



05.028

Bahnreform 2

Réforme des chemins de fer 2

Fortsetzung – Suite

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.10.05 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 08.12.05 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.03.08 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.03.08 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 22.09.08 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.03.09 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 10.03.09 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.03.09 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 20.03.09 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.03.09 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 14.03.11 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 01.06.11 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.12.11 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 28.02.12 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 07.03.12 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.03.12 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.03.12 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.03.12 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 09.03.17 (ABSCHREIBUNG - CLASSEMENT)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.06.17 (ABSCHREIBUNG - CLASSEMENT)

11. Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 **11. Loi fédérale sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2**

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Im Jahr 2005 hat das Parlament die Vorlage zur Bahnreform 2 an den Bundesrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, die Vorlage in einzelne Tranchen aufzuteilen und diese erneut vorzulegen. Die erste bereits verabschiedete Vorlage beinhaltete die Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr und die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr. Die vorliegende zweite Tranche, ergänzt durch Beschlüsse des Nationalrates und unserer Kommission, beinhaltet folgende sechs Punkte:

1. die weitgehende Übernahme der EU-Richtlinie zur Interoperabilität im Eisenbahnwesen;
2. die gesetzliche Regelung der Ausschreibung im regionalen Personenverkehr mit Schwergewicht auf Ausschreibungen beim Busverkehr;
3. eine Ausweitung der Kompetenzen der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr;
4. die Regelung der Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste;
5. die rechtliche Grundlage für einen Alkoholgrenzwert in der privaten Binnenschifffahrt
6. die Rechtsgrundlagen für Tarifierungen.

Zur Interoperabilität: Seit dem Abschluss des Landverkehrsabkommens mit der EU hat die EU im Eisenbahnbereich drei grössere Reformschritte beschlossen. Mit der Umsetzung der gesetzlichen Regelungen in den Bereichen Interoperabilität und Sicherheit soll in dieser Vorlage ein erster Schritt in die gleiche Richtung gemacht werden. Unter Interoperabilität wird dabei die Eignung des europäischen Eisenbahnsystems für einen durchgehenden und sicheren grenzüberschreitenden Zugsverkehr verstanden. Das Ziel ist demnach ein möglichst reibungsloser Eisenbahnverkehr über die Grenzen hinweg. Dazu sollen unter anderem technische Vorschriften vereinheitlicht, aber auch Verfahren vereinfacht werden, z. B. durch die gegenseitige Anerkennung





der Zulassung von Rollmaterial. Das hohe Sicherheitsniveau der Schiene soll dabei selbstverständlich gewahrt werden.

Zur Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr: Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr entscheidet heute bei Streitigkeiten über die Gewährung des Netzzugangs und die Berechnung der Trassenpreise. Das heisst, dass sie nur auf Gesuch hin tätig werden kann, eine aktive Überwachung des Marktes bleibt ihr verwehrt. Neu soll die Schiedskommission von Amtes wegen Untersuchungen einleiten, Entscheidungen treffen und auch Sanktionen aussprechen können.

Zur Regelung der Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste: Die Einsätze werden heute schon von den Infrastrukturbetreibern bezahlt. Neu wird die Grundlage geschaffen, dass die Infrastrukturbetreiber auch an die Vorhaltekosten – also nicht nur an die Betriebskosten und die Einsätze – Beiträge zu leisten haben.

Zur Regelung der Ausschreibung im regionalen Personenverkehr: Ausschreibungen sind bisher nicht im Bundesgesetz geregelt. Vor allem im Busbereich sind zahlreiche Ausschreibungen durchgeführt worden. Im Bahnbereich gibt es die Möglichkeit auch; erfolgreich umgesetzt wurde die Möglichkeit bisher nicht. Ihre Kommission hat sich sehr intensiv mit der Frage der Ausschreibung auseinandergesetzt und ist dabei weitgehend dem Nationalrat gefolgt. Sie verlangt in Abweichung vom Nationalrat eine bessere Berücksichtigung der regionalen und örtlichen Bedürfnisse. Eine Minderheit will den Bahnverkehr von der Ausschreibungsmöglichkeit ausklammern, wir werden nachher in der Detailberatung darüber diskutieren können.

Dann noch zu den Rechtsgrundlagen für Tarifierpassungen: Im Zusammenhang mit der Behandlung von Finanzierungsfragen im öffentlichen Verkehr – Sie werden in den nächsten Jahren damit konfrontiert werden – hat die Kommission festgestellt, dass die heutigen gesetzlichen Grundlagen zu wenig flexibel sind, um auch von den Benutzern einen angemessenen Beitrag an die Mehrkosten des öffentlichen Verkehrs zu verlangen. Deshalb beantragt Ihnen die Kommission eine entsprechende Anpassung im Personenbeförderungsgesetz.

Sie konnten feststellen, dass wir weitgehend dem Entwurf des Bundesrates und den Beschlüssen des Nationalrates folgen. In der Tat konnten wir feststellen, dass die Vorlage weitgehend unbestritten ist und vor allem im technischen Bereich notwendige Neuerungen mit sich bringt.

AB 2011 S 419 / BO 2011 E 419

Ich beantrage Ihnen im Namen der Kommission, auf die Vorlage einzutreten.

Büttiker Rolf (RL, SO): Nirgendwo sonst in Europa werden anteilmässig so viele Güter auf der Schiene transportiert wie in unserem Land. Nirgendwo auf der Welt wickelt sich auf den Schienen so viel Mischverkehr ab wie in der Schweiz. Auf unseren Schienen verkehren Züge prioritär für den Personenverkehr, Regionalverkehr, S-Bahn-Verkehr, Transitverkehr und, wie erwähnt, Güterverkehr. Sie verkehren alle auf den gleichen Trassen und möglichst dann, wenn es am einträglichsten ist. Das gilt für den Personenverkehr wie für den Güterverkehr. Das reibungslose Funktionieren dieser Verkehre auf einem derart dicht belegten Schienennetz bis weit in die Fläche hinein ist nur möglich, wenn es klare Regeln für dessen Benutzung und für den Zugang auf dieses Netz gibt. Diese Zugangs- und Rahmenbedingungen hat die Politik zu setzen.

Die heute vorliegende und zu beratende Vorlage Bahnreform 2 ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg der Regulierung. Auf diesem Weg ist die Schaffung von fairen Wettbewerbsbedingungen für alle ein wichtiger Markstein, ja, ich möchte fast sagen: der entscheidende Markstein. Nur wenn es uns gelingt, bei all unseren Verkehrsträgern einen fairen Wettbewerb für alle Leistungsanbieter zu ermöglichen, haben wir Gewähr, dass die erbrachte Leistung wirtschaftlich, kostengünstig und effizient sowohl für den Leistungsanbieter als auch für die öffentliche Hand erbracht wird.

In der uns heute vorliegenden Vorlage Bahnreform 2 gibt es zwei Artikel, welche solche Marksteine – ja, ich möchte fast sagen: Weichen – darstellen. Je nachdem, wie wir diese Weichen heute stellen, fahren wir entweder in eine erfolgreiche, weil kostengünstige Richtung oder dann in eine unsichere und teure Richtung. Es handelt sich um die beiden Artikel 9a und 31c. Wir werden dann in der Detailberatung darauf zurückkommen. Nun, Frau Bundesrätin, habe ich noch eine Kritik an der Vorlage anzubringen. Wir haben schon mehrmals hierzu Vorlagen beraten: Güterverkehrsverlagerungsgesetz, Bahnreform 1, jetzt kommt die Bahnreform 2. Aber den entscheidenden Punkt – daran habe ich mich immer gestört, das ist nicht ein Vorwurf an Sie, sondern eher an Ihren Vorgänger –, die entscheidende Frage ist nicht gelöst: der Trassenpreis. Ich habe mich immer daran gestört, dass die in diesem Land entscheidende Frage offengelassen und sozusagen als heisse Kartoffel immer weitergereicht worden ist. Die Trassenpreis-Geschichte kommt jetzt dann – endlich, endlich, muss ich sagen. Wie gesagt, das ist kein Vorwurf an die aktuelle Departementsvorsteherin. Bei den Trassenpreisen werden wir dann den Sprung ins kalte Wasser machen müssen. Ich habe die Vorlage gesehen und muss sagen, dass es nicht gerade das Gelbe vom Ei ist, doch lassen wir das; das steht jetzt ausser Frage. Ich



kritisiere vor allem dieses problematische zeitliche Hinauszögern. Wie gesagt, es kann schlussendlich nicht sein, dass wir die wichtigste, die entscheidende Frage erst am Schluss beraten und darüber legiferieren, anstatt am Anfang. Wie gesagt, die Vorlage, die nun in der Vernehmlassung ist, hat mich in dieser Haltung, die ich von Anfang an hatte, noch darin bestärkt, dass diese zeitliche Reihenfolge ein Fehler gewesen ist. Ich bin aber für Eintreten auf die jetzige Vorlage, auch wenn nicht allzu viel Fleisch am Knochen ist.

Stähelin Philipp (CEg, TG): Ich benütze die Gelegenheit, Sie auf einen Schönheitsfehler dieser Vorlage hinzuweisen, und zwar betrifft das den Abschnitt über das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt. Da wird doch tatsächlich über etliche Seiten hinweg im Rahmen der Bahnreform 2 Folgendes geregelt: der Ausweisentzug, der Entzug der Ausweise für Führer und Besatzungen, die Feststellung der Fahrunfähigkeit, Fahren in fahrunfähigem Zustand usw., bis hin zu der schönen Bestimmung über die Vereitelung der Blutprobe bei Benützung eines motorlosen Schiffes.

Was hat das in der Bahnreform zu suchen? Ich kann mich ja freuen, wenn "auf hoher See" der Alkoholkonsum etwas eingeschränkt und dafür mehr Thurgauer Süssmost getrunken wird. Ja gut, als Anrainer des Bodensees muss es mich ja ohnehin nicht interessieren: Das ist ein internationales Gewässer, und da spielen diese Regelungen nicht. Aber mit Einheit der Materie hat das nun wirklich gar nichts mehr zu tun. Ich bitte den Bundesrat, künftig auf solche Sünden zu verzichten.

Ich stelle hier keinen Antrag, aber wenn der Zweirat hier noch eine Streichung vornimmt, werde ich mich freuen.

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Ich möchte zuhänden von Herrn Stähelin einfach festhalten, dass Gesetze nicht schön sein müssen, sondern gut. Es geht ja auch um die Personenbeförderung. Und es geht nicht nur um die Eisenbahn, sondern es geht auch um die Busbetriebe. Die Schifffahrt gehört an und für sich auch dazu. Aber ich möchte dazu keine weiteren Ausführungen mehr machen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Der Kommissionssprecher und natürlich auch Herr Ständerat Büttiker haben Recht: Diese Bahnreform ist eine alte Geschichte. Sie trägt auch noch die Geschäftsnummer 05.028; somit sehen Sie, dass die Vorlage effektiv auch ein Opfer der zunehmenden Kosten für die Neat usw. war. Es hat ja dann auch inhaltlich im Rahmen der Bahnreform 1 Widerstand gegeben. Deshalb haben wir jetzt nach sechs Jahren eine der Vorlagen.

Es ist so – der Kommissionssprecher hat das zu Recht gesagt –, dass es eine eher technische Vorlage ist. Sie sichert die Interoperabilität, sie enthält aber auch wichtige Wettbewerbselemente. Diese Wettbewerbselemente, Herr Ständerat Büttiker, sind natürlich wiederum als Rahmenbedingung wichtig, um nachher dann auch Trassenpreise und Bedingungen festlegen zu können. Die Wettbewerbselemente sind mir auch wichtig, weil wir nicht nur die SBB haben; wir haben ja auch noch andere Bahnunternehmen. Auch hier sind wir der Meinung, dass Wettbewerb im Bahnverkehr wie in anderen Bereichen zu Innovationen führen und neue Ideen ins Spiel bringen kann.

Was die Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinie betrifft, so ist dies ein wesentlicher Bestandteil in der Umsetzung der beiden EU-Bahnpakete. Die Schweiz hat sich seinerzeit im Rahmen der Landverkehrsabkommen verpflichtet, die Interoperabilität im Eisenbahnnetz zu entwickeln und im Rahmen einer koordinierten Verkehrspolitik wettbewerbsfähige Verkehrsdienste im Eisenbahnverkehr bereitzustellen. Im Jahr 2002 hat die Schweiz im Rahmen des Comité mixte die Übernahme der Bahnpakete zugesichert. Durch die Rückweisung der Bahnreform 2 gerieten auch diese Übernahme und die Umsetzung dieser Erklärung ins Stocken. Nachdem bereits im Jahr 2007 von der EU das dritte Bahnpaket beschlossen wurde, läuft momentan in der EU ein "recast" der beiden ersten Bahnpakete, d. h., die EU geht ihrerseits nochmals über die Bücher und zieht mehrere Mitgliedstaaten vor Gericht. Mit dieser Vorlage wollen wir aber hier unseren Weg wie vereinbart weiterentwickeln.

Ein heisses Eisen hingegen wollen wir mit dieser Vorlage noch nicht anfassen, bevor wir einige Fragen schweizintern geklärt haben. Die EU ist mit unserer Organisation der integrierten Bahn und der Trassenvergabestelle nicht einverstanden. Das Stichwort lautet: Unabhängigkeit. Die Frage der Organisation der Bahnen ist auch im "recast" das Hauptthema. Daher hat mein Vorgänger einer Expertengruppe den Auftrag gegeben, für die Organisation der Eisenbahninfrastruktur Grundlagen zu erarbeiten, damit diese sowohl EU-kompatibel als auch für die Schweiz sinnvoll ist. Es ist ein sehr heikles, schwieriges Unterfangen, wenn man daran geht, Infrastruktur und Betrieb voneinander zu trennen. Aber wir wollen diese Grundlagen liefern, um sie dann Ihnen im Rahmen einer Grundlagendiskussion kommunizieren zu können. Deshalb ist dieser Teil – und das wäre natürlich das Fleisch am Knochen – noch nicht zur Behandlung bereit; das ist effektiv zuerst auf der Ebene der Expertengruppe abzuhandeln. Ich komme anschliessend gern in Ihre Kommission, um mit Ihnen, gestützt auf diesen Bericht, eine politische Einschätzung zu erarbeiten.



AB 2011 S 420 / BO 2011 E 420

Was wir umgesetzt haben, ist ein Anliegen der KVF-NR vom September 2007. Der Bundesrat wurde aufgefordert, die Ausschreibung bei den Bussen – nur im Busbereich, nicht im Bahnbereich – im zweiten Teilschritt dieser Botschaft zu regeln. Das wird hier umgesetzt. Ich möchte betonen, dass auch einem ausgeschriebenen Angebot die gut funktionierende gemeinsame Bestellfunktion von Bund und Kantonen weiterhin zugrunde liegt. Beide bringen wichtige Kompetenzen ein; der Bund sorgt für landesweit vergleichbare Angebote und Standards, wobei er das Gesamtsystem im Blick behält und sich auch für unsere Errungenschaften wie etwa den direkten Verkehr im Tarifwesen oder den Taktfahrplan einsetzt. Die Kantone wiederum sehen aufgrund ihrer Kenntnisse der regionalen Gegebenheiten das von Bund und Kantonen gemeinsam zu bestellende Angebot im regionalen Personenverkehr vor.

Diese Wettbewerbselemente sind wichtig. Deshalb haben wir daran festgehalten, dass das im Bahnbereich prinzipiell auch möglich sein soll, sofern es denn einmal dazu kommt; wir können uns vorstellen, dass das im grenzüberschreitenden Verkehr allenfalls einmal der Fall sein wird.

Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) erhält weitere Kompetenzen. Das ist unbestritten geblieben und macht Sinn. Wie schon gesagt wurde, wurde bezüglich der Vorhaltekosten der Wehrdienste ein Anliegen vor allem der Kantone umgesetzt. Wir können dieses Problem praxisnah und unbürokratisch lösen. Auch dies ist eine wichtige Entwicklung.

Ich komme noch zum Anliegen von Herrn Stähelin. Es ist so: Es ist ein bisschen überraschend, dass hier die Binnenschifffahrt auch noch erfasst ist. Ich verstehe Ihre Fragen zu den Alkoholgrenzwerten. Das hat einen ganz praktischen Grund, Herr Ständerat: Sie erinnern sich an das Unglück auf dem Bielersee. Das gab eine riesige Welle an politischem Druck. Man hat tatsächlich festgestellt, dass für den Binnenschifffahrtsbereich, anders als für die übrigen Verkehrsbereiche, keine Alkoholgrenzwert-Regelungen bestehen. Na ja, das ist schon ein bisschen unerklärlich. Im Binnenschifffahrtsbereich kann es natürlich auch zu tragischen Unglücken kommen – mit allen Komplikationen, die es auch dort bei der Abwicklung geben kann. So ist hier neben dem Sammelsurium von Gesetzesanpassungen, die Sie beim Personenbeförderungsgesetz finden, auch diese Bestimmung über die Alkoholgrenzwerte in der Binnenschifffahrt eingeflossen. Hier werden Grenzwerte eingeführt, wie wir sie von der Strasse her kennen. Es ist also nichts Neues – aber neu für die Binnenschifffahrt, da haben Sie Recht.

Es ist mir wichtig, nochmals zu erwähnen, was nicht geregelt wird. Das betrifft, wie bereits gesagt, die Frage der Trennung von Infrastruktur und Verkehr im Rahmen der Organisationsstrukturen. Nicht geregelt wird natürlich auch die ganze Finanzierung des Verkehrs. Eine Vorlage dazu werden Sie Anfang des nächsten Jahres erhalten, wenn wir die Vernehmlassungsgrundlagen zum Projekt Fabi (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) haben. Parallel dazu wird dann natürlich die VCS-Initiative von Bedeutung sein.

Aus diesem Grunde werden die EU-Bahnpakete auch mit dieser Vorlage noch nicht übernommen werden können, sondern erst nach der Klärung der Organisationsfrage. Das dritte Bahnreformpaket wird hier also weitere Klärung bringen.

Ich bitte Sie daher, die Arbeit Ihrer Kommission zu würdigen und ihr zu folgen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung; Ziff. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule; ch. I introduction; ch. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Ziff. 3

Antrag der Mehrheit





Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates
mit Ausnahme von:

Art. 6 Abs. 6

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist zuständig für:
a. die Änderung, mit Ausnahme der Ausdehnung, der Konzession;
b. die Erneuerung der Konzession.

Art. 7 Abs. 1

Auf Gesuch der Konzessionsinhaberin kann das UVEK die Konzession auf ein anderes Unternehmen übertragen ...

Art. 9a Abs. 4

Der Netzzugang auf einem örtlich und zeitlich bestimmten Fahrweg (Trasse) auf den internationalen Güterverkehrskorridoren kann von jedem Unternehmen ...

Art. 9a Abs. 6

... für ausländische Unternehmen vorsehen. Er berücksichtigt dabei das Prinzip der Reziprozität.

Antrag der Minderheit

(Büttiker, Brändli)

Art. 9a Abs. 4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. 3

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil national
à l'exception de:

Art. 6 al. 6

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) est compétent pour:

- a. modifier les concessions, extensions mises à part;
- b. renouveler et transférer les concessions.

Art. 7 al. 1

A la demande du concessionnaire, le DETEC peut transférer la concession à une autre entreprise ...

Art. 9a al. 4

Toute entreprise qui souhaite effectuer un transport peut demander l'accès au réseau pour un itinéraire défini dans le temps et l'espace (sillon) sur les corridors internationaux de trafic marchandises. Au plus tard ...

Art. 9a al. 6

... pour les entreprises étrangères. Dans ce contexte, il prend en compte le principe de la réciprocité.

Proposition de la minorité

(Büttiker, Brändli)

Art. 9a al. 4

Adhérer à la décision du Conseil national

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Bei Artikel 6 Absatz 6 geht es um eine Zuständigkeitsnorm. Das UVEK und nicht der Bundesrat soll zuständig sein für Änderungen und Erneuerungen der Konzession, nicht aber für Ausdehnungen.

Artikel 7 ist eine redaktionelle Anpassung.

Bei Artikel 9a Absatz 4 geht es um eine Grundsatzfrage. Die Mehrheit der Kommission – Sie sehen auf der Fahne, dass ich in der Minderheit bin, aber ich versuche, das objektiv darzustellen – möchte den Zugang von Dritten bei der Trassenbestellung nur auf den internationalen Güterverkehrskorridoren zulassen und nicht auf dem gesamten Normalspurnetz. Die Öffnung des schweizerischen Schienengütermarktes soll hier nicht über die internationalen Vorschriften hinausgehen.

AB 2011 S 421 / BO 2011 E 421

Die Minderheit möchte die Öffnung auf dem gesamten Netz; sie möchte also weiter gehen. Das wäre auch im Sinne der Verladeindustrie; es spielen da vor allem auch Coop und Migros hinein. Es geht also um diese Grundsatzfrage.





In Artikel 9a Absatz 6 geht es um die Reziprozität. Ich glaube, das ist unbestritten und wird auch so gehandhabt. Hier wird es jetzt einfach noch festgehalten.

Büttiker Rolf (RL, SO): Artikel 9a ist von mir aus gesehen natürlich der Schlüsselartikel in diesem Gesetz. Ich möchte Ihnen mit der Minderheit beantragen, dem Nationalrat und dem Bundesrat zu folgen.

Bei diesem Artikel geht es um Folgendes: Ich bin der Auffassung, der Netzzugang für einen örtlich und zeitlich bestimmten Fahrweg, man spricht von Trassen, solle von jedem Unternehmen beantragt werden können, das an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessiert ist, und dies auf dem gesamten Schienennetz. Das ist meine Auffassung. Das entspricht unserer liberalen und wettbewerbsfördernden Denk- und Handlungsweise in einem wirtschaftsliberalen Land wie der Schweiz mit einer sozialen Marktwirtschaft. Das Resultat ist ein kostengünstiges und effizientes Wirtschaften. Der Netzzugang darf nicht auf die internationalen Güterverkehrskorridore beschränkt werden, wie das die Kommissionsmehrheit will. Wenn das Bestellen von Trassen durch Dritte nur für die Güterverkehrskorridore möglich ist, wird das System öffentlicher Verkehr in entscheidenden Segmenten geschwächt: im Binnen-, Import- und Exportverkehr. Die Marktkräfte werden ausgeschaltet, und es wird von vornherein die Möglichkeit genommen, im Schienengüterverkehr dank des Wettbewerbs die finanziell günstigere und effizientere Lösung zu wählen. Die Trasse wird weiterhin nur einem Eisenbahnverkehrsunternehmen zugesprochen. Der Handel mit Trassen bleibt verboten.

Der zweite Satz von Absatz 4 lautet: "Das Unternehmen muss spätestens einen Monat vor Betriebsaufnahme eine Netzzugangsbewilligung vorlegen oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Durchführung des Eisenbahnverkehrs beauftragen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Verkehr durchführt, muss die Sicherheitsbescheinigung spätestens bei der Aufnahme des Verkehrs vorlegen."

Was ist denn an einer solchen Wirtschaftsweise und an solchem unternehmerischen Denken so verwerflich, dass wir diese Handlungsweise nur im Transitverkehr erlauben wollen? Wussten Sie, dass der Importverkehr, der Exportverkehr und der Binnenverkehr mengen- und wertmässig ebenso bedeutungsvoll sind wie der Transitverkehr? Warum wollen wir diesen anders behandeln als den Transitverkehr bzw. den internationalen Verkehr? Es sind die Unternehmen der verladenden Wirtschaft, welche entscheiden, ob sie die Güter per Bahn, per Lastwagen, mit Schiffen oder in Pipelines usw. transportieren und dafür erhebliche Investitionen tätigen. Sie sind die Auftraggeber der Transporteure und Operateure, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Speditionsfirmen, Strassenfuhrhalter usw. und somit die eigentlichen Akteure im Güterverkehr, welche letztlich die damit verbundenen Kosten und Abgaben wie die LSVA oder die Trassengebühren bezahlen.

Wenn wir die Möglichkeit der Bestellung von Trassen durch Dritte nur auf den internationalen Verkehr beschränken, wie das die Mehrheit will, dann fügen wir dem Importverkehr, dem Exportverkehr und dem Binnenverkehr auf der Schiene und damit dem Wirtschaftsstandort Schweiz wesentlich Schaden zu. Sorgen wir dafür, dass bei den mit dem Transport von Gütern beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen der Wettbewerb einigermaßen spielt und die Verlader, die eigentlichen Akteure im Verlagerungsprozess – sie bezahlen; sie bezahlen auch die LSVA –, das günstigste Fuhrangebot auswählen können. Wieso wollen wir uns im Schienenverkehr diese Möglichkeit verbauen? Beim Güterverkehr auf der Strasse ist das tägliche Praxis. Nicht umsonst ist dieser heute auch kostengünstiger und damit attraktiver für den Transport von Gütern. Der ganze Schienengüterverkehr hat ein Anrecht auf Schaffung von Wettbewerbsfähigkeit.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag der Kommissionsmehrheit abzulehnen und stattdessen dem Antrag der Kommissionsminderheit zu folgen. Nur so wird diese neue Bestimmung die Kosten im ganzen Schienengüterverkehr senken und für mehr Effizienz im ganzen Schienengüterverkehr sorgen können.

Bieri Peter (CEg, ZG): In Anbetracht der Zusammensetzung der Minderheit – Herr Brändli ist Kommissionspräsident und Sprecher, Herr Büttiker hat die Minderheit vertreten – sollte man vielleicht doch noch in gebührender Breite erklären, welches die Überlegungen der Mehrheit der Kommission sind.

Der Gesetzentwurf sieht ja vor, dass nicht mehr nur konzessionierte Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern dass sämtliche interessierten Unternehmungen Trassen beantragen können. Dies widerspricht dem Systemgedanken im Wagenladungsverkehr, den wir ja schweizweit abdecken möchten, und das wiederum führt dann für die konzessionierten Verkehrsunternehmen, sprich vor allem für die BLS und für die SBB, zu Synergie- und Kapazitätsverlusten und gefährdet letztlich die optimale Netzauslastung. Würde die vom Bundesrat beantragte Regelung in dieser allgemeinen Form angenommen, würde das Parlament ein Zeichen setzen, das Verlader ermutigen würde, die lukrativen Teile des schweizerischen Einzelwagenladungsverkehrs für sich selbst auszuüben und nicht mehr zu bestellen. Denken Sie z. B. an die ganz grossen Unternehmen – Migros, Post, Holcim –, diese würden dann für ihren Teil Trassen bestellen und diese auch fahren oder fahren lassen, und der SBB oder der BLS – vor allem der SBB, die diesen Auftrag schweizweit haben – würden dann nur noch



die Restanzen, die nicht lukrativ sind, bleiben.

Aus diesem Grund sind wir auf die Lösung gekommen, den Netzzugang auf die internationalen Güterverkehrskorridore zu beschränken, wie das heute bereits der Fall ist, wo ja auch die Deutsche Bahn oder andere private Unternehmen ganze Güterzüge durch unser Land fahren. Im Einzelwagenladungsverkehr in der Schweiz hingegen möchten wir den Systemgedanken erhalten, weil wir glauben, dass die Wettbewerbsfähigkeit für die Gesamtwirtschaft damit letztlich höher ist, als wenn wir unter Umständen einfach die lukrativen Teile auslagern lassen und den konzessionierten Bahnunternehmen damit nur noch die Brosamen bleiben. Das war die Überlegung, die hier zum Antrag der Mehrheit geführt hat.

Amstutz Adrian (V, BE): Vorab lege ich meine Interessenbindung offen: Ich bin Präsident des Nutzfahrzeugverbandes Astag. Ich bitte Sie sehr, hier jetzt konsequent zu bleiben, entsprechend zu handeln und einen fairen Marktzugang sicherzustellen. Man kann nicht während Jahren die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene verlangen und dann, wenn entsprechende Möglichkeiten geschaffen werden können, diese verwehren. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass es die verladende Wirtschaft und damit auch die Verlader sind, die ein Interesse daran haben, Güter von der Strasse auf die Bahn zu verladen, und dies auch tun, soweit es ihnen möglich ist. Aber wenn man diese Möglichkeit jetzt gemäss Mehrheit zusätzlich einschränkt, erreicht man das Gegenteil von dem, was man seit Jahren fordert, und zwar meine ich in beiden Fällen die gleichen Kreise. Ich mache Sie zudem darauf aufmerksam, dass es die Mitglieder der Astag sind, die zu den Hauptverladern von Gütern von der Strasse auf die Bahn gehören. Aber ich kenne auch die Schwierigkeiten, die damit verbunden sind.

Wenn es uns damit ernst ist, dass wir hier vorwärtsmachen wollen, müssen wir jetzt der Minderheit zustimmen und diesen kleinen Schritt machen, damit diese Möglichkeit besteht.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich kann die Ausführungen der Ständeräte Büttiker und Amstutz vollumfänglich unterschreiben. Es ist so: Der Bundesrat möchte mehr wettbewerbliche Elemente in dieser Vorlage verankern. Wir sehen nicht ein, weshalb die Möglichkeit, Trassen zu erwerben, auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen beschränkt sein soll.

AB 2011 S 422 / BO 2011 E 422

Es ist so, dass das sonst eigentlich für die anderen, verlagernden Logistikbetriebe nur ein Zwischenschritt wäre; das erhöht die Kosten. Jede Trasse, die nicht belegt ist, kostet ja trotzdem. Deshalb hat der Staat ein Interesse, dass die Trassen möglichst genutzt sind. Wenn hier mehr Anbieter und mehr Unternehmen im Geschäft sind, macht das Sinn. Wir sind auch überzeugt, dass dies für den Binnengüterverkehr eine Öffnung zur Folge haben wird.

Wir werden Ihnen ja Ende Jahr den Bericht zur Verlagerung auch im Binnenverkehr präsentieren. Sie werden sehen, dass wir – gelinde gesagt – nicht gerade nahe bei den Zielen sind, das kann ich jetzt schon vorwegnehmen. Wir sind deshalb überzeugt, dass dieses zusätzliche Wettbewerbselement zu einer besseren Auslastung der Trassen führen wird. Der Wettbewerb bzw. ein Element des Wettbewerbs wird hier dafür sorgen, dass es im Binnengüterverkehr zu besseren Preisen und zu einer besseren Auslastung kommen wird. Deshalb bitte ich Sie, der Minderheit, dem Nationalrat und dem Bundesrat zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit ... 18 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 16 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 32a

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Ausgabe ... 33 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)





*Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise*

Ziff. 4, 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. 4, 5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Ziff. 6

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

mit Ausnahme von:

Art. 15 Abs. 1

Die Unternehmen stellen für ihre Leistungen Tarife auf. Der Tarif nennt die Voraussetzungen, unter welchen ein bestimmter Preis für die Beförderung und damit zusammenhängende Leistungen zur Anwendung kommt.

Art. 15 Abs. 2

Die Tarife richten sich nach dem Umfang und der Qualität der Leistung und nach den Kosten des Angebots. Sie dienen der Erzielung angemessener Erträge.

Art. 15 Abs. 3

Sie sehen für Kundinnen und Kunden in vergleichbarer Lage vergleichbare Bedingungen vor. Sie dürfen die Wahl zwischen verschiedenen Angeboten nicht unverhältnismässig beeinträchtigen.

Art. 15 Abs. 4

Die Unternehmen können Tarife so gestalten, dass:

- a. zwischen Linien derselben Sparte ein Ertragsausgleich möglich ist;
- b. Nachfragespitzen gedämpft sowie die Auslastung der Fahrzeuge und der Infrastruktur geglättet werden.

Art. 15 Abs. 5

Die Tarife müssen gegenüber allen gleich angewendet werden. Sie sind zu veröffentlichen.

Art. 15 Abs. 6

Die Unternehmen können mit Sonderabmachungen die Preise ermässigen oder andere Vergünstigungen gewähren.

Art. 15 Abs. 7

Sie unterbreiten dem BAV auf Verlangen die Berechnungsgrundlagen, insbesondere die Linienerfolgsrechnungen.

Art. 31c Abs. 1

... fest. Dabei berücksichtigen sie in ihren Überlegungen die lokalen und regionalen Erfordernisse und Bedürfnisse. Sie nehmen ...

Art. 32 Abs. 1

Die Besteller schreiben im gegenseitigen Einvernehmen Angebote des gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehrs auf der Strasse aus. Nicht ausgeschrieben wird, wenn:

...

- a. der Abgeltungsbetrag eine bestimmte Höhe nicht erreicht;
- abis. keine Ausschreibungsplanung vorliegt;

...

Art. 57 Abs. 2 Bst. b

(die Änderung betrifft nur den französischen Text)

Antrag der Minderheit

(Hêche, Graber Konrad, Janiak, Savary)

Art. 31c Abs. 1

... auf der Strasse, insbesondere die Gründe ... fest. Dabei berücksichtigen sie in ihren Überlegungen die lokalen und regionalen Erfordernisse und Bedürfnisse. Sie nehmen ...



Art. 32 Abs. 2
Streichen

Ch. 6

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil national
à l'exception de:

Art. 15 al. 1

Les entreprises établissent les tarifs de leurs prestations. Le tarif énumère les conditions auxquelles s'appliquent le prix défini pour le transport et les autres prestations y afférentes.

Art. 15 al. 2

Les tarifs sont définis en fonction de l'ampleur et de la qualité de la prestation ainsi que des coûts de l'offre. Ils servent à obtenir des recettes adéquates.

Art. 15 al. 3

Ils prévoient des conditions comparables pour les clients qui se trouvent dans des situations comparables. Ils ne restreignent pas de manière disproportionnée le choix entre diverses offres de prestations.

Art. 15 al. 4

Les entreprises peuvent fixer leurs tarifs:

- a. de sorte qu'un équilibrage des produits de lignes d'un même secteur soit possible;
- b. de manière à atténuer les pics de demande et à équilibrer le taux d'utilisation des véhicules et de l'infrastructure.

Art. 15 al. 5

Les tarifs doivent être appliqués à tous de manière identique. Ils doivent être publiés.

Art. 15 al. 6

Les entreprises peuvent conclure des accords particuliers prévoyant des réductions de prix ou d'autres avantages.

Art. 15 al. 7

Elles présentent à l'OFT, sur demande, toutes les bases de calcul, notamment les comptes de résultats par ligne.

Art. 31c al. 1

... au concours. Ce faisant, ils tiennent compte dans leurs réflexions des exigences et des besoins locaux et régionaux. Ils y ...

Art. 32 al. 1

Les commanditaires mettent au concours les offres du transport régional de voyageurs par route commandées en commun. Une mise au concours n'a pas lieu dans les cas suivants:

...

AB 2011 S 423 / BO 2011 E 423

a. l'indemnisation est inférieure à un montant déterminé;

abis. la mise au concours n'est pas planifiée;

...

Art. 57 al. 2 let. b

b. fait usage d'un moyen de transport sans détenir de titre de transport valable ou sans y être autrement autorisé;

Proposition de la minorité

(Hêche, Graber Konrad, Janiak, Savary)

Art. 31c al. 1

... voyageurs par route, notamment en ce qui concerne ... au concours. Ce faisant, ils tiennent compte dans leurs réflexions des exigences et des besoins locaux et régionaux. Ils y ...

Art. 32 al. 2

Biffer

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: In Artikel 15 geht es um die ganzen Tariff Fragen. Wenn wir dann an die Bahnfinanzierung herangehen, ist es ja unbestritten, dass auch die Verursacher einen Teil an die Mehrkosten bezahlen müssen. Die KVF hat deshalb hier eine Bestimmung eingeführt, welche den Bahnen





einen etwas grösseren Spielraum bei der Preisgestaltung der Bahnbillette ermöglicht. Die KVF hat gleichzeitig festgeschrieben, dass der Bundesrat den zulässigen Gewinn der SBB im Fernverkehr im Rahmen der Eignerstrategie festlegen muss. Damit sind überhöhte Gewinne der SBB ausgeschlossen. Es geht also um angemessene Gewinne; diese könnten im Notfall durch politische Interventionen des Parlamentes gegenüber dem Bundesrat korrigiert werden. Wir sind in der Kommission nach verschiedenen Anhörungen, die wir gemacht haben, der Meinung, dass diese zusätzliche Flexibilität nötig ist, und wir beantragen Ihnen hier, diesen Einschub zu genehmigen.

In Artikel 31c geht es darum, gegenüber dem Erstrat bei den Ausschreibungen im Busverkehr auch Kriterien aufzunehmen, welche den Verzicht auf eine Ausschreibung bei besonderen regionalen Gegebenheiten ermöglichen. Wir möchten, dass regionale Gegebenheiten und Bedürfnisse besonders berücksichtigt werden. Die Mehrheit der Kommission ist der Ansicht, dass Ausschreibungen im Schienenregionalverkehr weiterhin möglich bleiben sollen – es ist also nichts Neues –, dass derzeit aber keine Ausschreibungen mit gesetzlichen Regelungen erzwungen werden sollen. Wir möchten also die Möglichkeit, im Schienenverkehr ebenfalls tätig zu sein, offenlassen. Beim Busverkehr haben wir diese Präzisierung der regionalen Erfordernisse aufgenommen.

Die Minderheit Hêche geht jetzt einen neuen Weg. Sie möchte eigentlich diese Ausschreibungen beim Bahnverkehr ausschliessen, also hinter den heutigen Zustand zurückgehen.

Ich beantrage Ihnen, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Hêche Claude (S, JU): Je m'exprime sur les articles 31c et 32 alinéa 2, puisque les deux articles sont groupés. A la lecture du message du Conseil fédéral, on constate que la loi règle les questions dans le détail, tant au niveau de la procédure que des objectifs d'appels d'offres dans le domaine du transport de voyageurs par route. En revanche, il en va autrement du transport de voyageurs par rail. Si le projet du Conseil fédéral intègre également la question du trafic ferroviaire, il le fait à notre sens de manière un peu "simple", et il est donc question ici d'ouvrir ce trafic à la concurrence.

Aux yeux de la minorité, cette manière de faire est risquée. En effet, j'aimerais attirer votre attention sur le fait que les enjeux sont conséquents. Il est ici question de savoir quels sont les acteurs auxquels nous faisons confiance pour le transport de voyageurs. S'agit-il d'entreprises suisses, d'entreprises que nous connaissons, avec lesquelles nous pouvons avoir un échange régulier – je dirai même échanger des informations précises –, ou voulons-nous, par ces deux simples lignes, ouvrir la porte aux grands groupes européens dans le domaine du transport ferroviaire? C'est la question qui est posée.

Au passage, je pense qu'il n'est pas inutile de se rappeler certaines expériences faites ailleurs avec le transport de voyageurs par rail. On peut notamment citer le cas du Royaume-Uni, avec les effets négatifs que l'on connaît, aussi bien sur la qualité des prestations que sur leur prix. Il est donc essentiel à nos yeux que le cadre légal assure un certain nombre de garanties, et plus particulièrement la possibilité pour la Confédération et les cantons d'avoir un regard sur le marché et ses acteurs.

Par ailleurs, on ne peut pas ignorer le contexte dans lequel s'inscrit ce deuxième volet de la réforme des chemins de fer. Le Conseil fédéral vient du reste de mettre en consultation ses propositions relatives au financement futur et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Les projets proposés dans l'étape d'aménagement 2025 visent principalement à adapter l'offre de transports publics à la demande croissante. Par conséquent, vu les enjeux et les décisions qui doivent encore être prises dans ce domaine, il me semble qu'il est inutile de se précipiter.

C'est la raison pour laquelle je vous invite à soutenir la proposition de la minorité.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bitte Sie hier, der Mehrheit Ihrer vorberatenden Kommission zu folgen.

Es geht auch hier wieder um die Grundsatzfrage: Wollen Sie dieser Vorlage mehr eine bewahrende, schützende Funktion zubilligen, oder soll sie eben auch wettbewerbliche Elemente enthalten?

Der Bundesrat schlägt Ihnen auch hier die Möglichkeit eines wettbewerblichen Elementes vor. Wir haben mit der Ausschreibung im Bereich der Strasse gute Erfahrungen gemacht, sie hatte eine kostensenkende Wirkung zur Folge, und hier geht es nun um die Möglichkeit – nur die Möglichkeit –, Ausschreibungen auch im Bereich der Schiene vorzusehen. Es ist so, wie Herr Ständerat Brändli gesagt hat: Im Moment gibt es das nicht, aber wir möchten die Möglichkeit für die Zukunft vorsehen. Überall, wo wir Ausschreibungen haben, haben wir eine kostendämpfende Wirkung feststellen können, und auch im Bahnbereich muss man lernen, mit wettbewerblichen Strukturen zu leben.

Es ist sicher so, dass die Situation auf der Schiene ganz anders ist als jene auf der Strasse. Wir haben noch keine detaillierten, ausgearbeiteten Konzepte. Ich finde es auch richtig, dass Ihre Kommissionsmehrheit



noch die Berücksichtigung von lokalen und regionalen Erfordernissen verankert hat; das sind sicher richtige Kriterien. Wir werden uns in Kürze mit einem solchen Fall beschäftigen müssen. Wenn es z. B. um grenzüberschreitende Linien Schweiz/Deutschland geht, stellt sich die Frage, ob wir den Auftrag ausschreiben oder ob er ganz normal und wie üblich an die Teilmonopolisten geht. Solche Überlegungen müssen wir künftig anstellen, und wir möchten dafür eine Rechtsgrundlage haben. Wenn es zum Vorteil der Schweiz ist und wenn wir ein Interesse daran haben, haben wir mit der Zustimmung zur Mehrheit diese Möglichkeit; es geht also um eine Rechtsgrundlage für die Zukunft.

Deshalb bitte ich Sie, hier der Mehrheit, dem Nationalrat und dem Bundesrat zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 25 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 11 Stimmen

Ziff. 7

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. 7

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

AB 2011 S 424 / BO 2011 E 424

Ziff. 8

Antrag der Kommission

Titel

Bundesgesetz vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen

Gliederungstitel vor Art. 7a

3. Abschnitt: Strategische Ziele, Leistungsvereinbarung und Tarife

Art. 8 Titel

Leistungsvereinbarung

Art. 8a Titel

Tarife

Art. 8a Text

Die Tarife für Verkehrsangebote, die keine Abgeltungen erhalten, sind so zu gestalten, dass die in den strategischen Zielen festgelegten finanziellen Ziele erreicht werden können.

Ch. 8

Proposition de la commission

Titre

Loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux

Titre précédant l'art. 7a

Section 3: Objectifs stratégiques, convention sur les prestations et tarifs

Art. 8 titre

Convention sur les prestations

Art. 8a titre

Tarifs

Art. 8a texte

Les tarifs appliqués aux offres de transport non indemnisées doivent être fixés de manière à ce que les objectifs financiers fixés dans les objectifs stratégiques soient réalisables.

Angenommen – Adopté



Ziff. 9

Antrag der Kommission

Titel

Verwaltungsgerichtsgesetz vom 17. Juni 2005

Art. 32 Abs. 1 Bst. f

f. Verfügungen über die Erteilung oder Ausdehnung von Infrastrukturkonzessionen für Eisenbahnen;

Ch. 9

Proposition de la commission

Titre

Loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral

Art. 32 al. 1 let. f

f. les décisions relatives à l'octroi ou l'extension de concessions d'infrastructures ferroviaires;

Angenommen – Adopté

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes ... 34 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)