



Bundesamt für Verkehr
Herrn Direktor Max Friedli
3003 Bern

Zweiter Schritt der Bahnreform 2: Vernehmlassungsantwort der SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger
Sehr geehrter Herr Friedli

Wir danken Ihnen für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung und unterbreiten Ihnen hiermit gerne unsere Stellungnahme, wobei wir uns auf den vorgegebenen Fragenkatalog stützen.

1. Diskriminierungsfreier Netzzugang

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

- Ja. Die EG hat die so genannten Eisenbahnpakete beschlossen. Im Rahmen des „Gemischten Landverkehrsausschuss Gemeinschaft/Schweiz“ hat die Schweiz 2002 in Aussicht gestellt, die ersten beiden Eisenbahnpakete zu übernehmen. Die SP begrüsst, dass die Eisenbahnpakete der EG in den Acquis des Landverkehrsabkommens übernommen werden und dass mit dieser Vorlage die dafür notwendigen Grundlagen geschaffen werden.
- Die Revision des Eisenbahngesetzes 1996, die Bahnreform 1 und die Verankerung des Verlagerungsziels für den alpenquerenden Güterverkehr in der Verfassung haben die Schweizer Verkehrspolitik entscheidend beeinflusst. Volksentscheide wie die Alpeninitiative, Bundesbeschluss zu Bahn 2000 oder der FinöV-Fonds haben dabei richtungweisend gewirkt. Neben einer nachhaltigen schweizerischen Verkehrspolitik braucht es aber auch eine entsprechende *Verkehrsaussenpolitik*. Die internationale Verflechtung des Personen- und Güterverkehrs nimmt weiterhin zu. Deshalb ist eine enge Koordination der schweizerischen Verkehrspolitik mit jener Europas notwendig. Das Landverkehrsabkommen sichert die Fortführung der Zusammenarbeit im Verkehrsbereich. Nur so kann die Schweiz den Alpenschutzartikel erfüllen und die schweizerische Verlagerungspolitik umsetzen.
- Mit der Bahnreform 1 hat die Schweiz den diskriminierungsfreien Netzzugang bereits eingeführt. Die institutionelle Trennung von Transportunternehmen und der Trassenvergabeestelle ist ein Schritt zur Verbesserung der Diskriminierungsfreiheit. Der Bericht der Europäischen Kommission über die Umsetzung des ersten EG-Eisenbahnpakets zeigt, dass Unabhängigkeit, Transparenz und Nichtdiskriminierung bei der Kapazitätszuweisung zu den für die Kommission zentralen Aspekten gehören. Die heute für die Zuteilung zuständige Trasse Schweiz AG kommt diesem Grundsatz nicht vollumfänglich nach, deshalb braucht es eine von den Eisenbahnunternehmen unabhängige Trassenvergabeestelle, deren Schaffung wir unterstützen.

Personen- vs. Güterverkehr

- Wir erachten es grundsätzlich als gerechtfertigt, dass der vertaktete Personenverkehr bei der Gewährung des Netzzugangs gemäss Eisenbahngesetz Artikel 9 Absatz 2 priorisiert wird. Diese Priorisierung darf aber nicht zur Folge haben, dass der Güterverkehr nur qualitativ schlechtere und verbunden damit teurere und unattraktivere Trassen zur Verfügung hat. Die Diskriminierung des Güterverkehrs ist zu vermeiden, indem ein ausreichendes Netzangebot geschaffen wird. Ist ein Ausbau oder eine Aufrüstung einer Strecke nicht oder nicht schnell genug möglich, muss sichergestellt werden, dass auch für den Güterverkehr Trassen sowohl in genügender Anzahl als auch in guter Qualität zur Verfügung stehen.

Trassenpreise

- Die Formulierung in Artikel 90 Absatz 3 Eisenbahngesetz, wonach „auf vergleichbaren Strecken gleich hohe Trassenpreise festgelegt und die Bahnkapazitäten optimal ausgenützt werden“, benötigt eine Klärung. Eine optimale Netzauslastung muss selbstverständlich das Ziel sein, wir verweisen in diesem Kontext auf die Motion Pedrina, die eine Differenzierung der Trassenpreise fordert. Vermutlich braucht es aber auch eine Angleichung der Preise für parallele Basis- und Bergstrecken auf der gleichen Achse, um zu verhindern, dass willkürlich und/oder diskriminierend Züge auf die teurere Bergstrecke geschickt werden, wenn die günstigere Basislinie ausgelastet ist.
- Die Trassenpreise sollten der SKE zur Genehmigung unterbreitet werden. Eine Genehmigungspflicht bietet Gewähr für eine Förderung des Wettbewerbs auf den Schienenverkehrsmärkten und eine Verringerung der Gefahr von Preisdiskriminierungen. Die Höhe des Trassenpreises beeinflusst auch die gewünschte Verlagerung des Strassenverkehrs auf die Schiene.

Integrierte Bahn als zentralen Punkt der Schweizer Eisenbahnpolitik erhalten!

- Die SP begrüsst, dass im Vernehmlassungsbericht festgehalten wird, dass die Schaffung eines eigenständigen, von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens, wie sie in den meisten EG-Staaten umgesetzt wurde, in der Schweiz nicht angestrebt ist.
- Das europäische Recht betrachtet die vollständige Trennung von Verkehr und Infrastruktur als Normalfall. Die vollständige Aufteilung der schweizerischen Unternehmen steht aber nicht zur Debatte. Umso mehr begrüssen wir es, dass mit dieser Vorlage Lösungen gefunden werden können, welche in Bezug auf die Reduzierung des Diskriminierungspotentials den im EG-Raum getroffenen Massnahmen gleichwertig sind. Nur so kann eine koordinierte Verkehrspolitik erreicht werden, die Wettbewerbsverzerrungen, Benachteiligung schweizerischer Unternehmen im Ausland sowie Behinderung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs verhindert und so die schweizerische Bahn- und insbesondere Verlagerungspolitik fördert.
- Die SP nimmt in diesem Kontext eine Forderung wieder auf: **Im Normalspurbereich soll es langfristig schweizweit nur noch eine Bahn geben: die SBB.** Diese ist im Eigentum des Bundes und wird als integrierte Bahn geführt. Sie ist in die Lage zu versetzen, den Konkurrenzkampf einerseits gegen die Strasse und andererseits gegen die grossen europäischen Bahnunternehmen erfolgreich zu bestehen.

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

- Ja.

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

- Nur teilweise. Sowohl dem BAV, der SKE, der Trassenvergabestelle, dem Bundesverwaltungsgericht sowie dem Bundesrat sollen gemäss Vorlage bestimmte Aufsichts- bzw. Entscheidungskompetenzen zukommen. Diese Aufteilung sollte vermieden und diese Funktionen stattdessen bei der SKE angesiedelt werden.
- Zur Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzugangs braucht es eine kompetente Aufsichtsbehörde über die Vergabepolitik der Trassenvergabestelle. Der Bundesrat ist aufgrund potentieller Interessenkonflikte vermutlich nicht die richtige Instanz. Es stellt sich auch die Frage, ob das Bundesverwaltungsgericht angesichts der technischen Komplexität des Eisenbahnverkehrs die geeignete Rechtsmittelinstanz ist. Es wäre sinnvoller, die SKE, die bereits heute für einen diskriminierungsfreien Netzzugang sorgt, als Fachgericht zu berufen, um damit eine schlagkräftige Regulierungsstelle bzw. Wettbewerbsaufsichtsbehörde zu schaffen, die auch über entsprechende Sanktionsmöglichkeiten verfügen sollte.
- Regulierungsstellen müssen grenzüberschreitend zusammenarbeiten können. Das setzt voraus, dass diese auf einzelstaatlicher Ebene über vergleichbare Aufgaben und Kompetenzen verfügen.
- Minimale Funktionen der Trassenvergabestelle sollen gemäss Vernehmlassungsbericht sein: Trassenzuteilung, Trassenplanung, Engpassanalyse, Berechnung des Trassenpreises, verantwortlich für den Netzfahrplan. Wir sind einverstanden damit, dass die Trassenvergabestelle ihren darüber hinausgehenden Aufgabenbereich in Absprache mit den Infrastrukturbetreiberinnen selbst gestaltet. Als wichtig erachten wir die Feststellung, dass Aufgaben wie die Erstellung des Netzfahrplans durch die Infrastrukturbetreiberinnen ausgeführt werden können. Es ist wichtig, dass das Know-how und die Erfahrung der Infrastrukturbetreiberinnen in solch zentralen und komplexen Fragen weiterhin genutzt werden.
- Wir sind ebenfalls der Meinung, dass die Trassenvergabestelle nur für die normalspurigen Eisenbahnstrecken zuständig sein soll und nicht auch auf für Schmalspur-, Zahnrad- und Trambahnen. Dies umso mehr, als die EG für solche Fälle Ausnahmen vorsieht.

2. Interoperabilität der Eisenbahnen

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

- Unter den Bezeichnungen „Strecken, die sich in das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einfügen“ sowie „Strecken, die sich in das europäische konventionelle Eisenbahnsystem einfügen“ sind diverse Linien aufgeführt. Wir erachten es nicht als unsere Aufgabe, die einzelnen Linien zu prüfen und gehen davon aus, dass die in Anhang 1 aufgeführten Linien aufgrund klarer und nachvollziehbarer Kriterien von Fachleuten ausgewählt wurden.

Grundsätzliche Bemerkungen zur Interoperabilität

- Mit dem Abschluss der bilateralen Verträge mit der EG hat sich die Schweiz verpflichtet, im Bereich des Eisenbahnverkehrs die Interoperabilität der Eisenbahnnetze zu entwickeln und im Rahmen einer koordinierten Verkehrspolitik wettbewerbsfähige Verkehrsdienste im Eisenbahnverkehr bereit zu stellen. Wir begrüssen es, dass diese Vorlage die entsprechenden Grundlagen dafür schafft.
- Dem in der Schweiz noch nicht zur vollen Zufriedenheit verwirklichten Grundgedanken des Landverkehrsabkommens, eine abgestimmte Verkehrspolitik zu entwickeln, die den Anliegen von Umweltschutz und Effizienz der Verkehrssysteme Rechnung trägt und die Nutzung

umweltfreundlicher Güter- und Personenverkehrsmittel fördert, muss konsequent Nachachtung verschafft werden. Wir begrüßen es, dass die technischen Vorschriften vereinheitlicht und Stellen geschaffen werden, damit ein reibungsloser Eisenbahnverkehr über die Grenzen hinweg möglich wird. Der Güterverkehr auf der Bahn ist gegenüber der Strasse im grenzüberschreitenden Verkehr im Nachteil. Eine verbesserte Interoperabilität und damit verbunden der grenzüberschreitend durchgehende, sichere Zugverkehr führt zu mehr Wettbewerbsfähigkeit der Schiene, stärkt die Verlagerung und trägt zu einer besseren Auslastung der NEAT-Basistunnel bei. Zu einer koordinierten Verkehrspolitik im Bahnbereich gehören technische Vorschriften sowie die Vereinfachung von Verfahren, z.B. durch gegenseitige Anerkennung der Zulassung von Rollmaterial.

- Die Europäische Eisenbahnagentur koordiniert seit April 2006 die Aspekte der Sicherheit und der Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems. Eine Beteiligung der Schweiz wird von uns unterstützt bzw. gefordert. Eine solche Beteiligung ist die einzige wirksame Möglichkeit, die schweizerischen Interessen in den eisenbahntechnischen Regelungsprozess der EG einzubringen.

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?

- Wir begrüßen die Errichtung einer Konformitätsbewertungsstelle als unabhängige Sachverständigen-Organisation durch den Bund, um die Vorgaben der Interoperabilitätsrichtlinie einzuhalten. Die entsprechenden schweizerischen Bestimmungen müssen mit dem europäischen Recht in diesem Bereich gleichwertig sein.
- Eine solche Stelle muss unabhängig sein. Insbesondere darf sie, ihre Leitung und das mit der Durchführung der Prüfungen beauftragte Personal nicht an Planung, Herstellung, Bau, Vertrieb, Instandhaltung oder Betrieb der zu prüfenden Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme beteiligt sein. Die Stelle und das mit den Prüfungen beauftragte Personal müssen in betrieblicher Hinsicht von der Unfalluntersuchungsstelle und vom BAV getrennt sein.
- Mit der Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinie können sich auch schweizerische Sachverständige akkreditieren lassen. Wir begrüßen die Schaffung dieser Möglichkeit. Damit bieten sich wirtschaftlich attraktive Möglichkeiten in einem wachsenden europaweiten Markt. Auch hinsichtlich des Know-how- und Technologietransfers könnte die Schweiz mit Sicherheit einen Beitrag leisten.

3. 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?

- Nur bedingt begrüßen wir es, dass mit dieser Vorlage eine verbindliche Regelung für Ausschreibungen auf Gesetzesstufe geschaffen werden soll, auch wenn die damit verbundene höhere Rechtssicherheit sowie eine schweizweit einheitliche Ausschreibungspraxis natürlich positive Aspekte sind. Wir begrüßen Ausschreibungen aber nur dann, wenn qualitative Elemente gebührend berücksichtigt werden.
- Wir bevorzugen ein System, das nicht bei jeder Konzessionserteilung oder -erneuerung eine Ausschreibung vorschreibt. Ausschreibungen sollen nur dann vorgenommen werden, wenn damit eine Qualitätssteigerung, beispielsweise punkto Sicherheit, Umwelt oder Arbeitsbedingungen, erzielt wird.
- Im Vernehmlassungsbericht wird ausgeführt, dass auf eine Ausschreibung beispielsweise dann verzichtet werden kann, wenn das neue Verkehrsangebot Bestandteil eines beste-

- Wichtig ist aus unserer Sicht, dass die Ausschreibungspraxis auf den Kriterien der Transparenz und der Nachvollziehbarkeit beruht.

- **Wir beantragen, dass Artikel 33b Absatz 1 (neu) offener formuliert wird:** „Ein bestelltes Verkehrsangebot kann ausgeschrieben werden, wenn eine Konzession neu erteilt werden soll.“
- **Artikel 33b (neu) Absatz 3 beantragen wir zur Streichung:** ~~„Bei der Erneuerung der Konzession schreiben sie das bestellte Verkehrsangebot aus, wenn ihre Ausschreibungsplanung gemäss Artikel 33i dies vorsieht.“~~

- Grundsätzlich begrüssen wir die Möglichkeit der Schaffung einer Langzeitvereinbarung. Wir begrüssen es auch, dass mit Art. 33c (neu) verbindlich Verfahrensgrundsätze und Formvorschriften formuliert werden. **Die Mindestanforderungen an die Offerte, die fristgerechte Betriebsaufnahme, die Gleichbehandlung der Transportunternehmen während des Ausschreibungsprozesses, die Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen und der Arbeitsbedingungen, die Gleichbehandlung von Frau und Mann in Bezug auf Lohngleichheit sowie das Anbieten von Lehrstellen müssen im Ausschreibungsprozess grundlegende Aspekte sein, die zwingend berücksichtigt werden müssen. Ebenfalls einbezogen werden soll die Frage, ob damit Arbeitsplätze in der Region geschaffen bzw. erhalten werden.**

Kein verkappter Leistungsabbau!

- Der Bundesrat will in der Legislatur 2007 – 2011 gemäss „Subventionsbericht 2008“ (08.051) folgende Sparmassnahme prüfen (Seite 6688): mögliche Umstellungen von Bahn auf Bus bei schlecht frequentierten Bahnlinien. Bereits die NFA bringt den RPV unter Druck: Bund und Kantone gelten die ungedeckten Kosten des gemeinsam bestellten Angebots im Regionalverkehr sowie der dazu benötigten Infrastruktur (ohne diejenige der SBB) ab. Die Abgeltung wird aufgrund einer Plankostenrechnung jährlich festgelegt. Der Bund übernahm vor Einführung der NFA durchschnittlich 69 Prozent der Kosten. Mit der NFA sank der Bundesanteil auf 50 Prozent. Die Sparvorgaben des Bundesrats werden den RPV zusätzlich unter Druck bringen: Gemäss Bundesrat soll der Bundeshaushalt bis 2015 nicht mehr als 3 % durchschnittlich wachsen. Der Verkehr wird auf 2 % beschränkt. Nach Abzug der Teuerung bleiben noch rund 0.5 %, was einem Nullwachstum gleichkommt.
- Vor diesem Hintergrund halten wir fest: Die Ausschreibung von Buslinien darf nicht als Sparmassnahme gelten in dem Sinne, dass Bahnlinien nicht mehr bedient, die Strecken mit Bussen abgedeckt werden und dabei einfach die billigste Anbieterin gewählt wird. Die Ausschreibung von Buslinien muss bezüglich Sicherheit, Arbeitsbedingungen und Service public höchste Anforderungen erfüllen und soll dazu dienen, Arbeitsplätze in der Region zu schaffen bzw. zu erhalten.

Keine Ausschreibung von Bahnlinien

- Die Ausschreibung von Bahnlinien ist zwar nicht Teil der Vorlage, dennoch äussern wir uns dazu: Die SP würde sich dezidiert gegen Ausschreibungen im Infrastrukturbereich sowie bei Bahnlinien wehren, sowohl beim abgeltungsberechtigten als auch beim nicht abgeltungsberechtigten Personenverkehr. Die Erfahrungen im Ausland haben gezeigt, dass die

Ausschreibung im Schienenpersonenverkehr sehr komplex ist und Auswirkungen auf die verschiedensten Elemente des Schienenverkehrs haben. Die sichere und qualitativ hochstehende Schweizer Bahn mit ihren attraktiven Angeboten wie dichtes Liniennetz mit Taktfahrplan und den Anschlüssen in den Knoten sowie die gut funktionierenden S-Bahnssysteme dürfen auch künftig nicht durch Ausschreibungen gefährdet werden.

Wir beantragen deshalb, dass Art. 33 Absatz 2 des Personenbeförderungsgesetzes ersatzlos gestrichen wird: „Angebote des durch Bund und Kanton gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehrs im Schienenverkehr können ausgeschrieben werden.“

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

- Ja, damit wird Planungs- und Investitionssicherheit geschaffen. Mit einer Langzeitvereinbarung binden sich sowohl das Transportunternehmen wie auch die Besteller. Diese verpflichten sich, das konkrete Angebot während der ganzen Laufzeit der Langzeitvereinbarung zu bestellen und abzugelten.
- In der Langzeitvereinbarung müssen die zu erbringenden Verkehrsleistungen definiert werden sowie deren Preis. Es muss auch geregelt werden, wie mit einer von den Bestellern verlangten Leistungsänderung umgegangen wird.
- **Im Zentrum der Langzeitvereinbarung muss die Qualität der Verkehrsleistung stehen, insbesondere die Sicherheit sowie Umweltmassnahmen.** Ebenfalls in die Vereinbarung gehören Aspekte wie der Standard der Betriebsmittel, Sauberkeit und Pünktlichkeit.
- Für die Beurteilung von Offerten, sei es im ordentlichen Bestellverfahren oder bei Ausschreibungen, ist es zentral, neben Kriterien wie Sicherheit insbesondere die Arbeitsbedingungen einzubeziehen. Ausschreibungen sollen dazu dienen, strukturelle Einsparungen zu erzielen und keinesfalls dazu, die Löhne zu senken.
- Die verschiedenen AnbieterInnen müssen dazu verpflichtet werden, soweit als immer möglich das Personal, das auf den betreffenden Linien arbeitet, weiter zu beschäftigen. Dem Personal müssen Arbeitsbedingungen angeboten werden, die bezüglich Lohn und Zusatzleistungen gleichwertig sind zu denen, die während der Konzession Geltung hatten. Die Offerten sollen im Sinne der Vergleichbarkeit der Grundlage auf einem durchschnittlichen Einkommen beruhen, das für alle AnbieterInnen genau gleich ist und das dem Niveau des etablierten Betreibers entspricht.
- Wir betrachten die Ausschreibungsplanung als sinnvolles Instrument. Sie enthält die grundsätzlichen Überlegungen des Bundes und der Kantone als Besteller des abgeltungsberechtigten Regionalverkehrs. Die Ausschreibungsplanung soll gegenüber den Transportunternehmen Transparenz schaffen und zur Reduktion von möglichen Unsicherheiten beitragen. Verkehrsangebote, die ausgeschrieben werden sollen oder müssen, sind in der Regel zwei Jahre vor Inbetriebnahme in die Ausschreibungsplanung aufzunehmen, damit für Ausschreibung und Vorbereitungsarbeiten genügend Zeit zur Verfügung steht.
- Wir erachten es als richtig, dass im Regelfall ein Betreiberwechsel nicht vor Ablauf der Konzession vorgenommen werden kann. Während der Konzessionsdauer soll nur noch in bestimmten Fällen ausgeschrieben werden, beim Vorliegen einer Konzessionsverletzung, beim Nichterfüllen einer Zielvereinbarung oder wenn das Transportunternehmen eine Langzeitvereinbarung nicht einhalten kann. Die Regelung, während der Konzessionsdauer nur in wenigen und genau definierten Fällen auszuschreiben, stärkt die Konzession und gibt den Transportunternehmen eine gewisse Sicherheit.

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

- Ja. Mit der Integration der Konzessionserteilung und Konzessionserneuerung in den Ausschreibungsprozess entsteht ein Effizienzgewinn.
- Es ist aber darauf zu achten, dass die Verfahren transparent ablaufen und auf nachvollziehbaren Kriterien beruhen. Die Regelung der Ausschreibungsthematik auf Gesetzesstufe soll eine möglichst hohe Rechtssicherheit garantieren.

4. Finanzierung der Wehrdienste

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

- Ja. Ereignisse auf der Bahninfrastruktur treten zwar nur sehr selten auf, können aber erhebliche Auswirkungen zur Folge haben.
- Die Organisation sowie die Finanzierung der öffentlichen Wehrdienste ist grundsätzlich Sache der Kantone. Die Betreiber von Bahnlinien wiederum sind verpflichtet, für einen sicheren Betrieb zu sorgen. Einzelne Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterhalten eigene Betriebswehrdienste. Trotz eigener Betriebswehren nehmen die Bahnen für verschiedene Ereignisse aber auch Leistungen von Wehrdiensten (Feuer- und Chemiewehren) der Kantone, Bezirke oder Gemeinden in Anspruch. Ohne diese Unterstützung wären die Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht in der Lage, grössere Ereignisse in der erforderlichen Zeit und im notwendigen Umfang zu bewältigen.
- Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bezahlen die einsatzbezogenen Kosten von öffentlichen Wehrdiensten, beteiligen sich aber in der Regel nicht an den Vorhaltekosten. Zu diesen Kosten gehören die Beschaffung und der Unterhalt von Material, Ausbildungs-, Personal- oder Bereitschaftskosten.
- Eine Beteiligung an den Vorhaltekosten der kantonalen Wehrdienste ist aus Sicht der SP grundsätzlich angebracht. Es dürfen aber nur Kosten für Leistungen für den Einsatz auf Eisenbahnanlagen erhoben werden. Eine Beteiligung an nicht bahnspezifischen Vorhaltekosten wäre nicht im Sinn der Sache.
- Mit einer Beteiligung an den bahnspezifischen Vorhaltekosten erhalten die Kantone auch Mittel, mit denen sie langfristig eine zweckmässige Bewältigung von Ereignissen auf der Bahninfrastruktur gewährleisten sowie bahnspezifische Einsatzmittel beschaffen können, was der Sicherheit dient.

Wir danken Ihnen für die freundliche Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DER SCHWEIZ



Christian Levrat,
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin