



## Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Verkehr  
Herr Dr. Max Friedli  
Direktor  
3003 Bern

### **Zweiter Schritt der Bahnreform 2:**

#### **Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 3. Juli 2009 laden Sie uns zur Meinungsäusserung zum oben erwähnten Thema ein. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns dazu wie folgt:

#### **Allgemeines**

Der Kanton Uri begrüsst im Grundsatz die Massnahmen der Bahnreform 2; sie sind mit Blick über die Grenzen mit den europäischen Systemen abzustimmen. Die heute vorgelegten Punkte sind Schritte in die richtige Richtung. Der volkswirtschaftliche Nutzen der internationalen Öffnung, der gesetzlichen und technischen Angleichungen sowie der Liberalisierung wird anerkannt. Die in der Vernehmlassung angesprochenen Themenbereiche treffen die Kantone mitunter im Bereich des regionalen Personen- und Güterverkehrs.

Die finanziellen und personellen Auswirkungen der Vorlage auf den Bund wurden nicht weiter geprüft. Hingegen ist der generelle Hinweis unter Ziffer 4.2.1 "die Ausführungen in Ziffer 4.1.1 (Finanzielle Auswirkungen) gelten auch für die Kantone" unklar.

- Die eventuelle Trassenvergabestelle darf für die Kantone zu keinen Kosten führen, da es sich um eine Anstalt des Bundes handelt.
- Auch die Vertretung in der europäischen Eisenbahnagentur ist Sache des Bundes. Dieser hat die Kosten dafür zu tragen.
- Bei der Finanzierung der Wehrdienste erfolgt richtigerweise eine Bereinigung. Da die Finanzierung neu über eine Infrastrukturabgeltung erfolgen soll, werden die Kantone im Umfang der neuen Bundesbeteiligung von bisher "freiwillig" geleisteten Aufwendungen entlastet.

## **1. Diskriminierungsfreier Netzzugang**

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

Ja. Auf Seite 24 des erläuternden Berichts wird dargelegt, dass die heute bestehende Trasse Schweiz AG wegen der fehlenden Unabhängigkeit nicht den einschlägigen Bestimmungen der EG entspricht. Der Kanton Uri hat keinen Anlass, diese Aussage in Zweifel zu ziehen. Mit der Umsetzung der Bahnreform 1 wurde in der Schweiz der diskriminierungsfreie Netzzugang eingeführt. Um die "Diskriminierungsfreiheit" zu gewährleisten, ist eine institutionelle Trennung von Transportunternehmen und der Trassenvergabestelle notwendig. Die Kantone treten im regionalen Personen- und Güterverkehr als Besteller auf. Eine neutrale und unabhängige Vergabestelle von Trassen für Bahnleistungen sind für Bestellungen wichtig und unerlässlich. Dabei stehen sich auch die beiden schienenengebundenen Verkehrsarten in direkter Konkurrenz und werden zukünftig noch enger im Wettbewerb gegenüber stehen. Mit Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinien der EG wird der grenzüberschreitende Schienenverkehr, die Verkehrsverlagerung und internationale Handlungsfähigkeit der schweizerischen Bahnunternehmungen gestärkt. Zudem wird der Marktzugang respektive Netzzugang im Güterverkehr ausgeweitet. Dies darf sich jedoch nicht zulasten des regionalen Personenverkehrs auswirken. Im Bereich Schienenverkehr besteht noch erhebliches Verbesserungspotenzial, welches genutzt werden soll bzw. muss.

Bezüglich Kosten der Trassenvergabestelle haben wir keine Einwendungen gegen die Verrechnung an die Infrastrukturbetreiber. Diese werden besorgt sein, dass keine übermässigen Kosten verrechnet werden. Dieses System ist transparent und angemessen.

Für uns ist es zentral, dass die Gebühren zur Finanzierung der Vergabestellen gegenüber heute den Infrastrukturpreis und damit die Abgeltungen für den bestellten Regionalverkehr nicht erhöht werden dürfen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass wir eine Angleichung an das europäische Recht befürworten. Wir fordern, dass die ö.V.-Erschliessung unserer Region auf der Schiene in genügendem Umfang gewährleistet bleibt. Im Weiteren können wir der Gründung einer unabhängigen Anstalt des Bundes zustimmen, machen aber darauf aufmerksam, dass dabei das Mitwirkungsrecht der Kantone als Mitbesteller gewährleistet sein muss.

### **1.2 Soll es Dritten, die nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, ermöglicht werden, Trassenbestellungen vorzunehmen?**

Ja. Trassenbestellungen durch Dritte sollen grundsätzlich möglich sein, wenn der Nachweis erbracht wird, dass diese tatsächlich auch benutzt werden (keine Trassenblockierungen auf Vorrat). Es gilt zu verhindern, dass ein Zwischenhandel mit Trassen entsteht oder Trassen auf Vorrat blockiert werden, was der Netzeffizienz zuwider liefe. Klare Regelungen für Leistungen im Personen- (insbesondere im Regionalverkehr) wie auch im Güterverkehr sind notwendig.

Zu prüfen ist, ob Besteller Trassen beantragen können (Art. 9 EBG). Zumindest sollten sie eine Diskriminierung geltend machen können (zum Beispiel bei einem Konflikt S-Bahn – Fernverkehr). Im Gesetz muss festgehalten werden, dass keine Diskriminierung erfolgen darf.

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

Ja, die neue Rollenaufteilung wie sie zusammengefasst auf Seite 30/31 des Erläuternden Berichtes dargestellt wird, ist sinnvoll.

#### **Fazit**

Ein konkurrenz- und leistungsfähiger Bahnverkehr ist sowohl für die Bahnkunden wie auch für die schweizerische Wirtschaft wichtig. Wir begrüssen daher die Bestrebungen zu einem diskriminierungsfreien Netzzugang. Unabdingbar dabei ist aber, dass die regionale Erschliessung im Schienenverkehr priorisiert, sichergestellt und - bei entsprechender Nachfra-

ge - weiter ausgebaut werden kann.

## **2. Interoperabilität des europäischen Schienennetzes**

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

Ja, die Liste der aufgezählten interoperablen Strecken ist u. E. vollständig.

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

Gemäss dem Erläuternden Bericht sind als Konformitätsbewertungsstellen sowohl private als auch staatliche Sachverständigungsstellen zugelassen. Die vorgelegte Gesetzgebung soll beides ermöglichen (Seite 37 des Erläuternden Berichts).

In der Schweiz kennen wir die Situation, dass auch private Institute etc. solche Bescheinigung erstellen (und die entsprechenden Prüfungen durchführen können). Welches System das Beste ist, kann an dieser Stelle nicht abschliessend festgestellt werden. Es muss sich auch zeigen, ob ein entsprechender Markt besteht.

Im Sinne der Subsidiarität sollte das BAV nur dann diese Aufgabe übernehmen, wenn private Lösungen nicht möglich sind oder nicht zu befriedigen vermögen. Grundsätzlich macht es nämlich Sinn, diese Aufgabe zu privatisieren. In der Regel sprechen auch wirtschaftliche Gründe dafür.

### **Fazit**

Die Interoperabilität ist für die Schweiz von grosser Bedeutung. Diese erfordert ständig technische und organisatorische Anpassungen. Eine Stärkung und Wettbewerbsfähigkeit des schienengebundenen Verkehrs steht im Vordergrund. Aus unserer Sicht ist auch dem Aspekt "Sicherheit" grosse Aufmerksamkeit zu schenken.

## **3. Ausschreibungen im Personenverkehr**

### **3.1 Begrüssen Sie die neue Möglichkeit, dass nach Ablauf einer Konzession ge-**

**wählt werden kann, ob das Angebot im Busbereich ausgeschrieben und mit der Gewinnerin eine Langzeitvereinbarung abgeschlossen werden kann oder, ob es weiter dem herkömmlichen Bestellverfahren unterstellt werden soll?**

Die neue vorgeschlagene Regelung ist tauglich und berücksichtigt die Anliegen der ausschreibenden wie anbietenden Stellen. Langzeitvereinbarungen und die Ausschreibep lanung geben dem Anbietenden eine gewisse Sicherheit, zumindest kann er sich frühzeitig darauf einstellen. Wir begrüssen darüber hinaus - für die von Ihnen aufgeführten Fälle - die Möglichkeit für die Kantone, auf eine Ausschreibung zu verzichten.

**3.2 Erachten Sie die zwei neuen Instrumente "Langzeitvereinbarung" und "Ausschreibungsplanung" für den Busbereich als zweckmässig?**

Ja. Diese Instrumente schaffen für die Besteller und die Unternehmungen Transparenz und klare Vorgaben. Im Besonderen kann es für die Besteller und die ansässigen Busunternehmungen von grossem Vorteil sein, Langzeitvereinbarungen abzuschliessen zu können. Dies schafft für die Transportunternehmungen wie für die Besteller Planungs-, Angebots- und Arbeitsplatzsicherheit.

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

Ja; wir erachten dieses Vorgehen als sinnvoll.

**4. Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste**

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

Ja; wir begrüssen die Neuregelung der Wehrdienste, insbesondere den Grundsatz, dass die Infrastrukturbetreiber sich an den Vorhaltekosten der Wehrdienste beteiligen müssen. Damit wird einer seit langem bestehenden Forderung des Kantons Uri nachgelebt. Die Mittelverteilung nach Massgabe der Länge und dem Risiko der Strecke wird ausdrücklich begrüsst. Als Kriterien für die Abschätzung des Risikos werden Verkehrsaufkommen (Personenverkehr, Güterverkehr), Risiken aus dem Gefahrguttransport, Tunnel und Naturgefahren zugrunde gelegt.

Damit verfügen die Kantone über Mittel, welche auch langfristig eine zweckmässige Bewältigung von Ereignissen auf der Bahninfrastruktur gewährleisten. Zudem haben sie die Möglichkeit, auch bahnspezifische Einsatzmittel zu beschaffen.

### Schlussbemerkung

Wir begrüssen - unter den gemachten Vorbehalten - die vorgeschlagenen Reformschritte. Diese fördern und stärken den öffentlichen Verkehr schweizweit wie auch in den einzelnen Kantonen. Wichtig dabei sind auch die Ziele der Verlagerungspolitik. Aus Sicht des Kantons Uri ist dabei nicht nur die Zielerreichung der Verlagerungspolitik entscheidend, sondern die gute Erschliessung unserer Region mit Güter- und Personenleistungen im Schienenverkehr.

Seit Jahren offen und ungeklärt ist jener Teil der Bahnreform 2, welcher die Neuregelung der Bahninfrastruktur-Finanzierung und die Zuordnung des Schienennetzes in ein Grund- und Ergänzungsnetz zum Gegenstand hat. Diese Fragen werden seit der Rückweisung der damaligen Vorlage durch den Nationalrat im Oktober 2005 auf die lange Bank geschoben. Wir verlangen, dass nun damit vorwärts gemacht wird!

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der von uns eingebrachten Bemerkungen und Änderungsanträge sowie für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Altdorf, 1. Oktober 2009



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Isidor Baumann

Der Kanzleidirektor

Dr. Peter Huber