

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 23. September 2009

1539. Zweiter Schritt der Bahnreform 2 (Vernehmlassung)

Mit Schreiben vom 3. Juli 2009 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Kantonsregierungen und weitere interessierte Kreise zur Vernehmlassung zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 eingeladen. Die Vernehmlassungsvorlage umfasst vier Themenbereiche. Im Zentrum stehen der diskriminierungsfreie Netzzugang und die Interoperabilität des europäischen Schienennetzes. Mit diesen Teilen werden die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, um die ersten beiden Bahnpakete der EU in den Acquis des Landverkehrsabkommens zu übernehmen und die Interoperabilitätsrichtlinie der EU zu erfüllen. Der dritte Themenbereich regelt die Ausschreibungen im Busbereich. Der Auftrag, diesen Bereich im zweiten Folgepaket der Bahnreform 2 zu regeln, wurde dem Bundesrat von der Verkehrskommission des Nationalrates erteilt. Im vierten Themenbereich soll die Finanzierung der Wehrdienste klarer geregelt werden. Es wird eine gesetzliche Grundlage für die Beteiligung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen an den Vorhaltekosten der Wehrdienste geschaffen.

Die Vernehmlassung erfolgt gestützt auf einen konkreten Fragenkatalog.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Zustelladresse: Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr, 3003 Bern):

Mit Schreiben vom 3. Juli 2009 haben Sie uns den zweiten Schritt der Bahnreform 2 zur Vernehmlassung unterbreitet. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns entsprechend dem Fragenkatalog wie folgt.

1. Diskriminierungsfreier Netzzugang

Der Schienenverkehr hat sich seit dem Abschluss des Landverkehrsabkommens und dem Free Access im Güterverkehr dynamisch entwickelt. Die Übernahme der EG-Eisenbahnpakete 1 und 2 ist sinnvoll. Der diskriminierungsfreie Netzzugang wird grundsätzlich begrüsst und unterstützt.

Zu Frage 1.1:

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

Um die Diskriminierungsfreiheit zu sichern, soll eine institutionelle Trennung zwischen Transportunternehmen und der Trassenvergabestelle erfolgen. Die Trassenvergabestelle soll als unabhängige staatliche Anstalt ausgestaltet werden, um einen hohen Grad an Eigenständigkeit und Glaubwürdigkeit sowohl für nationale wie auch internationale Transportunternehmen zu erhalten.

Wir haben mit Blick auf den internationalen Zusammenhang grundsätzlich Verständnis für die vorgesehene vollständige Trennung der Infrastrukturbetreiberin (Transportunternehmen) und der Trassenvergabestelle. Bei der Umsetzung der internationalen Vorgaben der EU bzw. der EG-Bahnpakete ist jedoch darauf zu achten, dass vorhandene Freiräume nicht unnötigerweise preisgegeben werden. Es ist vielmehr dafür zu sorgen, dass die nationalen Gestaltungsspielräume möglichst ausgeschöpft werden, damit den Eigenheiten der schweizerischen Bahnnetze und Verkehrssysteme, aber auch den tatsächlichen und rechtlichen Besonderheiten auch in Zukunft Rechnung getragen werden kann. Die Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit ist zwar erwünscht, sie soll aber nicht zur bedingungslosen Richtschnur werden, der sich alles andere unterzuordnen hat. Es muss immer eine umfassende Würdigung aller Umstände möglich sein. Insbesondere darf die Diskriminierungsfreiheit nicht dazu führen, dass das hochausgelastete schweizerische Bahnnetz nicht bestmöglich genutzt wird. Bei den Bestimmungen über den Vorrang zur Gewährung des Netzzugangs ist es deshalb angezeigt, dass Angebotskonzepte, die mit dem Bund vereinbart wurden, ebenfalls Priorität geniessen.

Im schweizerischen Bahnnetz sind die Trassenkapazitäten in weiten Teilen des Mittellandes und insbesondere im Grossraum Zürich vollständig ausgeschöpft. Angebotsausbauten können hier seit einigen Jahren nur noch im Zusammenhang mit Infrastrukturerweiterungen vorgenommen werden, die aber wegen der Planungs-, Bewilligungs-, und Bauzeiten einen mehrjährigen Vorlauf haben. Die Projekte, die sich gegenwärtig in der Umsetzungsphase befinden, umfassen erstmals sogar Investitionen, die nur in den Hauptverkehrszeiten nutzbar sind.

Im Zusammenhang mit der Netzzugangsverordnung, der nachfragegerechten Trassenvergabe und den bestehenden Nutzungsverträgen (z.B. Vereinbarung Durchmesserlinie) stellen sich daher zunehmend komplexere Fragen der Investitionssicherung. Dieses Umfeld stellt sehr hohe Anforderungen an eine Trassenvergabestelle.

Das hoch ausgelastete Netz und die Unmöglichkeit, die Bahninfrastruktur rechtzeitig nachfragegerecht zu erweitern, führen zum Schluss, dass das heute bereits sehr dicht genutzte Schienennetz künftig noch intensiver genutzt werden sollte. Vergleiche mit anderen dicht genutzten Bahnnetzen zeigen, dass dies nur mit der gemeinsamen Optimierung von Infrastrukturanpassung, Betriebsoptimierung und Fahrplanplanung geschehen kann. Heute wird dieser äusserst anspruchsvolle und immer komplexer werdende Prozess von den Infrastrukturbetreiberinnen durchgeführt. Würde die Fahrplanplanung aus diesem Prozess herausgebrochen und der Trassenvergabestelle als Aufgabe zugeteilt, dürfte dies den Innovations- und Lösungsfindungsprozess deutlich hemmen, wenn nicht gar verunmöglichen, und zwar unabhängig von der fachlichen Kompetenz der Trassenvergabestelle. Es ist daher anzustreben, dass die heutige Arbeitsteilung beibehalten wird. Damit europäische Vorgaben eingehalten werden können, ist eine Verselbstständigung der heutigen Trasse Schweiz AG in eine von den Infrastrukturbetreibern unabhängige Gesellschaft zu vollziehen. Deren Kompetenzen sind jedoch auf das Nötigste zu beschränken und nicht unnötig auszudehnen.

Die neu vorgeschlagene Trassenvergabestelle führt tendenziell zu einer Verlagerung der Zuständigkeiten bei der Engpassanalyse, Trassenplanung und Netzfahrplanerstellung von den Infrastrukturbetreiberinnen zur Trassenvergabestelle. Damit werden neue Schnittstellen zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen und der dazugehörigen Betriebsführung einerseits und der Fahrplanerstellung andererseits geschaffen. Das Aufbrechen der Aufgaben und die hochkomplexen Schnittstellen werden zu Knowhow-Verlusten und einem Bedürfnis nach Risikominimierung des jeweils eigenen Zuständigkeitsbereichs führen. Das wird eine suboptimale Netzauslastung nach sich ziehen und zum Verlust von Netzkapazitäten führen, was angesichts der ohnehin schon ausgelasteten Bahninfrastruktur nicht zu verantworten ist.

Aus diesen Gründen sind die Funktionen der Trassenvergabestelle auf die heutigen Funktionen zu beschränken. Das bedeutet insbesondere, dass die Trassenvergabestelle nicht für die Erstellung der Netzfahrpläne zuständig ist, sondern nur für deren Koordination und Genehmigung. Auch die Engpassanalysen und die Massnahmen zur Erhöhung der Trassenkapazität fallen nicht in die Zuständigkeit der Trassenvergabestelle. Die mit den vorgeschlagenen Änderungen einhergehende Verdreifachung des Personalbestandes wird damit hinfällig. Um den Anforderungen der Unabhängigkeit und der diskriminierungsfreien Trassenzuteilung zu genügen, ist die Aufgabe von einer selbstständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt des Bundes wahrzunehmen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Kantone im Verwaltungsrat vertreten sind,

um die regionalen Interessen wahrnehmen zu können. Als Alternative wäre allenfalls als Mindestanforderung eine vorgängige Anhörung der Kantone bei der Wahl des Verwaltungsrates denkbar.

Diese Überlegungen führen zu folgenden Anträgen.

Antrag 1:

Bei der Umsetzung der internationalen Vorgaben der EU bzw. der EG-Bahnpakete ist dafür zu sorgen, dass die nationalen Gestaltungsspielräume möglichst ausgeschöpft werden, damit den Eigenheiten der schweizerischen Bahnnetze und Verkehrssysteme sowie den tatsächlichen und rechtlichen Besonderheiten in der Schweiz auch in Zukunft Rechnung getragen werden kann. Eine ständige Optimierung des schon heute hoch ausgelasteten schweizerischen Bahnnetzes darf durch die Diskriminierungsfreiheit nicht unterlaufen werden.

Antrag 2:

Art 9 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes (EBG):

Der erste Satz sei zu ergänzen:

«Bei der Gewährung des Netzzugangs haben der vertaktete Personenverkehr sowie Angebotskonzepte, die auf einem mit dem Bund vereinbarten Konzept beruhen, Vorrang.»

Antrag 3:

Art. 9b Abs. 1 lit. a EBG:

– Lit. a sei wie folgt zu präzisieren:

«Sie ist verantwortlich für die Koordination und die Genehmigung des jährlichen Netzfahrplans auf der Grundlage der Netzfahrpläne der Infrastrukturbetreiberinnen und der Fahrplanentwürfe der Eisenbahnunternehmen.»

Antrag zu Art. 9b, Abs. 1 lit. b EBG:

– Lit. b sei zu streichen.

Antrag 4:

Art. 9d Abs. 2 EBG:

Es sei ein neuer Satz 2 einzufügen:

«Er berücksichtigt mindestens zwei Vorschläge der Kantone.»

Zu Frage 1.2:

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

Trassenbestellungen durch nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen sollten nur in Ausnahmefällen möglich sein. Eine sinnvolle Ausnahme könnten die Kantone als Besteller des abgeltungsberechtigten Regionalverkehrs sein. Sie sollten Trassen bestellen können, falls der Leistungs-

erbringer noch nicht bestimmt ist. Dies trifft vor allem dann zu, wenn die Kantone durch Beiträge an den Infrastrukturausbau massgeblich zur Schaffung neuer Trassen beigetragen haben.

Zu Frage 1.3:

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

Wie bei Frage 1.1 ausgeführt, sind die vorgeschlagene Aufgabenverteilung bzw. die Schnittstellen zwischen Trassenvergabestelle und Infrastrukturbetreiberinnen nicht optimal und daher anpassungsbedürftig. Ansonsten wird die Rollenverteilung bezüglich der regulatorischen Aufgaben für einen diskriminierungsfreien Netzzugang insgesamt als richtig eingestuft.

2. Interoperabilität der Eisenbahnen

Die Interoperabilität soll den reibungslosen Verkehr über nationale Grenzen hinweg ermöglichen und die technischen Vorschriften vereinheitlichen. Zudem werden Stellen geschaffen, welche die Übereinstimmung von Eisenbahnbestandteilen mit den europäischen Vorschriften bescheinigen. Die Interoperabilität ist eine Voraussetzung für einen höheren Integrationsgrad im internationalen Verkehr und wird begrüsst.

Zu Frage 2.1:

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

Anhang 1 umfasst alle aus Sicht des Kantons Zürich sinnvollen interoperablen Strecken. Wir begrüssen ausdrücklich die angewendete Zurückhaltung bei der Bestimmung der Strecken. Damit bleibt auf rein nationalen Eisenbahnstrecken die Möglichkeit bestehen, einfachere und kostengünstigere technische Ausrüstungen einzusetzen. Allerdings kann der Bundesrat gemäss Entwurf zu Art. 23b Abs. 3 EBG bestimmen, für welche anderen normalspurigen Strecken die Interoperabilitätsbestimmung ebenfalls gelten. Die Ausweitung des Geltungsbereichs auf weitere Strecken hat auch für die Kantone erhebliche finanzielle Konsequenzen.

Antrag 5:

Art. 23b EBG:

- Art. 23b sei in dem Sinne anzupassen, dass sichergestellt ist, dass die Strecken, für welche die Interoperabilität gilt (Anhang 1), in den Ausführungsverordnungen genannt sind.
- Es sei ein neuer Abs. 4 einzufügen:

«Bei einer Erweiterung der nach Abs. 2 festgelegten Strecken sowie vor der Bezeichnung anderer normalspuriger Strecken gemäss Abs. 3 sind die Kantone vorgängig anzuhören.»

Zu Frage 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?

Künftig sollen Konformitätsbewertungsstellen die Übereinstimmung von Eisenbahnbestandteilen mit den europäischen Vorschriften bescheinigen. Im internationalen Zusammenhang erscheinen Konformitätsbewertungsstellen sinnvoll. Sie senken die Kosten für die internationale Zulassung von Infrastrukturkomponenten und Rollmaterial. Gleichzeitig erhöhen sie die Sicherheit durch systematische Verträglichkeitsprüfungen, ohne dass die Sicherheitstests in jedem europäischen Land wiederholt werden müssen. Soweit von einem gleichen Qualitätsniveau in ganz Europa ausgegangen werden kann, dürfte dadurch grösste Sicherheit zu vertretbaren Kosten erreicht werden.

3. Ausschreibungen im Busbereich

Wir begrüssen, dass die Regeln zu den Ausschreibungen im Busbereich auf Gesetzesstufe erfolgen. Den vorgeschlagenen Regelungen und Instrumenten wird grundsätzlich zugestimmt. Wichtig ist, dass neben den Ausschreibungen im Busbereich auch Ausschreibungen im Schienenverkehr gemäss Art. 33 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) nach wie vor möglich sind, auch wenn hierfür noch keine gesetzlichen Regelungen erlassen wurden.

Ein Mangel der Vorlage ist die Beschränkung der Regelung der Ausschreibung auf den abgeltungsberechtigten Regionalverkehr. Das führt zu Unklarheiten über das Vorgehen bei Ausschreibungen von Linienpaketen, die sowohl abgeltungsberechtigte Angebote als auch Ortsverkehrsleistungen umfassen. Die konzessionsrechtlichen Regelungen betreffen unseres Erachtens auch den Ortsverkehr. Deshalb ist auch hier die Koordination von Ausschreibung und Konzessionierung zentral und es besteht Regelungsbedarf auf Bundesebene (vgl. unten die Beantwortung der Frage 3.3).

Zu Frage 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?

Diese Wahlmöglichkeit begrüßen wir. Sie stellt sicher, dass eine weitere Zusammenarbeit mit Unternehmen, die ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis aufweisen, auch bei Konzessionsablauf möglich wird. Mit diesen Unternehmen soll die Möglichkeit bestehen, weiter wie bisher im ordentlichen Bestellverfahren zusammenzuarbeiten. Ein Zwang zu Ausschreibungen ist deshalb nicht zweckmässig.

Neu wird auch eine gesetzliche Grundlage für Zielvereinbarungen geschaffen, was wir ausdrücklich unterstützen. Gemäss Art. 32a Abs. 2 PBG können Zielvereinbarungen Bonus-Malus-Systeme über die Qualität und über finanzielle Kennzahlen enthalten, was wir begrüßen. Aus der Vorlage geht aber nicht klar hervor, ob Bonus-Malus-Systeme auf die Zielvereinbarungen beschränkt werden sollen. Unseres Erachtens müssen sie auch bei Langzeitvereinbarungen und beim herkömmlichen Bestellverfahren vorgesehen werden können.

Antrag 6:

Die Vorlage ist so zu präzisieren, dass klar hervorgeht, dass Bonus-Malus-Systeme auch im zweijährigen Bestellverfahren und in Langzeitvereinbarungen vorgesehen werden können.

Zu Frage 3.2:

Erachten Sie die zwei neuen Instrumente «Langzeitvereinbarung» und «Ausschreibungsplanung» für den Busbereich als zweckmässig?

Die beiden neuen Instrumente erachten wir als sinnvoll. Die Langzeitvereinbarung wird für die Dauer der Vergabe abgeschlossen. Sie bietet den Transportunternehmen eine höhere Planungssicherheit und begünstigt damit Investitionen in die Qualität der Leistung. In der Langzeitvereinbarung sollen unter anderem das Angebot und der Preis festgelegt werden. Dies ist grundsätzlich richtig. Die Erfahrungen im Kanton Zürich zeigen aber, dass sich die bestellten Angebote langfristig nicht genau planen lassen. Die Angebote werden auch im Rahmen des Fahrplanverfahrens, das in der Regel alle zwei Jahre durchgeführt wird, festgelegt. Dieses Fahrplanverfahren ist für ausgeschriebene und nicht ausgeschriebene Leistungen gleich. Für die Festlegung des Angebots ist daher bei ausgeschriebenen Leistungen dieselbe Flexibilität zu gewährleisten wie bei nicht ausgeschriebenen Leistungen. Auch aus Kundensicht ist diese Flexibilität bei der Angebotsgestaltung erforderlich. In der Langzeitvereinbarung muss deshalb neben den Anpassungsmechanismen auch das Bestellverfahren geregelt werden. Eine Alternative wäre, dass auch für Unternehmen mit Langzeitvereinbarungen ein ordentliches zweijähriges Bestellverfahren durchgeführt wird, wie dies auch bei Vorliegen von Zielvereinbarungen der Fall ist.

Richtig ist, dass eine Koordination von Ausschreibungs- und Konzessionsverfahren vorgesehen ist. Dadurch dürfte die Vergabe von Fahraufträgen aufgrund der Konzessionsdauer in der Regel für zehn Jahre gelten. Wichtig ist aus diesem Grund der vorgeschlagene Art. 9 Abs. 4 lit. b PBG, wonach die Nichteinhaltung der Langfristvereinbarung ein Grund für einen Konzessionsentzug ist. Dabei sollte jedoch das Verkehrsunternehmen grundsätzlich keine Entschädigung fordern können, da der Entzug selbstverschuldet ist.

Antrag 7:

Art. 9 Abs. 4 PBG, neuer letzter Satz:

«Bei Selbstverschulden des Transportunternehmens kann grundsätzlich keine Entschädigung gefordert werden.»

Art. 33b PBG regelt die Ausschreibungspflicht. Demnach muss ein bestelltes Verkehrsangebot ausgeschrieben werden, wenn eine Konzession neu erteilt wird (Abs. 1). Gemäss Abs. 4 kann der Bundesrat Ausnahmen von der Ausschreibungspflicht vorsehen. Genannt werden in den Erwägungen ein Schwellenwert und Verkehrsangebote, die Bestandteil eines bestehenden Netzes sind. Diese beiden Gründe sollten in das formelle Gesetz aufgenommen werden.

Antrag 8:

Art. 33b Abs. 4 PBG:

Abs. 4 sei zu ergänzen: «Der Bundesrat kann Ausnahmen von der Ausschreibungspflicht vorsehen, insbesondere wenn ein bestimmter Schwellenwert unterschritten wird oder das neue Verkehrsangebot Bestandteil eines bestehenden Netzes ist.»

Die Ausschreibungsplanung vereinfacht die Koordination zwischen den verschiedenen Bestellern und bietet ausserdem auch den Transportunternehmen eine bessere Informationsgrundlage. Es ist richtig, dass die Federführung für die Ausschreibungsplanung bei den Kantonen liegt, und es ist auch richtig, dass dagegen keine Rechtsmittel ergriffen werden können. Damit wird die Ausschreibungsstrategie grundsätzlich durch die Kantone bestimmt. Die Ausschreibungsplanung muss allerdings durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) genehmigt werden. Aufgrund der Vernehmlassungsunterlagen ist davon auszugehen, dass die Aufgabe des Bundes vor allem darin liegt, für schweizweit konsistente Ausschreibungen und die Koordination zwischen den Kantonen zu sorgen. Aus unserer Sicht sollte die Koordination zwischen den Kantonen im Vordergrund stehen. Der Begriff der «schweizweit konsistenten Ausschreibungen» ist zudem unklar und nicht näher umschrieben. In den Erwägungen wäre auf jeden Fall zu präzisieren, was konkret Prüfgegenstand für die Genehmigung durch das BAV ist. Die Konkretisierung selbst wäre dann auf Verordnungsstufe vorzunehmen.

Antrag 9:

Art. 33i Abs. 5 PBG:

Abs. 5 sei wie folgt zu ändern: «Das BAV genehmigt die kantonale Ausschreibungsplanung. *Damit sorgt sie für die Koordination zwischen den Kantonen.*»

Ebenfalls bedarf die Frage einer Klärung, wie verbindlich die Ausschreibungsplanung ist. Da es sich um eine rollende Planung handelt, ist davon auszugehen, dass Änderungen in der Ausschreibungsplanung bis zwei Jahre vor einer Ausschreibung möglich sind. Es würde begrüsst, wenn die Ausführung in den Erwägungen hierzu präziser gefasst würden.

In Art. 34 PBG wird die Betriebsmittelübernahme und -übergabe geregelt. Die neu eingeführte Pflicht des bisher beauftragten Verkehrsunternehmens, die eigens für das betreffende Verkehrsangebot angeschafften Betriebsmittel dem neuen Ersteller zu übergeben, entspricht einer alten Forderung des Kantons Zürich und wird begrüsst. In den Erwägungen wird ausgeführt, dass es sich dabei um «in irgend einer Form mitfinanzierte Betriebsmittel» handeln muss. Diese Voraussetzung kann akzeptiert werden, falls darunter auch die Finanzierung von Zinsen und Abschreibungen über die Abgeltungsvereinbarungen verstanden wird. Andernfalls hätte die Übergabeverpflichtung keinen Sinn, da es im abgeltungsberechtigten Verkehr kaum noch Darlehensfinanzierungen gibt.

Zu Frage 3.3:

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

In der Vergangenheit gab es die Unsicherheit, dass eine Unternehmung, die in einer Ausschreibung den Zuschlag erhalten hat, keine Garantie dafür hatte, dass ihr auch die Konzession erteilt wird. Das neu geplante Vorgehen, den Zuschlag und die Konzessionserteilung in derselben Verfügung zu regeln, wird deshalb grundsätzlich positiv beurteilt. Allerdings muss es auch in Zukunft möglich sein, dass ein Kanton ein Ausschreibungsverfahren ohne Bund einleiten kann (beispielsweise im Ortsverkehr). In diesem Fall wird der Kanton den Zuschlag bei der Ausschreibung erteilen, während die Konzession weiterhin durch den Bund erteilt wird. Damit wird die bisherige Unsicherheit bei Ortsverkehrsausschreibungen bestehen bleiben. Zudem sind in Agglomerationsen eher gemischte Ausschreibungen zu erwarten, d. h. Linienbündel, die sowohl Ortsverkehr wie auch (abgeltungsberechtigten) Regionalverkehr enthalten. Eine Aufteilung der Ausschreibung nach Verkehrsarten wäre ineffizient. Auch in diesen Fällen muss eine Koordination von Vergabeentscheid und Konzessionserteilung möglich sein. Da die Konzessionserteilung eine Bundesaufgabe ist, sollten im PBG Regelun-

gen vorgesehen werden, welche die Koordination von Ausschreibung/Zuschlagserteilung und Konzession auch bei Ausschreibungen im Ortsverkehr sicherstellen. Zu prüfen wäre z. B., ob in der Ausschreibungsplanung nicht alle konzessionierten Leistungen aufzunehmen wären. Bei gemischten Ausschreibungen müsste eine pragmatische Lösung gefunden werden bezüglich der Frage, wer den Vergabeentscheid trifft und welches der Rechtsweg ist.

Antrag 10:

Das PBG ist durch geeignete Regelungen zu ergänzen, welche die Koordination von Ausschreibung/Zuschlagserteilung und Konzession auch bei Ausschreibungen im Ortsverkehr sicherstellen.

4. Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste

Zu Frage 4.1:

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

Die gesetzliche Regelung, wonach sich die Infrastrukturbetreiberinnen an den Vorhaltekosten der kantonalen Wehrdienste verursachergerecht beteiligen, wird begrüsst. Die Festlegung der Berechnung der Vorhaltekosten soll gemäss Art. 32a EBG durch das UVEK erfolgen. Dabei ist zu fordern, dass ein zweckmässiges und administrativ einfaches Verfahren gewählt wird, beispielsweise eine analoge Regelung wie bei den Nationalstrassen mit einer Gleis-Kilometer-Pauschale.

Abschliessend ist darauf hinzuweisen, dass im Schreiben des UVEK an die Kantonsregierungen vom 3. Juli 2009 unter Ziff. 4 «Finanzierung der Vorhaltekosten der Wehrdienste» die Gemeinden erwähnt werden. Diese Dienste werden im Kanton Zürich durch die Feuerwehr-Stützpunkte geleistet. Daher sollte die Einschränkung «Gemeinden» gestrichen werden.

II. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates, die Mitglieder des Regierungsrates und an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi