



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV

September 2016

Organisation Bahninfrastruktur (OBI)

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung



INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Ausgangslage..... | 3 |
| 1.1 | Auftrag..... | 3 |
| 1.2 | Durchführung der Vernehmlassung..... | 3 |
| 2 | Generelle Haltung..... | 4 |
| 3 | Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragenkatalog | 6 |
| 3.1 | Zielsetzungen..... | 6 |
| 3.2 | Fragen zur Trassenvergabestelle (TVS)..... | 9 |
| 3.3 | Fragen zur Systemführerschaft | 12 |
| 3.4 | Fragen zu den Mitwirkungsrechten | 17 |
| 3.5 | Fragen zur Schiedskommission im Eisenbahnverkehr..... | 21 |
| 3.6 | Fragen zu den Passagierrechten | 23 |
| 3.7 | Weitere Fragen..... | 26 |
| 3.8 | Weitere Bemerkungen | 28 |
| | Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren..... | 32 |
| | Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) | 36 |



1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Der Bundesrat beauftragte das UVEK am 26. August 2015, eine Vernehmlassung zur Vorlage Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) durchzuführen.

1.2 Durchführung der Vernehmlassung

Der Bundesrat hat die Vernehmlassung am 26. August 2015 eröffnet. Sie dauerte bis zum 30. November 2015. Die Kantone haben um eine Verlängerung der Frist bis 31. Januar 2016 gebeten; diesem Wunsch wurde entsprochen.

Offiziell zur Vernehmlassung eingeladen waren 163 Adressaten, nämlich die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft sowie eine Vielzahl weiterer Organisationen (Verbände, Verkehrsunternehmen, interessierte Kreise). Weitere 20 Organisationen wurden auf ihren Wunsch mit Unterlagen bedient oder haben sich spontan geäußert.

Insgesamt sind somit 183 Adressaten für die Vernehmlassung zur Vorlage OBI begrüsst worden. 103 davon haben eine Stellungnahme eingereicht, 80 haben keine Stellungnahme abgegeben.

| | Adressaten | Stellung bezogen |
|--|-------------------|-------------------------|
| 1. Kantone und Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) | 27 | 27 |
| 2. Politische Parteien (Bundesversammlung) | 12 | 5 |
| 3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete | 3 | 3 |
| 4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft | 8 | 3 |
| 5. Organisationen | 133 | 65 |
| Total | 183 | 103 |

Die vollständige Liste der eingegangenen Stellungnahmen findet sich in Anhang 1.



2 Generelle Haltung

Ausgangslage. Die Schweizer Bahnunternehmen sind heute meist als integrierte Bahnen organisiert. Die Infrastruktur ist zwar organisatorisch und rechnerisch vom Personen- und Güterverkehr getrennt, liegt aber ebenfalls in der Gesamtverantwortung der Bahnunternehmen. Dies birgt die Gefahr, dass aussenstehende Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Nutzung der Infrastruktur, der Erstellung des Fahrplans oder kleineren Investitionsvorhaben diskriminiert werden. Dieses Diskriminierungspotenzial will der Bundesrat mit verschiedenen Massnahmen im Rahmen der Vorlage zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) reduzieren.

Grundsatzfragen. Das übergeordnete Ziel der Vorlage, bestehende Diskriminierungspotenziale im Eisenbahnverkehr zu reduzieren, wird von einer grossen Mehrheit unterstützt. Verschiedene Befürworter vermissen allerdings die Einbettung der Vorschläge in ein Gesamtkonzept. Viele Zustimmende befürchten durch die Neuerungen höhere Kosten des Bahnsystems und sprechen sich deshalb gegen eine übermässige Regulierung aus. Vor allem die Kantone fordern mehr Transparenz bei den Folgekosten und mehr Mitbestimmung in verschiedenen Belangen. Die Grundsatzfrage, ob die Schweiz – wie vom Bundesrat vorgeschlagen – auch in Zukunft ein integriertes Bahnsystem haben soll, wird kontrovers beurteilt. Viele Befürworter begrüssen das Prinzip der integrierten Bahn ausdrücklich und weisen auf die sehr guten Leistungen und die breite Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz hin. Einige dieser Befürworter möchten im Rahmen von OBI weniger weitreichende Neuerungen, um bewährte und kundenfreundliche Lösungen nicht zu gefährden. Andere Befürworter hingegen hätten sich im Rahmen von OBI ehrgeizigere Schritte in Richtung von mehr Markt und Wettbewerb gewünscht, um bestehende Diskriminierungspotenziale wirkungsvoller abzubauen. Die heutige Bahnorganisation müsste ihnen zufolge hinterfragt werden, Holdingmodelle, wie sie von der Expertengruppe Organisation Bahninfrastruktur unter anderem vorgeschlagen wurden oder eine vollständige Trennung von Infrastruktur und Verkehr wären zumindest vertieft zu prüfen gewesen. Noch weiter gehen jene Stimmen, welche die Vorlage als Ganzes ablehnen: Sie fordern eine Trennung von Infrastruktur und Verkehr und die Bildung einer schweizerischen Netzgesellschaft. Im Personen- und Güterverkehr sollen ihrer Meinung nach wesentlich mehr Elemente des Wettbewerbs eingebaut werden, um die Kosten des Bahnsystems spürbar zu senken und dessen Effizienz zu erhöhen.

Trassenvergabestelle und Stärkung Schiedskommission. Breite Zustimmung finden die Ausgestaltung der Trassenvergabestelle (TVS) als Anstalt des Bundes sowie die Stärkung der Schiedskommission SKE (neu RailCom), wobei das Ausmass dieser Stärkung umstritten ist. Zahlreiche Eingaben fordern eine Präzisierung der Gesetzesbestimmungen. Geteilt sind die Meinungen bei den zukünftigen Aufgaben der TVS. Das Inkasso des Trassenentgelts gehört für die einen klar zu den Aufgaben der TVS, andere erkennen keinen Mehrwert darin, das Inkasso von den SBB zur TVS zu übertragen. Ähnlich ist die Situation in Bezug auf die Erstellung des Fahrplans: Während die einen diese Aufgabe bei den Infrastrukturbetreiberinnen belassen wollen, ist in den Augen anderer dafür klar die TVS zuständig. Für Letztere kommt auch die Delegation der Fahrplanerstellung durch die TVS an Dritte nicht in Frage.



Systemführerschaften. Hohe Akzeptanz geniessen Systemführerschaften im Bereich der Infrastruktur, da sie standardisierte Entwicklungen erleichtern und die Interoperabilität der Systeme erhöhen. Verschiedene Stellungnahmen fordern präzisere rechtliche Regelungen und zusätzliche Kompetenzen der SKE (neu RailCom), um Diskriminierungen zu verhindern. Breit akzeptiert sind im Grundsatz die vorgesehenen Steuerungsinstrumente (u.a. Managementboards) bei Systemführerschaften in der Infrastruktur, wobei allerdings eine Mehrheit die vorgeschlagenen Regelungen für nicht genügend präzise und die Rollen und Zuständigkeiten für zu wenig klar hält. Systemführerschaften auch beim Personenverkehr oder in anderen Bereichen (z.B. Tarife, Ticketing) stossen auf ein geteiltes Echo. Die befürwortenden Kreise erhoffen sich dadurch eine erhöhte Kundenfreundlichkeit und Effizienz; nicht wenige schlagen vor, Systemführerschaften auch beim Güterverkehr zuzulassen. Auf der anderen Seite wird kritisiert, die Vorschläge im Rahmen von OBI seien noch nicht ausgereift und die Folgekosten unklar. In jedem Fall sei eine alleinige Zuständigkeit des Bundes nicht vertretbar; die Besteller des Regional- und Ortsverkehrs müssten ebenfalls einbezogen werden.

Mitwirkungsrechte der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Instrument der Mitwirkungsrechte bei Investitionsentscheiden der Infrastrukturbetreiberinnen geniesst im Grundsatz eine breite Zustimmung. Zahlreiche Stellungnahmen fordern aber, die Bestimmungen über die Mitwirkungsrechte im Gesetz zu präzisieren. Viele verlangen zudem, die Mitwirkungsrechte sowohl bei Investitionsentscheiden wie bei der Fahrplanerstellung auch für die Besteller des Regional- und Ortsverkehrs sowie die Verladenden im Güterverkehr vorzusehen oder Mitwirkungsrechte auch in anderen Bereichen und für andere Gruppen zu gewähren. Für andere Kreise gehen die Mitwirkungsrechte – vor allem in beschwerdefähiger Ausgestaltung – hingegen zu weit. Sie möchten sie durch ein Informationsrecht ersetzen, vor allem um Investitionen nicht zu verzögern. Zweifel an der Praktikabilität von Mitwirkungsrechten bestehen vor allem bei kurz- und mittelfristigen Investitionen.

Erweiterung der Passagierrechte im Eisenbahn- und internationalen Fernbusverkehr. Der Bundesrat schlägt vor, die Passagierrechte im Eisenbahnverkehr zu erweitern und auf ein vergleichbares Niveau zu heben wie in der EU. Eine Mehrheit lehnt diese Absicht aus unterschiedlichen Gründen ab. So wird darauf hingewiesen, dass sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen heute z.B. bei Verspätungen freiwillig und unbürokratisch kulant zeigen. Die vorgeschlagenen Regelungen seien zu wenig klar, die Vorlage OBI solle sich auf Fragen der Infrastruktur konzentrieren. In jedem Fall wären für den Regional- und Ortsverkehr im Gesetz explizit Ausnahmen vorzusehen. Andere Stimmen jedoch unterstützen eine Stärkung der Position der Reisenden und möchten vergleichbare Rechte auch für die Kundinnen und Kunden im Güterverkehr einführen. Auf breite Zustimmung stösst eine Gleichbehandlung des internationalen Eisenbahnverkehrs und des internationalen Verkehrs mit Fernbussen. Erweiterte Passagierrechte in diesem Bereich finden deshalb breite Unterstützung, wobei einige Eingaben zusätzliche Belastungen für diese Verkehrssparte für untragbar halten.

Aufsichtsabgabe. Neu sollen die Transportunternehmen einen Teil der Kosten bezahlen, der beim Bundesamt für Verkehr (BAV) für die Sicherheitsaufsicht anfällt. Diese Aufsichtsabgabe findet kaum Unterstützung, da es sich dabei aus Sicht der ablehnenden Kreise um eine allgemeine Staatsaufgabe handelt.



3 Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragenkatalog

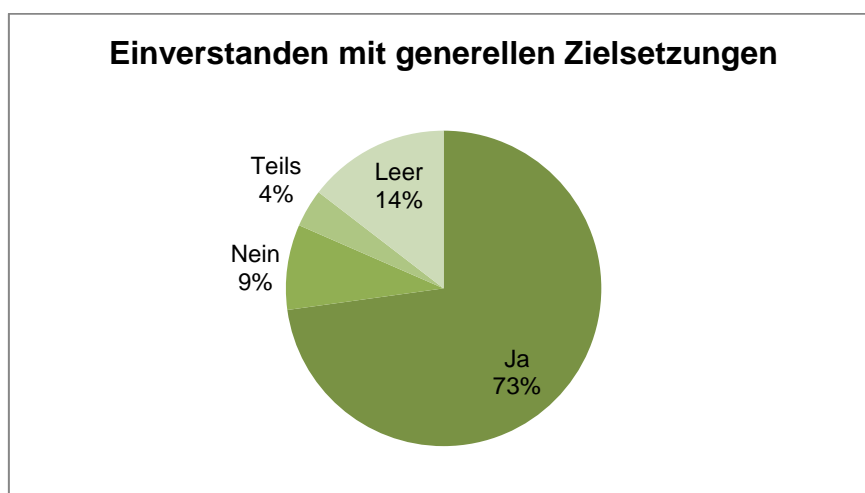
Die Vernehmlassungsunterlagen enthielten einen Katalog mit 16 Fragen (siehe Anhang 2) zu den Zielsetzungen und Massnahmen. Von besonderer Bedeutung sind neben den Zielsetzungen die TVS, die Systemführerschaften, die Mitwirkungsrechte der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die SKE (neu RailCom) sowie die Passagierrechte. Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen folgt der Struktur des Fragebogens.¹

3.1 Zielsetzungen

Frage 1: Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die Diskriminierungspotenziale zu reduzieren, einverstanden?

Grundtenor

88 von 103 Antworten sind auf diese Frage konkret eingegangen. Eine deutliche Mehrheit (75 von 88) begrüsst grundsätzlich die generellen Zielsetzungen der Vorlage; strittig ist unter den befürwortenden Stimmen vor allem die Frage eines integrierten Systems bzw. der Trennung von Infrastruktur und Verkehr. 4 von 88 Antworten zeigen sich mit den Zielsetzungen teilweise einverstanden, 9 von 88 Teilnehmenden lehnen die generellen Zielsetzungen meist als zu wenig ehrgeizig ab.



¹ 80 Vernehmlassungsadressaten haben keine Stellungnahme eingereicht; andere haben nicht alle Fragen materiell beantwortet. Alle Kuchendiagramme beziehen sich jeweils auf die eingegangenen 103 Antworten, unabhängig davon, ob die konkrete Frage beantwortet wurde oder nicht.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben 75 Teilnehmende geantwortet, davon die KöV und 25 Kantone (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 3 Parteien (CVP, FDP, SPS), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB, Städteverband), 3 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB, SGV) sowie 41 weitere Organisationen (darunter BLS AG, Infra Suisse, Konsumentenorganisationen der französischen (FRC) und italienischen Schweiz, LITRA, PostAuto Schweiz AG, mehrere Privatbahnen und Schifffahrtsgesellschaften, Pro Bahn Schweiz, railCare AG, RAILplus AG, SKE, SVI, Trasse Schweiz AG, VCS, VöV).

Die KöV und die meisten Kantone vermissen ein Gesamtkonzept, in das sich die Vorlage OBI, aber auch weitere Reformen einordnen lassen (z.B. Reformvorhaben im Regional- und Güterverkehr, Mobility Pricing). Dennoch unterstützen sie die generellen Zielsetzungen der Vorlage, werfen aber wie auch der Städteverband die Frage auf, ob sich durch den Abbau des theoretischen Diskriminierungspotenzials die Kosten des Systems nicht verteuern und die Kapazitäten verringern werden. RAILplus AG und mehrere Privatbahnen unterstützen die Neuerungen grundsätzlich, wollen sie aber in verschiedenen Punkten auf das Normalspurnetz beschränken bzw. das Schmalspurnetz davon ausnehmen. Eine Reihe von Teilnehmenden begrüsst ausdrücklich, dass der Bundesrat an der integrierten Bahn festhält (BE, VD, CVP, SPS, SAB, SGB, bauenschweiz, Infra Suisse, IG DHS, PostAuto Schweiz AG, mehrere Privatbahnen, railCare AG, RAILplus AG, transfair, VCS, VöV). Im Gegensatz dazu bedauern dies eine Reihe von Antworten und fordern mehr Markt und Wettbewerb sowie entweder ein Holdingmodell oder eine vollständige Trennung von Infrastruktur und Verkehr (FDP, Die Liberalen, economiesuisse, SGV, BLS AG). Auch die CVP fordert mehr Wettbewerb im Betrieb, als dies heute der Fall ist. Die SKE hält fest, dass die Diskriminierungspotenziale umso geringer sind, je klarer die Trennung zwischen Infrastruktur und Verkehr umgesetzt wird. Der Kanton SG weist darauf hin, dass die Problematik der integrierten Bahnen ungelöst bleibt.

TEILWEISE einverstanden mit den Zielsetzungen sind 4 Teilnehmende (Hupac Intermodal AG, SBB AG, SEV, Swissmem). SBB AG und SEV sind befriedigt, dass der Bundesrat an der integrierten Bahn festhält; die SBB AG fordert eine grundsätzliche Überprüfung verschiedener Bestimmungen, der SEV sieht keinen Bedarf für grundlegende Neuerungen, sondern für Anpassungen mit Augenmass. Hupac Intermodal AG hingegen wünscht sich eine ehrgeizigere Vorlage und eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb.

Mit **NEIN** haben 9 Teilnehmende geantwortet, davon 2 Parteien (BDP, SVP) und 7 Organisationen. Die BDP wünscht eine breite Diskussion über den Service Public im Bahnverkehr; bis dahin sieht sie keinen Handlungsbedarf. Die übrigen 8 Antworten sind sich einig in der Ablehnung der Vorlage, weil sie zu wenig weit geht und lediglich kosmetische Massnahmen enthält. Die ablehnenden Stimmen wünschen sich nicht nur eine Reduktion, sondern eine Verhinderung von Diskriminierungen. Sie fordern deshalb wesentlich mehr Liberalisierung, Markt und Wettbewerb im Personen- und Güterverkehr sowie eine Trennung von Infrastruktur und Verkehr. SVP und EV weisen die Vorlage zur Überarbeitung an den Bundesrat zurück.



Frage 2: Sehen Sie weitere Massnahmen, die zur Reduzierung der Diskriminierungspotenziale umgesetzt werden müssten?

Grundtenor

77 von 103 Antworten haben sich konkret mit dieser Frage befasst. 20 von 77 haben weitere Massnahmen genannt, um die Diskriminierungspotenziale zu reduzieren. 57 von 77 sehen keine weiteren Massnahmen mit diesem Ziel.



Im Einzelnen

Mit **JA** geäussert haben sich 20 Teilnehmende, davon 2 Kantone (FR, SG), 2 Parteien (SVP, FDP), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGV) sowie 14 weitere Organisationen. Aus Sicht des Kantons FR liesse sich das Diskriminierungspotenzial auch im heutigen System senken, wenn mehr Instanzen in die Trasse Schweiz AG integriert würden. Der Kanton SG sieht weiterhin die Gefahr von Diskriminierungen, und zwar gegenüber den Kantonen als Besteller im Regionalverkehr und gegenüber den Verladern im Güterverkehr. Eine Reihe von Antworten betonen, dass sich Diskriminierungen mit der Holdingstruktur oder der Trennung von Infrastruktur und Betrieb wirksam vermeiden liessen (FDP, Die Liberalen, BLS AG, Hupac Intermodal AG, WEKO). Verschiedene Stellungnahmen fordern eine weitergehende Liberalisierung im Personen- und Güterverkehr und insbesondere auch Systemführerschaften im Güterverkehr (SVP, economiesuisse, ASTAG, AGVS, Cargo Forum Schweiz, EV, FRS, VAP, VSMR). Der SGV hält die Vermischung der Rollen beim Bund als Eigner (SBB AG, Aktionär BLS AG) und Regulator für problematisch und fordert eine Unabhängigkeit der Planungs- und Regulierungsstellen von den Bahnen. Die SKE spricht sich für eine grundsätzlich EU-kompatible Eisenbahngesetzgebung aus, insbesondere im Bereich der Trassenvergabe und des Aufsichtsorgans (SKE bzw. RailCom). Mehrere Teilnehmende halten die Delegation der Fahrplanerstellung von der TVS an die SBB für problematisch und sähen dafür lieber eine unabhängige Stelle (BLS AG, SOB, WEKO, VCS); der VCS könnte sich dafür eine Zuständigkeit des BAV vorstellen.



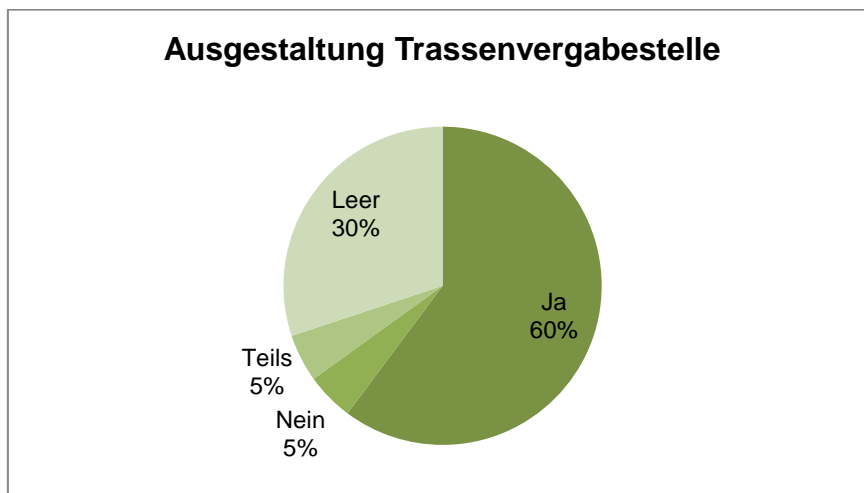
Mit **NEIN (keine weiteren Massnahmen)** haben 57 Teilnehmende geantwortet, davon die KöV und 21 Kantone (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU), 2 Parteien (CVP, SPS), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB, Städteverband), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGB) sowie 30 weitere Organisationen (darunter bauenschweiz, IG DHS, PostAuto Schweiz AG, eine Vielzahl von Privatbahnen und Schifffahrtsunternehmen, SBB AG, SVI, VöV).

3.2 Fragen zur Trassenvergabestelle (TVS)

Frage 3: Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Stärkung und Ausgestaltung der Trassenvergabestelle als Anstalt des Bundes einverstanden?

Grundtenor

72 von 103 Antworten haben zu dieser Frage materiell Position bezogen. Eine deutliche Mehrheit (62 von 72) ist mit der Stossrichtung der Vorschläge zur TVS grundsätzlich einverstanden, wobei zahlreiche einschränkende und präzisierende Bemerkungen enthalten sind. 5 von 72 Stellungnahmen signalisieren nur eine teilweise Zustimmung, weitere 5 Eingaben lehnen die Vorschläge des Bundesrats zur TVS ab.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben 62 Teilnehmende, nämlich die KöV und 22 Kantone (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU), 3 Parteien (CVP, FDP, Die Liberalen, SPS), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB) sowie 33 weitere Organisationen (darunter ASTAG, AGVS, bauenschweiz, Cargo Forum, LITRA, VöV, IG DHS, mehrere Privatbahnen, Trasse Schweiz AG, VCS, WEKO). Viele Stellungnahmen enthalten jedoch, trotz grundsätzlicher Zustimmung, Einwände und Präzisierungen.



Sehr breite Zustimmung findet die angestrebte Reduktion des Diskriminierungspotenzials. Auch die Zuständigkeit der Trassenvergabestelle für das Normalspurnetz, nicht aber das Schmalspurnetz, ist allgemein anerkannt. Eine überwiegende Mehrheit der Vernehmlassenden ist einverstanden, die TVS als Anstalt des Bundes auszugestalten, und spricht sich für eine möglichst schlanke und effiziente Organisation aus. Die TVS soll, so die Forderung der KöV und fast aller zustimmenden Kantone, für die diskriminierungsfreie Vergabe der Trassen sowie neu auch für das Inkasso zuständig sein. Hingegen sollen aus Sicht dieser Kantone die Trassenplanung und die Erstellung der Netzfahrpläne nicht bei der TVS, sondern weiterhin bei den Infrastrukturbetreiberinnen liegen. Diese Stossrichtung vertreten auch andere Vernehmlassende, sprechen sich aber gleichzeitig dafür aus, die Kompetenzen der Aufsichtsbehörde noch zusätzlich zu erweitern (GE, RailCom, SVI). Nicht wenige plädieren dafür, die Unabhängigkeit der TVS von den Infrastrukturbetreiberinnen und Verkehrsunternehmen weiter zu verstärken und u.U. gesetzlich zu verankern, um das Diskriminierungspotenzial zu reduzieren (GL, economiesuisse, SGB, bauenschweiz, Cargo Forum Schweiz, EV, VAP). Andere hingegen weisen darauf hin, dass es schwierig sein könnte, in einem völlig unabhängigen Verwaltungsrat der TVS genügend Fachkompetenz anzusiedeln (BE, PostAuto Schweiz AG, VöV). Die SPS fordert eine angemessene Vertretung der Sprachregionen. Verschiedene Stellungnahmen fordern ausdrücklich, dass die Fahrplannerstellung durch die TVS zu erfolgen hat; sie wenden sich gegen das Modell, wonach die TVS Infrastrukturbetreiberinnen mit der Erstellung des Fahrplans beauftragen kann (FDP, Die Liberalen, AGVS, ASTAG, BLS AG, Cargo Forum Schweiz). Vorbehalte dazu signalisiert auch die SKE (neu RailCom). Sollte das Modell umgesetzt werden, so müsste ihr zufolge die RailCom die Aufsicht und den Durchgriff über die von der TVS beauftragten Aufgaben an Dritte haben. Einige Vernehmlassende sind der Auffassung, dass sich Diskriminierungen mit einer vollständigen Trennung von Infrastruktur und Betrieb bzw. der Bildung einer schweizerischen Netzgesellschaft am wirkungsvollsten verhindern liessen und damit auf eine TVS verzichtet werden könnte (ASTAG, AGVS, EV, VSMR).

TEILWEISE einverstanden mit den Vorschlägen zur TVS zeigen sich 5 Stellungnahmen, worunter 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV), ein Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband) und 3 weitere Organisationen (RailPlus AG, RhB und Turbo AG). Der Städteverband wendet sich gegen eine Ausweitung der Kompetenzen der TVS, die Turbo AG möchte diese ausschliesslich auf Konfliktsituationen beschränken. Die Pflicht, die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen zu veröffentlichen, geht aus Sicht der RhB zu weit.

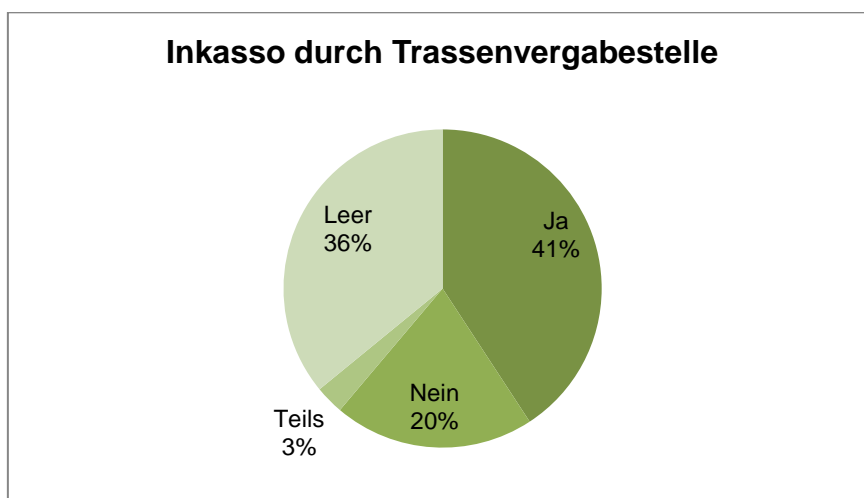
Mit **NEIN** sind insgesamt 5 Stellungnahmen eingegangen. Dabei handelt es sich um 1 Kanton (FR), 1 Partei (BDP) und 3 weitere Organisationen (Appenzeller Bahnen AB, Hupac Intermodal AG, SBB AG). Aus Sicht des Kantons FR und der SBB AG funktioniert die heutige TVS einwandfrei. Eine dritte staatliche Stelle, die sich neben dem BAV und der SKE (neu RailCom) mit der Vergabe von Trassen befasse, ist nach Auffassung der SBB AG nicht nötig; die vorgeschlagene Neuregelung sei zudem nicht genügend präzise, und die Rollenteilung sei zu wenig klar. Die BDP wendet sich angesichts der Schaffung der RailCom gegen die Verstaatlichung der heutigen Trasse Schweiz AG, wohingegen die Hupac Intermodal AG einer schweizerischen Netzgesellschaft den Vorzug gibt; im Vergleich zur heutigen Situation seien die Vorschläge zur TVS jedoch ein Fortschritt.



Frage 4: Sind Sie mit der geplanten Übertragung des Inkassos des Trassenentgelts auf die Trassenvergabestelle einverstanden?

Grundtenor

66 von 103 Antworten haben zu dieser Frage inhaltlich Stellung bezogen. Eine Mehrheit (42 von 66) ist damit einverstanden, dass die TVS das Inkasso des Trassenentgelts übernimmt. Es dürfe aber dadurch kein Mehraufwand entstehen. 3 Antworten zeigen sich teilweise einverstanden, 21 Teilnehmende lehnen den Vorschlag des Bundesrats ab, da sie darin keinen Mehrwert erkennen.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben sich 42 Teilnehmende geäußert, davon die KöV und 21 Kantone (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, GE, JU), 2 Parteien (CVP, SPS), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV) sowie 16 weitere Organisationen (u.a. SKE und WEKO). Sehr viele Zustimmung verbindet mit der Forderung, dass der Aufwand generell oder für die Kantone bzw. Besteller nicht steigen darf. Mehrere Kantone fordern, dass die TVS für diese Aufgabe die bestehenden Ressourcen der Infrastrukturbetreiberinnen übernehmen soll. Einige Antworten weisen darauf hin, dass die Übertragung des Inkassos an die TVS den Richtlinien der EU entspreche und die Akzeptanz der TVS bei europäischen Verkehrsdienstleistern erhöhe (bauenschweiz, usic). Der Kanton SG hält fest, es handle sich beim Inkasso um eine behördliche Aufgabe; auch die IG DHS und railCare AG betonen, dass das Inkasso klar zu den Aufgaben der TVS als Anstalt des Bundes gehört, obwohl das heutige Inkasso durch die Infrastrukturbetreiberinnen gut funktioniert.

TEILWEISE einverstanden mit der Neuregelung erklären sich 3 Stellungnahmen: 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband), 1 Dachverband der Wirtschaft (economiesuisse) und 1 weitere Organisation (SOB). Sie alle lehnen Mehrkosten durch die Neuorganisation ab.



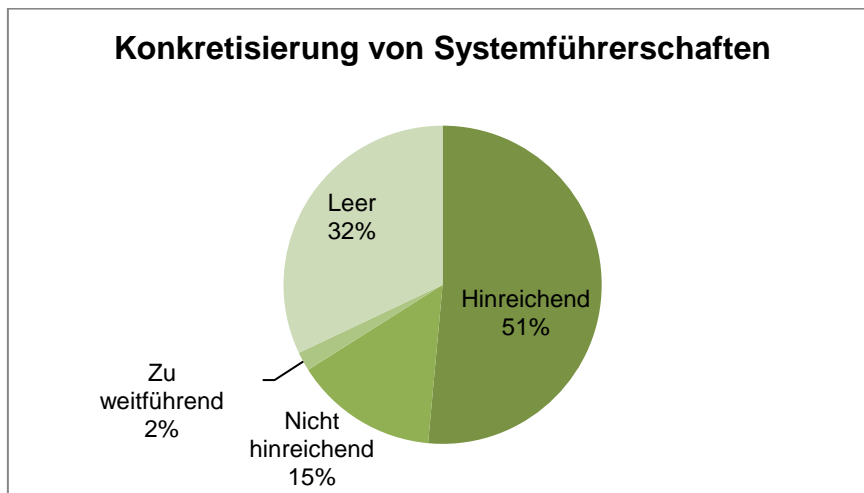
Mit **NEIN** sind insgesamt 21 Stellungnahmen eingegangen, davon 2 Kantone (FR, VD), 1 Partei (FDP.Die Liberalen) sowie 18 weitere Organisationen (darunter BLS AG, Cargo Forum Schweiz, Hupac Intermodal AG, mehrere Privatbahnen, SBB AG, Trasse Schweiz AG, VöV). Die negativen Stellungnahmen finden, dass die neue Form des Inkassos komplizierter und aufwändiger ist und keinen Mehrwert schafft. Einige Antworten halten fest, dass die TVS im Moment der Trassenvergabe nicht über die nötigen Daten für das Inkasso verfügt (Cargo Forum Schweiz, VAP, VSMR).

3.3 Fragen zur Systemführerschaft

Frage 5: Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung von Systemführerschaften zur Erhöhung der Transparenz als hinreichend bzw. als zu weitführend?

Grundtenor

Zu dieser Frage haben 70 von 103 Teilnehmenden ihre Meinung geäußert. Eine klare Mehrheit betrachtet die Vorschläge zur Konkretisierung von Systemführerschaften als hinreichend bzw. stimmt ihnen zu (53 von 70). Insgesamt 17 von 70 Teilnehmenden lehnen die Vorschläge ab; 15 davon betrachten sie als nicht hinreichend, 2 davon halten sie für zu weitreichend.



Im Einzelnen

Mit **JA (hinreichend)** geantwortet haben 53 Teilnehmende, nämlich die KöV und 22 Kantone (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU), 4 Parteien (CVP, FDP.Die Liberalen, SPS, BDP), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 3 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB, SGV) sowie 22 weitere Organisationen (darunter LITRA, PostAuto Schweiz AG, mehrere Privatbahnen, SBV, SEV, SKE, transfair, VBZ, VöV).



Systemführerschaften im Bereich der Infrastruktur stossen auf eine sehr breite Zustimmung. Viele knüpfen ihr Einverständnis aber ausdrücklich an die Forderung, dass daraus eine höhere Effizienz und Transparenz hervorgeht (KöV, zustimmende Kantone, SAB, SGV, Infra Suisse, LITRA, Pro Bahn Schweiz, SBV, VSG). Die KöV und die meisten zustimmenden Kantone machen geltend, dass bei jeder Systemführerschaft einzeln zu beurteilen sei, ob Branchenlösungen oder ein Auftrag der öffentlichen Hand effizienter sind. Verschiedene Kantone (BE, BS, BL, AG, SG, TI, GE) halten fest, dass Systemführerschaften bei der Infrastruktur nicht zu monopolähnlichen Zuständen führen dürfen. SPS und BLS AG weisen auf die Bedeutung von präzisen und umfassenden Regelungen in den einzelnen Verträgen hin.

Mit **NEIN (nicht hinreichend, zu weitführend)** geantwortet haben 17 Stellungnahmen. 15 davon halten die Vorschläge für **nicht hinreichend**, davon 1 Kanton (FR) und 14 Organisationen (bauschweiz, ASTAG, AGVS, Cargo Forum Schweiz, EV, Hupac Intermodal AG, IG DHS, railCare AG, SVI, tpg, usic, VAP, VCS).

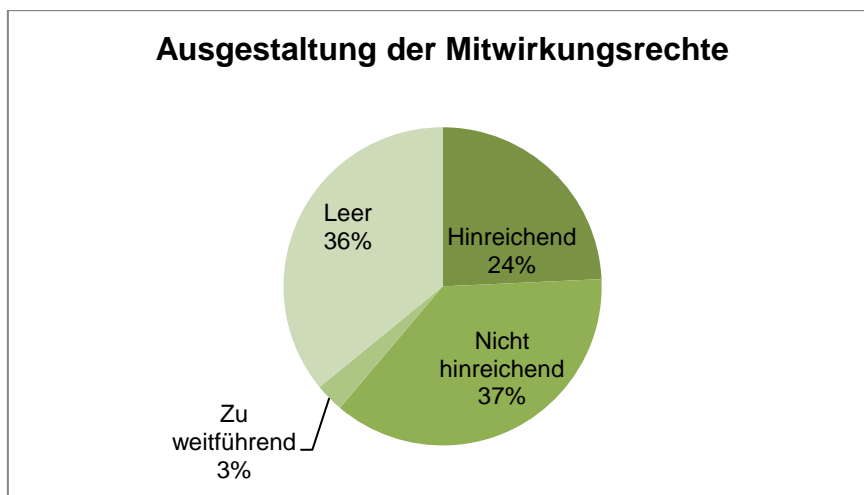
Mehrere Antworten fordern die Kompetenz für die RailCom, Verträge vor deren Abschluss (ex ante) zu überprüfen (ASTAG, AGVS, Cargo Forum Schweiz, EV, Hupac Intermodal AG). Verschiedene Teilnehmende fordern präzisere rechtliche Regelungen, insbesondere bei den Voraussetzungen für die Übernahme einer Systemführerschaft (IG DHS, Hupac Intermodal AG, railCare AG, VCS). 2 von 17 negativen Stellungnahmen halten die Vorschläge des Bundesrats für **zu weitführend** (Städteverband, SBB AG). Die SBB AG lehnt insbesondere eine Pflicht zur Veröffentlichung von Verträgen ab.



Frage 6: Erachten Sie die vorgesehenen Mitwirkungsrechte (durch vertragliche Regelung, Managementboard, Beschwerdeinstanzen) aller Beteiligten als hinreichend bzw. als zu weitführend?

Grundtenor

66 von 103 Eingaben haben inhaltlich zu dieser Frage Stellung bezogen. Eine Minderheit (25 von 66) hält die vorgeschlagenen Mitwirkungsrechte bei der Vergabe von Systemführerschaften für hinreichend. Eine Mehrheit der Stellungnahmen (41 von 66) ist anderer Auffassung: 38 von 66 halten die Vorschläge für nicht hinreichend, 3 von 66 halten die Vorschläge für zu weitführend.



Im Einzelnen

Mit **JA (hinreichend)** geantwortet haben insgesamt 25 Teilnehmer, davon 4 Kantone (BE, VS, VD, GE), 4 Parteien (BDP, CVP, FDP, Die Liberalen, SPS), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGB) und 16 weitere Organisationen (darunter BLS AG, PostAuto Schweiz AG, mehrere Privatbahnen, RAILplus AG, SBB AG, VCS, VöV). Die Kantone BE, VS und GE weisen auf die Bedeutung einer Mitsprache auch der Kantone und Besteller hin. Andere Vernehmlassende fordern, dass die öV-Branche in den Managementboards gebührend vertreten sein müsse (SPS, PostAuto Schweiz AG, RAILplus AG, VöV). Auch die SBB AG unterstützt die Bildung von Managementboards für Systemführerschaften, möchte die Teilnehmerzahl aber in überschaubarem Rahmen halten.

Mit **NEIN (nicht hinreichend, zu weitführend)** haben insgesamt 41 Eingaben geantwortet. 38 davon halten die Vorschläge für **nicht hinreichend**, davon die KöV, 19 Kantone (LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, JU), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband), 1 Dachverband der Wirtschaft (economiesuisse) sowie 16 weitere Organisationen (darunter ASTAG, AGVS, Cargo Forum Schweiz, EV, Hupac Intermodal AG, IG DHS, SKE, Trasse Schweiz AG, VAP).

Die KöV, die Kantone und der Städteverband beantragen auch ein Mitwirkungsrecht der Kantone bzw. Besteller des Regional- und Ortsverkehrs, da diese Infrastruktur (via BIF) und Verkehr mitfinanzieren.



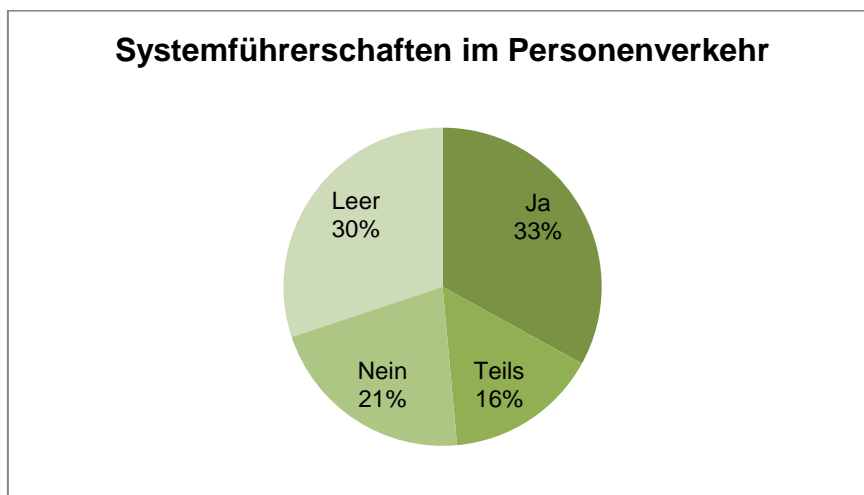
Verschiedene fordern präzise gesetzliche Regelungen, um Aufgaben und Rollen aller Beteiligten – nicht zuletzt von BAV und Beschwerdeinstanz – genau zu definieren (economiesuisse, ASTAG, AGVS, Cargo Forum Schweiz, EV, Hupac Intermodal AG, IG DHS, railCare AG, SKE, Trasse Schweiz AG). Mehrere Stellungnahmen fordern, dass das BAV in den Verträgen für Systemführerschaften die wichtigsten Punkte (insb. Höhe der Entschädigung) klar regelt (ASTAG, AGVS, Cargo Forum Schweiz, VAP, VSMR).

3 der insgesamt 41 negativen Antworten halten die Vorschläge für **zu weitführend** (SGV, bauenschweiz, Infra Suisse). Der SGV befürchtet einen massiven Mehraufwand durch die Mitwirkungsrechte. bauenschweiz und der Infra Suisse halten die geteilte Zuständigkeit von BAV und Beschwerdeinstanz für zu aufwändig und fordern generell statt Mitwirkungsrechte lediglich eine Informationspflicht.

Frage 7: Wie stehen Sie der Einrichtung von Systemführerschaften im Bereich Verkehr gegenüber?

Grundtenor

72 von 103 Antworten sind auf diese Frage eingegangen. Knapp die Hälfte davon (34 von 72) befürworten Systemführerschaften auch im Personenverkehr, um die Effizienz und Interoperabilität zu erhöhen. 16 von 72 Eingaben sind teilweise einverstanden und weisen meist auf Unklarheiten hin. 22 von 72 Positionen äussern sich negativ; für viele von ihnen sind die Vorschläge nicht ausgereift.



Im Einzelnen

Mit **JA (positiv)** haben sich 34 Teilnehmende geäussert, davon 3 Kantone (LU, VD, TI), 2 Parteien (BDP, FDP.Die Liberalen), 3 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB, SGV) und 26 weitere Organisationen (darunter AGVS, ASTAG, Cargo Forum Schweiz, EV, IG DHS, LITRA, die meisten Privatbahnen, VAP, VöV).



Die drei befürwortenden Kantone halten Systemführerschaften auch im Personenverkehr für sinnvoll, erwarten aber einen Einbezug der Kantone als Besteller. Verschiedene Antworten erhoffen sich durch Systemführerschaften im Personenverkehr oder bei technologischen Systemen eine Stärkung des Wettbewerbs und Effizienzgewinne (FDP, Die Liberalen, SGV, Cargo Forum Schweiz, LITRA, IGöV, PostAuto Schweiz AG). Mehrere Stellungnahmen möchten das Konzept der Systemführerschaften auch auf den Güterverkehr ausdehnen (FDP, Die Liberalen, economiesuisse, Cargo Forum Schweiz, EV, VAP, VSMR). Verschiedene Positionen möchten Systemführerschaften in erster Linie durch die Branche und höchstens subsidiär durch den Bund organisieren (bauenschweiz, Pro Bahn, Turbo AG, VöV). Der VöV lehnt eine Vergabe von Systemführerschaften an Dritte ausserhalb der Branche ab, während IG DHS, railCare AG und die Appenzeller Bahnen AB diese Möglichkeit begrüßen.

TEILWEISE einverstanden (**nicht eindeutig**) sind 16 Teilnehmende, darunter 6 Kantone (BE, UR, FR, BS, BL, AR), 2 Parteien (CVP, SPS), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB) und 7 weitere Organisationen (DB/EBV, SKE, SVI sowie 3 Schifffahrtsunternehmen: SBS AG, SGV AG, URh). Die Schifffahrtsunternehmen halten eine Vereinheitlichung des Vertriebs- und Tarifwesens zwar für sinnvoll, lehnen aber die Vergabe von Systemführerschaften an Dritte ausserhalb der Branche ab. Für den SAB kommt ein Auftrag für Systemführerschaften nur in Frage, wenn damit eine eindeutige Erhöhung der Effizienz und Transparenz verbunden ist. Die SKE fordert eine vertiefte Prüfung von Systemführerschaften im Personen- ebenso wie im Güterverkehr.

Mit **NEIN (negativ)** sind 22 Stellungnahmen eingegangen, darunter die KöV und 16 Kantone (ZH, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, SH, AI, SG, GR, AG, TG, VS, GE, JU), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband) und 4 weitere Organisationen (Gotthard-Komitee, SBB AG, SOB, VBZ). Die ablehnenden Kantone, die kantonalen Organisationen und der Städteverband halten die Vorschläge nicht für entscheidungsreif; es sei kein Mitspracherecht der Kantone bzw. Besteller vorgesehen und die finanziellen Folgen seien unklar. Die Ausgestaltung von Systemführerschaften im Personenverkehr sei deshalb mit den Kantonen bzw. Bestellern zusammen zu präzisieren. SBB AG und VBZ sprechen sich gegen eine vorschnelle Regelung dieser Frage in einer Infrastrukturvorlage aus; die SBB AG sieht zudem nicht ein, weshalb das Prinzip der Subsidiarität aufgegeben wird.

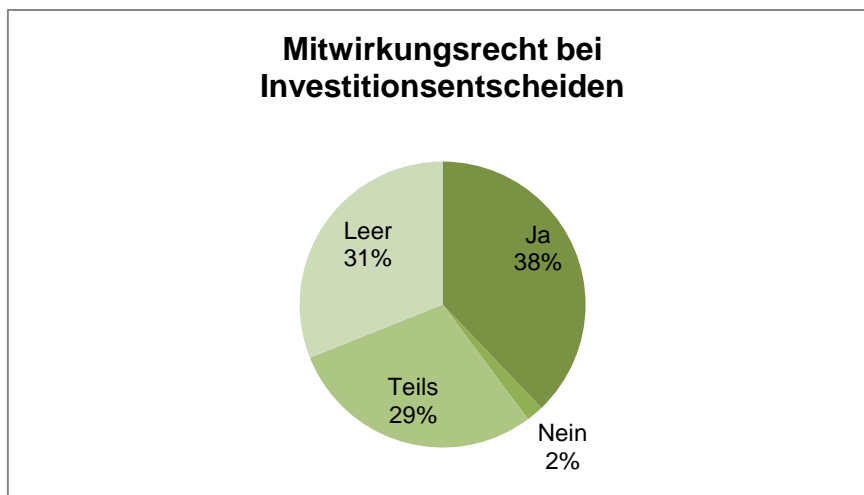


3.4 Fragen zu den Mitwirkungsrechten

Frage 8: Erachten Sie die Einführung eines Informations- und Mitwirkungsrechts für die im Netzzugang tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Investitionsentscheiden der Infrastrukturbetreiberin als zielführend?

Grundtenor

71 von 103 Teilnehmende haben zu dieser Frage inhaltlich Stellung bezogen. Mit Ja haben 39 geantwortet, wobei viele von ihnen Präzisierungen oder Erweiterungen wünschen. Als teilweise einverstanden zeigen sich 30 Antworten, wovon viele anstelle von Mitwirkungs- lediglich Informationsrechte fordern. 2 Eingaben lehnen die vorgeschlagenen Mitwirkungsrechte ab.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben 39 Teilnehmende, davon 3 Kantone (FR, SG, VD), 4 Parteien (BDP, CVP, FDP, Die Liberalen, SPS), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB, Städteverband), 3 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB, SGV) sowie 27 weitere Organisationen (darunter ASTAG, AGVS, BLS AG, Cargo Forum Schweiz, mehrere Privatbahnen, SEV, SKE, Trasse Schweiz AG, VöV).

Die Kantone SG und VD sowie der Städteverband fordern, auch eine Mitwirkung der Kantone bzw. Besteller im Gesetz zu verankern. Die FDP, Die Liberalen gäbe einer Holdingsstruktur den Vorzug und bezeichnet die Vorschläge daher als Minimallösung. Die CVP bejaht die Ausdehnung der Mitwirkungsrechte, hält sie aber bei kurzfristigen Investitionsentscheiden nicht für realistisch. Verschiedene Positionen fordern eine Ausdehnung der Mitwirkungsrechte auf den Güterverkehr und insbesondere auf die Betreiber von Anschlussgleisen (darunter SGV, ASTAG, AGVS, Cargo Forum Schweiz, VAP, VSMR). Die SKE fordert, die Grundsätze in Bezug auf Inhalt und Verfahren der Mitwirkungsrechte auf Stufe Gesetz zu regeln. Der VöV und Postauto Schweiz AG begrüßen die Mitwirkungsrechte, verstehen aber darunter ausdrücklich nicht das Recht mitzuentcheiden.



TEILWEISE einverstanden erklären sich 30 Teilnehmende, darunter die KöV, 20 Kantone (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, GR, AG, TG, TI, VS, GE, JU) sowie 9 weitere Organisationen (darunter LITRA, SBB AG, SBV, SOB, tpg).

Die KöV, die Kantone (mit Ausnahme von BE) und der SBV möchten auf Mitwirkungsrechte verzichten und lediglich eine Informationspflicht der Infrastrukturbetreiberinnen verankern. Sollten Mitwirkungsrechte verankert werden, so sind diese – auch aus Sicht von BE – den Kantonen bzw. Bestellern ebenfalls zu gewähren. Von einem Mitwirkungsrecht, das sich an eine Beschwerdeinstanz weiter ziehen lässt, raten aber viele Kantone und die KöV ab. Die LITRA möchte zumindest für kurz- bis mittelfristige Projekte lediglich eine Informationspflicht. Auch die SBB AG hält Mitwirkungsrechte bei kurz- und mittelfristigen Projekten nicht für sinnvoll und will die zu gewährenden Informationsrechte in verschiedenen Punkten einschränken. Bei den Schmalspurbahnen sind zusätzliche Instrumente aus Sicht von RAILplus AG nicht notwendig.

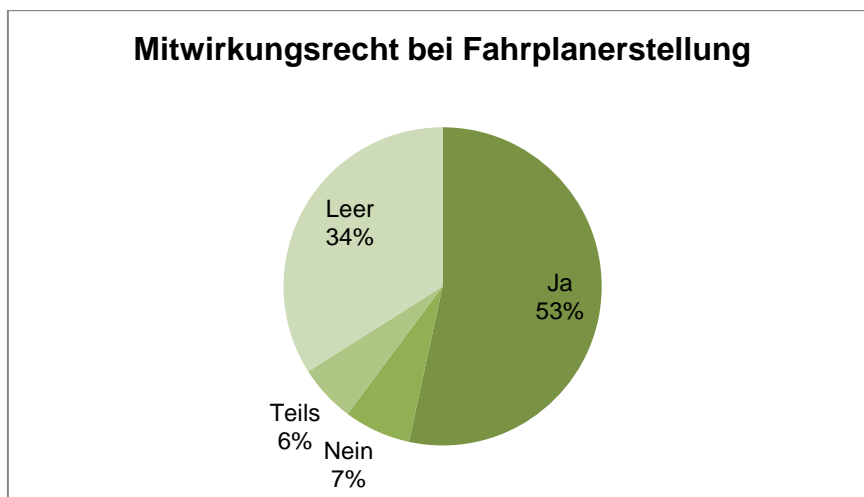
Mit **NEIN** geantwortet haben 2 Teilnehmende (Infra Suisse, MGB). Der Infra Suisse will die Mitwirkungsrechte zwingend auf Informationsrechte beschränken. Die MGB hält Mitwirkungsrechte sowie die Pflicht, Infrastrukturpläne zu veröffentlichen, bei den Schmalspurbahnen für überflüssig.



Frage 9: Erachten Sie die Einführung eines Informations- und Mitwirkungsrechts für die im Netzzugang tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Fahrplanerstellung als zielführend?

Grundtenor

Zu dieser Frage haben 68 von 103 Antworten inhaltlich Stellung genommen. Die grosse Mehrheit davon (55 von 68) unterstützt Mitwirkungsrechte bei der Erstellung des Fahrplans; viele machen jedoch die Vorgabe, dass die Verfahren dadurch nicht länger dauern dürfen. 6 von 68 Teilnehmenden sind teilweise einverstanden, 7 von 68 lehnen die Vorschläge ab.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben 55 Teilnehmende, davon die KöV und 21 Kantone (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU), 3 Parteien (BDP, FDP, Die Liberalen, SPS), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 3 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB, SGV) sowie 26 weitere Organisationen (darunter ASTAG, AGVS, BLS AG, Cargo Forum Schweiz, EV, mehrere Privatbahnen, SKE, SEV, Trasse Schweiz AG, VöV).

Die KöV und die meisten zustimmenden Kantone halten die Mitwirkungsrechte bei der Fahrplanerstellung unter der Voraussetzung für richtig, dass es zu keiner Verschiebung bei den Prioritäten der Trassenzuteilung und zu keiner Verlängerung der Verfahren kommt. Verschiedene Kantone weisen darauf hin, dass es – vor allem im Güterverkehr – auch möglich sein sollte, nur ausgewählte Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Verbände einzubeziehen. Mehrere Antworten machen geltend, dass die Mitwirkungsrechte auch den Betreibern von Anschlussgleisen gewährt werden sollten (vgl. Frage 8). Aus Sicht der Hupac Intermodal AG soll auch der Schutz der ursprünglich geplanten Aufteilung der Kapazitäten auf Personen- und Güterverkehr Gegenstand der Mitwirkung sein. Die Trasse Schweiz AG unterstützt die Mitwirkungsrechte, hält die Formulierung der Fahrplanverfahren aber teilweise für widersprüchlich.



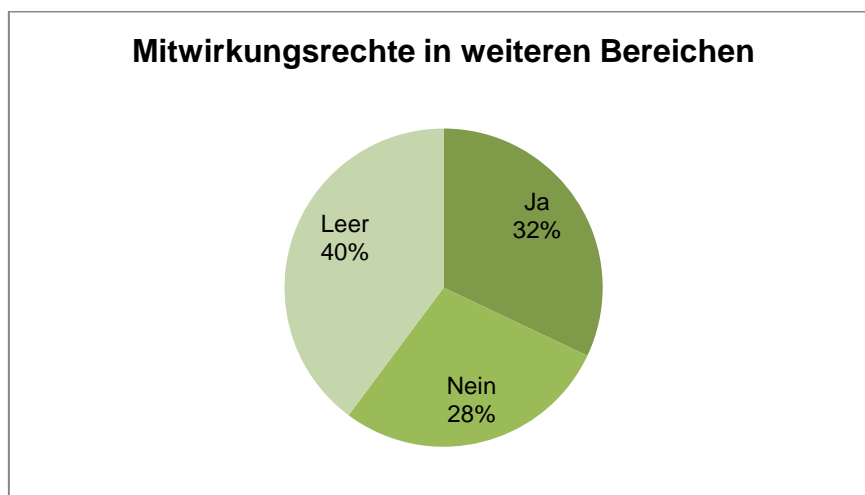
Als **TEILWEISE** einverstanden erklären sich 6 Teilnehmende, darunter 1 Kanton (GL), 1 Partei (CVP) und 4 weitere Organisationen (SBV, RAILplus AG, SBB AG, usic). SBB AG, SBV und usic wollen statt Mitwirkungsrechte nur Informationsrechte verankern. RAILplus hält eine Mitwirkung beim Schmalspurnetz nicht für nötig; wichtig ist sie hingegen bei der längerfristigen Fahrplanentwicklung mit Blick auf den Übergang zum Normalspurnetz.

Mit **NEIN** geantwortet haben 7 Teilnehmende, davon 1 Kanton (FR) und 6 Organisationen (DB/EBV, Infra Suisse, IG DHS, MGB, railCare AG, tpg). Der Kanton FR und tpg wollen am heutigen System festhalten. Die IG DHS und railCare AG erkennen in diesem Mitwirkungsinstrument ein Diskriminierungspotenzial und lehnen es ab; ihnen zufolge sollen die Regeln für die Fahrplanerstellung öffentlich gemacht werden und von allen diskutiert werden.

Frage 10: Sind Mitwirkungsrechte in weiteren Bereichen oder andere Instrumente und Massnahmen nötig, um die Diskriminierungsfreiheit im Schweizer Eisenbahnverkehr zu erhöhen?

Grundtenor

62 von 103 Teilnehmenden haben zu dieser Frage inhaltlich Stellung bezogen. 33 von 62 Teilnehmenden halten weitere Mitwirkungsrechte für notwendig und bringen Vorschläge dazu ein. 29 von 62 Antworten sehen keinen Bedarf für weitere Mitwirkungsrechte.



Im Einzelnen

Mit **JA** sind 33 Stellungnahmen eingegangen, davon die KöV und 10 Kantone (BE, OW, ZG, SO, SH, AI, SG, GR, TG, JU), 1 Partei (FDP.Die Liberalen), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB) sowie 18 weitere Organisationen (darunter BLS AG, Cargo Forum Schweiz, EV, Hupac Intermodal AG, SKE, VAP, VCS, VöV, VSMR).



Für den Kanton BE darf sich die Infrastruktur wegen der Mitwirkungsrechte nicht verteuern; der Kanton JU fordert eine Mitwirkung bei der Ausarbeitung von Leistungsvereinbarungen, wenn die Kantone die Infrastrukturen mitfinanzieren. Die KöV, die meisten Kantone und die Thurbo AG fordern eine Ausdehnung der Mitwirkungsrechte auf die Intervall- und Baustellenplanung. PostAuto Schweiz AG und VöV fordern Informations- und Mitwirkungsrechte auch für die Branchenverbände, der VCS fordert eine Mitwirkung in der frühen Planungsphase für Organisationen, welche die Interessen der Reisenden vertreten. Gleiche Mitwirkungsrechte für die Verloader und Betreiber von Anschlussgleisen fordert economiesuisse. Die BLS AG regt eine organisatorische und rechnerische Trennung von SBB Cargo in den Monopolbereich (EWL) und Wettbewerbsbereich (Ganzzüge) an, um das Diskriminierungspotenzial abzubauen. Der SGB regt eine Klärung der Kompetenzen und Zuständigkeiten bei Planung und Qualitätssicherung an, die SKE und Hupac Intermodal AG fordern eine Vielzahl von Präzisierungen auf Stufe Gesetz. Die EV fordert Mitwirkungsrechte auch im Bereich der Immobilien, da diese zwar die Attraktivität des Personenverkehrs erhöhen, aber auch Standorte für den Güterverkehr verbauen können. Aus Sicht von VAP und VSMR sind die Immobilien aus den integriert geführten Bahnen auszugliedern. Eine generelle, wesentliche Ausweitung und gesetzliche Präzisierung der Mitwirkungsrechte fordern Cargo Forum Schweiz, VAP und VSMR, da integrierte Bahnen einen grossen Teil der Akteure ausschliessen.

Mit **NEIN** geantwortet haben 29 Teilnehmende; sie sehen keinen Bedarf an zusätzlichen Mitwirkungsrechten. Dazu zählen 13 Kantone (LU, UR, SZ, NW, GL, FR, BS, BL, AG, VS, VD, GE, TI), 2 Parteien (CVP, SPS), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV) und 13 weitere Organisationen (darunter IG DHS, LITRA, mehrere Privatbahnen, Pro Bahn Schweiz, SBB AG, WEKO). Die SBB AG hält jedoch eine Klärung der Rollen der einzelnen Akteure für notwendig.

3.5 Fragen zur Schiedskommission im Eisenbahnverkehr

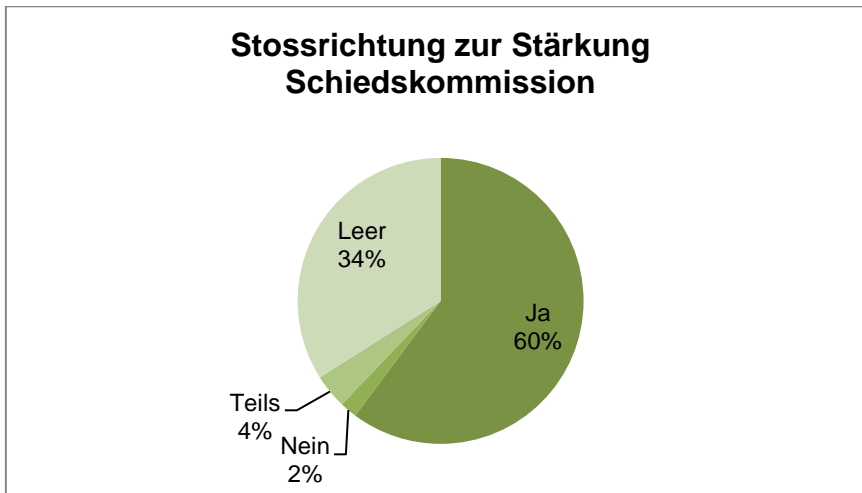
Frage 11: Erachten Sie die Stossrichtung zur Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr als sinnvoll?

Grundtenor

68 von 103 Stellungnahmen haben sich inhaltlich mit dieser Frage befasst. Die grosse Mehrheit (62 von 68) hält die Stossrichtung zur Stärkung der SKE für sinnvoll, wobei zahlreiche Stellungnahmen



Vorschläge für Anpassungen machen. 4 von 68 Antworten erklären sich teilweise einverstanden, 2 von 68 Teilnehmenden lehnen die vorgeschlagene Stossrichtung ab.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben insgesamt 62 Teilnehmende, davon die KöV und 21 Kantone (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, GE, JU), 4 Parteien (BDP, CVP, FDP, Die Liberalen, SPS), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 3 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB, SGV) sowie 32 weitere Organisationen (darunter ASTAG, AGVS, bauenschweiz, BLS AG, Cargo Forum Schweiz, EV, LITRA, mehrere Privatbahnen, SEV, SKE, VöV).

Die KöV und die Kantone begrüßen die Stärkung der SKE (neu RailCom). Zusätzliche Aufgaben und Kompetenzen halten die KöV und die meisten zustimmenden Kantone jedoch für unnötig, ebenso die Übertragung von dauernden Überwachungsaufgaben oder systematischen Kontrollen an die RailCom. Verschiedene weitere Antworten warnen vor einem übermässigen Aufwand (BE, UR, CVP, MGB, Pro Bahn Schweiz) oder sprechen sich für eine möglichst weitgehende Selbstregulierung der verschiedenen Akteure aus (LITRA). Mehrere Teilnehmende fordern, dass die Kosten der RailCom (ausser bei Streitigkeiten) durch den Bund zu tragen sind (MGB, RAILplus AG, RhB). Einige Antworten verlangen eine präzisere Regelung und Klärung von Rollen und Kompetenzen der beteiligten Akteure, so zwischen BAV und RailCom (FDP, Die Liberalen), zwischen Preisüberwacher, WEKO und RailCom sowie zwischen Bund als Eigner der SBB und als Regulator (IG DHS, railCare AG). Mehrere Eingaben schlagen zusätzliche Kompetenzen der RailCom für die ex-ante Überwachung vor, so zum Beispiel von Systemführerschaften oder der Preisfestsetzung für den Netzzugang (ASTAG, AGVS, Cargo Forum Schweiz, EV, VAP). Cargo Forum Schweiz und VAP fordern eine proaktive Überwachung einer effizienten Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur oder der Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten durch die RailCom. Auch die SKE geht davon aus, dass die RailCom weitere Kompetenzen erhalten sollte, nicht zuletzt um mit dem europäischen Recht kompatibel zu sein. CVP und SAB verlangen, dass auch die Überwachung der Grundversorgung zu den Aufgaben der RailCom ge-



hört (analog zu ComCom und PostCom). PostAuto Schweiz und VöV werfen die Frage auf, ob bei einer starken RailCom eine unabhängige Trassenvergabestelle als Anstalt des Bundes überhaupt noch nötig ist.

TEILWEISE einverstanden mit den Vorschlägen zur Stärkung der Schiedskommission sind 4 Teilnehmende, davon 1 Kanton (VD) und 3 Organisationen (AB, Hupac Intermodal AG, SBB AG). Der Kanton VD möchte angesichts weniger Streitfälle der heutigen SKE mit dem Ausbau der SKE keine neuen administrativen Belastungen schaffen. Für die AB geht die Regelungsdichte auf Gesetzesstufe zu weit, während Hupac Intermodal AG mehr Kompetenzen der RailCom fordert, so auch eine Überwachung der Kostenstrukturen und Finanzströme innerhalb der Bahnkonzerne. Die SBB AG verlangt, die Regelungen auf Konsistenz und Doppelspurigkeiten hin zu überprüfen und die Rollen zu klären.

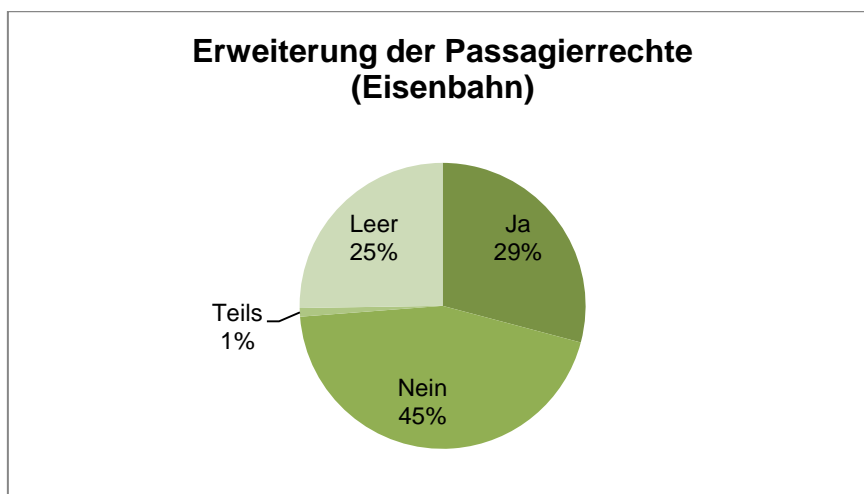
Mit **NEIN** geantwortet haben 2 Teilnehmende, darunter 1 Kanton (FR) und 1 Organisation (Transports de la région Morges Bière Cossonay SA, MBC). Beide wünschen angesichts der wenigen Fälle, welche die SKE heute zu behandeln hat, keine Veränderung des aktuellen Zustands.

3.6 Fragen zu den Passagierrechten

Frage 12: Sind Sie mit der Erweiterung der Passagierrechte im Eisenbahnverkehr einverstanden?

Grundtenor

77 von 103 Antworten haben sich mit dieser Frage inhaltlich befasst. Eine Minderheit (30 von 77) begrüsst die Erweiterung der Passagierrechte, oft aber nur in eingeschränkter Form. Teilweise einverstanden zeigt sich 1 Antwort, während die Mehrheit (46 von 77) die Erweiterung der Passagierrechte ablehnt oder aber gleiche Rechte auch für die Kundinnen und Kunden im Güterverkehr fordert.





Im Einzelnen

Mit **JA** sind 30 Stellungnahmen eingegangen, davon 4 Kantone (BE, UR, VD, GE), 4 Parteien (BDP, CVP, FDP, Die Liberalen, SPS), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB) sowie 19 weitere Organisationen (darunter IGöV, die Konsumentenorganisationen der deutschen (SKS), französischen (FRC) und italienischen Schweiz, LITRA, mehrere Privatbahnen, Pro Bahn Schweiz, STV, SKE, VCS, VöV).

Mehrere Teilnehmende begrüssen die Ausweitung der Passagierrechte bzw. eine Stärkung der Position der Reisenden ausdrücklich (SPS, SAB, Konsumentenorganisationen aller Sprachregionen, Pro Bahn Schweiz, VCS), teilweise legen sie besonderen Wert auf die Annäherung an europäisches Niveau (VD, Konsumentenorganisationen aller Sprachregionen, Pro Bahn Schweiz, tpg). SKS, tpg und VCS fordern Entschädigungen bei Verspätungen auch im Regional- und Ortsverkehr. Die Kantone BE und UR hingegen wünschen Ausnahmen oder Präzisierungen für den Regional- und Ortsverkehr, andere befürwortende Antworten fordern eine generelle und klare Ausnahme für den Regional- und Ortsverkehr (BLS AG, economiesuisse, LITRA, VöV). FDP, Die Liberalen und economiesuisse verlangen eine Gleichbehandlung des Güterverkehrs, die SKE regt ebenfalls an, diese Frage zu prüfen. Der VöV fordert hingegen in vielen Punkten eine weniger weitreichende Ausdehnung der Passagierrechte, als dies der Bundesrat vorschlägt. Die SKE begrüsst die Schaffung einer Durchsetzungsstelle, die Sanktionen aussprechen kann, regt aber zugleich an, diese beim Eidgenössischen Büro für Konsumentenfragen (FBK) statt beim BAV anzusiedeln.

TEILWEISE einverstanden mit den Vorschlägen zeigt sich der SEV. Er weist darauf hin, dass die heutigen, freiwilligen und unkomplizierten Passagierrechte von den Reisenden und vom Personal geschätzt werden. Neue Lösungen dürfen die Arbeit des Personals nicht erschweren.

MIT **NEIN** geantwortet haben 46 Teilnehmende, davon die KöV und 21 Kantone (ZH, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, JU), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV) und 22 weitere Organisationen (darunter Cargo Forum Schweiz, EV, mehrere Privatbahnen, RAILplus AG, SBB AG, transfair, VAP sowie verschiedene Schifffahrtsgesellschaften: BSG, CGN SA, SGH, SGV AG, SW AG, SBS AG, URh, FHM).

Die KöV, die ablehnenden Kantone und der Städteverband fordern, die Passagierrechte von der Vorlage OBI abzukoppeln, da kein direkter Zusammenhang zur Infrastruktur besteht. Viele Fragen sind aus ihrer Sicht unklar. Und ausserdem existiert eine gut funktionierende Praxis der Transportunternehmungen. Die Notwendigkeit und Ausgestaltung allfälliger neuer Passagierrechte ist deshalb ihrer Meinung nach ausserhalb von OBI zu überprüfen. Andere Stellungnahmen plädieren dafür, das heutige, unbürokratische System weiter zu entwickeln und auf eine gesetzliche Regelung der Passagierrechte zu verzichten; diese würde zu mehr Aufwand, aber kaum einer höheren Attraktivität für die Reisenden führen (AB, MGB, PostAuto Schweiz AG, RAILplus AG, SBB AG). Sollten dennoch Passagierrechte auf Gesetzesstufe festgelegt werden, so sind verschiedene Einschränkungen sowie Ausnahmen für den Regional- und Ortsverkehr im Gesetz vorzusehen (MGB, PostAuto Schweiz AG, SBB AG, VBZ). Die Schifffahrtsunternehmungen fordern für ihre Sparte eine Ausnahmebehandlung und wenden sich

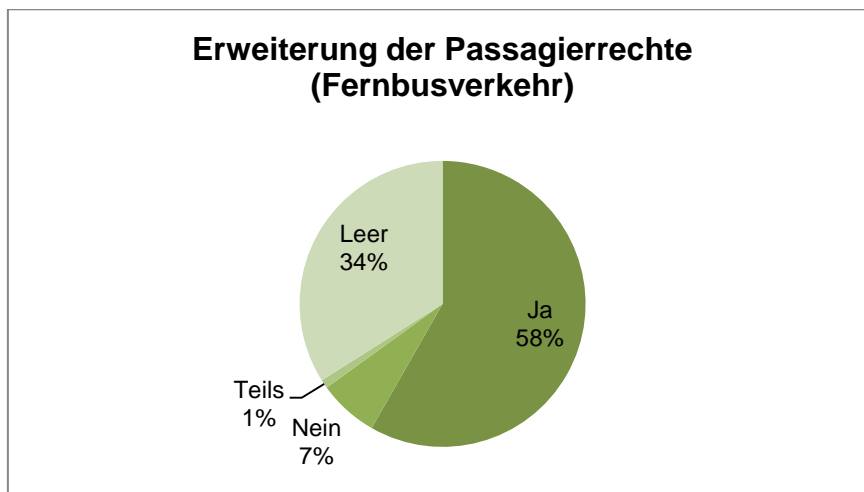


dagegen, dass alle Transportunternehmungen eine Beschwerdestelle haben müssen und das BAV als Durchsetzungsstelle mit Sanktionsmöglichkeiten vorgesehen ist. Verschiedene Stellungnahmen lehnen neue Passagierrechte im Personenverkehr ab, da dieser im Regionalverkehr seine Kosten nicht deckt und im Güterverkehr keine vergleichbaren Rechte für die Verloader vorgesehen sind (SGV, Cargo Forum Schweiz, EV, VAP, VSMR; Hupac Intermodal AG in Bezug auf Güterverkehr).

Frage 13: Erachten Sie die gleichzeitige Einführung erweiterter Passagierrechte im internationalen Fernbusverkehr als notwendig und sinnvoll?

Grundtenor

68 von 103 Teilnehmenden haben sich konkret zu dieser Frage geäußert. Eine grosse Mehrheit (60 von 68) ist mit der gleichzeitigen Einführung erweiterter Passagierrechte im internationalen Fernbusverkehr einverstanden. Ausschlaggebend ist vor allem die Gleichbehandlung mit dem internationalen Eisenbahnverkehr. 1 Antwort erklärt sich teilweise einverstanden, 7 von 68 Antworten beurteilen die Vorschläge negativ.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet haben 60 Teilnehmende, davon die KöV und 21 Kantone (BE, UR, LU, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU), 4 Parteien (BDP, CVP, FDP, Die Liberalen, SPS), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB, Städteverband), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGB) sowie 31 weitere Organisationen (darunter Cargo Forum, EV, Konsumentenorganisationen der deutschen (SKS), französischen (FRC) und italienischen Schweiz, mehrere Privatbahnen, PostAuto Schweiz AG, SBB AG, SVI, STV, VAP, VöV, WEKO).

Der Grundsatz, wonach der internationale Verkehr mit Fernbussen und mit der Eisenbahn bei den Passagierrechten gleich zu behandeln ist, ist bei fast allen zustimmenden Positionen das ausschlaggebende Argument. Einige Stellungnahmen, welche erweiterte Passagierrechte bei der Eisenbahn ablehnen, befürworten diese bei den internationalen Fernbussen, weil die Reisenden dort ihre Kosten



decken (EV, Cargo Forum Schweiz, VAP, VSMR). Die KöV, die meisten Kantone und der Städteverband fordern – wie bei den Passagierrechten bei der Eisenbahn – eine Abkoppelung der Thematik von der Vorlage OBI und eine sorgfältige Prüfung der Einzelheiten.

Als **TEILWEISE** einverstanden erklärt sich *economiesuisse*. Aus Sicht des Verbands hat sich der internationale Busfernverkehr gegenüber dem internationalen Bahnverkehr im Wettbewerb zu positionieren; ein unterschiedliches Angebot bei den Passagierrechten könnte ein Element davon sein.

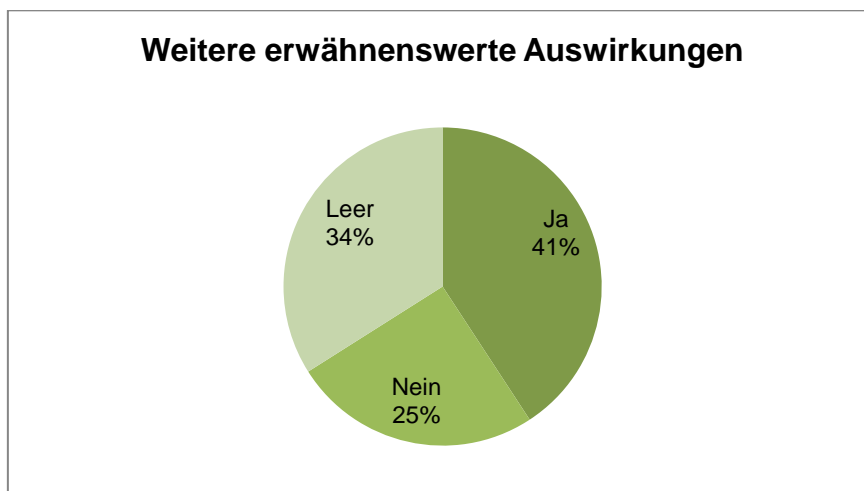
MIT **NEIN** geantwortet haben 7 Teilnehmende, davon zwei Kantone (ZG, SG) und 5 Organisationen (SGV, ASTAG, AGVS, FRS, Hupac Intermodal AG). Aus Sicht des SGV müssen die Passagierrechte beim internationalen Verkehr nicht angepasst werden, nur weil im Bahnverkehr aufgrund von EU-Normen mehr Passagierrechte eingeführt werden sollen. Für ASTAG, AGVS und FRS sind bei den Passagierrechten für den internationalen Fernbusverkehr allzu viele Parameter unklar; weitere administrative Belastungen dieses Verkehrsträgers lehnen sie ab.

3.7 Weitere Fragen

Frage 14: Sehen Sie neben den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Grundtenor

68 von 103 Antworten sind materiell auf diese Frage eingegangen. 42 von 68 haben auf weitere Auswirkungen der Vorlage hingewiesen, wobei die meisten davon die Frage der Kosten und Effizienz thematisieren. 26 von 68 Teilnehmenden haben keine weiteren Auswirkungen genannt.





Im Einzelnen

Mit **JA (weitere Auswirkungen)** geantwortet haben 42 Teilnehmende, davon die KöV und 23 Kantone (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Städteverband), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGV) sowie 15 weitere Organisationen (darunter BLS AG, Cargo Forum Schweiz, EV, Konsumentenorganisationen der deutschen (SKS), französischen (FRC) und italienischen Schweiz, SBB AG, VAP, VöV).



Die KöV, Kantone, der Städteverband und weitere Kreise (PostAuto Schweiz AG, SBB AG, VöV) bemängeln, dass die Folgekosten der Vorlage nicht transparent sind, und fordern, dass die Kosten und deren Aufteilung aufgezeigt werden. Mehrere Antworten gehen davon aus, dass mit der Vorlage weder geringere Kosten noch eine höhere Effizienz verbunden sind oder sogar höhere Kosten drohen (economiesuisse, BLS AG, EV, VAP, VSMR). Sollte dies der Fall sein, so fordert der SGV weitere Liberalisierungsschritte. Auch Hupac Intermodal AG erwartet von einem zukunftsweisenden Bahnsystem mehr Leistung bei geringeren Kosten. Die Konsumentenorganisationen der französischen (FRC) und italienischen Schweiz erwarten, dass die Reisenden durch die Vorlage nicht durch geringeren Komfort und höhere Preise für die Fahrkarten bestraft werden.

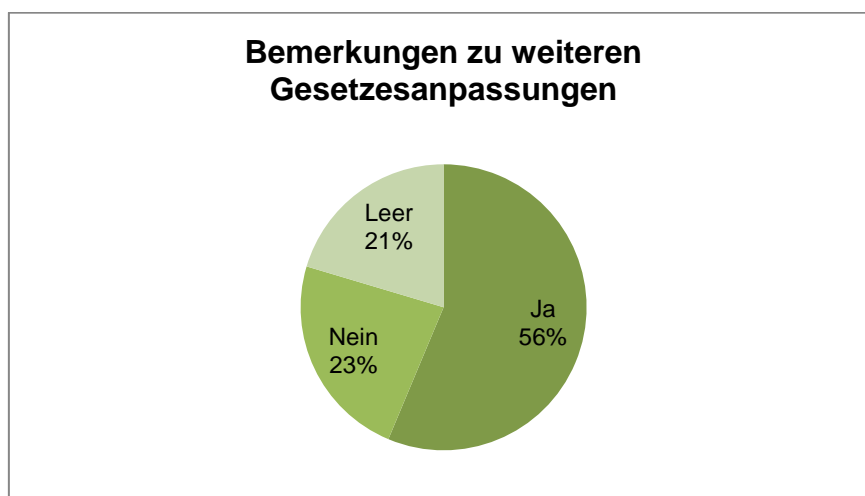
Mit **NEIN (keine weiteren Auswirkungen)** geantwortet haben 26 Teilnehmende. Davon sind 2 Kantone (BS, GL), 2 Parteien (CVP, SPS), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB) und 21 weitere Organisationen (darunter bauenschweiz, Infra Suisse, IG DHS, LITRA, mehrere Privatbahnen, Trasse Schweiz AG).

3.8 Weitere Bemerkungen

Frage 15: Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage (weitere Gesetzesanpassungen) Bemerkungen?

Grundtenor

82 von 103 Teilnehmenden haben sich zu dieser Frage inhaltlich geäußert. 58 von 82 haben weitere Bemerkungen eingebracht, wobei die geplante neue Aufsichtsgebühr besonders viele Einwände ausgelöst hat. 24 von 82 haben auf weitere Bemerkungen verzichtet.





Im Einzelnen

Mit **JA (Bemerkungen)** haben 58 Teilnehmende geantwortet, davon die KöV und 21 Kantone (ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, VS, GE, JU), 2 Parteien (FDP.Die Liberalen, SPS), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB, Städteverband), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB) sowie 30 weitere Organisationen (darunter Cargo Forum Schweiz, EV, mehrere Privatbahnen und Schifffahrtsgesellschaften, SBS, SBB AG, SKE, STV, VAP, VöV).

Skeptisch beurteilen die KöV und die meisten Kantone die vorgeschlagene neue Abgabe, welche die vom BAV beaufsichtigten Transportunternehmungen zu bezahlen hätten (**Aufsichtsabgabe**). Andere lehnen diese Abgabe klar ab, da es sich bei der Aufsichtstätigkeit um eine allgemeine Staatsaufgabe handelt (darunter FR, JU, FDP.Die Liberalen, Städteverband, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, EV, verschiedene Privatbahnen und Seilbahnunternehmen, SBS, VöV).

Einige Teilnehmende (SPS, SGB, SEV, transfair) lehnen die Einschränkung des Öffentlichkeitsprinzips für sicherheitsrelevante Informationen ab (Art. 14 EBG, Abs. 2). Unterschiedlich beurteilt wird der Vorschlag, Investitionen von Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion als Infrastruktur zu behandeln und – wie bei den Zahnradbahnen – durch den Bund mitzufinanzieren. Die Kantone UR, GL sowie SAB und STV zeigen sich offen dafür, erwarten aber teilweise Präzisierungen. Kritisch bis ablehnend beurteilen den Vorschlag hingegen der Kanton FR und der VCS. Mehrere weitere Antworten schlagen Präzisierungen zu verschiedenen Gesetzesartikeln vor.

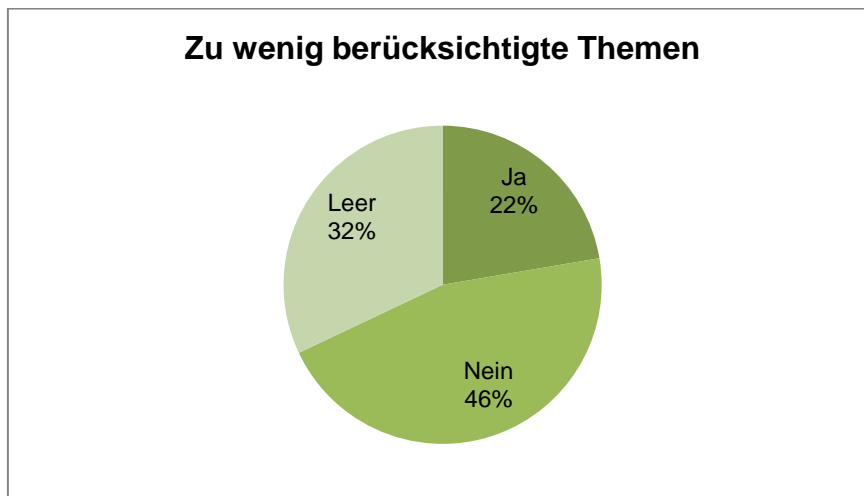
Mit **NEIN (keine Bemerkungen)** haben 24 Teilnehmende geantwortet, davon 3 Kantone (SZ, VD, TI), 1 Partei (CVP), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV) sowie 19 weitere Organisationen (darunter bauenschweiz, ASTAG, AGVS, mehrere Privatbahnen, Trasse Schweiz AG, WEKO).



Frage 16: Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Grundtenor

70 von 103 Teilnehmenden sind auf diese Frage eingegangen. 23 von 70 haben Themen gemeldet, die aus ihrer Sicht zu wenig berücksichtigt worden sind. 47 von 70 haben keine solchen signalisiert.



Im Einzelnen

Mit **JA** geantwortet und zu wenig berücksichtigte Themen gemeldet haben 23 Teilnehmende, davon 5 Kantone (GL, FR, BS, SG, VD), 2 Parteien (BDP, FDP.Die Liberalen), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 1 Dachverband der Wirtschaft (economiesuisse) sowie 14 weitere Organisationen (darunter ASTAG, AGVS, BLS AG, Cargo Forum Schweiz, EV, FRS, railCare AG, SBB AG, SVI, VAP, VSMR).

Die BDP kritisiert, dass die Vorlage sich mit Einzelfragen befasse, ohne Grundsatzfragen wie die Definition des Service Public zu behandeln. Mehrere Teilnehmende sind nicht befriedigt und fordern mehr Markt, Wettbewerb, tiefere Kosten des Systems und teilweise eine Trennung von Infrastruktur und Verkehr durch eine Netzgesellschaft des Bundes (economiesuisse, ASTAG, AGVS, Cargo Forum Schweiz, EV, VAP, VSMR). Auch die BLS AG hält die Vorlage für zu wenig weitreichend und kritisiert, dass weiterhin Systemmonopole ausserhalb der Infrastruktur bestehen (Fernverkehr, Bewirtschaftung bahnaher Immobilien). Für railCare AG ist die Regelungsdichte in manchen Bereichen zu hoch, aus Sicht der SVI ermöglicht die Vorlage zu wenig Innovationen. Mehrere Teilnehmende fordern eine Lockerung des Konkurrenzverbots zwischen Schiene und Strasse im Linienverkehr (FDP.Die Liberalen, ASTAG, AGVS, Cargo Forum Schweiz, EV, VAP, VSMR). Die SAB verlangt bei der Umsetzung der Vorlage eine Überwachung und Einhaltung der Grundversorgung. Der Kanton BS fordert, die besonderen Probleme bei den Schnittstellen zur ausländischen Bahninfrastruktur (insb. EU) auch in Zukunft zu beachten und die betroffenen Kantone dabei zu unterstützen.



Mit **NEIN** geantwortet haben insgesamt 47 Teilnehmende. Für sie bestehen demzufolge keine Themen, welche die Vorlage zu wenig berücksichtigt hat. Dazu zählen die KöV und 18 Kantone, 2 Parteien (CVP, SPS), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV) und 25 weitere Organisationen (darunter bauenschweiz, verschiedene Privatbahnen und Schiffahrtsgesellschaften, Trasse Schweiz AG, VöV, WEKO).



Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren

| Abkürzung | Absender |
|-------------------|---|
| 1. | Kantone / Cantons / Cantoni |
| ZH | Staatskanzlei des Kantons Zürich |
| BE | Staatskanzlei des Kantons Bern |
| LU | Staatskanzlei des Kantons Luzern |
| UR | Standeskanzlei des Kantons Uri |
| SZ | Staatskanzlei des Kantons Schwyz |
| OW | Staatskanzlei des Kantons Obwalden |
| NW | Staatskanzlei des Kantons Nidwalden |
| GL | Regierungskanzlei des Kantons Glarus |
| ZG | Staatskanzlei des Kantons Zug |
| FR | Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg |
| SO | Staatskanzlei des Kantons Solothurn |
| BS | Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt |
| BL | Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft |
| SH | Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen |
| AR | Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden |
| AI | Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden |
| SG | Staatskanzlei des Kantons St. Gallen |
| GR | Standeskanzlei des Kantons Graubünden |
| AG | Staatskanzlei des Kantons Aargau |
| TG | Staatskanzlei des Kantons Thurgau |
| TI | Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino |
| VD | Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud |
| VS | Chancellerie d'Etat du Canton du Valais |
| NE | Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel |
| GE | Chancellerie d'Etat du Canton de Genève |
| JU | Chancellerie d'Etat du Canton du Jura |
| KöV | Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs |
| 2. | In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale |
| BDP | Bürgerlich Demokratische Partei / Parti Bourgeois-Démocratique Suisse / Partito borghese democratico Svizzero |
| CVP | CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démocrate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero |
| FDP.Die Liberalen | FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali |



| | |
|-----------------|--|
| SPS | SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero |
| SVP | SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro |
| 3. | Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna |
| Gemeindeverband | Schweizerischer Gemeindeverband |
| SAB | Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete |
| Städteverband | Schweizerischer Städteverband |
| 4. | Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui oeuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia |
| economiesuisse | economiesuisse |
| SGB | Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS) |
| SGV | Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM) |
| 5. | Organisationen / organisations / organizzazioni |
| AB | Appenzeller Bahnen |
| acsi | Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera italiana |
| AGVS | Autogewerbe-Verband der Schweiz, AGVS |
| BSG | Bielensee-Schiffahrts-Gesellschaft |
| BLS AG | BLS AG |
| | Cargo Forum Schweiz |
| | Centre Patronal Paudex |
| CGN SA | Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman SA |
| bauenschweiz | Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft |
| DB / BEV | Deutsche Bahn / Bundeseisenbahnvermögen |
| Post CH AG | Die Schweizerische Post |
| EV | Erdöl-Vereinigung |
| fer | Fédération des Entreprises Romandes |
| FRC | Fédération romande des consommatrices |
| SEV | Gewerkschaft des Verkehrspersonals |
| | Gotthard-Komitee |
| Hupac | Hupac Intermodal AG |
| LITRA | Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr |
| Infra | Infra Suisse |
| IG DHS | Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz |
| IGöV | Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr |
| MGB | Matterhorn Gotthard Bahn |
| Publica | Pensionskasse des Bundes |



| | |
|-----------------------|---|
| | PostAutoSchweiz AG |
| Pro Bahn | Pro Bahn Schweiz |
| PROSE | PROSE AG |
| | railCare AG |
| RAILplus AG | RAILplus AG Meterspurbahnen |
| Region Sarganser-land | Region Sarganserland-Werdenberg, Region St.Galler Rheintal, Gemeinden des Fürstentums Liechtenstein |
| Thurbo AG | Regionalbahn Thurbo AG |
| RhB | Rhätische Bahn |
| SKE | Schiedskommission im Eisenbahnverkehr |
| SW AG | Schiffahrtsbetrieb Walensee |
| (SGV) AG | Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees |
| SGH | Schiffahrtsgesellschaft Hallwilersee |
| bfu | Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung |
| SBS AG | Schweizerische Bodensee Schifffahrt |
| SBB AG | Schweizerische Bundesbahnen |
| URh | Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein AG |
| Suva | Schweizerische Unfallversicherungsanstalt |
| usic | Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen |
| SBV | Schweizerischer Baumeisterverband |
| ASTAG | Schweizerischer Nutzfahrzeugverband |
| STV | Schweizerischer Tourismusverband |
| SBS | Seilbahnen Schweiz |
| SZU | Sihltal Zürich Uetliberg Bahn |
| SKS | Stiftung für Konsumentenschutz, SKS |
| FRS | strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs |
| SOB | Südostbahn |
| | Swissmem |
| | Transfair |
| MBC | Transports de la région Morges Bière Cossonay SA |
| tpg | transports publics genevois |
| | Trasse Schweiz AG |
| VAP | Verband der verladenden Wirtschaft |
| HECH | Verband historischer Eisenbahnen Schweiz |
| VöV | Verband öffentlicher Verkehr |
| VSMR | Verein Stahl-, Metall- und Papier-Recycling Schweiz |
| VSG | Vereinigung Schweizerischer Gleisbauunternehmer |
| SVI, VSI | Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure |
| VBZ | Verkehrsbetriebe Zürich |
| VCS | Verkehrs-Club der Schweiz |



| | |
|------|------------------------------------|
| WEKO | Wettbewerbskommission |
| ZSG | Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft |
| FHM | Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG |



Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die Diskriminierungspotenziale zu reduzieren, einverstanden?
2. Sehen Sie weitere Massnahmen, die zur Reduzierung der Diskriminierungspotenziale umgesetzt werden müssten?

Massnahmen

Trassenvergabestelle

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Stärkung und Ausgestaltung der Trassenvergabestelle als Anstalt des Bundes einverstanden?
4. Sind Sie mit der geplanten Übertragung des Inkassos des Trassenentgelts auf die Trassenvergabestelle einverstanden?

Systemführerschaft

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung von Systemführerschaften zur Erhöhung der Transparenz als hinreichend bzw. als zu weitführend?
6. Erachten Sie die vorgesehenen Mitwirkungsrechte (durch vertragliche Regelung, Managementboard, Beschwerdeinstanzen) aller Beteiligten als hinreichend bzw. als zu weitführend?
7. Wie stehen Sie der Einrichtung von Systemführerschaften im Bereich Verkehr gegenüber?

Mitwirkungsrechte

8. Erachten Sie die Einführung eines Informations- und Mitwirkungsrechts für die im Netzzugang tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Investitionsentscheiden der Infrastrukturbetreiberin als zielführend?
9. Erachten Sie die Einführung eines Informations- und Mitwirkungsrechts für die im Netzzugang tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Fahrplanerstellung als zielführend?
10. Sind Mitwirkungsrechte in weiteren Bereichen oder andere Instrumente und Massnahmen nötig, um die Diskriminierungsfreiheit im Schweizer Eisenbahnverkehr zu erhöhen?

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr

11. Erachten Sie die Stossrichtung zur Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr als sinnvoll?



Passagierrechte

12. Sind Sie mit der Erweiterung der Passagierrechte im Eisenbahnverkehr einverstanden?
13. Erachten Sie die gleichzeitige Einführung erweiterter Passagierrechte im internationalen Fernbusverkehr als notwendig und sinnvoll?

Weitere Fragen

Auswirkungen:

14. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Weitere Bemerkungen

15. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage (weitere Gesetzesanpassungen) Bemerkungen?
16. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?