



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Bundesamt für Verkehr (BAV)
Max Friedli, Direktor
Mühlegasse 6
3003 Bern

Zug, 20. Oktober 2009 hs

Anhörung zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 - Stellungnahme des Kantons Zug

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Juli 2009 haben Sie das Vernehmlassungsverfahren zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 eröffnet. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die ausreichende Frist, welche Sie dazu gewährt haben. Wir begrüßen weiterhin die Massnahmen der Bahnreform. Gerne hoffen wir auf eine baldige Unterbreitung der weiteren Reformschritte. Zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 haben wir folgende Anträge:

a. Der administrative Aufwand soll für alle Beteiligten im öffentlichen Verkehr in Grenzen gehalten werden.

Der volkswirtschaftliche Nutzen der internationalen Öffnung, der gesetzlichen und technischen Angleichungen sowie der Liberalisierung wird anerkannt. Es ist allerdings Wert darauf zu legen, dass die angestrebten Ziele wie Transparenz, Marktwirtschaft und Gleichbehandlung nicht verbunden werden mit einem überdurchschnittlichen administrativen Aufwand für Prüfstellen, Sicherheitsagenturen, Trassenvergabestellen etc.. Insbesondere ist zu prüfen, ob der diskriminierungsfreie Zugang zum Bahnnetz nicht ohne personalintensive Anstalt des Bundes sichergestellt werden könnte.

b. Standards für HGV-Strecken sind so zu wählen, dass diese auch entlang von Mischverkehr angewendet werden können.

Wir begrüßen die Festlegung von HGV-Korridoren. Da auf diesen Korridoren aber auch normaler Fernverkehr, Regional- und Güterverkehr effizient stattfinden soll, muss dies angemessen berücksichtigt werden. Dies darf vor allem nicht automatisch für alle Infrastrukturen zu einer Angleichung des Standards nach oben führen. Für den Kanton Zug von besonderem Interesse ist, dass die Infrastruktur des Regionalverkehrs uneingeschränkt weiter betrieben werden kann und dass dafür dem Kanton keine Mehrkosten entstehen.

c. Der zweite Schritt der Bahnreform 2 soll keine finanziellen oder personellen Auswirkungen auf die Kantone aufweisen.

In der Vorlage sind die finanziellen und personellen Auswirkungen auf den Bund aufgezeigt. Hingegen sind die Auswirkungen auf die Kantone nicht schlüssig dargestellt. Wir halten fest, dass

- die eventuelle Trassenvergabestelle als Anstalt des Bundes für die Kantone zu keinen Kosten führen darf;
- auch die Vertretung in der europäischen Eisenbahnagentur Sache des Bundes ist; dieser hat die Kosten dafür zu tragen;
- die allfälligen Mehrkosten entlang von HGK-Korridoren durch den Bund bzw. dessen Infrastrukturbetreiberin zu tragen sind.

d. Es sollen durch die Vorlage keine neuen Schnittstellen bei der Netzoptimierung des Bahnsystems entstehen.

Mit den beschriebenen Aufgaben der Trassenvergabestelle würde sich neben dem BAV, der Netzbetreiberin (SBB-I) und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ein weiterer Akteur um die Netzoptimierung und den allfälligen Ausbau des Netzes kümmern. Diese äusserst komplexe Aufgabe soll jedoch nicht durch zusätzliche Schnittstellen weiter erschwert werden. Vielmehr besteht heute schon das Problem der unklaren Ansprechpartner. Hier sollen klare Regelungen unter den vorhandenen Akteuren festgehalten werden. Dem Kanton Zug fehlt zum Beispiel ein Ansprechpartner, welcher verbindlich langfristige Trassenzusagen als Investitionsschutz abgeben kann. Dazu braucht es keine neue Anstalt des Bundes, sondern eine klare Aufgabenzuscheidung.

e. Die Regelungen zur Ausschreibung von Buslinien sollen auch auf Bahnlinien anwendbar sein.

Obwohl die Verkehrskommission des Nationalrats (KVF-N) nur den Auftrag zur Regelung der Ausschreibungen im Busbereich erteilt hat, ist nicht nachvollziehbar, warum die gleichen Regelungen nicht auch im Bahnbereich Anwendung finden sollen. So wäre es gerade auch bei Bahnen erwünscht, dass Langzeitvereinbarungen, analog dem von Ihnen aufgezeigten Verfahren für Buslinien, möglich wären. Da im Regionalen Personenverkehr (RPV) auch ein Wettbewerb zwischen Bahn und Bus stattfindet, würde die Ausschreibung von Bahnlinien auch zu gleich langen Spiessen unter den beiden Transportmitteln führen. Es ist durchaus zu erwarten, dass eine Ausschreibungspflicht auch bei Bahnen einen ähnlichen Vergabeerfolg wie bei Busunternehmungen möglich machen würde.

Zu den einzelnen Fragen (Fragenkatalog)

Diskriminierungsfreier Netzzugang

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

Eine umfangreiche Trassenvergabestelle, wie sie in der Vorlage vorgeschlagen wird, erscheint uns nicht als notwendig und als zu kostenintensiv. Die bisherige Lösung hat durchaus befriedigt und kaum zu Konflikten geführt. Es ist nicht erkennbar, dass eine neue Anstalt des Bundes zu mehr Effizienz im Bahnverkehr führen könnte. Wir empfehlen darauf zu verzichten.

1.2 Sollte es Dritten, die nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, ermöglicht werden, Trassevergabebestellungen vorzunehmen?

- a. Um sicherzustellen, dass bestellte Trassen auch tatsächlich befahren werden, sollten Trassen nur von Unternehmen bestellt werden können, die nachweislich in der Lage sind, diese Trassen auch zu nutzen.
- b. Das gleiche Interesse wie die EVUs haben auch die Besteller im RPV. Es soll daher auch Kantonen ermöglicht werden Trassen zu bestellen. Zu prüfen ist, ob Besteller Trassen beantragen können (Art. 9 EBG) und ob sie eine Diskriminierung geltend machen können (zum Beispiel bei einem Konflikt S-Bahn – Fernverkehr). Zumindest muss im Gesetz festgehalten werden, dass keine Diskriminierung erfolgen darf.
- c. Es zeichnet sich immer mehr ab, dass Kantone bei der Infrastrukturfinanzierung einspringen um Kapazitätsengpässe zu beheben. Dieses Engagement ist nur möglich, wenn langfristig gesichert ist, dass die entsprechenden Trassen zur Verfügung stehen. Eine langfristige Trassenzusage an Subventionen muss daher möglich sein (Art. 9b EBG).

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

Wir verweisen auf die oben unter Ziffer 1.1 dieser Stellungnahme dargestellte Infragestellung der Trassenvergabestelle. Der Umfang der neu zu übertragenden Aufgaben geht zu weit. Bedauerlich ist sodann, dass nicht die Wettbewerbskommission (WEKO) als Marktaufsicht funktioniert. Dies hätte die Rechtswege etc. vereinfacht und eine weitere Rechtsmittelinstanz überflüssig gemacht. Wir meinen, dass diese Aufgabe dennoch der WEKO zugeordnet werden sollte.

Interoperabilität der Eisenbahnen

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

Wir begrüßen die Darstellung im Anhang 1. Wir weisen aber ausdrücklich darauf hin, dass die durch die Normen der Interoperabilität entstehenden Mehrkosten vollumfänglich vom Bund zu finanzieren sind. Damit sind auch Mehrkosten bei Regionalverkehrsinvestitionen entlang von HGV-Strecken gemeint.

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?

Die gegenseitige Anerkennung von Standards wird ausdrücklich begrüsst. Ob es dazu Konformitätsbewertungsstellen braucht, können wir nicht beurteilen. Bei der Gestaltung des Systems ist in jedem Fall darauf zu achten, dass der administrative Aufwand deutlich vereinfacht werden kann.

Ausschreibungen im Busbereich

3.1 Begrüssen Sie die neue Möglichkeit, dass nach Ablauf einer Konzession gewählt werden kann, ob das Angebot im Busbereich ausgeschrieben und mit der Gewinnerin eine Langzeitvereinbarung abgeschlossen werden kann oder, ob es weiter dem herkömmlichen Bestellverfahren unterstellt werden soll?

Wir begrüßen diese neuen Möglichkeiten. Das Zusammenführen der Konzessionserteilung mit der Vergabeverfügung sehen wir als administrative Vereinfachung der bisherigen Verfahren. Begrüssen würden wir aber auch, wenn die gleichen Möglichkeiten (nicht Pflicht) bei Bahnlinien bestehen würden.

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

Das Instrument der Langzeitvereinbarung kann im Busbereich sehr dienlich sein. Vor allem aber auch im Bahnbereich wäre es von Vorteil, wenn Langzeitvereinbarungen möglich wären.

Obwohl der Kanton Zug im Busbereich zur Zeit keine Ausschreibungen plant, erscheint uns die vorgeschlagene kantonale Ausschreibungsplanung als zweckmässig.

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

Dies erscheint zweckmässig.

Finanzierung der Wehrdienste

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

Dem Grundsatz, dass die Infrastrukturbetreiberinnen sich an den Vorhaltekosten der Wehrdienste beteiligen müssen, kann zugestimmt werden. Wir stellen jedoch in diesem Zusammenhang folgende Anträge:

Es ist grundsätzlich von den Partnerorganisationen des Bevölkerungsschutzes zu sprechen, nicht nur von den Wehrdiensten.

Begründung:

Neben der Feuerwehr sind bei besonderen und ausserordentlichen Ereignissen immer auch die anderen Partnerorganisationen des Bevölkerungsschutzes, wie Polizei, Rettungsdienst, Gesundheitswesen, Technischer Dienst, Zivilschutz sowie die Führungsstäbe von Gemeinden und Kanton im Einsatz.

2.4.1 Ziel (ändern)

Die Einsatzplanung, die Ausbildung der Einsatzkräfte und die Bereitstellung des Materials sind eine gemeinsame Aufgabe der kantonalen Partnerorganisationen des Bevölkerungsschutzes sowie von den betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU).

2.4.2 Ausgangslage (ändern)

Bei Ereignissen kommen die Partnerorganisationen des Bevölkerungsschutzes der Kantone, Bezirke oder Gemeinden zum Einsatz.

Bei den unter 2.4.2 erwähnten Ereignissen ist zu beachten, dass bei besonderen oder ausserordentlichen Ereignissen auch auf den Eisenbahnnetzen die Einsatzleitung nicht bei der EIU, sondern bei den kantonalen oder gemeindlichen Führungsorganen liegt. Die EIU sind jedoch zwingend in die Führungsorgane der Kantone/Gemeinden einzubinden.

2.4.3 Klare Regelung für die Finanzierung der Vorhaltekosten schaffen (ersten Satz ändern)

Die Finanzierung der Partnerorganisationen des Bevölkerungsschutzes ist Sache der Kantone. Sie regeln im Kanton die Zuteilung der Beiträge der Vorhaltekosten an die einzelnen Partnerorganisationen des Bevölkerungsschutzes.

Wir begrüßen es, dass künftig die EIU auch einen Beitrag an die Vorhaltekosten der kantonalen Partnerorganisationen des Bevölkerungsschutzes zu bezahlen haben. Der Kanton Zug verfügt über einen kleinen Anteil am schweizerischen Eisenbahnstreckennetz. Mit dem Eisenbahnknotenpunkt Rotkreuz auf der wichtigsten Nord-Süd-Güterverbindung Europas und der wichtigsten Verbindung im Personenverkehr (Linie Zürich-Milano, mit Tunnel) verfügt der Kanton Zug auch über ein beachtliches Risikopotenzial auf dem Eisenbahnstreckennetz.

Die in Aussicht gestellten rund 3 Mio. Franken stellen jedoch einen relativ bescheidenen Betrag für die ganze Schweiz dar. Für einen flächenmässig kleinen Kanton wie Zug wird mit der aufgezeigten Beitragsverteilung nur ein geringer Betrag auf den Kanton Zug entfallen. Entsprechend sind mit den EIU die Verhandlungen für eine Vereinbarung der Vorhaltekosten zu führen.

Den Stützpunktfeuerwehren (mit den ABC-Mitteln) kommt bei einem Eisenbahnunglück eine spezielle Rolle zu. Entsprechende Mittel sind bereitzustellen. An die Stützpunktfeuerwehr der Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Zug (FFZ) bezahlt der Kanton bereits heute einen jährlich wiederkehrenden Beitrag.

Der Kanton Zug verfügt über die Arbeitsgruppe Katastrophenplan (Stabsstelle Notorganisation), die für die Verteilung der Beiträge der Vorhaltekosten an die Partnerorganisationen des Bevölkerungsschutzes eingesetzt werden kann.

Wir hoffen, Ihnen mit der vorstehenden Stellungnahme zu dienen und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Zug, 20. Oktober 2009 hs

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug

Peter Hegglin
Landammann

Tino Jorio
Landschreiber

Kopie an:

- Volkswirtschaftsdirektion
- Amt für öffentlichen Verkehr
- Sicherheitsdirektion
- Eidg. Parlamentarier des Kantons Zug