



---

# Expertenbericht

## Organisation Bahninfrastruktur

### Anhörung - Fragebogen



---

Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-05-16/274

Im Oktober 2010 hat das UVEK eine Expertengruppe (EOBI) beauftragt, Antworten auf die Frage zu finden, ob und welcher Handlungsbedarf bei der Organisation der Bahninfrastruktur in der Schweiz besteht. Zudem sollte die Expertengruppe aufzeigen, wie das System auf künftige Entwicklungen ausgerichtet werden könnte. Die ExpertenInnen sollten Vorschläge machen für ein Modell, das die anerkannt gute Qualität des Schweizer Bahnsystems und den effizienten Einsatz der Mittel sicherstellt. Gleichzeitig sollen die Anforderungen an einen diskriminierungsfreien Netzzugang erfüllt werden.

Nach der erfolgten Veröffentlichung des Schlussberichts sind die Teilnehmer der Hearings nun eingeladen, die unten aufgeführten Fragen zum Schlussbericht direkt in diesem Dokument im Sinne eines Experten-Feedbacks zu beantworten und bis am 15. August an [konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch) zurückzusenden. Zu einer späteren Vernehmlassung zu diesem Thema werden die Organisationen ebenfalls Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

---

3. September 2013

### Fragen zum EOBI-Schlussbericht

#### 1. Bericht Allgemeines

Die Experten sehen den primären Handlungsbedarf bei einer Stärkung des Regulators (RailCom), einer neutralen unabhängigen Trassenvergabestelle, der Definition von Systemführerschaften und Rollenklärungen für eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen sowie der Anpassung des Führungsmodells der Bahnen zur Stärkung der Transparenz und der Diskriminierungsfreiheit. 1) Sind Sie der Ansicht, dass damit der dringlichste Handlungsbedarf definiert wurde? 2) Wo sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

*Antwort*

1) Nein. Zwar wird damit die Rechtsentwicklung in der EU im Bereich Trassenvergabestelle und Regulator vordergründig für's Erste nachvollzogen. Aber der ebenso wichtige technische Bereich



der ERA gemäss zweitem Eisenbahnpaket und viertem Eisenbahnpaket sowie die Öffnung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs bleiben ausgeklammert.

2) Der **Bereich Immobilien** wird vom Bericht nicht erfasst. Der grosse Immobilienbestand räumt jedoch der SBB Handlungsspielräume ein, die andere Bahnen nicht haben. Dafür bedarf es ebenfalls klarer Spielregeln.

Die **Integratorfunktionen** wie auf S. 70 umschrieben und die vorgeschlagene Bezeichnung und Definition der Integratorfunktionen begrüssen wir. Dabei sind Neutralität und Dienstleistungsqualität von zentraler Bedeutung.

Im Bereich Infrastruktur-Rollmaterial wird u.a. auf das Regelwerk Technik Eisenbahn des VöV verwiesen. Wir erlauben uns den Hinweis, dass dieses Regelwerk ebenfalls von einem neutralen, die ganze Branche repräsentierenden Integrator entwickelt werden muss.

Beim Integrator Rollmaterial-Angebot vermissen wir den zentralen Bereich der Billettpreise im öV-System Schweiz sowie die IT-Systeme.

Die **Kostenverteiler für Systemführer- und Integratorenfunktion** auf die Nutzer sind ebenfalls klar zu regeln, wobei Anreizsysteme für tiefe Kosten vorzusehen sind.

Die Empfehlungen der Experten zu Intergratoren und Systemführern belegen, dass die im öV-System bestehenden **Schnittstellen unabhängig von der Organisationsform der Eisenbahnen neutral und in effizienten Prozessen** stattfinden müssen.

Die Experten schlagen vor, die Organisation der Bahninfrastruktur in Abhängigkeit der Wettbewerbsintensität in den Verkehrsbereichen anzupassen: Können Sie dieses schrittweise Vorgehen nachvollziehen?

*Antwort*

**Ja allerdings nur bedingt**, insoweit die Modellwahl von der Entwicklung der Marktöffnung abhängt, wie in Kapitel 7.7 dargestellt.

**Nein**, weil diese Vorfrage des Marktmodells, d.h. die Erwartung weiterer Marktöffnung wie in der EU bereits vollzogen und im vierten Eisenbahnpaket ergänzend anvisiert, geklärt werden sollte. Die Geduld der EU betreffend die Marktabschottung der Schweiz dürfte endlich sein. Das S. 16 formulierte Ziel, „die Erwartungen der EU-Kommission im Hinblick auf die Rechtsentwicklung in



der Schweiz nicht grösser werden zu lassen“, teilen wir nicht.

Wir wünschen uns insbesondere im Güterverkehr mehr Wettbewerb. Die marktbeherrschende Stellung von SBB Cargo ist Resultat der noch geltenden Marktordnung und der Organisationsstruktur der SBB. Sie ist für die Wettbewerbsfähigkeit des Bahngüterverkehrs nachteilig. Die von den Experten gewünschten Wettbewerbselemente im Einzelwagenladungsverkehr, die auch die Studie der HWH hervorstreicht, sollten – unter entsprechender Ergänzung der in der Vernehmlassungsvorlage vorgestellten Massnahmen - im Rahmen der Totalrevision des Gütertransportgesetzes umgesetzt werden. Entsprechend ist auch über die Modellwahl rasch zu entscheiden.

Die Experten schlagen vor, in erster Dringlichkeit die Änderungen beim Regulator und der Trassenvergabestelle umzusetzen. In einem zweiten Schritt ist die Organisationsstruktur der Bahnen, welche für den Netzzugang relevant sind, festzulegen und darüber hinaus sind die Integratoren- und Systemführerfunktionen sowie die Rollen des Bundes anzugehen. Sind diese Prioritäten richtig gesetzt?

*Antwort*

Die in Kapitel 8.3.3 erfolgte **Priorisierung wird nicht weiter begründet**. Da Regulator und Trassenvergabestelle für alle Szenarien der weiteren Marktentwicklung geeignet sind, werden sie vermutlich priorisiert. Gleiches gilt aber auch für Klärung der Integratoren- und Systemführerfunktionen sowie der Rolle des Bundes. Die Placierung auf die 3. Position ist nicht nachvollziehbar.

Die Experten kommen zum Schluss, dass im Schweizer Netz keine Diskriminierungen nachweisbar sind, dass aber bei zunehmendem Wettbewerb ein Potential für diskriminierende Handlungsweisen vorliegt. Ist dieser Schluss nachvollziehbar?

*Antwort*

Die Experten stellen nicht keine, sondern sehr wenige Fälle realer Diskriminierung im Bericht fest. Das **Gutachten des IVT zeigt die Schwierigkeit der Beweisbarkeit der Diskriminierung** schlüssig auf. Dies alleine rechtfertigt eine rasche Beseitigung der Diskriminierungspotentiale statt durch die weiche Massnahme einer verstärkten Regulationsbehörde durch die harte Massnahme der Beseitigung der Diskriminierungspotentiale durch vollständige Unabhängigkeit des Netzbetreibers.

Die Gefahr zunehmender Diskriminierung bei zunehmendem Wettbewerb ist nachvollziehbar. Sie



gilt in noch grösserem Masse für den **unternehmerischen Missbrauch marktbeherrschender Stellung** wie im Bericht S. 59 dargelegt. Die wenig wettbewerbsfreundlichen Rahmenbedingungen, die integrierte, marktbeherrschende Bahnen bevorzugen, gestatten heute weder in der Schweiz noch in Europa Investitionen in Güterbahnen. Daher existiert real wenig Wettbewerb. Dies als Argument für kleine Schritte bei der weiteren Marktöffnung zu nehmen, führt in einen ewigen Zirkelschluss.

Das Ziel des Expertenberichts waren Vorschläge für ein unternehmerisch und verkehrlich sinnvolles Modell, ohne damit die hohe Qualität des Schweizer Bahnsystems zu gefährden. Sind Sie der Ansicht, dass mit den Vorschlägen die Qualität des Schweizer Bahnsystems unverändert hoch gehalten werden kann?

*Antwort*

Nein, sie bleibt tief für den Güterverkehr und nur gut für den Personenverkehr. Aufgrund des vorgeschlagenen Modells werden die **Kosten unverändert hoch und die Transparenz unverändert tief** bleiben, was insbesondere für den Güterverkehr hohe Risiken von Verkehrsverlusten birgt. Auch die Vorlage zur Gesamtrevision des Gütertransportgesetzes sieht keine wirkungsvollen Massnahmen dagegen vor. Wir hätten daher das Modell Unbundling favorisiert.

Die Experten halten fest, dass mit den vorgeschlagenen Massnahmen eine aktive Gestaltung und Weiterentwicklung des gut funktionierenden Schweizer Systems und damit eine kluge Annäherung an die EU-Regeln erreicht werden kann. Erachten Sie diesen Weg als erfolgsversprechend?

*Antwort*

Wir erachten eine Hinhaltetaktik bei der weiteren Marktöffnung entsprechend den Bestrebungen der EU für nicht sinnvoll. Alle Kosten senkenden Massnahmen, insbesondere diejenigen im Zusammenhang mit der Modellwahl, sollten bald ergriffen werden. Wir teilen jedoch die Einschätzung der Experten, dass die **Weiterentwicklung des Organisationsmodells auf Druck der EU möglich** ist.

Die Vorschläge der Experten sollen neben dem Ziel eines in der Schweiz praktikablen Modells auch den Verpflichtungen der Schweiz gegenüber der EU Rechnung tragen. Sind sie der Ansicht,



dass mit den Vorschlägen die Verpflichtungen gegenüber der EU wahrgenommen werden können?

*Antwort*

Ja, aber nur kurzfristig und auf minimalem Stand. Die **lückenlose Umsetzung des Recasts** ist aufgrund unserer Einschätzung allerdings unerlässlich.

## 2. Handlungsbedarf/-optionen

### 2.1. Regulator

Die Schiedskommission für den Eisenbahnverkehr soll zu einem Regulator (RailCom) aufgewertet werden, wobei die RailCom im Wesentlichen die Kompetenzen erhalten soll, wie sie mit der Bahnreform 2.2. eingeführt worden sind. Erachten Sie die empfohlene Stärkung des Regulators als genügend?

*Antwort*

Sofen die die **lückenlose Umsetzung des Recasts insbesondere betreffend sog. Serviceeinrichtungen** vollständig sichergestellt wird, geht der Vorschlag in die richtige Richtung. Die **Dualität von Regulator und Weko** bleibt bestehen, sollte aber dringend **überdacht werden**. Auch eine Stärkung der Preisüberwachung, allenfalls Klärung ihrer Rolle im Verhältnis zum Regulator ist angezeigt.

### 2.2. Trassenvergabestelle

Die Trassenvergabestelle, welche heute eine freiwillige Instanz der SBB, BLS und SOB ist, soll einen gesetzlichen Auftrag erhalten und in den Besitz des Bundes wechseln. 1) Erachten Sie diese Ausgestaltung der Trassenvergabestelle als nötigen und wichtigen Beitrag für die diskriminierungsfreie Zuteilung von Trassen? 2) Soll die Trassenvergabestelle auch Kompetenzen hinsichtlich der Fahrplangestaltung und der operationellen Leitung erhalten? 3) Sprechen Sie sich für eine der anderen im Bericht erwähnten Optionen aus?

1 Ja, solange integrierte Unternehmen bestehen bleiben sollen.



2 Ja, da das Risiko von Diskriminierung und Missbrauch marktbeherrschender Stellung bei Fahrplangestaltung und operationeller Leitung ohne entsprechende Kompetenzen der Trassenvergabe im Holdingmodell bestehen bleibt. Der Beauftragung von Infrastrukturbetreibern in integriert geführten Holdingunternehmen stehen wir sehr kritisch gegenüber.

3 Nein

### 2.3. Organisationsmodell für Bahnen

Die Experten schlagen vor, dass die normalspurigen, interoperablen Bahnen ein einheitliches Organisationsmodell übernehmen, welches dank einer gewissen Trennung der Verantwortung innerhalb integrierter Bahnen den diskriminierungsfreien Zugang zum Netz auch zukünftig sichert und erleichtert. Sie schlagen dazu eine Holding-Struktur vor. 1) Erachten Sie die Vorgabe eines solchen Modells als nötig und zielführend? 2) Welche Anforderungen haben Sie an ein solches Holding-Modell (z.B. bezüglich Governance oder Eigentumsverhältnisse)?

#### *Antwort*

1) Die Schaffung von Holding-Strukturen ist als erster Schritt unabdingbar nötig. Die Ablehnung selbst eines Holding-Modells wäre – um es mit den Worten der Experten zu sagen – rein ideologisch und gegenüber der EU unklug.

Allerdings bleiben Holding-Strukturen nur teilweise zielführend, da die im Bericht aufgezeigten Kostensenkungspotentiale und die Reduktionmöglichkeiten des Einflusses marktbeherrschender Unternehmen des Unbundlings nicht realisiert werden.

2) Die Governancevorschriften des Recasts und die Erwägungen des EuGH zu den Urteilen betreffend die Umsetzung der EU-Gesetzgebung in Deutschland und Österreich sind lückenlos umzusetzen. Es empfiehlt sich, auch diejenigen des vierten Eisenbahnpakets betreffend die Schaffung Chinesischer Mauern zu berücksichtigen.

Die konkreten Vorstellungen der Experten zur Governance bleiben noch schwierig erfassbar. Konkrete Lösungsvorschläge können in der kurzen Anhörungsfrist nicht formuliert werden. Die Absicht der Experten, Synergieeffekte sowie Qualitäts- und Sicherheitsniveau durch Holdingstrukturen zu erhalten, steht im Widerspruch zu einer effektiven Aufteilung der Kompetenzen der beteiligten Unternehmen und lässt begriffsnotwendig Raum für – noch schwieriger als heute beweisbare - Diskriminierungen. Wir verweisen diesbezüglich auf die Studie Prof. Weidmann.



Die Experten lehnen eine sofortige Trennung von Verkehr und Infrastruktur ab. Können Sie die Überlegungen dazu nachvollziehen?

*Antwort*

Ja, aber wir teilen sie nicht. Die Experten argumentieren weitgehend politisch, indem sie die weitere Marktöffnung als politisch nicht opportun und die Umsetzbarkeit der sofortigen Trennung als politisch nicht mehrheitsfähig einschätzen. Qualität und Sicherheit des heutigen Systems hängen wesentlich von den Schnittstellen ab, die unabhängig vom Organisationsmodell zielführend geregelt werden müssen. Dazu unterbreiten die Experten Vorschläge. Nachteile für Kunden, insbesondere geringere Kundenorientierung aus der Trennung vermögen wir daher nicht zu erkennen. Die problemlose Übernahme der S-Bahn Bern durch die BLS oder der reibungslose Verkehr mehrerer Güterbahnen im Transit zum Beispiel belegen, dass solche Schnittstellen ohne die geringsten Qualitäts- oder Sicherheitseinbussen für Kunden bewältigt werden können.

Die von den Experten selbst aufgezeigten Kostensenkungspotentiale werden durch diese zögerliche Haltung nicht umgesetzt.

Die im Bericht referenzierte EVES-Rail-Studie entstand im Auftrag der CER. Diese bringt im Wesentlichen die Haltung der europäischen integrierten Bahnen zum Ausdruck und ist entsprechend zu werten. Die überdeutlich zum Ausdruck kommenden Eigeninteressen gegen eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb stehen indes in eindeutigen Widerspruch zu den Interessen von neuen Eisenbahnen und sogar der ehemaligen Staatsbahnen untereinander ausserhalb ihres eigenen Netzes, wo auch sie Opfer der Möglichkeiten integrierter Bahnen werden.

#### **2.4. Systemführerschaften**

Die Experten wollen mit Systemführerschaften, d.h. netz- bzw. unternehmensübergreifenden Aufträgen, die Zusammenarbeit zwischen den Bahnunternehmen insbesondere im Infrastrukturbereich stärken. Solche Systemführerschaften wären zum Beispiel bei neuen Technologien (wie GSM-R, ETCS), bei koordinativen Leistungen (wie Fahrplanerstellung) oder bei nicht-konkurrierender Leistungserbringung (wie Bahnstrom) denkbar. Erachten Sie einen solchen Vorschlag für eine effiziente Leistungserbringung als sinnvoll?

*Antwort*

Ja, aber sie setzt einen erheblichen Regulierungsbedarf frei. So muss der Auftrag an den Systemführer klar definiert und seine Erfüllung verfolgt werden, der Systemführer muss neutral und dienstleistungsorientiert agieren und es dürfen ohne volle Kostenkompensation keine Nutzer in



überproportionierte System gedrängt werden, die ihre Bedürfnisse übersteigen, wie dies z.B. bei ETCS für Güterbahnen der Fall ist. Schliesslich muss für die Einbindung in den gesamteuropäischen Kontext gesorgt werden.

Insbesondere die im Bericht S. 69f. skizzierte Systemführerschaft von SBB Cargo im EWLTV, der bekanntlich auch den grössten Teil des KV umfasst, und ihre Einbindung in die internationale Kooperationsplattform X-Rail wären umfassend zu regulieren. Dies steht in eklatantem Widerspruch zur Vorlage zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes, die SBB Cargo als offensichtlich marktbeherrschendem Unternehmen mehr unternehmerische Freiheit einräumen, im Gegenzug aber Eigenwirtschaftlichkeit einfordern will. Die Experten gehen auf S. 44 des Berichts demgegenüber von der Einführung von Wettbewerbselementen im EWLTV-System von SBB Cargo im Rahmen der Vorlage aus (Die in den Hearing verschiedentlich erwähnten Probleme im Bereich Last Mile könnten Gegenstand solcher neuer Wettbewerbselemente sein, ebenso die Vermietung von Traktionsmitteln und die Neutralisierung von Rangierbahnhöfen der Infrastruktur, die von SBB Cargo betrieben werden). Diese Widersprüche sind in der Vorlage zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes noch zu bereinigen. Soll vermehrter Wettbewerb eingeführt werden – was wir sehr begrüsst - ist auch das Holding-Modell zugunsten des vollständigen Unbundlings zu überdenken, wie dies die Experten vorschlagen.

Systemführerschaften können durch einen staatlichen Auftrag oder durch die Selbstorganisation der Branche festgelegt werden. Welchen Weg erachten Sie als erfolgsversprechender?

*Antwort*

Selbstorganisation ist in jedem Fall vorteilhaft, da die Marktakteure selbst am besten regeln können, wie Effizienzsteigerungen realisiert werden können. Allerdings ist angesichts der ganz unterschiedlichen Bedürfnisse und Kräfteverhältnisse sowie der mangelnden Organisationsstruktur der „Branche“ dieser Weg mit grossen Schwierigkeiten verbunden. Eine vorgängige Prüfung der Vereinbarungen und ein Monitoring ihrer Einhaltung in gewisser Analogie zu Allgemeinverbindlicherklärungen von Gesamtarbeitsverträgen wären unabdingbar.

## **2.5. Wettbewerbsintensität im öffentlichen Verkehr**

Die Experten haben zur Entwicklung des Wettbewerbs im öffentlichen Verkehr verschiedene Szenarien unterstellt. Sie gehen insgesamt davon aus, dass weitere Wettbewerbselemente (wie zum Beispiel Ausschreibungen) nur schrittweise über die nächsten Jahre in das Schweizer Gesetz





aufgenommen werden. Teilen Sie die Einschätzung, dass sich Wettbewerbselemente im öffentlichen Verkehr eher langsam durchsetzen werden?

*Antwort*

Wenn die politischen Mehrheiten dafür nicht aktiv geschaffen werden, wird sich nur unter weiterem Druck der EU die weitere Marktöffnung durchsetzen. Wie die Vertreter des BAV und der Kantone im Hearing bemerken, ist im System viel Geld vorhanden, so dass Anreize zu Effizienzsteigerung fehlen. Wettbewerb hätte solche Anreize zur Folge und sollte daher gefördert werden. Auch die Schweiz kann sich à la longue keine ineffiziente Logistik und Personentransporte leisten. Die Erfolge von Postauto im Ausschreibungswettbewerb im nahen Ausland belegen, dass Marktöffnung bei gleichbleibender Qualität und Sicherheit möglich ist. Überdies beweisen sie die Wettbewerbsfähigkeit Schweizerischer Transportunternehmen. Ängste vor einer weiteren Marktöffnung sind daher unbegründet.

## **2.6. Netzgesellschaft für das normalspurige Schienennetz in späterer Phase prüfen**

Die Experten verzichten darauf, eine Netzgesellschaft für das normalspurige, interoperable Schienennetz vorzuschlagen. Sie gehen davon aus, dass das Schienennetz in der Verantwortung der integrierten Bahnen bleiben soll und durch eine verstärkte Zusammenarbeit (siehe Systemführerschaften) und eine organisatorische Angleichung (siehe Holding-Modell) die Voraussetzungen geschaffen werden, damit in einer späteren Phase eine Netzgesellschaft für das interoperable Normalspurnetz geprüft werden kann. Sind Sie einverstanden, dass eine Netzgesellschaft erst in einer späteren Phase zu prüfen ist?

*Antwort*

Nein, da die knappen Finanzen es nicht erlauben, Effizienzverbesserungen zu verschieben. Die verstärkte Zusammenarbeit (Systemführerschaften) hätte bereits in der Vergangenheit verwirklicht werden können.

Wir möchten im Gegenteil die weitere Marktöffnung proaktiv angehen, um Kosten aus dem System beseitigen zu können. Mit dem eher reaktiven Vorschlag drohen überdies weitere bilaterale Schwierigkeiten und Systemänderungen unter Zeitdruck, wie sie in anderen Bereichen des Landverkehrsdossiers nur allzu bekannt sind.

Positiv ist, dass der Expertenbericht ein Normalspurnetz Schweiz in Hand der SBB ausschliesst und als Zwischenschritt ein Holdingmodell vorschlägt. Dieses muss allerdings den Vorgaben des Recasts und des vierten Eisenbahnpakets betreffend die Schaffung Chinesischer Mauern voll-



ständig genügen.

## 2.7. Netzentwicklung

Die Experten schlagen vor, bei der Ausgestaltung der Netzentwicklung und der Netzplanung gemäss der Botschaft 'Für den öffentlichen Verkehr' dem Bund eine stärkere Rolle zu geben, um eine diskriminierungsfreie, schweizweite Planung nach verkehrs- und raumplanerischen Vorgaben zu ermöglichen. Zudem soll die unabhängige Trassenvergabestelle als Fachstelle in die Netzentwicklungsplanung einbezogen werden. Erachten Sie diese Massnahmen als geeignet und ausreichend, um die Netzentwicklung und Netzplanung auf alle Anspruchsgruppen sowie auf die Effizienz auszurichten?

### *Antwort*

Nein. Der Einbezug des in der Vorlage zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes enthaltenen Konzepts für Güterverkehrsanlagen und entsprechend der Marktakteure des Güterverkehrs bei der Netzentwicklungsplanung ist institutionell sicherzustellen. Eine separate Behandlung der Güterverkehrsinfrastruktur beziehungsweise die blosser Anhörung der Marktakteure nach erfolgter Planung sind nicht akzeptabel.

Wie der Bericht auf S. 68 zutreffend festhält, könnte die Prozessführung der Netzentwicklung im Falle des Unbundlings der unabhängigen Infrastrukturbetreiberin statt dem BAV übertragen werden, was ebenfalls für dieses Organisationsmodell spricht.

## 2.8. Branchenführerschaft Cargo

Der Güterverkehr konnte nach Ansicht der Experten in der Vergangenheit zu wenig Einfluss auf die Netzentwicklung nehmen. Sie sind der Ansicht, dass sich die Branche selbst organisieren soll. Mit der Vorlage über den Güterverkehr in der Fläche wird ein institutioneller Prozess vorgeschlagen, wie die Güterverkehrsbranche besser in die langfristige Planung eingebunden werden kann. Sehen Sie diesen Weg als erfolgsversprechend?

### *Antwort*

Die wichtigen Fragen im Zusammenhang mit der marktbeherrschenden Stellung von SBB Cargo im Ganzzugs-, Einzelwagenladungs- und Kombiverkehr (der ebenfalls weitestgehend im Einzelwagenladungsverkehr produziert wird) und ihrer Einbindung in den Konzern SBB werden leider im



Bericht nicht angeschnitten. Transparenzverbesserung und Effizienzsteigerungen sind damit weiterhin nicht zu erwarten mit den entsprechend negativen Folgen für die Entwicklung des Modalsplits.

Wie bereits zu Frage 2.7 ausgeführt kann dieser Prozess Verbesserungen bringen. Allerdings darf er nicht wie vorgesehen separiert vom Prozess der Netzentwicklung stattfinden, sondern muss darin integriert werden. SBB Cargo kann dabei entgegen der Einschätzung des Berichts auf S. 67 nicht Treiber der Netzentwicklung sein; SBB Cargo kann weder für andere Güterbahnen noch für die Kunden sprechen. Vielmehr sollten die **Organisation und der Prozess hierfür mit Bund, Kantonen und Marktakteuren in einer Vereinbarung** geregelt werden.

## 2.9. Eigentümerrolle Bund und Kantone

Die Experten sehen einen Klärungsbedarf bei der Definition der Eigentümerrolle von Bund und Kantonen. Problematisch ist insbesondere die Rollenüberlappung von Regulierungsbehörde und Eigentümerfunktion. 1) Sehen Sie in diesem Bereich Handlungsbedarf? 2) Wenn ja, welchen? 3) Welche Lösung schlagen Sie vor?

1 Ja, die Rollenvermischung auf allen Ebenen belastet das Bahnsystem.

2 Neben Rollenüberlappung von Regulierungsbehörde und Eigentümerfunktion ist auch die Rollenüberlappung als Sicherheitsbehörde und Besteller beim Bund zu entflechten. Das Beispiel Gateway Limmattal, wo das BAV das Plangenehmigungs- und Subventionsverfahren sowie die Prozessführungsrolle im Terminalkonzept Schweiz übernehmen muss, zeigt die Schwierigkeiten auf.

3 In der kurzen Frist zur Stellungnahme ist die Formulierung eines Lösungsvorschlags nicht möglich.

## 2.10. Weitere Bemerkungen, Lücken

Haben Sie weitere Bemerkungen zum Expertenbericht? Bestehen gemäss ihrer Einschätzung Lücken bei der Aufarbeitung des Umfelds oder im Bereich der Empfehlungen?

*Keine*