuerung der Netzzugangsbewilligung

Die Voraussetzungen zur Erteilung der Bewilligung entsprechen weitestgehend dem bisherigen Artikel 9 EBG sowie den Vorgaben der Richtlinien 95/18/EG (in der Fassung der Richtlinie 2001/13/EG) und 2004/49/EG).

Die in Artikel 8d enthaltenen Bestimmungen werden im Wesentlichen bereits heute angewendet, wenn ein Unternehmen um eine Netzzugangsbewilligung für Fahrten auf Infrastrukturen anderer Bahnen ersucht (siehe auch Eisenbahn-

Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 [NZV; SR 742.122]). Sie haben sich in der Praxis bewährt.

Auf Grund des Landverkehrsabkommens gilt zwischen der Schweiz und den Ländern der EU bereits heute die gegenseitige Anerkennung der Netzzugangsbewilligungen.

#### *Art. 8e (neu)* Erteilung und Erneuerung der Sicherheitsbescheinigung

Die Sicherheitsbescheinigung umfasst die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems und die Zulassung streckenspezifischer Vorkehrungen, die das Eisenbahnunternehmen getroffen hat, um die Sicherheit zu gewährleisten. Die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems wird genauso wie die Netzzugangsbewilligung europaweit gültig sein. Dagegen handelt es sich bei der Zulassung der streckenspezifischen Vorkehrungen um eine rein nationale Zulassung.

#### *Art. 8f (neu)* Widerruf (von Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung)

Erfüllt ein Unternehmen die Voraussetzungen nicht mehr, müssen die Sicherheitsbescheinigung und allenfalls auch die Netzzugangsbewilligung widerrufen werden.

#### *Art. 9* Gewährung des Netzzugangs

Neu benötigen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Netzzugangsbewilligung, auch wenn sie nur auf dem eigenen Netz verkehren. Die wesentlichen Elemente aus dem bisherigen Artikel 9 sind im neuen Artikel 8d wieder zu finden.

Es ist nicht mehr das Eisenbahnunternehmen, welches die Trassen zuteilt, sondern die Trassenvergabestelle (Art. 9a Abs. 1).

Das EG-Recht (Art. 13 Abs. 1 Richtlinie 2001/14/EG) verbietet den Handel mit Trassen. Dieses Verbot wird ins schweizerische Recht übernommen. Die Übertragung von Trassen ist aber zulässig, wenn mit der Durchführung eines bestimmten Verkehrs ein anderes Unternehmen betraut wird

#### *Art. 9a* Trassenvergabestelle

Für die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzugangs ist neu die Trassenvergabestelle zuständig, welche in Form einer unabhängigen Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit (analog Post und ETH) errichtet wird. Der Bundesrat erhält in diesem und in folgenden Artikeln die für die Gründung der Anstalt notwendigen Ermächtigungen. Der Bundesrat ist Aufsichtsbehörde und wählt den Verwaltungsrat sowie die Revisionsstelle. Hingegen wird die Geschäftsleitung, um die notwendige Unabhängigkeit zu gewährleisten, vom Verwaltungsrat gewählt.

#### *Art. 9b* Aufgaben der Trassenvergabestelle

In Absatz 1 sind die minimalen Funktionen aufgelistet, welche gemäss EG-Richtlinien zwingend der Trassenvergabestelle zugeordnet werden müssen. Die Trassenvergabestelle kann einzelne Aufgaben Dritten übertragen, ihre Verantwortung dafür bleibt aber erhalten. Weiterreichende Kompetenzen regelt der Bundesrat. Er bestimmt auch in Übereinstimmung mit den von der EU festgelegten Kriterien

die Ausnahmen in der Zuständigkeit der Trassenvergabestelle. Absatz 4 verpflichtet den Bundesrat, bei der Ordnung des Verfahrens die einschlägigen internationalen Vorgaben (insbesondere den Zeitplan des Zuweisungsverfahrens gemäss Anhang II der RL 2001/14/EG) zu beachten.

#### *Art. 9c (neu)* Organe

Die Organe der Trassenvergabestelle sind der Verwaltungsrat, die Geschäftsleitung und die Revisionsstelle.

#### *Art. 9d (neu)* Verwaltungsrat

Der vom Bundesrat gewählte Verwaltungsrat besteht aus fünf bis sieben Personen. Diese müssen fachlich geeignet sein. Die unabdingbare Unabhängigkeit verbietet es aber, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Eisenbahnunternehmen in den Verwaltungsrat zu wählen. Der Verwaltungsrat erhält vom Bundesrat einen strategischen Auftrag über vier Jahre. Er hat die üblichen, einem Verwaltungsrat zukommenden Aufgaben. Jährlich hat er dem Bundesrat mit dem Geschäftsbericht Rechenschaft über die Zielerreichung abzulegen, in einem Jahresbericht den Geschäftsgang zu umschreiben, die Jahresrechnung und die Bilanz vorzulegen und den Bericht der Revisionsstelle zu übermitteln.

#### *Art. 9e(neu)* Geschäftsleitung

Die vom Verwaltungsrat ernannte Geschäftsleitung führt die Trassenvergabestelle operativ.

#### *Art. 9f (neu)* Revisionsstelle

Die Aufgaben der vom Bundesrat gewählten Revisionsstelle richten sich im wesentlichen nach den Artikeln 727-731 des Obligationenrechts (OR; SR 220). Sie erstattet dem Verwaltungsrat und dem Bundesrat über das Ergebnis der Prüfung Bericht.

#### *Art. 9g (neu)* Personal

Gemäss Corporate-Governance-Zusatzbericht<sup>34</sup> sollen für Einheiten, die wie die künftige Trassenvergabestelle Dienstleistungen mit Monopolcharakter erbringen, das Bundespersonalgesetz mit unternehmensspezifischen, personalrechtlichen Ausführungsbestimmungen zur Anwendung kommen. Die vom Verwaltungsrat erlassenen Ausführungsbestimmungen sind dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen. Da es sich um eine unabhängige Bundesanstalt handelt, gibt es keinen direkten Bezug zum Sach- oder Personalbudget des UVEK. Arbeitgeber des Personals ist die Anstalt. Das Personal ist wie dasjenige anderer Anstalten bei der Pensionskasse des Bunds PUBLICA versichert.

<sup>34</sup> Zusatzbericht des Bundesrates zum Corporate-Governance-Bericht - Umsetzung der Beratungsergebnisse des Nationalrats vom 25. März 2009, BBl ...

*Art. 9h (neu)* Finanzierung

Finanziert werden die Kosten (im wesentlichen Personalkosten) der Trassenvergabestelle durch kostendeckende Abgaben. Diese sollen lediglich den geplanten Aufwand decken, d.h. die Anstalt strebt keinen Gewinn an. Abgabepflichtig sind die Infrastrukturbetreiberinnen, für deren Netze die Anstalt Trassen vergibt oder auf eine andere Weise tätig ist. Die Abgabe ist proportional zu den für die jeweiligen Infrastrukturbetreiberinnen erbrachten Leistungen zu berechnen.

*Art. 9i (neu)* Rechnungslegung

Der Rechnungslegungsstandard folgt allgemein anerkannten Grundsätzen. Der Bundesrat kann darüber hinaus Vorschriften erlassen.

*Art. 9j(neu)* Tresorerie

Die liquiden Mittel der Trassenvergabestelle werden durch die Eidgenössische Finanzverwaltung verwaltet. Sie kann der Trassenvergabestelle Darlehen gewähren, welche diese für die Erfüllung ihrer Aufgaben (beispielsweise die Erstausrüstung mit Mobiliar, Informatikmitteln usw.) benötigt.

*Art. 9k (neu)* Verantwortlichkeit

Durch Verweis auf das Bundesgesetz über die Verantwortlichkeit des Bundes sowie seiner Behördenmitglieder und Beamten (Verantwortlichkeitsgesetz) haftet die Trassenvergabestelle für den Schaden, den Mitarbeitende der Trassenvergabestelle Dritten in Ausübung ihrer amtlichen Tätigkeit zufügen, unabhängig des Verschuldens der Mitarbeitenden. Die Haftungsregelung ist somit die gleiche wie die bei ordentlichen Bundesbehörden.

*Art. 9l (neu)* Steuern

Die Trassenvergabestelle ist grundsätzlich von jeder Besteuerung befreit. Der Vorbehalt nach Absatz 2 bezieht sich nicht auf die Tätigkeit nach Artikel 9b. Steuerpflichtig könnte sie allenfalls dann sein, wenn sie Aufgaben ausserhalb ihrer gesetzlichen Tätigkeit übernehmen würde, beispielsweise die Erstellung von Expertisen und Gutachten.

*Art. 9m (neu)* Unabhängigkeit und Aufsicht

Die Unabhängigkeit der Trassenvergabestelle ist von ausschlaggebender Bedeutung. Sie muss ihre Tätigkeit unabhängig von Beeinflussungen ausüben können. Unabhängigkeit und Selbständigkeit werden aus diesem Grund hier ausdrücklich im Gesetz verankert.

*Art. 9n (neu)* Verfahren und Rechtsschutz

Das Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (SR 172.021). Beschwerdeinstanz gegen Verfügungen der Trassenvergabestelle ist somit das Bundesverwaltungsgericht. Allfälligen

Beschwerden wird die aufschiebende Wirkung entzogen; es muss vermieden werden, dass beispielsweise eine Beschwerde den Fahrplanprozess aufhalten kann.

#### *Art. 9o (neu)* Trassenpreis

Der Trassenpreis setzt sich unverändert aus einem Mindestpreis und einem Deckungsbeitrag zusammen. Die wesentlichen Vorgaben zum Mindestpreis werden nach wie vor vom Bundesrat und dem zuständigen Bundesamt erlassen, währenddem die Konzessionsbehörde über die Höhe des Deckungsbeitrags im konzessionierten Personenverkehr entscheidet. Der Deckungsbeitrag im übrigen Verkehr (d.h. im Güter- und im nicht regelmässigen Personenverkehr) wird von der Trassenvergabestelle auf Antrag der Infrastrukturbetreiberinnen genehmigt. Die Trassenvergabestelle bestimmt diejenigen Elemente des Trassenpreises, deren Höhe nicht gesetzlich vorgeschrieben ist. Sie sorgt für die Publikation des Trassenpreises und der Netznutzungsbedingungen. Beim Schmalspurnetz bleiben die Infrastrukturbetreiberinnen für die Trassenvergabe selbst zuständig.

Die neue Formulierung des Absatzes 4 nimmt darauf Rücksicht, dass unterschiedliche Verkehre unterschiedliche Kosten verursachen. Die Trassenpreise sollen diese Unterschiede widerspiegeln können. Im Übrigen wird die Bestimmung, dass der Trassenpreis für den regelmässigen Personenverkehr zwingend einen Anteil aus den Erträgen aus dem Verkehr beinhaltet, weniger imperativ formuliert.

#### *Art. 9p (neu)* Vereinbarung

Da Netzzugangsvereinbarung und Trassenpreis keinen unmittelbaren Zusammenhang mehr haben, erscheint der bisherige Absatz 2 von Artikel 9b als eigener Artikel 9d. Die Schiedskommission entscheidet, falls Infrastrukturbetreiberin und Netzbewerberin sich nicht über Abschluss, Inhalt oder Umsetzung der Netzzugangsvereinbarung einigen können.

## **Viertes Kapitel: Planung, Bau und Betrieb**

### **1. Abschnitt: Grundsätze**

#### *Art. 17a* Register der zugelassenen Fahrzeuge

Das Register der zugelassenen Fahrzeuge soll den entsprechenden Bestimmungen der Interoperabilitätsrichtlinie (Art. 33) sowie den Vorgaben des COTIF entsprechen. Da dort keine uneingeschränkte Zugänglichkeit des Registers vorgesehen ist, muss Art. 17a i.d.F. der Güterverkehrsvorlage entsprechend modifiziert werden.

Der Bundesrat kann regeln, wer kennzeichnungspflichtig ist und welche genauen Vorgaben für die Kennzeichnung gelten.

Die Anmeldepflicht des Bewilligungsinhabers dient dazu, dass alle ehemals bei den SBB eingestellten Wagen mit einer SBB-Zulassung nach Artikel 83 Absatz 4 EBV dem BAV gemeldet werden.

Der Bundesrat kann die Zugangsrechte konkretisieren und dabei über allfällige Antragsanforderungen entscheiden.

*Art. 17b*            Instandhaltung von Fahrzeugen

Diese Bestimmung tritt an die Stelle von Artikel 7 GüTG. Sie regelt in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Richtlinie 2008/110/EG<sup>35</sup> und des COTIF wer für die Instandhaltung verantwortlich ist. Die Regelung betrifft die Regressmöglichkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gegenüber Dritten für die Sicherheit des Zuges verantwortlich beleiben. Wird ein Eisenbahnverkehrsunternehmen nach einem Unglück in Anspruch genommen, so kann das Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der für die Instandhaltung verantwortlichen Stelle Regress nehmen, wenn der Schaden auf mangelhafte Instandhaltung zurückzuführen ist.

Damit eine Stelle als für die Instandhaltung verantwortlich in das Register eingetragen wird, ist ihre Einwilligung erforderlich. Soll einen neue Stelle für die Instandhaltung eines Wagens die Verantwortung übernehmen, so wird der Wechsel in der Verantwortung gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen erst mit der geänderten Eintragung wirksam.

Der Bundesrat kann Anforderungen an die für die Instandhaltung zuständigen Stellen festlegen. Beispielsweise könnte er betreffend Güterwagen eine Zertifizierungspflicht für die instandhaltungsverantwortliche Stelle vorsehen, wie sie von der Richtlinie 2008/110/EG eingeführt wird.

Die Halterdefinition entspricht Artikel 2 lit. s der Interoperabilitätsrichtlinie.

*Art. 17c*            Beurteilung der sicherheitsrelevanten Aspekte

Die Bestimmung entspricht Art. 17*b* wie er voraussichtlich im Rahmen der Zusatzbotschaft zu Bahnreform 2 verabschiedet wird. Er wird aus systematischen Gründen zu Art. 17*c*.

## **7a. Abschnitt: Interoperabilität mit dem europäischen Eisenbahnsystem (neu)**

*Art. 23a*            Grundsatz

In den Artikeln 23*a*–23*m* finden sich die neuen, mit dieser Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Bestimmungen, die zusätzlich bzw. abweichend gelten, wenn eine Eisenbahn auch unter den Geltungsbereich der Interoperabilitätsrichtlinie fällt.

*Art. 23b*            Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich der Bestimmungen betreffend die Interoperabilität (Art. 23*a*–23*m*) wird durch den Bundesrat bestimmt. Dabei besteht das konventionelle Netz aus einem Teil des Normalspurnetzes. Der Bundesrat wird den Umfang des konventionellen Netzes auf dem Verordnungsweg definieren (Art. 23*b* Abs. 2 EBG). Er wird sich dabei von der Überlegung leiten lassen, welche Strecken sinnvollerweise mittel- bis langfristig den europäischen technischen Anforderungen entsprechen sollten. Zusätzlich müssen die Anknüpfungspunkte der ausländischen Strecken gemäss der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments

<sup>35</sup> Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit), ABl. L 345 vom 23. 12. 2008 S. 62.

und des Rates vom 23. Juli 1996<sup>36</sup> über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, die Verbindung der Landesteile, die Umfahrungsmöglichkeiten bei Streckenunterbrüchen sowie verkehrspolitische Aspekte berücksichtigt werden. Der Bundesrat hat die Möglichkeit, das konventionelle Netz schrittweise auf das gesamte Normalspurnetz auszudehnen. Weiter kann er den Geltungsbereich einzelner, geeigneter Technischer Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) auf das gesamte Normalspurnetz erstrecken, auch soweit dieses noch nicht zum konventionellen Netz gehört.

Die Bestimmungen der Artikel 23a–23m kommen nur auf den vom Bundesrat zu bestimmenden Neubaustrecken sowie bei grösseren Umbau- und Erneuerungsmassnahmen auf den in den Anhängen der Eisenbahnverordnung (EBV; SR 742.141.1) definierten Netzen zur Anwendung (vgl. die Karten in den Beilagen zu diesem erläuternden Bericht). Bei Umrüstung und Erneuerung muss das BAV entscheiden, ob die Umrüstungs- bzw. Erneuerungsmassnahme einen solchen Umfang aufweist, dass die Bestimmungen betreffend die Interoperabilität zur Anwendung kommen. Auch muss das BAV prüfen, ob ein Fall vorliegt, wo von der Anwendung der TSI abgesehen werden muss (vgl. oben). Werden beispielsweise neue Fahrzeuge beschafft, die auf Strecken eingesetzt werden sollen, mit deren Umrüstung auf das europäische Zugsicherungssystem in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist, so ist es nicht sinnvoll, die Ausrüstung des Fahrzeugs mit dem entsprechenden System sowie Konformitätsbescheinigungen von Konformitätsbewertungsstellen zu verlangen.

#### *Art. 23c*          Strukturelle Teilsysteme

Heute wird in der Schweiz eine staatliche Betriebsbewilligung nur für Fahrzeuge und teilweise für die Infrastruktur erteilt. Sie wird nun für alle strukturellen Teilsysteme obligatorisch werden, also neben Fahrzeugen und Infrastruktur auch für die strukturellen Teilsysteme Energie, Betrieb sowie Zugsicherung.

Das Verfahren zur Erteilung einer Betriebsbewilligung ändert sich nur insoweit, als der Gesuchsteller für die verwendeten Teilsysteme und Interoperabilitätskomponenten die EG-Prüferklärungen bzw. EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärungen vorzulegen hat. Zu diesem Zweck muss sich der Gesuchsteller rechtzeitig an eine Konformitätsbewertungsstelle in Europa wenden, die berechtigt ist, entsprechende Bescheinigungen auszustellen.

#### *Art. 23d*          Umrüstung und Erneuerung

Sowohl Umrüstung als auch Erneuerung setzen umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon voraus. Handelt es sich um weniger umfangreiche Instandhaltungs- oder Instandsetzungsarbeiten, so ist keine neue Betriebsbewilligung erforderlich.

#### *Art. 23e*          Interoperabilitätskomponenten

Interoperabilitätskomponenten sind Bauteile (auch immaterielle wie Software), die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die

<sup>36</sup> ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1; zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates vom 20. November 2006, ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 1.

Interoperabilität des Eisenbahnsystems abhängt. Sie dürfen ohne staatliche Bewilligung in Verkehr gebracht werden, wenn sie den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Der Bundesrat wird voraussichtlich festlegen, dass zum Nachweis der Sicherheit EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärungen und -bescheinigungen vorhanden sein müssen. Die Konformitätsbewertungsstellen bescheinigen die Konformität solcher Komponenten, wenn sie den einschlägigen europäischen Richtlinien, insbesondere den sie betreffenden TSI, entsprechen.

*Art. 23f*            Zuständigkeiten

Es ist vorgesehen, dass der Bundesrat als grundlegende Anforderungen die in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG genannten Anforderungen festlegt. Als technische Ausführungsbestimmungen wird er die TSI festlegen.

Von besonderer Bedeutung ist der Einsitz in den mit Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG eingesetzten Ausschuss, die Zusammenarbeit mit der Europäischen Eisenbahnagentur und denjenigen Arbeitsgruppen, welche mit der Ausarbeitung neuer und zu überarbeitender TSI betraut sind. Denn nur so kann die Schweiz frühzeitig ihr Interesse an Lösungen einbringen, die den landesspezifischen Besonderheiten Rechnung tragen. Dies gilt beispielsweise hinsichtlich der Kompatibilität mit den heute in der Schweiz verwendeten technischen Systemen.

*Art. 23g*            Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

Wird ein Teilsystem entsprechend den technischen Normen hergestellt, welche geeignet sind, die grundlegenden Anforderungen zu konkretisieren, so wird vermutet, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden.

*Art. 23h*            Inverkehrbringen

Zur Sicherstellung des freien Verkehrs von Teilsystemen und Interoperabilitätskomponenten wird die Schweiz insbesondere keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen der EG-Prüfung oder des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung erfolgt sind. Diese Regelung entspricht Artikel 10 Absatz 2 der Interoperabilitätsrichtlinie.

*Art. 23i*            Nachträgliche Kontrolle (Marktüberwachung)  
der Interoperabilitätskomponenten

Die Interoperabilitätsrichtlinie verlangt von den Mitgliedstaaten eine Marktüberwachung. Das heisst, die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Massnahmen, damit Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme auch nachdem sie in Verkehr gebracht beziehungsweise in Betrieb genommen wurden, in einem vorschriftsgemässen Zustand bleiben. Es bietet sich an, Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme soweit wie möglich im Rahmen der Aufsicht über das Gesamtsystem zu überwachen, da die potentielle Gefahr von Interoperabilitätskomponenten und Teilsystemen auch erst dann ausgeht, wenn sie als Bestandteile des «Gesamtsystems» Eisenbahn eingesetzt werden. Dementsprechend wird die nachträgliche Kontrolle von Teilsystemen im Rahmen der Aufsicht gemäss Artikel 10 EBG und im Rahmen der Erteilung bzw. Erneuerung von Sicherheitsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen wahrgenommen.

Daneben muss zur Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie die Möglichkeit geschaffen werden, die Interoperabilitätskomponenten schon vor deren Einbau zu überwachen. Anderenfalls bestünde keinerlei Kontrolle von Interoperabilitätskomponenten, welche in bereits betriebsbewilligte Teilsysteme eingebaut werden. Diesem Zweck dient Artikel 23i. Er enthält dieselben Befugnisse, die Artikel 19 des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 1995 über die technischen Handelshemmnisse (THG; SR 946.51) vorsieht. Artikel 23i Absatz 4 zählt in nicht abschliessender Weise Massnahmen auf, die ergriffen werden können, wenn Interoperabilitätskomponenten nicht den Vorschriften entsprechen.

#### *Art. 23j* Konformitätsbewertung

Konformitätsbewertungsstellen müssen entweder in der Schweiz akkreditiert sein und über eine Haftpflichtversicherung verfügen, oder von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft im Rahmen eines Abkommens mit der Schweiz benannt worden sein. Das heisst, dass die Schweiz die Bescheinigungen der europäischen Konformitätsbewertungsstellen (sog. benannten Stellen) anerkennen wird, sobald die Interoperabilitätsrichtlinie in den Anhang 1 zum Landverkehrsabkommen aufgenommen wird. Der Nachweis einer Haftpflichtversicherung ist auch für Konformitätsbewertungsstellen in der europäischen Gemeinschaft erforderlich, ist aber von dem Mitgliedstaat zu überprüfen, in welcher sich die Konformitätsbewertungsstelle befindet.

Der Bundesrat wird festlegen, dass die Konformitätsbewertungsstellen den Kriterien nach Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG entsprechen müssen. Zu diesen Voraussetzungen gehört insbesondere die fachliche Eignung des Personals. Die Konformitätsbewertungsstellen müssen nach der Akkreditierungs- und Bezeichnungsverordnung (SR 946.512) akkreditiert sein. Das bedeutet, dass die Stelle, die sich um eine Benennung bewirbt, sich vorgängig im entsprechenden Fachbereich von der Schweizerischen Akkreditierungsstelle hat akkreditieren lassen.

#### *Art. 2k* Konformitätsbewertungsstelle des Bundes

Mit diesem Artikel erhält der Bundesrat die Kompetenz, eine staatliche Konformitätsbewertungsstelle einzurichten.

Sollte von der Möglichkeit der Schaffung einer staatlichen Konformitätsbewertungsstelle Gebrauch gemacht werden, so hat sie denselben Anforderungen zu genügen, wie jede private Konformitätsbewertungsstelle. Lediglich eine Haftpflichtversicherung ist nicht erforderlich. Sie kann genauso wie eine private Konformitätsbewertungsstelle nur in den Bereichen Dokumente ausstellen, die sie fachlich beurteilen kann. Sie kann also nicht beliebig einspringen, wo private Konformitätsbewertungsstellen fehlen, sondern nur dort, wo sie über ausreichendes technisches Know-how und ausreichende Kapazität verfügt. Deshalb besteht kein Anspruch auf Übernahme eines Mandats durch die Konformitätsbewertungsstelle. Für private Konformitätsbewertungsstellen muss dies nicht ausdrücklich geregelt werden, da dort ohnehin der Grundsatz der Privatautonomie gilt.

Konformitätsbewertungsstellen treten am Markt auf, indem sie privatrechtliche Verträge abschliessen. Deshalb sind Streitigkeiten über ihre Arbeit unabhängig von der Frage, ob es sich um eine staatliche oder eine private Konformitätsbewertungsstelle handelt, vor dem Zivilrichter zu beurteilen.

## *Art. 23l*          Datenbearbeitung

Hier wird die rechtliche Grundlage für eine Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber auf Verordnungsebene geschaffen, die für Fahrzeugregister, Fahrzeugtypenregister und Infrastrukturregister wie sie in den Artikeln 33 - 35 der Richtlinie 2008/57/EG vorgesehen sind, erforderlichen Daten zu erheben und zu veröffentlichen. Dadurch wird es dem Bundesamt ermöglicht, entsprechende Register zu führen bzw. entsprechende Informationen zur Verfügung zu stellen.

## **8a. Abschnitt: Vorhaltekosten der kantonalen Wehrdienste (neu)**

### *Art. 32 a*

*Absatz 1:* Mit diesem Artikel werden die ISB verpflichtet, sich an den Vorhaltekosten der Wehrdienste (Feuer- und Chemiewehren) zu beteiligen. Mit dieser Verpflichtung werden die daraus den ISB entstehenden Kosten abgeltungsberechtigt nach Art. Art. 56 EBG (KTU) resp. Art. 8 SBBG (SBB).

*Absatz 2:* Zur Festlegung der Höhe der Beiträge der ISB an die Vorhaltekosten sowie zur Definition der dafür von den Wehrdiensten zu erbringenden Leistungen müssen gegenseitige Vereinbarungen zwischen den ISB und den Kantonen getroffen werden.

*Absatz 3:* Grundlage für die Festlegung der Rahmenbestimmungen des Departements ist das Resultat der paritätischen Projektgruppe. Dieses Resultat mit Angaben über die Höhe der Kosten und die Leistungen der Wehrdienste ist in einem Projektabschlussbericht festgehalten.

## **12. Abschnitt: Marktaufsicht und Streitigkeiten**

### *Art. 40a*          Schiedskommission

Der Artikel umschreibt in seinem neuen Wortlaut die Aufgaben der SKE eingehender. Insbesondere wird die SKE ermächtigt, künftig von Amtes wegen tätig werden zu können.

### *Art. 54*

Der Art. 54 ist durch die letzte Revision des Eisenbahngesetzes bedeutungslos geworden. Er bezog sich auf die Berechnung des kommerziellen Werts bei Rückkauf. Neu bestimmt sich der auf die Infrastruktur beschränkte Rückkauf rein nach dem Buchwert.

### *Art. 83a (neu)*    Mitteilungen an ausländische Behörden

Mit dieser Bestimmung wird die erforderliche Rechtsgrundlage dafür geschaffen, dass ausländische Behörden darüber informiert werden können, wenn sicherheitsrelevantem Personal gestützt auf Artikel 83 die Tätigkeit in der Schweiz untersagt werden musste. Dies ist erforderlich, damit die ausländischen Behörden überprüfen können, ob der betroffenen Person die Tätigkeit auch dort untersagt werden muss.

## **Dreizehntes Kapitel: Übergangs- und Schlussbestimmungen**

### *Übergangsbestimmungen zur Änderung vom ...*

*Absatz 1:* Die Übergangsbestimmungen regeln nur, dass der Nachweis der Einhaltung der TSI für einen Übergangszeitraum, der vom Bundesrat festzulegen ist, auch auf andere Weise als durch Vorlage von EG-Prüferklärungen möglich sein muss. Wo der Gesuchsteller TSI-konform gebaut hat und die Einhaltung der vorgesehenen Verfahren zu unzumutbaren Verzögerungen führen würde, muss der Nachweis der Einhaltung der TSI beispielsweise durch herkömmliche Sachverständigengutachten ausreichen.

Der Bundesrat wird bei der Festlegung dieses Zeitpunktes berücksichtigen, dass sich die Hersteller in ihren Planungen auf die Gültigkeit veränderter technischer Vorschriften einstellen können müssen.

*Absatz 2:* Es ist vorgesehen, dass der Bund die Trasse Schweiz AG, die *heutige* Trassenvergabestelle von SBB, BLS, SOB und VöV, im Sinne von Art. 751 OR übernimmt und in eine Anstalt des Bundes überführt. Der Bundesrat erhält die Ermächtigung, hierfür die notwendigen Vereinbarungen abzuschliessen.

*Absatz 3 - 5:* Bei Gründung der Trassenvergabestelle (siehe Art. 9a) muss die Eröffnungsbilanz sowie das Dotationskapital festgelegt werden. Der Bundesrat erhält hier die dazu notwendige Ermächtigung.

Das Personal der künftigen Trassenvergabestelle wird sich vor allem aus Personal der Trasse Schweiz AG und der Bahnen rekrutieren. Damit soll die Kontinuität der Aufgabenerfüllung und das fachliche Wissen sichergestellt werden. Mit dem Übertritt zur Trassenvergabestelle wird das Personal ihrem Personalstatut unterstellt. Arbeitgeberin ist die Trassenvergabestelle. Die Anstalt muss für ihre Arbeit auf die Grundlagen der Trasse Schweiz AG zurückgreifen können; Absatz 5 stellt sicher, dass der Anstalt die notwendigen Unterlagen zur Verfügung stehen.

## **3.3 Gütertransportgesetz**

### *Art 8*

Der bisherige Art. 8 wird ersetzt durch Art. 17c Eisenbahngesetz.

### 3.4 Seilbahngesetz (SebG)<sup>37</sup>

Im Rahmen der Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 sollen im Bereich der Eisenbahnen, Trolleybusse und konzessionierten Schifffahrtsunternehmen Vorschriften erlassen werden, die sicherstellen sollen, dass die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten nur von dienstfähigem Personal ausgeübt werden. Die Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten in dienstunfähigem Zustand, insbesondere unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen, wird unter Strafe gestellt.

Durch Artikel 18a lit. c werden die entsprechenden Bestimmungen des Eisenbahngesetzes auf Seilbahnen für sinngemäss anwendbar erklärt. Sie werden den heute gültigen Artikel 45 Absatz 4 Seilbahnverordnung<sup>38</sup> ersetzen und um eine entsprechende Strafdrohung ergänzen.

Der letzte Satzteil von Artikel 25 Absatz 2 "unter solidarischer Mithaftung der juristischen Person oder Handelsgesellschaft für Geldstrafe und Kosten" wird aufgehoben, da er der Regelung von Artikel 102 StGB widerspricht.

### 3.5 Personenbeförderungsgesetz (PBG)

*Art. 6 Abs. 4* Personenbeförderungskonzession

Die Zuständigkeit für die Erteilung einer Konzession wechselt vom UVEK zum BAV. Für die Erteilung von Konzessionen für Seilbahnen war bereits heute das Bundesamt zuständig. Nötig wird die Anpassung deshalb, weil das BAV mit vorliegender Ausschreibungsregelung den Vergabeentscheid sowie die Konzessionserteilung in einer einzigen Verfügung erlassen wird.

*Art. 9 Abs. 3, 4 (neu) und 5 (neu)* Voraussetzungen für die Erteilung, den Entzug und den Widerruf von Konzessionen und Bewilligungen

Absatz 3 besagt, dass beim Vorliegen einer Konzessionsverletzung die Konzession dem Transportunternehmen entzogen werden kann.

Absatz 4 hält fest, dass bei abgeltungsberechtigten Angeboten die erteilende Behörde die Konzession entziehen kann, wenn:

- Die Ziele einer Zielvereinbarung in mehreren Punkten oder in einem wesentlichen Punkt nicht erfüllt werden.
- Eine Langzeitvereinbarung vom Transportunternehmen nicht eingehalten werden kann.

Absatz 5 regelt den Widerruf einer Konzession oder Bewilligung. Im Gegensatz zu einem vom Transportunternehmen verschuldeten Entzug werden die Behörden bei einem Widerruf gegenüber dem Transportunternehmen schadenersatzpflichtig.

<sup>37</sup> SR 743.01

<sup>38</sup> SR 743.011

### *Art. 13 Abs. 3* Fahrpläne

Auf Grund von Absatz 2 des PBG hat der Bundesrat das Verfahren für die Aufstellung und die Veröffentlichung der Fahrpläne in der Fahrplanverordnung vom 25. November 1998<sup>39</sup> geregelt. Auf dieser Grundlage setzt das BAV jährlich die für die Erstellung und Veröffentlichung der Fahrpläne, die Trassenvergabe und das Bestellverfahren im Regionalverkehr geltenden Fristen und Termine fest. Diese werden zunehmend durch internationale Gremien bestimmt. Beispielsweise enthält die Richtlinie 2001/14/EG einen Zeitplan des Zuweisungsverfahrens, den es zu beachten gilt, sofern der grenzüberschreitende Verkehr nicht in unzumutbarer Weise erschwert werden soll. Der Bundesrat wird verpflichtet, bei der Ordnung des Verfahrens die international geltenden Fristen und Termine zu beachten.

## **6. Abschnitt: Bestelltes Verkehrsangebot: Allgemeine Bestimmungen**

### *Art. 28* Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Verkehrsangebotes

Dieser Artikel dient primär einem besseren Verständnis der Materie. So wird in Absatz 2 festgehalten, dass es im Bestellverfahren neu zwei „Welten“ geben wird. Einerseits wird das Angebot im ordentlichen Bestellverfahren bestellt. Andererseits kann es aber auch in einem Ausschreibeverfahren festgelegt werden.

### *Art. 32a (neu)* Zielvereinbarung

Die Zielvereinbarung ist ein Instrument des ordentlichen Bestellverfahrens im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr und kann für die Linien eines Transportunternehmens abgeschlossen werden, welche nicht an eine Langzeitvereinbarung gebunden sind. Wenn Bund und Kantone im Bestellverfahren bei einem Transportunternehmen ungenügende Leistungen feststellen, können die Besteller mit dem Transportunternehmen Leistungsziele vereinbaren, die es in einem bestimmten Zeitraum erfüllen muss. Die Mindestlaufdauer einer Zielvereinbarung beträgt vier Jahre. Werden die Ziele nicht erreicht, können die Besteller das Angebot gemäss Art. 33b Abs. 2 lit. b. ausschreiben.

Dieser Artikel regelt die Rahmenbedingungen einer Zielvereinbarung. Bund und Kantone können mit einem Transportunternehmen eine Zielvereinbarung abschliessen, wenn sie Preis, Qualität oder Quantität des bisher erbrachten Verkehrsangebots verbessern wollen. Dabei kann die Zielvereinbarung mit einem Bonus-Malus-System verknüpft werden. Erreichen die Busbetriebe die vereinbarten Ziele in mehreren Punkten oder in einem wesentlichen Punkt nicht, führen die Besteller das Ausschreibungsverfahren durch.

### *Art. 33* Geltungsbereich

Das Ausschreibeverfahren kommt im Busbereich zur Anwendung. Bereits heute werden ausschliesslich Ausschreibungen in diesem Bereich durchgeführt.

Es ist wichtig, dass die heutigen Errungenschaften des öffentlichen Verkehrs wie der direkte Verkehr oder der Taktfahrplan nicht gefährdet werden. Aus diesem Grund

<sup>39</sup> SR 742.151.4

soll mit der neuen Ausschreibungsregelung zuerst im Busbereich Erfahrungen gesammelt werden, bevor die Ausschreibungspflicht auch im Schienenpersonenverkehr gilt. Bei den Seilbahnen und der Schifffahrt werden keine Ausschreibungen durchgeführt.

In Absatz 2 wird festgehalten, dass auch in Zukunft im Schienenpersonenverkehr ausgeschrieben werden kann. Auf weitere Ausführungen wurden in diesem Bereich verzichtet.

Der Bundesrat erlässt für das Ausschreibungsverfahren Ausführungsbestimmungen.

#### *Art. 33a (neu) Koordination*

Anhand der Ausschreibungspraxis der letzten Jahre konnte festgestellt werden, dass Rechtsunsicherheiten bezüglich des Zusammenspiels zwischen Konzession und der Übergabe von Verkehrsleistungen von einem zum anderen Transportunternehmen im Rahmen des Bestellverfahrens bestehen. Dieser Artikel bietet neu die Grundlage für die Koordination.

Aus verwaltungsökonomischen Überlegungen soll in Zukunft der Vergabeentscheid sowie die Konzessionserteilung oder Konzessionserneuerung in einer einzigen anfechtbaren und vom BAV erlassenen Verfügung aufgeführt werden. Die Besteller legen dabei in den Ausschreibungsunterlagen fest, welche Angaben die interessierten Transportunternehmen betreffend einer möglichen Konzessionserteilung oder -erneuerung zusammen mit ihrer Offerte einreichen müssen. Parallel zu den Offer-tauswertungen kann das BAV für den konzessionsrechtlichen Teil das ordentliche Vernehmlassungsverfahren nach VPK durchführen. Sobald der Vergabeentscheid rechtskräftig ist, erlangt die Konzession ihre Gültigkeit. Die Besteller schliessen mit demjenigen Transportunternehmen eine Langzeitvereinbarung ab, welches im Vergabeentscheid berücksichtigt wurde. Die Konzessionsdauer von Angeboten, die ausgeschrieben wurden, entspricht der Geltungsdauer des Vergabeentscheids. In der Regel beträgt diese 10 Jahre.

#### *Art. 33b (neu) Ausschreibungspflicht im Busbereich*

Bisher hat die ADFV mit einer ziemlich knappen Bestimmung die Durchführung von Ausschreibungen erlaubt. Abgesehen von einigen Anlaufschwierigkeiten haben sich die mit diesem Instrument verbundenen grundsätzlichen Erwartungen erfüllt. Indessen hat sich aus den knappen Bestimmungen eine gewisse Rechtsunsicherheit ergeben. Es empfiehlt sich daher, das Instrument der Ausschreibung genauer zu fassen und seine Anwendung für bestimmte Fälle verbindlich vorzuschreiben.

Aus schweizerischer Sicht ist einem System der Vorzug zu geben, das nicht bei jeder Konzessionserteilung oder -erneuerung eine Ausschreibung vorschreibt. Die Absätze 1–3 halten deshalb fest, wann auszuschreiben ist.

Bei einer Konzessionserteilung soll grundsätzlich ausgeschrieben werden. In der Verordnung wird jedoch festgelegt, wann auf eine Ausschreibung verzichtet werden kann. Einerseits kann auf eine Ausschreibung verzichtet werden, wenn das neue Verkehrsangebot Bestandteil eines bestehenden Netzes ist und dieses durch das bestehende Transportunternehmen mitbetrieben werden kann. Dabei müssen jedoch Synergiepotentiale entstehen, die genutzt werden können. Andererseits wird in der Verordnung ein Abgeltungsgrenzwert (Schwellenwert) festgelegt, ab dem erst eine

Ausschreibung durchgeführt werden muss. Dies deshalb, weil eine Ausschreibung ressourcenaufwändig ist und eine Ausschreibung nicht in jedem Fall gerechtfertigt ist. Neue Verkehrsangebote, die den Schwellenwert unterschreiten, können nur ausgeschrieben werden, wenn sie in die Ausschreibungsplanung der Besteller aufgenommen wurden.

Während der Konzessionsdauer kann nur noch in bestimmten Fällen ausgeschrieben werden, nämlich beim Vorliegen einer Konzessionsverletzung, beim Nichterfüllen einer Zielvereinbarung oder wenn das Transportunternehmen eine Langzeitvereinbarung nicht einhalten kann. Die Regelung während der Konzessionsdauer nur noch in wenigen genau definierten Fällen auszuschreiben, stärkt die Konzession und gibt den Transportunternehmen eine gewisse Sicherheit.

Bei der Erneuerung einer Konzession muss das Angebot bei einer entsprechenden Ausschreibungsplanung der Besteller ausgeschrieben werden.

Absatz 4 besagt, dass auf Verordnungsstufe weitere Ausnahmen festgelegt werden können. Es soll insbesondere dann auf eine Ausschreibung verzichtet werden können, wenn für ein Angebot aus technischen, betrieblichen oder regionalen Gründen nicht mehr als eine Offerteingabe zu erwarten ist oder es sich um eine Konzessionsausdehnung handelt.

#### *Art. 33c (neu) Verfahrensgrundsätze und Formvorschriften*

Die unter den Buchstaben a - e aufgeführten Grundsätze waren bis jetzt im Ausschreibungsleitfaden des BAV festgehalten. Die Mindestanforderungen an die Offerte, die fristgerechte Betriebsaufnahme, die Gleichbehandlung der Transportunternehmen während des Ausschreibungsprozesses, die Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen und der Arbeitsbedingungen sowie die Gleichbehandlung von Frau und Mann in Bezug auf Lohngleichheit sind im Ausschreibungsprozess grundlegende Aspekte, die von den Offerenten zwingend berücksichtigt werden müssen. Aus diesem Grund werden sie neu auf Gesetzesstufe geregelt.

#### *Art. 33d (neu) Eignungskriterien*

Die Eignungskriterien wurden bis jetzt ebenfalls nur im Ausschreibungsleitfaden des BAV geregelt. Die Besteller können die Transportunternehmen auffordern, einen Nachweis insbesondere ihrer finanziellen, wirtschaftlichen, technischen und betrieblichen Leistungsfähigkeit zu erbringen. Aufgrund ihres Gewichts im Ausschreibungsverfahren werden die Eignungskriterien neu auf Gesetzesstufe geregelt.

#### *Art. 33e (neu) Ausschluss und Widerruf des Vergabeentscheid*

Die Besteller können aus wichtigen Gründen den Vergabeentscheid widerrufen oder ein Transportunternehmen vom Ausschreibungsverfahren ausschliessen. So kann beispielsweise ein Vergabeentscheid widerrufen werden, wenn die Besteller feststellen, dass ihnen vom Transportunternehmen falsche Auskünfte erteilt wurden. Während des Ausschreibungsverfahrens kann ein Transportunternehmen unter anderem ausgeschlossen werden, wenn es die Eignungskriterien nicht erfüllt.

#### *Art. 33f (neu) Vergabeentscheid*

Dieser Artikel präzisiert die bisherige Praxis bezüglich Form des von allen Bestellern gemeinsam getroffenen Zuschlages. Die Besteller fällen weiterhin gemeinsam den Entscheid über das zu berücksichtigende Unternehmen. Aus Gründen der Rechtssicherheit und zur Vereinfachung des Verfahrensablaufes wird der Zuschlag neu in der Form einer anfechtbaren Verfügung erlassen, die allein vom BAV unterzeichnet wird.

#### *Art. 33g (neu) Veröffentlichung*

Ein faires Ausschreibungsverfahren braucht eine gewisse Transparenz. In Zukunft sollen deshalb in einem definierten Publikationsorgan Ausschreibungen, Abbruch einer Ausschreibung, Vergabeentscheide sowie Entscheide über den Verzicht auf eine Ausschreibung publiziert werden.

#### *Art. 33h (neu) Langzeitvereinbarung*

Die bei einer Ausschreibung im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr von Bund und Kantonen als Besteller nach dem Vergabeentscheid mit dem Transportunternehmen abgeschlossene Vereinbarung. Die Langzeitvereinbarung legt unter anderem das Angebot, den Preis, die Gründe für eine Vertragsanpassung, das Controlling sowie mögliche Sanktionsmassnahmen fest.

Die Langzeitvereinbarung ist für den Bund im Bestellverfahren ein neues Instrument. Diese wird mit demjenigen Transportunternehmen abgeschlossen, welches im Vergabeentscheid berücksichtigt wurde. Die Dauer der Langzeitvereinbarung richtet sich nach der Dauer des Vergabeentscheids. In der Langzeitvereinbarung werden unter anderem das Angebot, der Preis, die Gründe für eine Vertragsanpassung, das Controlling sowie mögliche Sanktionsmassnahmen festgelegt.

#### *Art. 33i (neu) Ausschreibungsplanung*

Die grundsätzlichen Überlegungen des Bundes und der Kantone als Besteller des abgeltungsberechtigten Regionalverkehrs, insbesondere aus welchen Gründen und wann ausgeschrieben wird, werden in eine rollende Ausschreibungsplanung aufgenommen. Die Planung erfolgt pro Kanton und hat gegenüber den Transportunternehmen nur informativen Charakter. Diese können gegen die Ausschreibungsplanung keine Rechtsmittel ergreifen. Federführung bei der Planung haben die Kantone. Der Bund muss der kantonalen Ausschreibungsplanung zustimmen und ist für eine schweizweit konsistente Ausschreibung sowie für die Koordination zwischen den Kantonen besorgt.

Das Instrument der Ausschreibungsplanung ist in dieser Form ebenfalls neu. Die grundsätzlichen Überlegungen des Bundes und der Kantone als Besteller des abgeltungsberechtigten Regionalverkehrs, insbesondere aus welchen Gründen und wann ausgeschrieben wird, werden in eine rollende Ausschreibungsplanung aufgenommen. Die Planung erfolgt pro Kanton und hat gegenüber den Transportunternehmen nur informativen Charakter. Diese können gegen die Ausschreibungsplanung keine Rechtsmittel ergreifen. Federführung bei der Planung haben die Kantone. Der Bund muss der kantonalen Ausschreibungsplanung zustimmen und ist für eine schweiz-

weit konsistente Ausschreibung sowie für die Koordination zwischen den Kantonen besorgt.

#### *Art. 34 (neu) Betriebsmittel und Stellen*

Das in diesem Artikel begründete Recht des bisherigen Unternehmens, Betriebsmittel an das neu beauftragte Unternehmen zu übergeben, war vorher in der Abgeltungsverordnung geregelt. Aufgrund der Wichtigkeit für die Ausschreibung und für die finanzielle Sicherheit der Unternehmen bei Ausschreibungen soll diese Bestimmung neu auf Gesetzesstufe gehoben werden. Schon bis anhin konnten gemäss der Bestimmung in der Abgeltungsvereinbarung die Übertragung von Betriebsmitteln auch verlangen, wer für die Anschaffung Finanzhilfen gewährt hat (Artikel 21 Absatz 2 ADFV). Diese Regelung wird nun so präzisiert, dass die Besteller eine Übergabe der eigens für ein bestimmtes Verkehrsangebot angeschaffte Betriebsmittel verlangen können. Diese Betriebsmittel müssen jedoch eine zentrale Funktion im Regionalverkehr wahrnehmen (z.B. Kundeninformationssysteme, Leitsysteme). Auf Verordnungsstufe ist dieses Recht der Besteller dahingehend einzuschränken, dass es sich dabei nur um von der öffentlichen Hand in irgendeiner Form mitfinanzierte Betriebsmittel handelt. Mit «Betriebsmittel» sind hier bilanzierte Aktiva gemeint, welche mittels Kauf, Miete oder auch Leasing angeschafft wurden und für die Erbringung des Transportangebots wesentlich sind. Selbstverständlich kann ein mittels Leasing finanziertes Betriebsmittel nur auf das neu beauftragte Unternehmen übertragen werden, wenn es vom Leasinggeber als neuen Leasingnehmer akzeptiert wird. Die Betriebsmittel müssen grundsätzlich zum Restbuchwert übernommen werden. Welche Abschreibungsregeln dabei anzuwenden sind und mögliche Ausnahmen davon werden auf Verordnungsstufe geregelt werden.

Auch die in Absatz 3 geregelte bedingte Übernahme von Personal entstammt der Abgeltungsverordnung.

#### *Art. 56 Abs. 3 und 4 (neu) Rechtsweg*

Nach Artikel 29a der Bundesverfassung hat jede Person bei Rechtsstreitigkeiten Anspruch auf Beurteilung durch eine richterliche Behörde. Diese so genannte Rechtsweggarantie kann zwar in Ausnahmefällen durch Gesetz ausgeschlossen werden. Diese Fälle beschränken sich aber auf Entscheide mit überwiegend politischem Charakter wie z.B. Entscheide im Bereich der Inneren und äusseren Sicherheit oder der auswärtigen Angelegenheiten („actes de gouvernement“; vgl. Art. 83 lit. a Bundesgerichtsgesetz und Art. 32 Abs. 1 lit. a Verwaltungsgerichtsgesetz). Der Ausschluss der Überprüfung der Angemessenheit kann mit der Rechtsweggarantie vereinbart werden. Dies ist beispielsweise auch im öffentlichen Beschaffungswesen (vgl. Art. 31 Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BoeB)<sup>40</sup>) geregelt.

Bei Vergabeentscheiden im öffentlichen Verkehr handelt es sich um ein spezielles Verfahren, das eine spezielle Regelung im Beschwerdeverfahren rechtfertigt. So wird zum Beispiel der erstinstanzliche Vergabeentscheid jeweils vom BAV und vom betroffenen Kanton zusammen erarbeitet, was zu einer hohen Qualität des erstinstanzlichen Entscheides führt. Dies rechtfertigt, dass das Bundesverwaltungsgericht

<sup>40</sup> SR 172.056.1; AS 1996 508

über Beschwerden abschliessend entscheidet. Diese Lösung entspricht auch dem Bundesratsentscheid vom 17. Juni 2009 betreffend das öffentliche Beschaffungswesen, mit dem das UVEK unter anderem beauftragt wurde, im Rahmen einer Teilrevision des BoeB vorzusehen, dass bei Beschaffungen von nationaler Bedeutung das Bundesverwaltungsgericht abschliessend entscheidet.

## 4 Auswirkungen

### 4.1 Auf den Bund

#### 4.1.1 Finanzielle Auswirkungen

**Trassevergabestelle: unabhängige Anstalt des Bundes benötigt einmalig Aktienkapital von Fr. 100'000.-**

Durch die Übernahme der Trasse Schweiz AG entsteht die allenfalls die Verpflichtung, die heutigen Eigner SBB, BLS, SOB und VöV im Umfang ihres Anteils am Aktienkapital von insgesamt Fr. 100'000.- zu entschädigen.

**Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinien: keine wesentlichen Mehrkosten**

Die auf Grund der Interoperabilitätsrichtlinie erforderlichen technischen Neuerungen erfolgt bei bestehenden Eisenbahnanlagen und Fahrzeugen schrittweise. Daher ist unter der Annahme, dass die neuen technischen Spezifikationen nicht zu einer Verteuerung der spezifizierten Produkte führen, mit keinen wesentlichen Mehrkosten zu rechnen. Die Finanzierung erfolgt über die bestehenden Instrumente (u.a. Leistungsvereinbarung, FinöV-Fonds) und wird sich auf der Infrastrukturseite im Rahmen von grösseren Umbau- und Erneuerungsmassnahmen über Jahrzehnte erstrecken.

**Europäische Eisenbahnagentur (ERA): voraussichtlicher jährlicher Finanzbeitrag von Fr. 500'000.-**

Die aktive Mitarbeit bei der ERA liegt im Interesse unseres Landes. Gemäss Artikel 36 der Agenturverordnung werden mit Drittstaaten, die sich an der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) beteiligen, Vereinbarungen geschlossen, die unter anderem Bestimmungen über Finanzbeiträge und Personal enthalten. Bis heute wurden keine Verhandlungen über eine Beteiligung der Schweiz geführt. Die Höhe der Finanzbeiträge ist deshalb noch nicht bekannt, aber es kann mit einem Betrag von einer halben Million Franken jährlich gerechnet werden.

**Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr : Keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund**

Die Regelung des Ausschreibungsverfahrens hat bezüglich der benötigten Abgeltungsmittel zur Begleichung der ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund. Die durch eine Zielvereinbarung oder durch eine Ausschreibung eingesparten finanziellen Mittel werden zur Aufrechterhaltung und punktuellen Verbesserung des bestehenden Angebotes des regionalen Personenverkehrs benötigt.

**Finanzierung der Wehrdienste: jährliche Kosten beim Bund von rund 3 Mio. Franken, löst jedoch langjährigen Streitpunkt**

Sämtliche EIU in der Schweiz müssen sich für ein Netz von ca. 5'200 km mit einem jährlichen Beitrag von insgesamt 3 Mio. Franken an den Vorhaltekosten der Kantone beteiligen. Die Kosten pro EIU reichen (abgestuft nach Streckenlänge und Risiko) von wenigen hundert Franken pro Jahr bis ca. 2.2 Mio. Franken. Die Kantone erhalten damit Beiträge zwischen ca. 3'000 und 500'000 Franken pro Jahr - wieder-

um abhängig von den Risiken und der Länge des von ihnen zu betreuenden Streckennetzes. Die Finanzierung soll mit Hilfe der Infrastrukturabgeltung erfolgen.

#### **4.1.2 Personelle Auswirkungen**

##### **Trassevergabestelle, 4000 Stellenprozent, selbsttragend**

Erste Einschätzungen im Bezug auf die neue Trassevergabestelle ergeben einen Personalbestand von ca. 40 Mitarbeitern (4000 Stellenprozent). Auf den Bund hat dies allerdings keine Auswirkungen, da die Trassevergabestelle ihre Aufwendungen vollumfänglich selbst durch Gebühren deckt.

##### **Mögliche staatliche Konformitätsbewertungsstelle, 900 Stellenprozent, selbsttragend**

Eine staatliche Konformitätsbewertungsstelle würde mindestens 900 weitere Stellenprozent erfordern. Pro Teilsystem inkl. dessen Interoperabilitätskomponenten 100 Stellenprozent (total 700). Plus Führung/Internationale Zusammenarbeit/Sekretariat: 200 Stellenprozent. Diese Konformitätsbewertungsstelle wäre aber selbsttragend.

Eine staatliche Konformitätsbewertungsstelle ist jedoch nicht zwingend erforderlich, da die Konformitätsbewertung auch von staatlichen und privaten Konformitätsbewertungsstellen im In- und Ausland durchgeführt werden kann.

##### **Zusätzliche Betriebsbewilligungen, 400 Stellenprozent, über Gebühren finanziert**

Das BAV wird verpflichtet, in deutlich grösserem Umfang als bisher Betriebsbewilligungen zu erteilen. Heute entscheidet das BAV im Rahmen der Erteilung der Plangenehmigung von Fall zu Fall, ob eine Betriebsbewilligung erforderlich ist. Die Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie wird zukünftig eine Betriebsbewilligung für jedes Teilsystem der Infrastruktur obligatorisch machen. Es wird jährlich zusätzlich mit mindestens 400 zusätzlichen Bewilligungsverfahren gerechnet, was zu einem Stellenmehrbedarf von mindestens 400 Stellenprozent führt. Dabei entfallen 200 Stellenprozent auf die Führung dieser Bewilligungsverfahren und 200 Stellenprozent auf sicherheitstechnische Fachfragen. Diese Kosten können über Gebühreneinnahmen finanziert werden.

##### **Zulassung von Sicherheitsmanagementsystemen, 400 Stellenprozent, über Gebühren finanziert**

Das BAV muss neu die Sicherheitsmanagementsysteme aller überregional tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen zulassen. Heute benötigen nur Netzzugänger ein Sicherheitsmanagementsystem (SMS), welches keiner behördlichen Zulassung bedarf. Es sind neu zudem Sicherheitsgenehmigungen für die Infrastrukturbetreiberinnen auszustellen, welche gebührenpflichtig sind. Insgesamt erfordert dies zusätzlich 400 Stellenprozent. Dabei entfallen 200 Stellenprozent auf die Erteilung der

zusätzlichen Sicherheitsgenehmigungen und 200 Stellenprozent auf die Zulassung der Sicherheitsmanagementsysteme. Letztere Tätigkeit könnte auch von akkreditierten Zertifizierungsstellen für Managementsysteme erbracht werden. Diese Auslagerung käme aber für die Bahnen teurer, weil so für die Zulassung des SMS das Zertifikat einer akkreditierten Zertifizierungsstelle erforderlich wäre.

### **Begleitung der Umsetzung TSI, 200 Stellenprozent**

Das BAV muss sich an der Entwicklung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und der sie konkretisierenden Normen auf europäischer Ebene beteiligen und zwar sowohl im Ausschuss nach Artikel 29 der Interoperabilitätsrichtlinie wie auch in den Gremien, welche die TSI und Normen erarbeiten. Das BAV muss zugleich für eine Kompatibilität dieser europäischen Vorschriften für einzelne Bestandteile des Eisenbahnsystems mit den schweizerischen Vorschriften sorgen. Beispiele: Notifikation der Schweizerischen Eisenbahnsicherheitsvorschriften bei der Europäischen Kommission bzw. ihrer Europäischen Eisenbahnagentur. Bearbeitung der schweizerischen Sonderfälle ("Specific Cases") und Abweichungen ("Derogations"). Dies löst einen zusätzlichen Stellenbedarf von 200 Stellenprozent aus. Davon entfallen 100 Stellenprozent auf die Prozessführung und 100 Stellenprozent auf sicherheitstechnische Fachfragen.

### **Marktüberwachung zur Sicherstellung der Konformität, 200 Stellenprozent**

Die Interoperabilitätsrichtlinie führt zu einer Liberalisierung des Handels mit Interoperabilitätskomponenten und Teilsystemen, indem sie den freien Verkehr dieser Produkte gestattet, ohne dass daran eine staatliche Behörde einbezogen wäre. Es genügt grundsätzlich die Konformitätserklärung des Herstellers, verbunden mit einer Konformitätsbescheinigung einer benannten Stelle. Diese Liberalisierung verlangt ein Mehr an Marktüberwachung. Das BAV benötigt für einzelne stichprobenartige Überprüfungen zwei neue Stellen (weitere 200 Stellenprozent), insbesondere um konkreten Hinweisen auf Nicht-Konformität einzelner Produkte nachgehen zu können. Dazu kommen die Koordination mit der Europäischen Eisenbahnagentur und der Geschäftsverkehr mit den ausländischen Marktaufsichtsbehörden.

### **Betreuung der Ausschreibungen, 100 Stellenprozent**

Durch die Regelung der Ausschreibungen resultiert mindestens ein Personalbedarf von 100 Stellenprozent. Einerseits wird sich die Zahl der Ausschreibungen erhöhen. Andererseits erwachsen dem BAV neue Aufgaben (BAV wird neu den Zuschlag in Form einer Verfügung erlassen; Erstellen und bewirtschaften der Langzeitvereinbarungen; Aufsicht über die interkantonal abgestimmten Ausschreibungsplanungen der Kantone).

### **Fazit: 2200 Stellenprozent für Bund, davon 1700 selbsttragend**

Die mit der vorliegenden Botschaft vorgeschlagenen Massnahmen erfordern somit insgesamt 2200 zusätzliche Stellenprozent für den Bund, wovon 1700 Stellenprozent durch Gebühren finanziert werden können.

Eine allfällige staatliche Konformitätsbewertungsstelle (900 Stellenprozent), die sich vollständig selbst finanzieren und auch von Dritten wahrgenommen werden könnte, ist hier mit eingerechnet.

### **4.1.3 Sonstige Auswirkungen**

Die Vorlage hat keine Auswirkungen auf die Informatik des Bundes oder in baulicher Hinsicht.

## **4.2 Auf die Kantone und Gemeinden**

### **4.2.1 Finanzielle Auswirkungen**

Die Ausführungen in Ziffer 4.1.1 gelten auch für die Kantone.

### **4.2.2 Personelle Auswirkungen**

#### **Operative Leitung von Ausschreibungen bei den Kantonen**

Bezüglich den Ausschreibungen wird sich der Aufwand für einige Kantone vergrössern. Für andere Kantone, die bereits heute Ausschreibungen durchführen und Zielvereinbarungen erstellen, ändert sich nicht viel. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die operative Leitung von Ausschreibungen bei den Kantonen liegt. Bei komplexen und interkantonalen Ausschreibungen kann diese ans BAV delegiert werden. Vor dem Hintergrund, dass mit einem Anstieg der Ausschreibungen gerechnet wird, kann davon ausgegangen werden, dass die Belastungen für die Kantone tendenziell eher steigen wird.

## **4.3 Volkswirtschaftliche Auswirkungen**

### **4.3.1 Notwendigkeit und Möglichkeit staatlicher Intervention**

#### **Notwendigkeit der Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinien für die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene**

Die Gesetzesänderungen zur Interoperabilität sind erforderlich, damit auf Verordnungsebene die Interoperabilitätsrichtlinie in schweizerisches Recht übernommen werden kann. Dies wiederum ist notwendig, um die Interoperabilität der Eisenbahnen in Europa und damit eine bessere Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse zu erreichen.

### **4.3.2 Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen**

#### **Stabilisierung und Sicherung des schweizerischen Eisenbahnnetzes**

Die vorgesehenen Regelungen dürften dank der klareren Zuordnung der Verantwortung zu einer Stabilisierung und Sicherung des schweizerischen Eisenbahnnetzes führen.

Die Konsolidierung der bisherigen Reformen für den öffentlichen Verkehr dient der Effizienzsteigerung und damit auch der längerfristigen Sicherung einer angemessenen Versorgung des Landes mit Eisenbahndienstleistungen.

Durch die Übernahme der beiden ersten Bahnpakete sowie der Interoperabilitätsrichtlinie der EG sichert die Schweiz die Bedeutung und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene als Transitachse durch ihr Gebiet und gewährleistet, dass die Jahrhundertbauwerke der NEAT den ihnen zugedachten Zweck erfüllen und zu einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene beitragen können.

### **Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch einheitliches europäisches Eisenbahnsystem**

Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse wird gestärkt, wenn langfristig ein einheitliches europäisches Eisenbahnsystem entsteht, da die Züge dann ohne Ausrüstung mit zusätzlichen Zugsicherungssystemen und ohne Zeitverlust durch Wechsel der Lokomotive die Landesgrenzen überqueren können. Eine höhere Auslastung der Strecken kommt den Infrastrukturbetreiberinnen wie auch den Bahnen zugute, die diesen Verkehr anbieten.

### **Effizienzsteigerungen durch die Regelung der Ausschreibungen**

Die Regelung der Ausschreibungen unter Berücksichtigung der Instrumente „Vergleich Finanzkennzahlen“ und „Qualitätsvergleich“, aufgrund denen bei ungenügenden Resultaten eine Zielvereinbarung abgeschlossen werden kann, dient der Effizienzsteigerung und damit auch der längerfristigen Sicherung einer angemessenen Grundversorgung mit Personenverkehrsdienstleistungen in der Schweiz. Die Effizienzsteigerungen im öffentlichen Verkehr ermöglichen zudem ein verbessertes Kosten-Nutzen-Verhältnis beim Einsatz der öffentlichen Mittel. Damit wird dem finanzpolitischen Ziel der Konsolidierung des Bundeshaushaltes Rechnung getragen.

### **4.3.3 Auswirkungen auf verschiedene Gesellschaftsgruppen**

Von der Vorlage sind vor allem die Bahnen betroffen. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die unternehmerische Freiheit, aber auch die Verantwortung der Transportunternehmen in einigen Punkten gestärkt wird. Die mit der Bahnreform 1 seit 1999 umgesetzte Rollenteilung zwischen Bund und Unternehmen hat sich bewährt und soll grundsätzlich bestehen bleiben, sie wird jedoch klarer geregelt. Insgesamt stellen die Massnahmen den diskriminierungsfreien Netzzugang sicher und ermöglichen einen verstärkten Wettbewerb im öffentlichen Verkehr und auf der Schiene, ohne die bestehenden Unternehmen quasi schutzlos einem «freien Markt» auszuliefern.

#### **Vorteile für die verladende Industrie**

Neben den Bahnen ist vor allem die verladende Industrie betroffen. Sie wird voraussichtlich von Angebotsverbesserungen und einer besseren Qualität im Güterverkehr profitieren.

#### **Die Regelungen zur Interoperabilität sind bedeutsam für die Bahnindustrie**

Im Geltungsbereich der Interoperabilitätsrichtlinie kommt es zu einer zunehmenden Vereinheitlichung der technischen Vorschriften in Europa und zur gegenseitigen

Anerkennung von Prüfungen der Konformitätsbewertungsstellen. Es entstehen Synergieeffekte, indem statt verschiedener nationaler Vorschriften einheitliche europäische Vorschriften gelten. Dies wird zu einer Straffung der Produktpalette und zu einer Spezialisierung der Hersteller auf bestimmte Produkte führen. Tendenziell ist dies von Vorteil für grössere Unternehmen, die sich auf dem europäischen Markt durchsetzen können. Schwieriger wird es dagegen für kleinere Unternehmen, die ihr Angebot auf die besonderen nationalen Vorschriften eines Landes zugeschnitten hatten, wenn sie es nicht schaffen, sich durch Spezialisierung und Besetzung bestimmter Nischen (z.B. Produkte für Schmalspurbahnen) auf die fortschreitende Vereinheitlichung einzustellen. Es gilt aber zu bedenken, dass der Prozess der Straffung der Produktpalette im Eisenbahnbereich unabhängig von der Frage voranschreitet, ob die Schweiz die Interoperabilitätsrichtlinie übernimmt oder nicht.

Da in noch grösserem Umfang als bisher die Einhaltung der Vorschriften durch unabhängige Sachverständigen-Organisationen in der Form von Konformitätsbewertungsstellen nachgewiesen werden muss, werden die Kosten der einzelnen Verfahren steigen. Die Mehrkosten für den Beizug unabhängiger Sachverständiger werden aber nur einen kleinen Teil der ohnehin anfallenden Entwicklungs- und Prüfungskosten einer Neuentwicklung ausmachen. Andererseits ist zu berücksichtigen, dass durch die europaweite Anerkennung der Dokumente der Konformitätsbewertungsstellen Kosten eingespart werden, weil entsprechende Prüfungen in anderen Ländern der Europäischen Gemeinschaft entfallen.

#### **Neue Aufgabe für Sachverständige**

Sachverständige müssen sich in Zukunft als Konformitätsbewertungsstellen organisieren, wenn sie weiterhin – und nicht nur als Unterakkordanten einer Konformitätsbewertungsstelle – die Sicherheit und Vorschriftskonformität von Teilsystemen und Interoperabilitätskomponenten überprüfen wollen.

#### **Vorteile für Bürgerinnen und Bürger**

Neben den Transportunternehmen sind insbesondere die Bürgerinnen und Bürger von der Vorlage betroffen. Sie werden voraussichtlich von Angebotsverbesserungen und einer besseren Qualität profitieren. Dies gilt unter der Voraussetzung, dass die öffentliche Hand bereit ist, das bisherige Abgeltungsvolumen aufrechtzuerhalten.

### **4.3.4 Andere in Frage kommende Regelungen**

#### **Nichtumsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie, Auswirkungen auf Wirtschaft**

Die hier vorgeschlagenen Gesetzesänderungen dienen dem diskriminierungsfreien Netzzugang und der Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs und damit der Stärkung der Bahn im intermodalen Wettbewerb. Vor allem die Interoperabilität lässt sich nur im europäischen Rahmen regeln; aus diesem Grund führt an der Umsetzung der entsprechenden Richtlinie ins schweizerische Recht kein Weg vorbei. Es muss auch darauf hingewiesen werden, eine Nichtumsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie den Zugang der schweizerischen Unternehmen nicht nur dadurch erschweren könnte, dass die Hersteller für den Export ihrer Produkte auf Konformitätsbescheinigungen von ausländischen Konformitätsbewertungsstellen

angewiesen wären. Es bestünde auch die Gefahr, dass die Verhandlungen über die Übernahme derjenigen Eisenbahnrichtlinien ins Stocken geraten könnten, welche die Liberalisierung des Marktzugangs auch für schweizerische Eisenbahnunternehmen in Europa zum Gegenstand haben.

## **TVS und SKE**

Dass die Trassenvergabestelle in der Form, wie sie ihr die Bahnen gegeben haben, funktioniert, ist kein Argument, das weitere Fortschritte verhindern kann. Die Trasse Schweiz AG ist ein erster Schritt in die richtige Richtung; ihre Gründung bestätigt, dass die vom Bundesrat vorgeschlagene unabhängige Trassenvergabestelle von den Bahnen unterstützt wird. Die bestehenden Differenzen sind somit nicht grundsätzlicher Natur. Wichtig ist, dass nur mit dem nun vorliegenden Vorschlag des Bundesrats die Übernahme der für die Schweiz wichtigen 1. und 2. EG-Eisenbahnpakete möglich wird. Im übrigen kann nur die Trassenvergabestelle, so wie sie der Bundesrat vorschlägt, mit ihren gegenüber der heutigen Form erweiterten Aufgaben und der Möglichkeit, ihre Entscheide durch das Bundesverwaltungsgericht überprüfen zu lassen, die diskriminierungsfreie Behandlung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen vollumfänglich garantieren. Dank der Mitwirkung dieser unabhängigen Stelle bereits in der Planungsphase ist eine bessere Auslastung des Netzes möglich, was nicht zuletzt der Verkehrsverlagerung dient. Ihre Unabhängigkeit befähigt sie auch, für die sich im dicht befahrenen Netz immer häufiger abzeichnenden Konflikte objektive Lösungen zu finden.

## **4.4 Andere Auswirkungen**

### **4.4.1 Auswirkungen auf die Umwelt**

Die Vorlage hat keine direkten Auswirkungen auf die Umwelt. Die Stärkung der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs verbessert aber deren Wettbewerbsfähigkeit im Personen- und im Güterverkehr. Es kann deshalb ein mittelbarer, positiver Einfluss auf die Umwelt im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung erwartet werden.

## **5 Verhältnis zur Legislaturplanung**

Die Vorlage besteht aus Elementen der «Botschaft zur Bahnreform 2» vom 23. Februar 2005, die im Bericht über die Legislaturplanung 2003–2007 als Richtliniengeschäft angekündigt (BBl 2004 1164, 1195) ist. In diese Vorlage ist auch die in der Legislaturplanung angekündigte Botschaft zur Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinien integriert (BBl 2004 1196). Sie dient zudem auch der reibungslosen Umsetzung der ersten bilateralen Abkommen von 1999 und damit dem Ziel 7 der Legislaturplanung 2003–2007 (BBl 2004 1179).

Die Vorlage dient zudem der in der Legislaturplanung 2007-11 unter Ziel 4 "Leistungsfähigkeit und Nutzung der Infrastruktur optimieren" angekündigten Weiterführung der Bahnreform (BBl 2008 835).

## **6 Rechtliche Aspekte**

### **6.1 Verfassungsmässigkeit**

Die beantragten Änderungen bewegen sich alle im Rahmen, den die Bundesverfassung in den Artikeln 81, 84, 87 und 92 setzt. Insbesondere ist laut Artikel 87 BV die Gesetzgebung über den Eisenbahnverkehr Sache des Bundes.

### **6.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz**

Die Schweiz hat sich mit den bilateralen Landverkehrsabkommen verpflichtet, ihre Gesetzgebung darauf abzustimmen. Die Vorlage hält sich durchwegs an diese Vorgabe und versucht, auch die neuere Entwicklung aufzunehmen (1. und 2. Bahnpaket der EG) und den Wettbewerb im öffentlichen Verkehr zu stärken.

Die Bestimmungen zur Interoperabilität sind im Lichte von Artikel 33 Absatz 2 des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EG zu sehen, wonach sich die Vertragsparteien verpflichtet haben, die Interoperabilität ihrer Eisenbahnnetze zu entwickeln. Die vollständige Übernahme der Richtlinie 2008/57/EG in nationales Recht dient der grundsätzlich angestrebten gegenseitigen Anerkennung der Rechtsvorschriften auf europäischer Ebene.

### **6.3 Erlassform**

Wichtige rechtsetzende Bestimmungen sind zwingend in der Form des Bundesgesetzes zu erlassen (Art. 163 Abs. 1 BV). Soweit es um Inhalte dieser Bestimmungen geht, werden sie in nicht abschliessender Weise in Artikel 164 Absatz 1 Buchstaben a–g BV umschrieben. Einen derartigen Inhalt regelt der Entwurf des Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform. Weil dieses Bundesgesetz dem fakultativen Referendum unterliegt (Art. 141 Abs. 1 Bst. a BV), ist sichergestellt, dass die direktdemokratische Mitbestimmung in diesem wichtigen Bereich gewahrt bleibt. Beim Entwurf zum Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 handelt es sich um einen referendumpflichtigen Mantelerlass, der gleichstufige Rechtserlasse aus verschiedenen Aufgabengebieten unter einem Sammeltitle zusammenfasst. Da unter den Entwürfen, eine Totalrevision des PBG und des EBG, ein enger finaler Zusammenhang besteht, kann der zweite Schritt der Bahnreform 2 nur die volle Wirkung entfalten, wenn alle diese Änderungen integral und zeitgleich vorgenommen werden. Das Erfordernis der Zweckmässigkeit der Zusammenfassung unter einem Title ist somit erfüllt.

### **6.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse**

Nach Artikel 159 Absatz 3 BV bedürfen Verpflichtungskredite und Zahlungsrahmen, die neue einmalige Ausgaben von mehr als 20 Millionen Franken oder neue wiederkehrende Ausgaben von mehr als 2 Millionen Franken nach sich ziehen, der Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder jedes der beiden Räte.

Die Vorlage selbst begründet keine neuen finanziellen Verpflichtungen für den Bund. Sie untersteht daher nicht der Ausgabenbremse.

## **6.5 Vereinbarkeit mit dem Subventionsgesetz**

Sowohl Leistungsvereinbarungen wie auch die Angebotsvereinbarungen sind Subventionsverträge, wie sie das Subventionsgesetz vorsieht.

## Anhänge

### Anhang 1: Interoperable Strecken

#### Strecken, die sich in das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einfügen

- Mattstetten - Rothrist
- Frutigen - Lötschberg-Basistunnel - St. German
- Erstfeld - Gotthard Basistunnel - Bodio
- Bellinzona - Ceneri Basistunnel - Vezia
- Basel St. Johann - Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof - Basel SBB - Olten - Rothrist (geplant)
- Mattstetten - Bern - Münsingen - Spiez - Frutigen (geplant)
- St. German - Visp - Brig (- Iselle) (geplant)
- Olten - Lenzburg - Zürich - Zug - Walchwil und Immensee - Arth-Goldau - Erstfeld (geplant)
- Vezia - Lugano - Chiasso (geplant)
- Olten - Luzern - Rotkreuz (geplant).

#### Strecken, die sich in das europäische konventionelle Eisenbahnsystem einfügen:

- La Plaine - Genève - Lausanne - St. German - Brig (- Iselle)
- Genève - Eaux-Vives (- Annemasse) (geplant)
- Lausanne - Bussigny - Daillens - Vallorbe (- Frasne)
- Olten - Oensingen - Solothurn - Biel - Yverdon - Daillens und Bussigny - Denges
- Bern - Neuchâtel - Les Verrières (- Pontarlier - Frasne)
- Bern - Lyss - Biel
- Basel Badischer Bahnhof - Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof - Muttenz
- Basel St. Johann - Basel SBB - Muttenz - Olten - Rothrist - Burgdorf - Mattstetten - Zollikofen - Löchligut - Bern
- Bern - Ostermundigen - Spiez - Frutigen - Kandersteg - Goppenstein - Brig
- Rothrist - Abzweigung Wanzwil - Mattstetten - Löchligut - Ostermundigen
- Abzweigung Wanzwil - Solothurn
- Frutigen - Lötschberg-Basistunnel - St. German
- Basel SBB - Delémont - Biel
- Delémont - Boncourt (- Delle - Belfort) (geplant)
- Muttenz - Frick - Brugg - Othmarsingen - Rotkreuz
- Spiez - Interlaken Ost
- Lausanne - Freiburg - Bern
- Olten - Rapperswil - Lenzburg - Killwangen-Spreitenbach - Altstetten - Zürich
- Zürich - Oerlikon - Flughafen - Bassersdorf - Winterthur - St. Gallen - Rorschach - St. Margrethen (- Bregenz)
- St. Gallen - Romanshorn - Kreuzlingen (- Konstanz - Singen) (geplant)
- Rapperswil - Brugg - Wettingen - Killwangen-Spreitenbach
- Wettingen und Rangierbahnhof Limmattal - Seebach - Kloten - Bassersdorf und Altstetten - Oerlikon
- Winterthur - Amriswil - Romanshorn und Amriswil - Rorschach

- Olten - Luzern - Rotkreuz - Immensee - Arth-Goldau
- Zug - Rotkreuz
- Zürich - Zug - Walchwil - Arth-Goldau - Erstfeld - Airolo - Bodio - Bellinzona  
- Giubiasco - Rivera-Bironico - Vezia - Lugano - Mendrisio - Chiasso
- Erstfeld - Gotthard-Basistunnel - Bodio und Giubiasco - Ceneri-Basistunnel -  
Vezia (geplant)
- Giubiasco - Ranzo S. Abbondio (- Pino-Tronzano - Luino) (geplant)
- Mendrisio - Stabio (- Arcisate - Varese) (geplant)
- (Singen -) Schaffhausen - Bülach - Oerlikon und Bülach - Seebach
- Zürich - Wiedikon und Altstetten - Wiedikon - Sargans - Chur
- Sargans - Buchs (-Feldkirch)
- Buchs - St. Margrethen

# Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2

*Entwurf*

**vom ...**

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom ...<sup>41</sup>,  
beschliesst:*

I

Die nachstehenden Bundesgesetze werden wie folgt geändert:

## **1. Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2002<sup>42</sup>**

*Art. 3 Bst. e*

Das Gesetz gilt für:

- e. grundsätzlich von jedermann beanspruchbare Dienstleistungen Privater, der Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur- oder Personenbeförderungskonzession benötigen (konzessionierte Unternehmen), und des Gemeinwesens;

*Art. 7 Abs. 2*

<sup>2</sup> Wer im Sinne von Artikel 2 Absatz 3 benachteiligt wird, kann im Falle einer Einrichtung oder eines Fahrzeuges des öffentlichen Verkehrs im Sinne von Artikel 3 Buchstabe b bei der zuständigen Behörde verlangen, dass das konzessionierte Unternehmen die Benachteiligung beseitigt oder unterlässt.

*Art. 8 Abs. 1*

<sup>1</sup> Wer durch ein konzessioniertes Unternehmen oder das Gemeinwesen im Sinne von Artikel 2 Absatz 4 benachteiligt wird, kann beim Gericht oder bei der Verwaltungsbehörde verlangen, dass der Anbieter der Dienstleistung die Benachteiligung beseitigt oder unterlässt.

<sup>41</sup> BBl ...

<sup>42</sup> SR 151.3

*Art. 12 Abs. 3*

<sup>3</sup> Das Gericht oder die Verwaltungsbehörde verpflichtet das konzessionierte Unternehmen oder das Gemeinwesen, eine angemessene Ersatzlösung anzubieten, wenn es nach Artikel 11 Absatz 1 darauf verzichtet, die Beseitigung einer Benachteiligung anzuordnen.

*Art. 15 Abs. 1*

<sup>1</sup> Um ein behindertengerechtes öffentliches Verkehrssystem sicherzustellen, erlässt der Bundesrat für das konzessionierte Angebot Vorschriften über die Gestaltung:

- a. der Bahnhöfe und Haltestellen sowie der Flugplätze;
- b. der Kommunikationssysteme und der Billettausgabe;
- c. der Fahrzeuge.

## **2. Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957<sup>43</sup>**

*Ersatz von Ausdrücken*

Im ganzen Erlass werden die folgenden Ausdrücke unter sprachlicher Anpassung ersetzt:

- a. «Departement» *durch* «UVEK»;
- b. «Bundesamt» *durch* «BAV».

*Art. 5 Abs. 4*

<sup>4</sup> Für den Betrieb der Infrastruktur ist zusätzlich eine Sicherheitsgenehmigung erforderlich. Der Bundesrat kann für regional tätige Unternehmen Ausnahmen vorsehen.

*Art. 8a (neu)* Erteilung und Erneuerung der Sicherheitsgenehmigung

<sup>1</sup> Das BAV erteilt die Sicherheitsgenehmigung.

<sup>2</sup> Die Sicherheitsgenehmigung umfasst die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems der Infrastrukturbetreiberin und die Zulassung der Vorkehrungen, die diese getroffen hat, um einen sicheren Betrieb auf ihren Strecken zu gewährleisten.

<sup>3</sup> Sie wird für höchstens fünf Jahre erteilt und kann erneuert werden.

*Art. 8b (neu)* Widerruf

Das BAV widerruft die Sicherheitsgenehmigung jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung ganz oder teilweise, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind oder wenn die Infrastrukturbetreiberin wiederholt oder in schwerer Weise gegen die Vorschriften des Gesetzes oder der Genehmigung verstossen hat.

*Gliederungstitel vor Art. 8c*

<sup>43</sup> SR 742.101; in der Fassung gemäss Änderung vom 20. März 2009 (BBl 2009 2048)

## 2. Abschnitt: Netzzugang

### *Art. 8c (neu)* Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung

<sup>1</sup> Wer den Eisenbahnverkehr durchführen will, benötigt eine Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (Netzzugangsbewilligung) und eine Sicherheitsbescheinigung. Der Bundesrat kann für regional tätige Unternehmen Ausnahmen vorsehen.

<sup>2</sup> Wer über eine Netzzugangsbewilligung und eine Sicherheitsbescheinigung verfügt, ist berechtigt, auf allen eigenen Strecken sowie auf den fremden Strecken, für welche die Sicherheitsbescheinigung gilt, den Eisenbahnverkehr durchzuführen.

<sup>3</sup> Das Unternehmen muss die schweizerischen Rechtsvorschriften einhalten, insbesondere:

- a. die technischen und betrieblichen Vorschriften;
- b. die Vorschriften über sicherheitsrelevante Tätigkeiten.

<sup>4</sup> Vorbehalten bleibt das Recht, Reisende regelmässig und gewerbsmässig zu befördern, das nach den Artikeln 6–8 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009<sup>44</sup> verliehen wird.

### *Art. 8d (neu)* Erteilung und Erneuerung der Netzzugangsbewilligung

<sup>1</sup> Das BAV erteilt die Netzzugangsbewilligung, wenn das Unternehmen:

- a. über eine genügende Organisation und über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen verfügt, um einen sicheren und zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten;
- b. finanziell leistungsfähig ist und über einen genügenden Versicherungsschutz verfügt;
- c. die Anforderungen an die Zuverlässigkeit der für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen erfüllt;
- d. die arbeitsrechtlichen Vorschriften und die Arbeitsbedingungen der Branche einhält;
- e. seinen Sitz in der Schweiz hat.

<sup>2</sup> Die Netzzugangsbewilligung wird für höchstens zehn Jahre erteilt. Sie kann erneuert werden.

<sup>3</sup> Soweit die gegenseitige Anerkennung mit anderen Staaten vereinbart wurde, gelten die von diesen Staaten erteilten Genehmigungen auch in der Schweiz.

### *Art. 8e (neu)* Erteilung und Erneuerung der Sicherheitsbescheinigung

<sup>1</sup> Das BAV erteilt die Sicherheitsbescheinigung.

<sup>2</sup> Die Sicherheitsbescheinigung umfasst die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems des Eisenbahnverkehrsunternehmens und die Zulassung der Vorkehrungen,

<sup>44</sup> SR ...; BBl 2009 2075

die es getroffen hat, um einen sicheren Betrieb auf den zu befahrenden Strecken zu gewährleisten. Das Unternehmen muss dazu insbesondere nachweisen, dass:

- a. die Beschäftigten die für einen sicheren Betrieb erforderliche Qualifikation besitzen;
- b. das Rollmaterial den Anforderungen eines sicheren Betriebs genügt.

<sup>3</sup> Die Sicherheitsbescheinigung wird für höchstens fünf Jahre erteilt. Sie kann erneuert werden.

<sup>4</sup> Soweit die gegenseitige Anerkennung mit anderen Staaten vereinbart wurde, gelten die von diesen Staaten erteilten Sicherheitsbescheinigungen auch in der Schweiz.

#### *Art. 8f (neu)   Widerruf*

Das BAV widerruft die Netzzugangsbewilligung und die Sicherheitsbescheinigung jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung ganz oder teilweise, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind oder wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen wiederholt oder in schwerer Weise gegen die Vorschriften des Gesetzes, der Bewilligung oder der Bescheinigung verstossen hat.

#### *Gliederungstitel vor Art. 9*

##### *Aufgehoben*

#### *Art. 9           Gewährung des Netzzugangs*

<sup>1</sup> Unternehmen, denen der Netzzugang bewilligt und eine Sicherheitsbescheinigung für die zu befahrenden Strecken erteilt wurde, haben diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur des für den Netzzugang geöffneten Netzes.

<sup>2</sup> Bei der Gewährung des Netzzugangs hat der vertaktete Personenverkehr Vorrang. Anschlüsse innerhalb einer abgestimmten Transportkette des öffentlichen Verkehrs dürfen nicht gebrochen werden.

<sup>3</sup> Der Bundesrat kann Ausnahmen von der Prioritätenordnung nach Absatz 2 unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher und raumplanerischer Anliegen gewähren.

<sup>4</sup> Er legt die weiteren Grundsätze des Netzzugangs fest und regelt die Einzelheiten.

<sup>5</sup> Der Netzzugang auf einem örtlich und zeitlich definierten Fahrweg (Trasse) kann nur von Eisenbahnunternehmen beantragt werden, welche über eine Netzzugangsbewilligung verfügen. Die Sicherheitsbescheinigung muss spätestens bei der Aufnahme des Verkehrs vorliegen.

<sup>6</sup> Trassen dürfen weder verkauft noch auf ein anderes Unternehmen übertragen werden.

#### *Art. 9a   Trassenvergabestelle*

<sup>1</sup> Die Trassenvergabestelle ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit.

<sup>2</sup> Sie wird nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführt, organisiert sich selbst und führt eine eigene Rechnung.

<sup>3</sup> Der Bundesrat legt die Firma und den Sitz fest.

#### *Art. 9b* Aufgaben der Trassenvergabestelle

<sup>1</sup> Die Trassenvergabestelle stellt den diskriminierungsfreien Netzzugang auf dem schweizerischen Normalspurnetz sicher. Sie hat insbesondere folgende Aufgaben:

- a. Sie ist verantwortlich für die Erstellung des jährlichen Netzfahrplans auf der Grundlage der Fahrplanentwürfe der Eisenbahnunternehmen.
- b. Sie analysiert bestehende und absehbare Engpässe und schlägt Massnahmen zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vor.
- c. Sie weist die Trassen zu.
- d. Sie berechnet den Trassenpreis gestützt auf Artikel 9o.

<sup>2</sup> Sie kann in sämtliche Unterlagen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen Einsicht verlangen und Auskünfte einholen, soweit dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben notwendig ist. Sie kann für einzelne Aufgaben Dritte beiziehen.

<sup>3</sup> Der Bundesrat regelt die Aufgaben der Trassenvergabestelle im Einzelnen. Er bestimmt, welche Informationen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen regelmässig der Trassenvergabestelle übermittelt werden müssen. Er legt die Kriterien fest, aufgrund derer er Strecken von der Zuständigkeit der Trassenvergabestelle ausnehmen kann.

<sup>4</sup> Der Bundesrat legt den Zeitplan für das Zuweisungsverfahren fest. Die Frist für den Eingang von Anträgen auf die Zuweisung von Trassen darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplans ablaufen.

#### *Art. 9c (neu)* Organe

<sup>1</sup> Die Organe der Trassenvergabestelle sind:

- a. der Verwaltungsrat;
- b. die Geschäftsleitung;
- c. die Revisionsstelle.

#### *Art. 9d (neu)* Verwaltungsrat

<sup>1</sup> Der Verwaltungsrat ist das strategische Organ der Trassenvergabestelle. Er besteht aus fünf bis sieben fachkundigen Mitgliedern. Diese werden für eine Amtsdauer von vier Jahren gewählt. Jedes Mitglied kann zweimal wiedergewählt werden.

<sup>2</sup> Der Bundesrat wählt die Mitglieder des Verwaltungsrats und bezeichnet dessen Präsidentin oder Präsidenten. Die Mitglieder des Verwaltungsrats dürfen weder eine wirtschaftliche Tätigkeit ausüben noch ein Amt bekleiden, die geeignet sind, ihre Unabhängigkeit zu beeinträchtigen. Der Bundesrat kann aus wichtigen Gründen Mitglieder abberufen.

<sup>3</sup> Der Bundesrat legt die Entschädigungen der Mitglieder des Verwaltungsrats fest. Für das Honorar der Mitglieder des Verwaltungsrats und die weiteren mit diesen

Personen vereinbarten Vertragsbedingungen gilt Artikel 6a Absätze 1-5 des Bundespersonalgesetzes vom 24. März 2000<sup>45</sup> sinngemäss.

<sup>4</sup> Der Verwaltungsrat hat insbesondere folgende Aufgaben:

- a. Er legt im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben die strategischen Ziele für jeweils vier Jahre fest.
- b. Er legt die Organisation der Trassenvergabe fest und ist für ein adäquates betriebliches Risikomanagement verantwortlich.
- c. Er erlässt die Geschäftsordnung.
- d. Er erlässt unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat das Personalreglement.
- e. Er ernennt die Mitglieder der Geschäftsleitung.
- f. Er überwacht die Geschäftsführung.
- g. Er genehmigt den Voranschlag und die Jahresrechnung.
- h. Er erstellt den Tätigkeitsbericht mit Angaben zur Vergabep Praxis und zur Erreichung der strategischen Ziele sowie den Geschäftsbericht (Jahresbericht, Bilanz mit Anhang, Erfolgsrechnung, Prüfungsbericht der Revisionsstelle) und unterbreitet sie vor der Veröffentlichung dem Bundesrat zur Genehmigung.

<sup>5</sup> Der Verwaltungsrat kann die Kompetenz zum Abschluss einzelner Geschäfte an die Geschäftsleitung übertragen.

#### *Art. 9e (neu)* Geschäftsleitung

<sup>1</sup> Die Geschäftsleitung ist das operative Organ. Sie steht unter der Leitung einer Geschäftsführerin oder eines Geschäftsführers.

<sup>2</sup> Sie hat insbesondere folgende Aufgaben:

- a. Sie erfüllt die Aufgaben gemäss Artikel 9b nach den Vorgaben des Verwaltungsrats.
- b. Sie erarbeitet die Grundlagen für die Entscheide des Verwaltungsrats und berichtet ihm regelmässig.
- c. Sie stellt das Personal an.
- d. Sie vertritt die Trassenvergabestelle nach aussen.
- e. Sie erfüllt alle Aufgaben, die dieses Gesetz nicht einem anderen Organ zuweist.

<sup>3</sup> Die Geschäftsordnung regelt die Einzelheiten.

#### *Art. 9f (neu)* Revisionsstelle

<sup>1</sup> Die Revisionsstelle wird vom Bundesrat gewählt.

<sup>45</sup> SR 172.220.1

<sup>2</sup> Der Prüfauftrag der Revisionsstelle, ihre Stellung, Befähigung, Unabhängigkeit, Amtsdauer und Berichterstattung richten sich unter Vorbehalt von Absatz 3 sinngemäss nach den Artikeln 727-731a des Obligationenrechts<sup>46</sup>.

<sup>3</sup> Die Revisionsstelle erstattet dem Verwaltungsrat und dem Bundesrat über das Ergebnis der Prüfung Bericht.

<sup>4</sup> Der Bundesrat kann die Revisionsstelle aus wichtigen Gründen abberufen.

#### *Art. 9g (neu)* Personal

<sup>1</sup> Das Arbeitsverhältnis des Personals der Trassenvergabestelle untersteht dem Bundespersonalgesetz vom 24. März 2000<sup>47</sup>.

<sup>2</sup> Das Personal ist bei der Pensionskasse des Bundes PUBLICA versichert.

<sup>3</sup> Die Trassenvergabestelle ist Arbeitgeberin im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 des Bundespersonalgesetzes vom 24. März 2000 und Artikel 4 Absatz 1 des PUBLICA-Gesetzes vom 20. Dezember 2006<sup>48</sup>.

#### *Art. 9h (neu)* Finanzierung

<sup>1</sup> Die Trassenvergabestelle deckt ihren geplanten und vom Verwaltungsrat mit dem jährlichen Budget genehmigten Aufwand durch eine Abgabe.

<sup>2</sup> Die Abgabe wird bei den Infrastrukturbetreiberinnen erhoben. Ihre Höhe bemisst sich auf der Grundlage der auf den Netzen der einzelnen Infrastrukturbetreiberinnen verkauften Trassenkilometer.

<sup>3</sup> Der Bundesrat regelt die Einzelheiten.

#### *Art. 9i (neu)* Rechnungslegung

<sup>1</sup> Die Rechnungslegung der Trassenvergabestelle stellt ihre Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vollständig dar. Sie folgt den allgemeinen Grundsätzen der Wesentlichkeit, der Verständlichkeit, der Stetigkeit und der Bruttodarstellung und orientiert sich an allgemein anerkannten Standards. Die aus den Rechnungslegungsgrundsätzen abgeleitete Bilanzierungs- und Bewertungsregeln sind offenzulegen.

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann für die Trassenvergabestelle Vorschriften zur Rechnungslegung erlassen.

#### *Art. 9j (neu)* Tresorerie

Die Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV) verwaltet im Rahmen ihrer zentralen Tresorerie die liquiden Mittel der Trassenvergabestelle. Sie gewährt der Trassenvergabestelle Darlehen zu Marktzinsen zur Sicherstellung ihrer Zahlungsbereitschaft für die Erfüllung der Aufgaben nach Artikel 9b. Die EFV und die Trassenvergabestelle legen die Einzelheiten dieser Zusammenarbeit einvernehmlich fest.

<sup>46</sup> SR 220

<sup>47</sup> SR 172.220.1

<sup>48</sup> SR 172.222.1

*Art. 9k (neu) Verantwortlichkeit*

<sup>1</sup> Die Verantwortlichkeit der Trassenvergabestelle, ihrer Organe, ihres Personals sowie der von der Trassenvergabestelle Beauftragten richtet sich nach dem Verantwortlichkeitsgesetz vom 14. März 1958<sup>49</sup>.

*Art. 9l (neu) Steuern*

1 Die Trassenvergabestelle ist von jeder Besteuerung durch Bund, Kantone und Gemeinden befreit.

2 Vorbehalten bleibt das Bundesrecht über:

- a. die Mehrwertsteuer;
- b. die Verrechnungssteuer;
- c. die Stempelabgaben.

*Art. 9m (neu) Unabhängigkeit und Aufsicht*

<sup>1</sup> Die Trassenvergabestelle übt ihre Tätigkeit selbstständig und unabhängig aus.

<sup>2</sup> Sie untersteht der Aufsicht des Bundesrates; dieser entscheidet über die Entlastung des Verwaltungsrates.

<sup>3</sup> Die gesetzlichen Befugnisse der Eidgenössischen Finanzkontrolle sowie die Oberaufsicht der Bundesversammlung bleiben vorbehalten.

*Art. 9n (neu) Verfahren und Rechtsschutz*

<sup>1</sup> Das Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968<sup>50</sup> über das Verwaltungsverfahren.

<sup>2</sup> Die Anfechtung von Verfügungen der Trassenvergabestelle richtet sich nach den Bestimmungen über die Bundesrechtspflege. Die Beschwerden haben keine aufschiebende Wirkung.

<sup>3</sup> Die Trassenvergabestelle ist zur Beschwerde an das Bundesgericht berechtigt.

*Art. 9o (neu) Trassenpreis*

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberin hat Anspruch auf ein Entgelt für die Benützung ihrer Infrastruktur (Trassenpreis).

<sup>2</sup> Der Trassenpreis ist diskriminierungsfrei festzulegen und muss mindestens die Grenzkosten decken, die auf einer zeitgemäss ausgebauten Strecke normalerweise anfallen. Er trägt insbesondere der unterschiedlichen Kostenverursachung der einzelnen Verkehre und der Umweltbelastung der Fahrzeuge Rechnung.

<sup>3</sup> Der Bundesrat legt die Grundsätze für die Bemessung fest und regelt die Veröffentlichung. Bei der Festlegung dieser Grundsätze sorgt der Bundesrat dafür, dass auf vergleichbaren Strecken gleich hohe Trassenpreise festgelegt und die Bahnkapazitäten optimal ausgenützt werden.

<sup>49</sup> SR 170.32

<sup>50</sup> SR 172.021

<sup>4</sup> Das BAV bestimmt die Berechnungsregeln und legt pro Verkehrsart fest, um wieviel das Entgelt die Grenzkosten nach Absatz 2 übersteigt. Beim regelmässigen Personenverkehr kann es dabei einen Anteil an den Erträgen aus dem Verkehr vorsehen.

*Art. 9p (neu) Vereinbarung*

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Infrastrukturbetreiberin schliessen eine Vereinbarung über die Gewährung des Netzzugangs ab. Können sie sich nicht einigen, so entscheidet die Schiedskommission (Art. 40a).

*Art. 17a Register der zugelassenen Fahrzeuge*

<sup>1</sup> Das BAV sorgt für die Führung eines Registers aller in der Schweiz nach diesem Gesetz und den Ausführungsbestimmungen zugelassenen Fahrzeuge.

<sup>2</sup> Die Inhaber einer Betriebsbewilligung sind verpflichtet, ihre Fahrzeuge zur Eintragung beim BAV anzumelden.

<sup>3</sup> Das Register ist allen in- und ausländischen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen sowie allen anderen Personen mit einem berechtigten Interesse zugänglich.

<sup>4</sup> Der Bundesrat regelt:

- a. die Kennzeichnung der Fahrzeuge;
- b. die Einzelheiten des Zugangs zum Register;
- c. welche Inhalte des Registers öffentlich zugänglich sind.

<sup>5</sup> Er kann:

- a. das Führen des Registers Dritten übertragen;
- b. Fahrzeugkategorien bezeichnen, die nicht in das Register eingetragen werden müssen.

*Art. 17b Instandhaltung von Fahrzeugen*

<sup>1</sup> Für die Instandhaltung eines Fahrzeugs ist verantwortlich, wer als solcher im Register der in der Schweiz zugelassenen Fahrzeuge eingetragen ist.

<sup>2</sup> Es kann sich dabei um ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, um einen Infrastrukturbetreiber oder um eine andere Person handeln, die als Eigentümerin oder Verfügungsberechtigte Fahrzeuge als Beförderungsmittel nutzt (Halter).

<sup>3</sup> Solange im Register niemand als für die Instandhaltung verantwortlich eingetragen ist, trifft diese Pflicht den Inhaber der Betriebsbewilligung.

<sup>4</sup> Der Bundesrat kann Anforderungen an die für die Instandhaltung zuständigen Stellen festlegen.

*Art. 17c* Beurteilung der sicherheitsrelevanten Aspekte<sup>51</sup>

<sup>1</sup> Das BAV beurteilt in den Bewilligungsverfahren die sicherheitsrelevanten Aspekte risikoorientiert auf der Grundlage von Sicherheitsgutachten oder Stichproben.

<sup>2</sup> Es legt fest, wofür die Gesuchstellerin Sicherheitsgutachten zu erbringen hat.

## **7a. Abschnitt: Interoperabilität mit dem europäischen Eisenbahnsystem (*neu*)**

*Art. 23a* Grundsatz

Normalspurige Bahnen, die dem internationalen Verkehr dienen, müssen nach Massgabe der Bestimmungen dieses Abschnitts die technischen und betrieblichen Voraussetzungen für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr im europäischen Eisenbahnsystem erfüllen (Interoperabilität).

*Art. 23b* Geltungsbereich

<sup>1</sup> Die Bestimmungen dieses Abschnitts gelten für die Planung, den Neubau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von:

- a. Strecken, die sich in das europäische Eisenbahnsystem einfügen;
- b. Fahrzeugen, die auf diesen Strecken eingesetzt werden.

<sup>2</sup> Der Bundesrat legt fest, welche Strecken sich in das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder in das konventionelle europäische Eisenbahnsystem einfügen.

<sup>3</sup> Er kann die Bestimmungen dieses Abschnitts für andere normalspurige Strecken als anwendbar erklären.

*Art. 23c* Strukturelle Teilsysteme

<sup>1</sup> Infrastrukturen, Elektrifizierungssysteme, Zugsteuerungen, Zugsicherungen, Signalgebungen und Fahrzeuge (strukturelle Teilsysteme), die im Bereich der Interoperabilität eingesetzt werden sollen, dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn das BAV eine Betriebsbewilligung erteilt hat.

<sup>2</sup> Das BAV erteilt die Betriebsbewilligung, wenn die Gesuchstellerin den Sicherheitsnachweis erbracht hat und das Teilsystem einschliesslich seiner Schnittstellen den grundlegenden Anforderungen, den technischen Ausführungsbestimmungen und den übrigen massgebenden Vorschriften entspricht.

<sup>3</sup> Es kann weitere Abklärungen vornehmen. Das Eisenbahnunternehmen stellt dafür das nötige Personal und Material sowie die erforderlichen Unterlagen kostenlos zur Verfügung und erteilt die notwendigen Auskünfte.

<sup>4</sup> Der Bundesrat legt fest, welche Unterlagen zum Nachweis der Sicherheit erforderlich sind.

<sup>51</sup> Inhaltlich unverändert gegenüber Bahnreform 2, 1. Teil (RöVE).

*Art. 23d* Umrüstung und Erneuerung

<sup>1</sup> Nach einer Umrüstung oder wichtigen Erneuerung ist eine neue Betriebsbewilligung erforderlich.

<sup>2</sup> Das BAV entscheidet über Ausnahmen.

*Art. 23e* Interoperabilitätskomponenten

<sup>1</sup> Wer ein Bauteil, das in ein Teilsystem eingebaut werden soll (Interoperabilitätskomponente) in Verkehr bringt, muss nachweisen können, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden.

<sup>2</sup> Der Bundesrat legt fest, welche Unterlagen für den Nachweis erforderlich sind.

*Art. 23f* Zuständigkeiten

<sup>1</sup> Der Bundesrat legt die grundlegenden Anforderungen und die technischen Ausführungsbestimmungen für Teilsysteme und Interoperabilitätskomponenten fest; er berücksichtigt dabei das internationale Recht.

<sup>2</sup> Das BAV bezeichnet im Einvernehmen mit dem Staatssekretariat für Wirtschaft die technischen Normen, welche geeignet sind, die grundlegenden Anforderungen und die technischen Ausführungsbestimmungen zu konkretisieren. Soweit möglich, bezeichnet es international harmonisierte Normen.

<sup>3</sup> Der Bundesrat kann mit ausländischen Staaten oder internationalen Einrichtungen Vereinbarungen über die Zusammenarbeit bei der Erarbeitung und Anwendung internationaler Vorschriften und Normen abschliessen.

*Art. 23g* Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

<sup>1</sup> Werden Teilsysteme oder Interoperabilitätskomponenten entsprechend den technischen Ausführungsbestimmungen oder den technischen Normen nach Artikel 23f Absatz 2 erstellt oder hergestellt, so wird vermutet, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden.

<sup>2</sup> Wer Teilsysteme in Betrieb nehmen will oder Interoperabilitätskomponenten in Verkehr bringt, die den technischen Ausführungsbestimmungen oder den technischen Normen nach Artikel 23f Absatz 2 nicht entsprechen, muss nachweisen können, dass die grundlegenden Anforderungen auf andere Weise erfüllt werden.

*Art. 23h* Inverkehrbringen

Teilsysteme und Interoperabilitätskomponenten dürfen in Verkehr gebracht werden, wenn sie den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

*Art. 23i* Nachträgliche Kontrolle (Marktüberwachung) der Interoperabilitätskomponenten

<sup>1</sup> Das BAV überwacht risikoorientiert, ob in Verkehr gebrachte Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

<sup>2</sup> Zu diesem Zweck können seine Kontrollorgane:

- a. die erforderlichen Nachweise und Informationen verlangen;
- b. Muster erheben;
- c. Prüfungen veranlassen oder selbst vornehmen;
- d. während der üblichen Arbeitszeit die Geschäftsräume auskunftspflichtiger Personen betreten und besichtigen;
- e. verlangen, dass Unterlagen oder Auskünfte in einer der Amtssprachen abgefasst werden.

<sup>3</sup> Das BAV kann von der Zollverwaltung für eine festgesetzte Dauer Meldungen über die Einfuhr genau bezeichneter Interoperabilitätskomponenten verlangen.

<sup>4</sup> Entspricht eine Interoperabilitätskomponente nicht den Vorschriften, so verfügt das BAV die nötigen Massnahmen. Es kann insbesondere das weitere Inverkehrbringen oder den weiteren Betrieb verbieten, den Rückruf, die Beschlagnahme oder die Einziehung verfügen sowie die von ihm getroffenen Massnahmen veröffentlichen.

#### *Art. 23j* Konformitätsbewertung

<sup>1</sup> Der Nachweis, dass ein Teilsystem oder eine Interoperabilitätskomponente den grundlegenden Anforderungen und den technischen Ausführungsbestimmungen entspricht, ist durch die Konformitätsbescheinigung einer Konformitätsbewertungsstelle zu leisten.

<sup>2</sup> Konformitätsbewertungsstellen müssen:

- a. in der Schweiz akkreditiert sein und über eine Haftpflichtversicherung verfügen; oder
- b. von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft benannt worden sein.

<sup>3</sup> Konformitätsbescheinigungen von ausländischen Konformitätsbewertungsstellen werden anerkannt, wenn ein völkerrechtliches Abkommen dies vorsieht.

#### *Art. 23k* Konformitätsbewertungsstelle des Bundes

Der Bundesrat kann eine vom BAV unabhängige Konformitätsbewertungsstelle errichten. Sie muss in der Schweiz akkreditiert sein.

#### *Art. 23l* Datenbearbeitung

Das BAV ist befugt, die für die Interoperabilität erforderlichen Daten bei den Eisenbahnunternehmen zu erheben und diese Daten zu bearbeiten und zu veröffentlichen.

### **8a. Abschnitt: Vorhaltekosten der kantonalen Wehrdienste (*neu*)**

#### *Art. 32a*

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberinnen beteiligen sich an den Vorhaltekosten der kantonalen Wehrdienste in dem Masse, in dem diese Leistungen für den Einsatz auf Eisenbahnanlagen erbringen.

<sup>2</sup> Sie schliessen mit den betroffenen Kantonen Vereinbarungen über die Leistungserbringung und Kostentragung.

<sup>3</sup> Das UVEK legt insbesondere fest, welche Leistungen die Vorbereitung der kantonalen Wehrdienste auf Einsätze umfassen kann und wie die Vorhaltekosten zu berechnen sind.

## **12. Abschnitt: Marktaufsicht und Streitigkeiten**

### *Art. 40a* Schiedskommission

<sup>1</sup> Der Bundesrat errichtet eine Schiedskommission.

<sup>2</sup> Die Schiedskommission entscheidet über Streitigkeiten zwischen Eisenbahnunternehmen betreffend die Gewährung des Netzzugangs.

<sup>3</sup> Sie kann von Amtes wegen Untersuchungen einleiten und Entscheide treffen, wenn der Verdacht besteht, dass der Netzzugang verhindert oder nicht diskriminierungsfrei gewährt wird.

### *Art. 54*

*Aufgehoben*

### *Art. 83a (neu)* Mitteilungen an ausländische Behörden

<sup>1</sup> Das BAV teilt der zuständigen ausländischen Behörde mit, wenn es:

- a. einer Person eines ausländischen Unternehmens, die im Eisenbahnbereich eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausübt, die Ausübung dieser Tätigkeit untersagt hat;
- b. einen in der Schweiz gültigen ausländischen Ausweis abgenommen hat;
- c. die Gültigkeit eines ausländischen Ausweises für die Schweiz aberkannt hat.

<sup>2</sup> Abgenommene Ausweise sind sofort der erteilenden ausländischen Behörde zu übermitteln.

### *Übergangsbestimmungen zur Änderung vom ...*

<sup>1</sup> Der Bundesrat legt fest, bis wann der Nachweis, dass ein strukturelles Teilsystem nach Artikel 23c den grundlegenden Anforderungen entspricht, auch auf andere Weise als durch Konformitätsbescheinigungen von Konformitätsbewertungsstellen geführt werden kann.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt, in dem die Trassenvergabestelle eigene Rechtspersönlichkeit erlangt. Er bezeichnet die Rechte, Pflichten und Werte, die auf die Trassenvergabestelle übergehen, legt den Eintritt der Rechtswirkungen fest und genehmigt die Eröffnungsbilanz.

<sup>3</sup> Die Trassenvergabestelle bietet dem Personal von Stellen, die bisher Aufgaben wahrgenommen haben, für welche nach Inkrafttreten dieses Gesetzes die Trassen-

vergabestelle zuständig ist, nach Möglichkeit vergleichbare Stellen an. Artikel 333 des Obligationenrechts<sup>52</sup> kommt sinngemäss zur Anwendung.

<sup>4</sup> Der Bundesrat oder die Trassenvergabestelle kann mit der Trasse Schweiz AG die Übernahme von deren Vermögen vereinbaren. Er trifft alle weiteren für den Übergang notwendigen Vorkehren, erlässt entsprechende Bestimmungen und gewährt soweit erforderlich Garantieren.

<sup>5</sup> Die Übertragung und die notwendigen Einträge erfolgen steuer- und gebührenfrei.

<sup>6</sup> Der Bundesrat kann Stellen, die bisher Aufgaben wahrgenommen haben, für welche nach Inkrafttreten dieses Gesetzes die Trassenvergabestelle zuständig ist, verpflichten, ihre Unterlagen, Daten und Software der Trassenvergabestelle abzuliefern.

### **3. Gütertransportgesetz vom 19. Dezember 2008<sup>53</sup>**

*Art. 8*

*Aufgehoben*

### **4. Seilbahngesetz vom 23. Juni 2006<sup>54</sup>**

*Art. 18a*      Anwendbares Recht

Die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>55</sup> (EBG) gelten sinngemäss für:

- a. die unabhängige Unfalluntersuchung (Art. 15 EBG);
- b. die Finanzierung der Infrastruktur (Art. 49–57 EBG);
- c. die Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten des Personals (Art. 81–85, 87–88a EBG).

*Art. 25 Abs. 2*

<sup>2</sup> Werden strafbare Handlungen nach Absatz 1 im Geschäftsbereich einer juristischen Person oder einer Handelsgesellschaft des öffentlichen oder privaten Rechts begangen, so finden die Strafbestimmungen auf die Personen Anwendung, welche für sie gehandelt haben oder hätten handeln sollen.

<sup>52</sup> SR 220

<sup>53</sup> SR ...; BBl 2009 231

<sup>54</sup> SR 743.01; BBl 2009 2069

<sup>55</sup> SR 742.101; BBl 2009 2048

## 5. Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009<sup>56</sup>

### *Art. 6 Abs. 4*

<sup>4</sup> Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist zuständig für die Erteilung, Übertragung, Änderung, Aufhebung und Erneuerung von Konzessionen.

### *Art. 9 Abs. 3, 4 (neu) und 5 (neu)*

<sup>3</sup> Die erteilende Behörde kann die Konzession oder die Bewilligung entziehen, wenn das Unternehmen:

- a. die ihm verliehenen Rechte nicht oder nur teilweise ausübt; oder
- b. die ihm nach Gesetz, Konzession oder Bewilligung auferlegten Pflichten wiederholt oder schwerwiegend verletzt.

<sup>4</sup> Das BAV kann bei bestellten Verkehrsangeboten die Konzession zudem entziehen, wenn:

- a. die Ziele einer Zielvereinbarung nach Artikel 32a in mehreren Punkten oder in einem wesentlichen Punkt nicht erfüllt werden; oder
- b. eine Langzeitvereinbarung nach Artikel 33h vom Transportunternehmen nicht eingehalten werden kann.

<sup>5</sup> Die erteilende Behörde widerruft die Konzession oder die Bewilligung, wenn wesentliche öffentliche Interessen dies rechtfertigen. Das Unternehmen ist angemessen zu entschädigen.

### *Art. 13 Abs. 3*

<sup>3</sup> Der Bundesrat regelt das Verfahren für die Aufstellung und die Veröffentlichung der Fahrpläne unter Berücksichtigung der einschlägigen internationalen Vorschriften, Fristen und Termine. Er sieht im Verfahren eine Anhörung der Kantone vor.

## 6. Abschnitt: Bestelltes Verkehrsangebot: Allgemeine Bestimmungen

### *Art. 28* Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Verkehrsangebots

<sup>1</sup> Bund und Kantone gelten den Unternehmen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten des von ihnen gemeinsam bestellten Angebots des regionalen Personenverkehrs ab.

<sup>2</sup> Das gemeinsam bestellte Angebot wird im Bestellverfahren nach Artikel 32 oder im Ausschreibungsverfahren nach Artikel 33 festgelegt.

<sup>56</sup> SR ...; BBl 2009 2075

### *Art. 28a (neu) Besondere Anordnungen*

<sup>1</sup> Angebote des Ortsverkehrs sowie Angebote ohne Erschliessungsfunktion sind von Bundesleistungen ausgeschlossen.

<sup>2</sup> Der Bund trägt allein die laut Planrechnung ungedeckten Kosten der von ihm bestellten Verkehrsangebote von nationaler Bedeutung. Er kann die geplanten ungedeckten Kosten zentraler Publikationen des Verkehrsangebots abgelten, wenn diese allen Unternehmen dienen oder offenstehen.

<sup>3</sup> Bund, Kantone und Gemeinden können weitere Angebote oder Angebotsverbesserungen oder Tariferleichterungen bestellen. Sie tragen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten dieser Angebote.

### *Art. 29 Voraussetzungen<sup>57</sup>*

<sup>1</sup> Der Bund richtet Abgeltungen nur an Unternehmen aus:

- a. deren Rechnungslegung den Vorschriften des 7. Abschnitts genügt;
- b. deren Rechnung nach Sparten gegliedert ist und die ungedeckten Kosten jeder Sparte einzeln nachweist;
- c. die mindestens den regionalen Personenverkehr sowie die Eisenbahninfrastruktur, soweit vorhanden, je als eigene Sparte führen;
- d. die eine von den Bestellern unabhängige Rechtspersönlichkeit haben; und
- e. in deren Verwaltungsrat oder vergleichbarem Organ keine Person Einsitz hat, die direkt am Bestellvorgang beteiligt oder in einer am Bestellprozess beteiligten Verwaltungseinheit tätig ist.

<sup>2</sup> Der Bund kann Erleichterungen gewähren für Unternehmen mit geringem Verkehr sowie für ausländische Unternehmen mit geringem Streckenanteil in der Schweiz.

### *Art. 30 Finanzielle Aufteilung*

<sup>1</sup> Der Anteil des Bundes an der gesamten Abgeltung der durch Bund und Kantone gemeinsam bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr beträgt 50 Prozent.

<sup>2</sup> Der Bundesrat legt mindestens alle vier Jahre die Anteile des Bundes und der einzelnen Kantone an der Abgeltung fest. Er hört vorher die Kantone an und berücksichtigt ihre strukturellen Voraussetzungen.

<sup>3</sup> Er regelt die maximale zwischenzeitliche Abweichung vom Bundesanteil nach Absatz 1.

<sup>4</sup> Sind an einer Linie mehrere Kantone finanziell beteiligt, so bemessen sich ihre Anteile, soweit keine andere Übereinkunft getroffen wird, nach der Verkehrsbedien-  
ung der Stationen und der Linienlänge (Betriebslänge) auf ihrem Gebiet.

<sup>5</sup> Die Kantone bestimmen, ob Gemeinden oder andere Körperschaften an der Abgeltung beteiligt werden.

<sup>57</sup> Art. 29 bleibt gegenüber dem PBG vom 20. März 2009 unverändert. Er wird hier nur der Übersichtlichkeit halber wiedergegeben.

*Art. 31*            Finanzhilfen

<sup>1</sup> Bei Investitionen im Verkehrsbereich eines Unternehmens kann der Bund der Gläubigerin gegenüber eine Garantie abgeben, wenn dies im Interesse der Besteller ist. Das BAV regelt die Form und die Bedingungen der Garantie im Einzelnen.

<sup>2</sup> Der Bund kann in besonderen Fällen, insbesondere um neuartige Lösungen zu fördern, an die Beschaffung von Fahrzeugen und an die Erstellung von Anlagen und Einrichtungen Beiträge leisten sowie unverzinsliche Darlehen gewähren.

<sup>3</sup> Er kann zur Finanzierung von Ersatz- und Erneuerungsinvestitionen im Verkehrsbereich die rückzahlbaren Darlehen in bedingt rückzahlbare Darlehen umwandeln oder deren Rückzahlungen sistieren.

**6a. Abschnitt: Bestelltes Verkehrsangebot: Bestellverfahren**

*Art. 32*            Verkehrsangebot und Bestellverfahren

<sup>1</sup> Das Verkehrsangebot und die Abgeltung für die einzelnen Sparten werden aufgrund von Planrechnungen der Unternehmen im Voraus vom Bund sowie von den beteiligten Kantonen und Unternehmen in einer schriftlichen Vereinbarung verbindlich festgelegt. Der Bundesrat regelt das Bestellverfahren sowie die Grundsätze für das Verkehrsangebot und die Abgeltung im Einvernehmen mit den Kantonen. Die autonome Führung der Unternehmen im Vollzugsprozess wird dadurch nicht berührt.

<sup>2</sup> Bei der Festlegung des Verkehrsangebotes und der Abgeltung wird in erster Linie die Nachfrage berücksichtigt. Weiter werden insbesondere in Betracht gezogen:

- a. eine angemessene Grunderschliessung;
- b. Anliegen der Regionalpolitik, insbesondere die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung benachteiligter Landesgegenden;
- c. Anliegen der Raumordnungspolitik;
- d. Anliegen des Umweltschutzes;
- e. Anliegen der Behinderten.

<sup>3</sup> Die Vereinbarung regelt insbesondere:

- a. das Angebotskonzept und den Fahrplan;
- b. den Verkauf samt den Verkaufsstellen und deren Bedienung;
- c. das Angebot im Transport von Reisegepäck;
- d. die Tarife.

<sup>4</sup> Mit dem Abschluss der Vereinbarung entsteht für die beteiligten Unternehmen gegenüber jedem Besteller (Bund, Kantone, Dritte) ein selbstständiger Rechtsanspruch auf die Abgeltung.

<sup>5</sup> Können sich Bundesbehörden, Kantone und Unternehmen bei der Aushandlung oder Anwendung einer Vereinbarung nach Absatz 1 nicht einigen, so legt das BAV das Verkehrsangebot und die Abgeltung unter Berücksichtigung der Grundsätze von Absatz 2 fest.

#### *Art. 32a (neu)* Zielvereinbarung

<sup>1</sup> Bund und Kantone können namentlich dann Leistungsziele mit einem Transportunternehmen vereinbaren (Zielvereinbarung), die diese in einem bestimmten Zeitraum erfüllen muss, wenn sie Preis, Qualität und Quantität des bisher erbrachten Verkehrsangebotes verbessern wollen.

<sup>2</sup> Die Zielvereinbarungen können Bonus-Malus-Systeme über die Qualität und über finanzielle Kennzahlen enthalten.

<sup>3</sup> Die Mindestlaufdauer einer Zielvereinbarung beträgt zwei Fahrplanperioden.

<sup>4</sup> Werden die Ziele für Buslinien in mehreren Punkten oder in einem wesentlichen Punkt nicht erreicht, so führen die Besteller das Ausschreibungsverfahren durch.

#### *Art. 32b (neu)* Periodizität des Bestellverfahrens

Das Bestellverfahren wird alle zwei Jahre durchgeführt. Das BAV stimmt die Fahrplanperiode mit dem Bestellverfahren ab.

#### *Art. 32c (neu)* Festlegung der Abgeltung

Verhält sich das Unternehmen unwirtschaftlich, so kann der Bund nach Anhörung der Kantone eine tiefere Abgeltung festlegen, als das Unternehmen im Bestellverfahren beantragt hat.

### **6b. Abschnitt: Bestelltes Verkehrsangebot: Ausschreibungsverfahren**

#### *Art. 33* Geltungsbereich

<sup>1</sup> Für Angebote des durch Bund und Kanton gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehrs im Busbereich kommt das Ausschreibungsverfahren zur Anwendung.

<sup>2</sup> Angebote des durch Bund und Kanton gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehrs im Schienenverkehr können ausgeschrieben werden.

#### *Art. 33a (neu)* Koordination

<sup>1</sup> Das Ausschreibungsverfahren wird mit dem Konzessionsverfahren koordiniert. Der Vergabeentscheid (Ausschreibungsverfahren) sowie die Erteilung oder Erneuerung der Konzession sind Teil derselben Verfügung.

<sup>2</sup> Die Dauer der Konzession von Angeboten, die ausgeschrieben werden, entspricht der Geltungsdauer des Vergabeentscheids. Diese beträgt in der Regel zehn Jahre.

<sup>3</sup> Sämtliche Entscheide der Besteller im Ausschreibungsverfahren werden vom BAV in Form einer anfechtbaren Verfügung erlassen.

#### *Art. 33b (neu)* Ausschreibungspflicht im Busbereich

<sup>1</sup> Ein bestelltes Verkehrsangebot wird ausgeschrieben, wenn eine Konzession neu erteilt werden soll.

<sup>2</sup> Während der Dauer der Konzession schreiben die Besteller das bestellte Verkehrsangebot aus, wenn:

- a. das Transportunternehmen die ihm verliehenen Rechte nicht oder nur teilweise ausübt oder es seine aus Gesetz oder Konzession auferlegten Pflichten wiederholt oder schwerwiegend verletzt;
- b. die Ziele einer Zielvereinbarung nach Artikel 32a in mehreren Punkten oder in einem wesentlichen Punkt nicht erfüllt werden oder eine Langzeitvereinbarung nach Artikel 33h vom Transportunternehmen nicht eingehalten werden kann.

<sup>3</sup> Bei der Erneuerung der Konzession schreiben sie das bestellte Verkehrsangebot aus, wenn ihre Ausschreibungsplanung gemäss Artikel 33i dies vorsieht.

<sup>4</sup> Der Bundesrat kann Ausnahmen von der Ausschreibungspflicht vorsehen.

#### *Art. 33c (neu)* Verfahrensgrundsätze und Formvorschriften

Im Ausschreibungsverfahren sind mindestens folgende Grundsätze zu beachten:

- a. Die Offerten müssen fristgerecht, gesetzeskonform und vollständig eingereicht werden.
- b. Das Transportunternehmen verpflichtet sich zu einer fristgerechten Betriebsaufnahme. Verzögert sich diese aufgrund einer Beschwerde, so wird das Transportunternehmen von seiner Verpflichtung automatisch befreit.
- c. Die Besteller achten in allen Phasen des Verfahrens auf die Gleichbehandlung der Transportunternehmen.
- d. Die Besteller vergeben den Auftrag nur an ein Transportunternehmen, welches die Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen und der Arbeitsbedingungen für die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen gewährleistet. Massgebend sind die Bestimmungen im Ausschreibungsgebiet der Leistung.
- e. Die Besteller vergeben den Auftrag nur an Transportunternehmen, welche für die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen die Gleichbehandlung von Frau und Mann in Bezug auf die Lohngleichheit gewährleisten.

#### *Art. 33d (neu)* Eignungskriterien

<sup>1</sup> Die Besteller können die Transportunternehmen auffordern, einen Nachweis insbesondere ihrer finanziellen, wirtschaftlichen, technischen und betrieblichen Leistungsfähigkeit zu erbringen. Sie stellen dazu Eignungskriterien auf.

<sup>2</sup> Sie geben die Eignungskriterien und die erforderlichen Nachweise in den Ausschreibungsunterlagen bekannt.

#### *Art. 33e (neu)* Vergabeentscheid

<sup>1</sup> Die Besteller vergeben das ausgeschriebene Verkehrsangebot dem Transportunternehmen mit dem wirtschaftlich günstigsten Angebot.

<sup>2</sup> Das wirtschaftlich günstigste Angebot wird ermittelt, indem verschiedene Kriterien berücksichtigt werden, insbesondere Qualität, Preis, Betriebskosten, Erlöse und Umweltverträglichkeit.

### *Art. 33f (neu)* Ausschluss und Widerruf des Vergabeentscheids

Die Besteller können den Vergabeentscheid nach Artikel 33e widerrufen oder ein Transportunternehmen vom Verfahren ausschliessen, insbesondere wenn es:

- a. die geforderten Eignungskriterien nach Artikel 33d nicht mehr erfüllen;
- b. den Bestellern falsche Auskünfte erteilt hat;
- c. Steuern oder Sozialabgaben nicht bezahlt hat;
- d. den Verpflichtungen aus Artikel 33c nicht nachkommt;
- e. Abreden getroffen hat, die wirksamen Wettbewerb beseitigen oder erheblich beeinträchtigen;
- f. sich in einem Konkursverfahren befinden.

### *Art. 33g (neu)* Veröffentlichung

<sup>1</sup> Veröffentlicht werden müssen:

- a. Ausschreibungen;
- b. Abbruch einer Ausschreibung;
- c. Vergabeentscheide nach Artikel 33e;
- d. bestellte Verkehrsangebote, die der Ausschreibungspflicht nach Artikel 33b unterstehen und nicht ausgeschrieben werden.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bezeichnet das Publikationsorgan.

### *Art. 33h (neu)* Langzeitvereinbarung

<sup>1</sup> Sobald der Vergabeentscheid rechtskräftig ist, schliessen die Besteller mit dem Transportunternehmen eine Langzeitvereinbarung im Umfang der Dauer des Vergabeentscheides ab.

<sup>2</sup> Die Langzeitvereinbarung legt unter anderem das Angebot, den Preis, die Gründe für eine Vertragsanpassung, das Controlling sowie mögliche Sanktionsmassnahmen fest.

### *Art. 33i (neu)* Ausschreibungsplanung

<sup>1</sup> Bund und Kantone halten ihre grundsätzlichen Überlegungen betreffend den abgeltungsberechtigten Regionalverkehr, insbesondere ob, aus welchen Gründen und wann ein Verkehrsangebot ausgeschrieben werden soll, in einer rollenden Planung fest (Ausschreibungsplanung).

<sup>2</sup> Diese Planung erfolgt pro Kanton und hat gegenüber den Transportunternehmen nur informativen Charakter.

<sup>3</sup> Die Transportunternehmen können gegen die Ausschreibungsplanung kein Rechtsmittel ergreifen.

<sup>4</sup> Für die Federführung der Planung sind die Kantone zuständig.

<sup>5</sup> Das BAV genehmigt die kantonale Ausschreibungsplanung und sorgt für schweizweit konsistente Ausschreibungen sowie für die Koordination zwischen den Kantonen.

*Art. 34 (neu)* Betriebsmittel und Arbeitsstellen

<sup>1</sup> Das bisher beauftragte Unternehmen muss dem neu beauftragten Unternehmen die eigens für das betreffende Verkehrsangebot angeschafften Betriebsmittel grundsätzlich zum Restbuchwert übergeben, wenn die Besteller dies verlangen und die Betriebsmittel für den Regionalverkehr von zentraler Bedeutung sind.

<sup>2</sup> Das neu beauftragte Unternehmen muss diese Betriebsmittel grundsätzlich zum Restbuchwert übernehmen, wenn das bisher beauftragte Unternehmen oder die Besteller es verlangen.

<sup>3</sup> Das neu beauftragte Unternehmen muss die für das betreffende Verkehrsangebot notwendigen zusätzlichen Arbeitsstellen den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern des bisher beauftragten Unternehmens zu üblichen Bedingungen anbieten.

*Art. 56 Abs. 3 (neu) und 4 (neu)*

<sup>3</sup> Im Beschwerdeverfahren gegen den Vergabeentscheid nach Artikel 33e ist die Rüge der Unangemessenheit unzulässig. In diesen Verfahren entscheidet das Bundesverwaltungsgericht letztinstanzlich

<sup>4</sup> Als durch Beschwerde selbstständig anfechtbare Verfügungen gelten auch die Tatbestände nach Artikel 33g.

II

<sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.



