

**Regierungsrat**

*Rathaus / Barfüssergasse 24  
4509 Solothurn  
www.so.ch*

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

25. Oktober 2004

**Revision des Eisenbahngesetzes (Interoperabilität)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. Juli 2004 ersuchen Sie uns um Stellungnahme zur Revision des Eisenbahngesetzes (Interoperabilität). Wir danken Ihnen dafür und übermitteln Ihnen nachstehend unsere Antworten.

**Frage 1: Teilen Sie die Grundzüge der Revisionsvorlage (Übernahme der Interop-RL).**

Ein leistungsfähiger und sicherer Bahnverkehr ist die Grundvoraussetzung für die dringend notwendige Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Um dieses Ziel erreichen zu können, muss der Bahnverkehr konkurrenzfähiger werden. Wichtiges Mittel hierzu ist die Schaffung eines einheitlichen europäischen Bahnsystems, wofür eine technische Standardisierung unabdingbar ist, wie sie die vorgeschlagene Revision bringen soll. Wir können Ihren Überlegungen daher grundsätzlich zustimmen und erachten es als richtig, dass die Interoperabilitätsrichtlinien übernommen werden. Es ist in der Tat nicht einzusehen, wieso Landesgrenzen Ursache für betriebliche und technische Differenzen sein sollen.

Richtig ist dabei auch die schrittweise Umsetzung, damit diese Übernahme auch wirtschaftlich verkraftbar ist. Der internationale öffentliche Verkehr funktioniert bereits heute, deshalb braucht es nicht ein sofortiges gesamtheitliches Umstellen, was mit einem grossen Aufwand und entsprechenden Kosten verbunden wäre. Ein solches Vorgehen steht auch im Interesse der einzelnen Unternehmungen.

**Frage 2: Sind Sie mit dem Vorschlag, im Gesetzesentwurf auf die Schaffung einer staatlichen Konformitätsbewertungsstelle ganz zu verzichten, einverstanden (Variante 1)**

Nein.

Ungeachtet dessen, dass die Europäische Union (EU) die Schaffung privater Konformitätsbewertungsstellen bevorzugt, richteten zahlreiche EU-Mitgliedstaaten staatliche Stellen ein. Solche gewährleisten besser die nötige Unabhängigkeit, die für eine Prüfstelle unabdingbar ist. Zudem sichert eine staatliche Stelle, dass bereits vorhandenes Know-how beim Bund bleibt und kann – wie in der Botschaft dargelegt – von Synergien profitieren.

**Frage 3: Wenn Nein, würden Sie es vorziehen, dass der Bund (gemäss Variante 29 die Möglichkeit erhalten soll, bei Bedarf eine Konformitätsstelle („benannte Stelle“) schaffen zu können (nicht jedoch zu müssen)?**

Ja.

Zur Begründung siehe Antwort auf Frage 2.

**Frage 4: Sind Sie mit der Aufzählung der Eisenbahnstrecken, die für die Interop-RL zur Anwendung kommen sollen, einverstanden?**

Nein. In dieser Frage besteht eindeutig Klärungsbedarf. Die Kriterien für die Zuteilung der Eisenbahnstrecken in der Schweiz sind nicht nachvollziehbar, auch nicht deren Auswirkungen auf die künftige Netzgestaltung und die darüber abzuwickelnden Angebote. Wir sind klar der Auffassung, dass die Linie Olten – Luzern – Arth-Goldau, als Teil der Nord-Süd-Achse, als eine Strecke des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zu bezeichnen ist (Anhang 3).

#### **Allgemeine Bemerkungen:**

Da der Schnittpunkt wichtiger Nord-Süd- und Ost-West-Achsen im Kantons Solothurn liegt, ist auch der Solothurner Regionalverkehr in besonderem Masse von den Massnahmen zur Interoperabilität betroffen. In den kommenden Jahren stehen nur beschränkte Finanzmittel für den Regionalverkehr zur Verfügung. Daher muss strikte darauf geachtet werden, dass die Interoperabilität die Kosten des Regionalverkehrs nicht erhöht. Sollte die Einführung der Interoperabilität dennoch zu Kostensteigerungen im Regionalverkehr führen, sind die für die Kantone entstehenden Mehrkosten vom Bund zu übernehmen.

Der Abbau von technischen und betrieblichen Schranken im Bahnverkehr hat gravierende Folgen für das Personal. So werden unter anderem Arbeiten wegfallen (bspw. Rangierbereich) und Berufsbilder sich verändern (bspw. Lokführer). Für die Unternehmungen bedeutet dies, dass sie ihrem Personal gegenüber stets Transparenz und hohes Verantwortungsgefühl walten lassen sowie für die nötige Weiterbildung sorgen müssen. Zur Erreichung der Interoperabilität müssen die Unternehmungen zudem erhebliche finanzielle und personelle Mittel einsetzen. Dies bedeutet gerade für kleinere Bahnen eine namhafte Belastung, die diesen nicht zum Nachteil gereichen darf. Die besondere Topographie der Schweiz (enge Verhältnisse und grosse Steigungen) muss bei der Suche nach europäischen Lösungen gebührend berücksichtigt werden. Hierzu bedarf es – vermutlich vereint mit anderen Alpenländern – gezielter Aufklärung.

Unter Berücksichtigung der gemachten Anträge kann der Revision unsererseits zugestimmt werden.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.

Ruth Gisi

Frau Landammann

sig.

Dr. Konrad Schwaller

Staatsschreiber