

**Bahnreform Schweiz**  
**Handlungsrahmen alternativer Szenarien**  
**Anträge an den Bundesrat**  
**Entscheidungsgrundlagen für das Leitorgan BAV**

## 1. Ausgangslage und Struktur des Vorgehens

### 11. Ausgangslage aus der Sicht des BAV

Im Frühjahr 1993 lieferte die "Groupe de réflexion" ihren Bericht und Anträge über die Zukunft der SBB ab. Das Bundesamt für Verkehr und das Generalsekretariat EVED entwarfen unter Beizug der Generaldirektion SBB das "**Politische Leitbild der Schweizerischen Bundesbahnen**", welches der Bundesrat im Sommer 1994 in die öffentliche Vernehmlassung gab. Seit Abschluss des Vernehmlassungsverfahrens Ende November 1994 sind die Stellungnahmen ausgewertet worden (Berichts-entwurf). Im Februar 1995 wurden sie zudem von den eingesetzten Teams bewertet.

Der Direktor des BAV hat im Januar 1995 gestützt auf Anträge des beigezogenen externen Beraters ein **Leitorgan** und drei dieses unterstützende **Teams** eingesetzt. Die Teams haben neben der Bewertung der Vernehmlassungsergebnisse die möglichen Reformszenarien entwickelt und die entsprechenden Anträge an das Leitorgan für dessen Sitzung vom 7. März 1995 vorbereitet. Die wichtigsten Ergebnisse sind in den folgenden Kapiteln zusammengefasst.

Die mit der Bahnreform betrauten Mitglieder der Direktion des BAV hatten im Januar 1995 den **Rahmen für die Anträge an den Bundesrat** wie folgt abgesteckt:

1. Im April 1995 nimmt der Bundesrat von der Auswertung der Vernehmlassung Kenntnis.
2. Im April 1995 beauftragt der Bundesrat das EVED mit der Ausarbeitung der Vorlage Bahnreform mit folgenden Arbeitsgrundlagen:
  - a. Vorlage der Botschaft/Gesetzes- und Leitbildentwürfe bis cirka im November 1995
  - b. Inhaltliche Fokussierung der Reformarbeiten auf (vermutlich) drei Reformszenarien, wobei das in die Vernehmlassung gegebene Leitbild 94 als Referenzvariante gilt und die drei Reformszenarien alle (unterschiedlich weitgehende) zusätzliche Reformpostulate aufnehmen.

## 2. Auswahl von drei Reformszenarien als Rahmen der Folgearbeiten

### 21. Systematik der Szenarien und ihrer Kombination

Die **Bildung der Szenarien** ging von folgenden Überlegungen aus:

1. Die **Referenzvariante** bildet das Leitbild 94 (Gegenstand der Vernehmlassung). Wo dieses Varianten vorschah, werden die eher "vorsichtigeren" Lösungen zugrunde gelegt.
2. Das **erste (weitergehende) Reformszenario** integriert die wichtigsten zusätzlichen Innovationen, welche sich im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Statuts der SBB und unter grundsätzlicher Beibehaltung des heutigen gesetzgeberischen Rahmens realisieren lassen.
3. Das **zweite Reformszenario** ergänzt das erste um mehrere Aufträge für Rechtsetzungsprogramme, die die weitere Entwicklung im öffentlichen Verkehr in Kernfragen vorausprägen und Reform-Stossrichtungen skizzieren.
4. Das **dritte Reformszenario** verlässt das öffentlich-rechtliche Statut der SBB und schlägt Varianten einer privatrechtlichen Rechtsform vor.

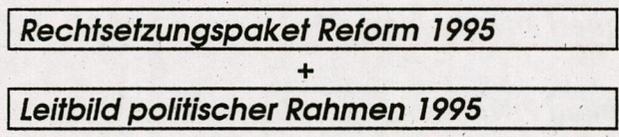
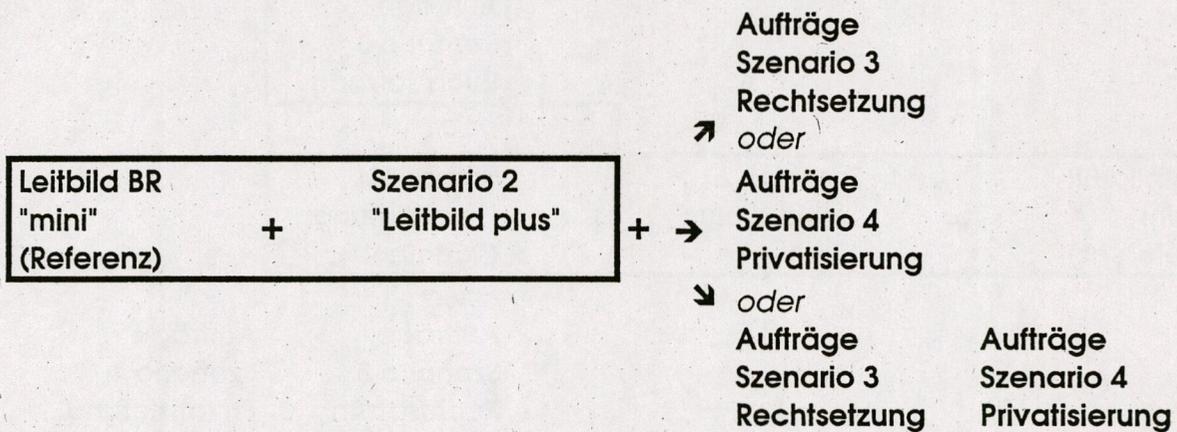
Diese drei Reformszenarien können nun in zeitlicher und inhaltlicher Hinsicht unterschiedlich **kombiniert und zu Paketen verbunden** werden. Dabei wurden insgesamt sieben Kombinationen gebildet aus folgenden Modulen:

1. Inhalte:
  - a. Referenz-Leitbild 1994
  - b. Leitbild "plus" (= Leitbild 94 + weitere Reformen im öff.-rechtl. Statut)
  - c. Rechtsetzungsaufträge (Zeithorizont +/- Jahr 2000)
  - d. Privatisierungsaufträge (Zeithorizont +/- Jahr 2000)
  - e. Privatisierungs-Entscheide 1995 (Rahmen)
2. Zeit/Form:
  - a. Rechtsetzung 1995 (inkl. "Leitbild" als Botschaft)
  - b. Rechtsetzung 1995 inkl. Rahmen Privatisierung 1995
  - c. Leitbild Handlungsaufträge 1995 für Reformen 2000
  - d. Leitbild als Botschaft für Rechtsetzung 1995 + Rahmen Privatisierung 1995

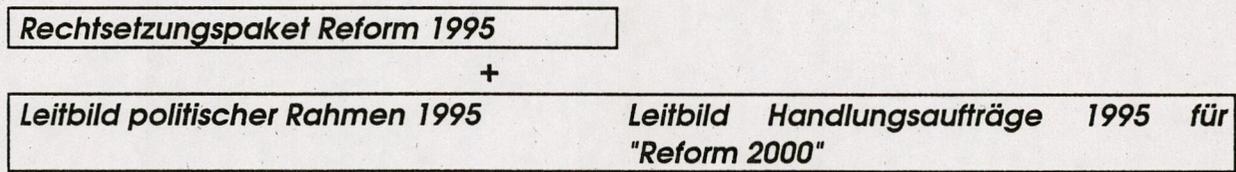
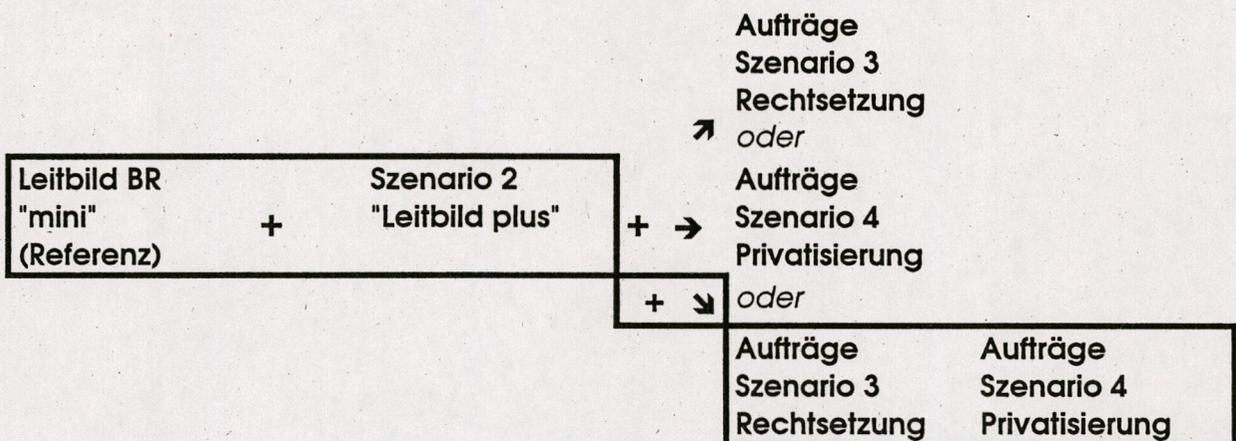
Aus diesen Modulen wurden insgesamt drei Kombinationen ausgewählt, welche im Folgenden als Reformszenarien 1, 2 und 3 näher vorgestellt werden.

22. Auswahlvorschlag der drei Reformszenarien (Uebersicht System)

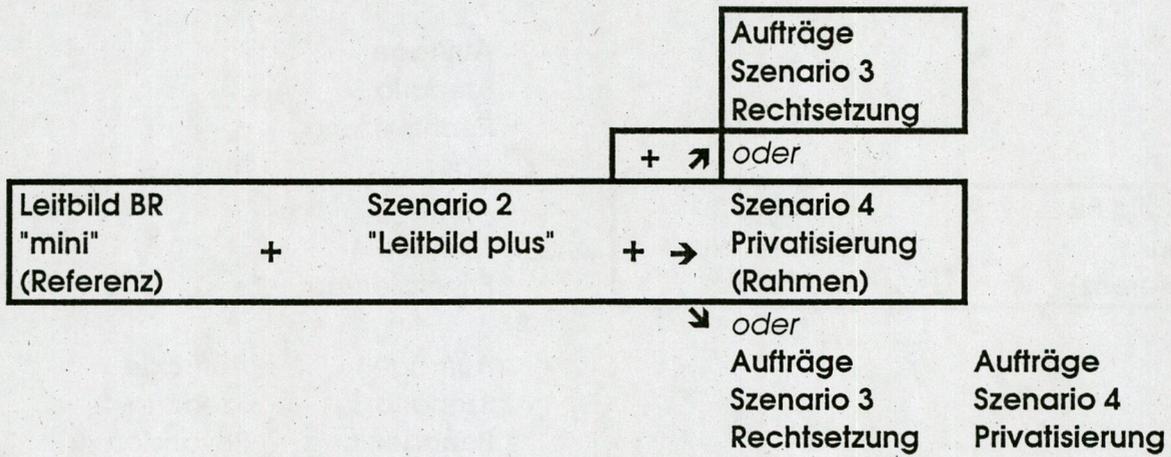
22.1 Mittlere Einphasen-Reform "Leitbild plus"



22.2 Mehrphasenreform "Leitbild plus mit kombinierten Aufträgen"



**22.3 Zweiphasenreform mit "Leitbild plus mit Rahmen Privatisierung sowie  
 Rechtsetzungsaufträgen"**



**Rechtsetzungspaket Reform 1995 und Rahmen Privatisierung 2000**

+

**Leitbild politischer Rahmen 1995 inkl. Leitlinien Privatisierung 2000  
 sowie Handlungsaufträgen 1995 für Rechtsetzung 2000**

### 3. Uebersicht der unterschiedlichen Inhalte der drei Reformszenarien

<i>Referenz-Szenario (= Leitbild 94)</i>	<i>Reform-Szenario 1 Mittlere Einphasen- Reform "Leitbild plus"</i>	<i>Reform-Szenario 2 Mehrphasenreform "Leitbild plus mit kombinierten Aufträgen"</i>	<i>Reform-Szenario 3 Zweiphasenreform mit "Leitbild plus mit Rahmen Privatisie- rung sowie Recht- setzungsaufträgen"</i>
Status quo Infrastruktur	<b>Eisenbahnvermögen Bund</b>	Eisenbahnvermögen Bund	Eisenbahnvermögen Bund <b>oder private Infrastruktureigen- tümerin</b>
gestaffelte Entschuldung	Einmal-Entschuldung (ev. gestaffelte E.)	Einmal-Entschuldung (ev. gestaffelte E.)	Einmal-Entschuldung
Aktivtausch, ev. Bilanzverkürzung	Aktivtausch oder Bilanzverkürzung	Aktivtausch oder Bilanzverkürzung	Aktivtausch oder Bilanzverkürzung
	<b>eigene Rechtsper- sönlichkeit SBB</b>	eigene Rechtsper- sönlichkeit SBB	<b>eigene Rechtsper- sönlichkeit ab sofort, private Rechtsform SBB (AG oder Ge- nossenschaft) vor- zubereiten vor 1998</b>
limitierter free access	weitgehender free access mit Schieds- behörde	weitgehender free access mit Schieds- behörde	voller free access (Gleichheit aller TU) mit Schiedsbehörde
Bestellungen RPV und Huckepack	Bestellungen RPV, Optionen Bestellun- gen Personenfern- verkehr + Güter- verkehr	Bestellungen RPV, Optionen Bestellun- gen Personenfern- verkehr + Güter- verkehr	Bestellungen RPV, Optionen Bestellun- gen Personenfern- verkehr + Güter- verkehr
	RPV in regionalen Profitcenters SBB oder durch Dritte	RPV in regionalen Profitcenters SBB oder durch Dritte	RPV in eigenen Unternehmen (SBB- Verband oder Dritte)
	konkretes Programm Internalisierung externe Kosten	konkretes Programm Internalisierung externe Kosten	konkretes Programm Internalisierung externe Kosten
		Auftrag Gesetz- gebung langfristige Finanzierung (MWSt, TSZ-Anteil, sonstige Abgaben)	Auftrag Gesetz- gebung langfristige Finanzierung (MWSt, TSZ-Anteil, sonstige Abgaben)
		Auftrag Gesetz- gebungsprogramm "harmonisierte Infra- struktur"	Auftrag Gesetz- gebungsprogramm "harmonisierte Infra- struktur"
		Auftrag integriertes "Gesetz für den öffentlichen Verkehr"	Auftrag integriertes "Gesetz für den öffentlichen Verkehr"
		<b>Auftrag Prüfung/Vor- bereitung Entscheid- grundlagen private Rechtsform (AG oder Genossenschaft)</b>	<b>direkte Verankerung der Umwandlung in AG oder Genossen- schaft ab 1996 bis 1998</b>

#### 4. Zu beantwortende Fragen für die Begründung der Anträge zuhanden des Bundesrates

Für die Vorbereitung der Anträge an den Bundesrat müssen die nachfolgenden Fragen im Leitorgan behandelt und vorläufige Antworten zuhanden des Bundesrates vorbereitet werden. Sie sollen vor allem die Unterschiede unter den Szenarien respektive gegenüber dem Referenzszenario erklären.

##### 4.1 Provisorische Antworten auf Fragen zum Reformszenario 1 Mittlere Einphasen-Reform "Leitbild plus"

Frage	Reformszenario 1 Mittlere Einphasen-Reform "Leitbild plus"	Provisorische Antworten im Hinblick auf Beratung im Leitorgan zuhanden des Bundesrates
A	warum genügt "Leitbild mini" = Reverenzvariante nicht?	Grosse Erwartungen in Vernehmlassung auf weitergehende Reformen. Leitbild wird fast durchwegs als zu defensiv empfunden. Reform Leitbild BR zuwenig dynamisch und zuwenig auf "Euro-Standard"
B	warum könnte man auf Handlungsaufträge für Reform 2000 verzichten?	- zuviel heute in Bewegung/unklar - Bedarf nach Konsolidierung der ersten Etappe - separate Rechtsetzungen weiterhin möglich - Privatisierungsaufträge später separat auch möglich
C	was könnte Gehalt des Internalisierungsprogramms für externe Kosten (ab ca. 1997) sein?	- leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe - Transitabgabe als Zuschlag i.S. Alpeninitiative - Ausbau Lärmschutzmassnahmen über Preiszuschläge Bahn und Treibstoffe - Start Vorarbeiten Road Pricing in Agglomerationen
D	warum würde das Infrastruktüreigentum formal an den Bund übertragen ("Eisenbahnvermögen")?	- Korrelat zu Entschuldungsschritten - Bereinigung und Klarstellung zw. SBB und Bund - Grundlage für konsequenteren "free access" - Grundlage für ev. Investitionsfinanzierung à fonds perdu via neuen Finanzierungsfonds
E	welche Folgen hätte das Infrastruktüreigentum des Bundes im Unternehmen SBB und in den Rechts- und Finanzbeziehungen Bund-SBB?	- bei "free access" garantierte Unabhängigkeit von SBB - klare Planungsverantwortung Bund v.a. für Grossprojekte, integrierte Sichtweise - SBB als "Managementgesellschaft" für Infrastrukturbewirtschaftung im Umfang gem. Unternehmensvertrag - Finanzierung à fonds perdu durch Bund "natürlich", gekoppelt mit "Benützungsgebühren" der TU
F	welches wären konkrete Folgen des Postulats "Mobilitätsgrundvorsorge" und "Hauptverkehrsanteil in Schwerpunktregionen"?	- bei Vollzug EBG und in neuem SBB-Gesetz klare Verantwortung Bund für Grundmobilität ganzes Land - Klärung Aufgabenteilung Bund/Kantone v.a. im RPV - polit. Support für Schwerpunktinvestitionen in Agglomerationen mit hoher öV-Nachfrage
G	warum erscheint die Option für Abgeltungen im Fern- und Güterverkehr sachgerecht (nebst Verpflichtung zu Bestellungen im RPV und Huckepack-Verkehr)?	- Sicherung der Gesamtsicht der verkehrspolitischen Steuerung in nicht (absolut) marktfähigen Bereichen - Instrument für gezielte Bestellungen im volkswirtschaftlichen Interesse - Option bedingt u.U. heikle (aber sinnvolle) Selektionsentscheide zw. Prioritäten unter den Abgeltungsbe- reichen bei rel. fixen Finanzrahmen des Bundes

Fortsetzung

Frage	Reformszenario 1 Mittlere Einphasen-Reform "Leitbild plus"	Provisorische Antworten im Hinblick auf Beratung im Leitorgan zuhanden des Bundesrates
H	worum könnte es bei einem formalisierten freien Netzzugang mit Schiedsbehörde für Kapazitätsmanagement gehen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Korrelat zu Eisenbahnvermögen des Bundes</li> <li>- Bundesstelle muss über Kapazitätsmanagement wachen, das allenfalls durch gem. Organe der Bahnen vollzogen wird (möglichst betriebsnah)</li> <li>- free access-Anwendungsfälle stark erweitern für internationale und regionale Aufgabenteilungen sowie für den Güterverkehr</li> <li>- free-access-Anwendung als Ausnahme auch im nationalen Personenverkehr ermöglichen</li> </ul>
I	was bedeuten eigene Rechtspersönlichkeit der SBB und "Infrastrukturmanagement"?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- volle Vertrags- und Prozessfähigkeit der SBB geg. CH und Privaten (im In- und Ausland)</li> <li>- Basis für stärker eigenständige Lösungen in der Unternehmens- und Personalführung (geg. Bundesrecht)</li> <li>- Infrastrukturmanagement: via Vertrag Varianten von allg. Generalunternehmerauftrag für Bau, Planung und Unterhalt des Gesamtnetzes bis zu sektoriellen Verträgen für Einzelbereiche in Kooperation und z.T. Konkurrenz mit KTU, Privatfirmen etc.</li> <li>- Beibehalten des öffentlich-rechtlichen Statuts SBB</li> </ul>
J	warum könnten A-fonds-perdu-Mittel des Bundes für Investitionen SBB sinnvoller sein (als Darlehen, die auch noch geprüft werden)?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eisenbahnvermögen des Bundes: für eigene Infrastrukturen à fonds-perdu (Eigenleistung) konsequent</li> <li>- Kostenbeitrag der SBB (u.a. TU) differenzierter via ausgestaltete Benützungsgebühren (mit Marktaspekten)</li> <li>- Ausgaben des Bundes für Infrastrukturbewirtschaftung und Bau erfolgen (à fonds perdu) in Form von Entgelten an SBB oder private Dritte für Bauarbeiten, Unterhalt, GU-Funktion etc.</li> </ul>
K	warum sind für Sanierung der SBB noch beide Varianten Bilanzverkürzung und Aktiventausch zu vertiefen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bilanzverkürzung oder Aktiventausch umstritten in Vernehmlassung</li> <li>- Einmalabschreibung als "Ende mit Schrecken" von vielen geg. gestaffelter Abschreibung bevorzugt</li> <li>- Ziel ist rasche Verbesserung der Ausgangslage für "neue SBB", optimales Vorgehen noch offen</li> </ul>
L	welche Gesetze wären zu ändern und welche Rechtsform erhielte das "Leitbild"?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SBB-Gesetz, EBG, evtl. TG, evtl. indirekt FHG</li> <li>- Leitbild: soweit Reformanliegen direkt im Gesetz umsetzbar: Leitbild als ausgebaute Botschaft des BR</li> <li>- verkehrspolitischer Ueberbau: mind. als "Aussprachepapier" des BR (Vorarbeiten Dienst GVF laufen), dieses in Kommissionen BV zu beraten</li> <li>- wenn wichtige Anliegen formell nicht im Gesetz umsetzbar: Leitbild als einf. Bundesbeschluss prüfen</li> </ul>

#### 4.2 Provisorische Antworten auf Fragen zum Reformszenario 2 Mehrphasenreform "Leitbild plus mit kombinierten Aufträgen"

Frage	Reformszenario 2 Mehrphasenreform "Leitbild plus mit kombinierten Aufträgen"	Provisorische Antworten im Hinblick auf Beratung im Leitorgan zuhanden des Bundesrates
A	aus welchen Gründen wird das Reformszenario 1 als nicht genügend erkannt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- grosser Handlungsbedarf und Dynamik der Entwicklungen in Europa fordern klar fixierte Perspektiven</li> <li>- für Unternehmung und Politik müssen möglichst verlässliche Weichen jetzt gestellt werden mit Kombination Privatisierung und öV-Rechtsreformen</li> </ul>
B	warum sind Handlungsaufträge für Rechtsetzung und Privatisierung sinnvoll?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rechtsetzung: weil Politik die Gesamtschau vermisste und BR so integrierte Sicht Inhalte/Etappen gibt</li> <li>- Privatisierung: Vernehmlassung will mehr Reformen, rasche Prüfungs- und Handlungsaufträge für SBB wichtig, Reformwille soll nicht gebremst werden</li> </ul>
C	im Hinblick auf welche beabsichtigten Wirkungen sollen die Rechtsetzungsaufträge formuliert sein?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Programm Herstellung Kostenwahrheit soll Wettbewerbsumfeld öV verbessern/Finanzierung erleichtern (ist Teil aller drei Reformszenarien)</li> <li>- Gesetz langfristige Finanzierungsquellen öV soll neue Dynamik der Diskussion aufnehmen und kombinierte/abgestimmte Lösungen IV/öV durchsetzen (inkl. Optionen MWSt, TSZ, Energieabgabe etc.)</li> <li>- Gesetz Harmonisierung Infrastrukturfragen soll integrierte Planung + Nutzung aller öV-Netze erleichtern und öV-System stärken/Prioritätensetzung verbessern</li> <li>- Einheits-öV-Gesetz des Bundes: wünschbar, aber 3. Priorität und letzte Stufe der Rechtsreformen</li> </ul>
D	welche inhaltlichen Schwerpunkte könnten die Rechtsetzungsaufträge haben?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kostenwahrheit: SVA, Transitgebühr, Lärmprogramm</li> <li>- Finanzierung: Fonds aus Energieabgabe, TSZ-Erhöhung, MWSt-Zuschlag etc. (als Alternativen oder kombiniert)</li> <li>- Infrastrukturen: Finanzplanung, Standards, Plangenehmigungen, Finanzierungssysteme, Netzplanungen</li> </ul>
E	welcher Gehalt einer Aktiengesellschaft (als Variante) würde vorgegeben / wie offen wäre der Auftrag zur Prüfung und / oder Vorbereitung der Privatisierung?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Form AG könnte "Spezialgesetz-AG", AG nach OR 762 (Staatsvertreter) oder normale AG sein</li> <li>- Optionen Grad Beteiligung Bund und Private, evtl. Öffnung für Privataktionäre nach klarem Programm resp. festgelegten (Ertragskraft-) Kriterien</li> <li>- Strukturentscheid z.B. Prinzip eigene Gesellschaften Infrastrukturmanagement/Personenverkehr/Güterverkehr, Holding für Strategien</li> <li>- evtl. Prinzipien für Wandel Dotations- in Aktienkapital</li> </ul>
F	welches könnten Vorteile der Variante Genossenschaft sein, welche es rechtfertigen, auch dafür Klärungsauftrag zu geben?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- privatrechtliche Form mit prinzipieller Eignung für Unternehmen mit "not-for-profit-Charakter"/service public</li> <li>- Chance für aktiven Einbezug Bevölkerung/Wirtschaft als Genossenschafter, div. Formen der Schaffung und Abgabe von Anteilscheinen</li> <li>- gewisse "demokratische" Elemente der Führung, Nähe zum öffentlichen Statut des Bundesbetriebes</li> </ul>

Fortsetzung

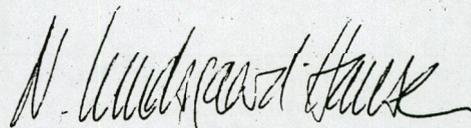
Frage	Reformszenario 2 Mehrphasenreform "Leitbild plus mit kombinierten Aufträgen"	Provisorische Antworten im Hinblick auf Beratung im Leitorgan zuhanden des Bundesrates
G	wer würde die Privatisierungsfragen in welchen Etappen angehen?	- Federführungs-Verantwortung beim Bund als heutigem Eigentümer, Einbezug Kantone und SBB (sowie für Schnittstellen KTU/PTT) - Etappen: Arbeitsbeginn 1996/97, Rechtsetzungsvorlagen spätestens 1999 (Variantenentscheide 1998)
H	wieweit sollen die Fragen zur betrieblichen Trennung von Infrastruktur und Betrieb ausdrücklich Teil der Abklärungen sein?	- als komplexe Frage des Betriebes und von rechtlichen und ökonomischen Grundsatzfragen rasch anpacken - Antworten beeinflussen Lösungen der Privatisierung - als möglicher Folgeschritt nach sofortiger rechnerischer Trennung bald zu klären
I	sollten Rechtsetzungs- und Privatisierungsaufträge formal und inhaltlich vernetzt und gekoppelt werden?	- Kostenwahrheitsaufträge sowie Finanzierungssysteme mit Privatisierung inhaltlich verknüpfen/abstimmen - Infrastruktur-Gesetz und Privatisierung inhaltl. koppeln - formale Koppelungen der Reformvorlagen prüfen (Optionen klären)
J	in welcher Rechtsform würde ein "Auftrags-Leitbild" erlassen (einfacher Bundesbeschluss?)?	- Leitbild als Botschaft zur Revisionsvorlage SBB-Gesetz 1995 für die dort gelösten Fragen - für weitere Reformschritte Leitbild als einfacher Bundesbeschluss mit Botschaft für Erläuterungen; Bundesbeschluss evtl. befristet (bis Ablösung durch durchgeführte Reformen)

#### 4.3 Provisorische Antworten auf Fragen zum Reformszenario 3 Zweiphasenreform "Leitbild plus mit Rahmen Privatisierung sowie Rechtsetzungsaufträgen"

Frage	Reformszenario 3 Zweiphasenreform mit "Leitbild plus mit Rahmen Privatisierung sowie Recht- setzungsaufträgen"	Provisorische Antworten im Hinblick auf Beratung im Leitorgan zuhanden des Bundesrates
A	aus welchen Gründen wird das Reformszenario 2 als nicht genügend erkannt?	- verbindliche rasche Weichenstellung für Marschrichtung Privatisierung; wettbewerbs- und verkehrspolitisch wichtige Klarheit statt Planungsunsicherheit - Fortführen öffentlich-rechtliche SBB deutlich über Jahr 2000 hinaus europäisch und im Umfeld Liberalisierung Schweiz zu defensiv
B	warum rechtfertigt es sich, bei der Privatisierung sofortige Rahmenrechtsetzung zu machen?	- Grundsatzfragen heute entscheidungsreif - klare Planungs- und Reformleitplanken für SBB wichtig - gestaffelte/differenzierte Umsetzung bleibt möglich
C	welche Privatisierungseckdaten könnten (bei gegebenem politischen Willen) entscheidungsreif sein für direkte Reform 95?	- Prinzip der Bildung einer AG oder Genossenschaft - Grundsatzstruktur mit Holding und Untergesellschaften (statt Zersplitterung in unabhängige Firmen) - Grundsatz der sukzessiven Oeffnung für Privataktionäre resp. Genossenschaftsanteile
D	welche Einflüsse hätte dieses Szenario auf andere Transportuntern. im öV?	- formalrechtliche Angleichung der SBB an KTU(-AG's) - erleichterte firmenrechtliche Kooperationen - Gleichheit im Status geg. Bund und Kantonen

Die Form der Anträge und Begründungen zuhanden des Bundesrates sollen gestützt auf die materiellen Beratungen im Leitorgan im Lauf des Monats März 1995 definiert werden. Die Teams im BAV können an ihren Sitzungen im März die Struktur des Berichts und die Schwerpunkte der Begründungen gestützt auf die Vorgaben des Leitorgans festlegen. Zusätzlich zu den obigen Fragen sind noch die Anliegen des Teams 3 (Rechtsfragen und Kommunikation) einzubeziehen.

24.2.95

  
Niklaus Lundsgaard-Hansen

24.2.95/NLH

Vertraulich

## Anhang: Verbale Beschreibung der drei Reformszenarien

(Auszug und teilweise Anpassung oder Ergänzung der Aussagen im Papier 11.1.95).  
Kursive Schrift: Änderungen gegenüber dem Referenz-Szenario Leitbild 94

### 1. Mittlere Einphasen-Reform "Leitbild plus"

1. In den **Zielsetzungen des Verkehrs** wird die heutige Verkehrspolitik zugrunde gelegt. Marktwirtschaftliche und ökologische Massnahmen sollen verstärkt werden (Effizianzanreize, Marktausrichtung). *Bund und Kantone erlassen 1996 ein integriertes Programm zur schrittweisen Internalisierung der externen Kosten im Verkehr und bereiten bis ca. 2000 Entscheidungsgrundlagen für weiterführende marktwirtschaftliche Lenkungsabgaben vor.* Die Koordination der Verkehrspolitik bezieht *alle* wesentlichen Aufgaben ein (u.a. Bahninfrastruktur, *Substanzerhaltung Strassennetz* und Vollendung Nationalstrassen, Güterverkehr, Agglomerations- und Regionalverkehr) und *berücksichtigt die Grundanliegen der Wirtschafts-, Umwelt- und Europapolitik.*
2. Bei der **Stellung der Unternehmen im öffentlichen Verkehr** gewährleisten die SBB im Verbund mit PTT und KTU eine *Mobilitätsgrundvorsorge in Ergänzung zum Privatverkehr; bei dichter Besiedlung und hoher Nachfrage decken ihre Angebote die Mobilitätsnachfrage zu einem wesentlichen Teil ab.*
3. Bei den **Aufgaben der SBB** sollen die SBB unter Einschluss der Abgeltungen zumindest eine ausgeglichene Verkehrsrechnung erreichen. Für die Benützung der Infrastrukturen ist eine Gebühr zu leisten. *Abgeltungen sind vorgesehen im Regionalverkehr und möglich (durch den Bund oder durch Dritte) im Personenfernverkehr sowie im (gesamten) Güterverkehr.* Die SBB führen nationalen und internationalen Personenverkehr selbst oder in Kooperationen. Sie erbringen regionalen Personenverkehr *im Verbund mit KTU und PTT.* Im Güterverkehr erbringen die SBB, PTT und KTU *im Rahmen eines gemeinsamen Güterverkehrskonzeptes eine landesweite Grundversorgung mit Ganzzugsangeboten, Einzelwagenladungsverkehr und kombiniertem Verkehr. Sie fördern neue Güterverkehrssysteme.* Die SBB betreiben und unterhalten *im Rahmen und Umfang gemäss Aufträgen des Bundes die Eisenbahninfrastruktur im Eigentum des Bundes; der Bund sorgt dafür, dass diese von Dritten diskriminierungsfrei und zu gleichwertigen Bedingungen genutzt werden kann (überwacht von einer unabhängigen Behörde).* Die SBB können Dritten Traktion zur Verfügung stellen. Die SBB und anderen Transportunternehmen haben grundsätzlich die Tarifautonomie; bei Bestellungen werden die Tarife gemeinsam geregelt, und die Transportunternehmen koordinieren die Tarife untereinander.
4. Bei der **Unternehmensstruktur** werden die SBB eine selbständige, öffentlich-rechtliche Anstalt *mit eigener Rechtspersönlichkeit und eigener Rechnungslegung.* Im Rahmen der Vorgaben sind sie für das unternehmerische Ergebnis verantwortlich. Die Organisation der SBB soll gestrafft, beweglich und profitcenter-orientiert sein und Leistungen effizient erbringen. Bahnfunktionen ausserhalb des Kernbereichs können soweit sinnvoll in unterschiedlichen

Rechtsformen ausgelagert werden. Der Unternehmensbereich *Infrastrukturmanagement* wird mit eigener Rechnung geführt *und kann als eigene Organisation geführt werden*, der Verkehrsbereich ist unter Einschluss von Abgeltungen und Infrastrukturbenützungsgebühr selbsttragend zu gestalten. Die SBB wirken aktiv an der Ausgestaltung regionaler Verkehrsorganisationen mit.

5. Die **Beziehungen zum Bund** werden in einem fünfjährigen Unternehmensvertrag zwischen Bundesrat und SBB geregelt, welcher von der Bundesversammlung genehmigt wird. Er legt die strategischen Ziele, den Rahmen der abzugeltenden Leistungsangebote und die Investitionsschwerpunkte *sowie die jeweiligen finanziellen Rahmenbedingungen* fest. Konkrete Leistungsziele werden jährlich im voraus vereinbart. Budget und Rechnung der SBB gehen einmal jährlich zur Kenntnis an die Eidg. Räte; sie beschliessen über Kredite an die SBB im Rahmen des Bundesbudgets. Verwaltungsrat und Generaldirektion werden vom Bundesrat für die Laufzeit des Unternehmensvertrags gewählt.
6. Bei der **Rechnungslegung und Finanzierung** wird eine getrennte Verkehrs- und Infrastrukturrechnung (sowie NEAT-Rechnung) vorgesehen. Das Dotationskapital wird auf die ersten beiden aufgeteilt. Die laufende Finanzierung richtet sich u.a. nach Eisenbahngesetz. *Abgeltungen und Bundesleistungen für Investitionen*, Benützungsgebühr für die Infrastruktur und Darlehen des Bundes werden jährlich im voraus fixiert. Der Bund stellt die Investitionsmittel *wie folgt* zur Verfügung: *Beiträge à fonds perdu (oder allenfalls Darlehen) für konkrete Leistungen (Bau, Unterhalt) der SBB (oder von Dritten) für das Management der Infrastrukturen*, verzinsliche und rückzahlbare Darlehen im Verkehrsbereich. *Dritte können in Ausnahmefällen Darlehen gewähren*. Die Eidg. Räte genehmigen Infrastruktur-Einzelprojekte über 400 Mio. Franken. *Für die Umschuldung werden die Bilanzen der SBB um Darlehen und Anlagewerte gekürzt oder die Aktiven getauscht (beide Varianten sind noch zu vertiefen) und aufgelaufene Darlehen werden den SBB - in der Form einer einmaligen Abschreibung (oder allenfalls gestaffelt) - erlassen. Im gleichen Umfang übernimmt der Bund die Infrastruktur-Anlagewerte der SBB in ein Eisenbahnvermögen des Bundes.*

## 2. Mehrphasenreform "Leitbild plus mit kombinierten Aufträgen"

*Änderungen gegenüber dem ersten Reformszenario sind unterstrichen.*

1. In den **Zielsetzungen des Verkehrs** wird die heutige Verkehrspolitik zugrunde gelegt. Marktwirtschaftliche und ökologische Massnahmen sollen verstärkt werden (Effizianzanreize, Marktausrichtung). *Bund und Kantone erlassen bis 1996 ein integriertes Programm zur schrittweisen Internalisierung der externen Kosten im Verkehr und bereiten bis ca. 2000 Entscheidungsgrundlagen für weiterführende marktwirtschaftliche Lenkungsabgaben vor.* Die Koordination der Verkehrspolitik bezieht *alle wesentlichen Aufgaben ein (u.a. Bahninfrastruktur, Substanzerhaltung Strassennetz und Vollendung Nationalstrassen, Güterverkehr, Agglomerations- und Regionalverkehr) und berücksichtigt die Grundanliegen der Wirtschafts-, Umwelt- und Europapolitik.* Der Bund bereitet in Zusammenarbeit mit den Kantonen Rechtsetzungsprojekte in folgenden Bereichen und Zeiträumen vor (Priorität in dieser Folge):

- a. Langfristige Finanzierungsgrundlagen für den öffentlichen Verkehr: Sicherung und Erschliessung öffentlicher Finanzierungsquellen für die Leistungen des Bundes und (soweit sinnvoll) der Kantone an die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs, unter Einbezug von Optionen aus der Internalisierung externer Kosten, der Treibstoffe und indirekter Steuern; Zeitraum: Konzeption und Grundsatzentscheide vor Ende 1996, Erlassentwürfe bis Mitte 1998;
- b. Harmonisierung der Infrastrukturen des Eisenbahnverkehrs: Angleichung und Optimierung der Regelungen für Planung, Finanzierung und Management der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehr (Erstinvestitionen und Erneuerungen) der SBB und KTU; Zeitraum: Gesetzesvorlage bis Ende 1998;
- c. Bundesgesetz über den öffentlichen Verkehr: Zusammenlegung und formale sowie (soweit nötig) materielle Harmonisierung der Bundeserlasse im Bereich öffentlicher Verkehr (SBB-Gesetz, Eisenbahngesetz, Transportgesetz, z.T. PTT-Organisationsgesetz) in ein einheitliches Bundesgesetz; Zeitraum: Gesetzesvorlage bis Ende 2000.

2. Bei der **Stellung der Unternehmen im öffentlichen Verkehr** gewährleisten die SBB im Verbund mit PTT und KTU eine Mobilitätsgrundvorsorge in Ergänzung zum Privatverkehr; bei dichter Besiedlung und hoher Nachfrage decken ihre Angebote die Mobilitätsnachfrage zu einem wesentlichen Teil ab.
3. Bei den **Aufgaben der SBB** sollen die SBB unter Einschluss der Abgeltungen zumindest eine ausgeglichene Verkehrsrechnung erreichen. Für die Benützung der Infrastrukturen ist eine Gebühr zu leisten. *Abgeltungen sind vorgesehen im Regionalverkehr und möglich (durch den Bund oder durch Dritte) im Personenfernverkehr sowie im (gesamten) Güterverkehr.* Die SBB führen nationalen und internationalen Personenverkehr selbst oder in Kooperationen. Sie erbringen regionalen Personenverkehr im Verbund mit KTU und PTT. Im Güterverkehr erbringen die SBB, PTT und KTU im Rahmen eines gemeinsamen Güterverkehrskonzeptes eine landesweite Grundversorgung mit Ganzzugsangeboten, Einzelwagenladungsverkehr und kombiniertem Verkehr. Sie fördern neue Güterverkehrssysteme. Die SBB betreiben und unterhalten im Rahmen und Umfang gemäss Aufträgen des Bundes die Eisenbahninfrastruktur im Eigentum des Bundes; der Bund sorgt dafür, dass diese von Dritten diskriminierungsfrei und zu gleichwertigen Bedingungen genutzt werden kann (überwacht von einer unabhängigen Behörde). Die SBB können Dritten Traktion zur Verfügung stellen. Die SBB und anderen Transportunternehmen haben grundsätzlich die Tarifautonomie; bei Bestellungen werden die Tarife gemeinsam geregelt, und die Transportunternehmen koordinieren die Tarife untereinander.
4. Bei der **Unternehmensstruktur** werden die SBB in der ersten Phase (Sofortmassnahme) eine selbständige, öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit und eigener Rechnungslegung. Im Rahmen der Vorgaben sind sie für das unternehmerische Ergebnis verantwortlich. Die Organisation der SBB soll gestrafft, beweglich und profit-center-orientiert sein und Leistungen effizient erbringen. Bahnfunktionen ausserhalb des Kernbereichs können soweit sinnvoll in unterschiedlichen Rechtsformen ausgelagert werden. Der Unternehmensbereich Infrastrukturmanagement wird mit eigener Rechnung

geführt und kann als eigene Organisation geführt werden, der Verkehrsbereich ist unter Einschluss von Abgeltungen und Infrastrukturbenützungsg Gebühr selbsttragend zu gestalten. Die SBB wirken aktiv an der Ausgestaltung regionaler Verkehrsorganisationen mit. Die kurzfristigen Aenderungen dürfen eine Privatisierung der SBB nicht präjudizieren. Der Bund bereitet die Umwandlung der SBB in eine privatrechtliche Unternehmung vor und legt dafür vor Ende 1998 die nötigen Erlassentwürfe vor. Er prüft vorerst insbesondere zwei Varianten und konkretisiert spätestens ab Anfang 1998 die Bestvariante. Im Vordergrund stehen:

- a. **Aktiengesellschaft:** Bildung durch Spezialgesetz oder direkt nach Obligationenrecht. Prüfen verschiedener Formen der Bundesbeteiligung und der Oeffnung für private Aktionäre. Prüfen einer Holding sowie bereichsspezifischer Tochtergesellschaften. Dotationskapital wird zu Aktienkapital. Oeffnung für Drittaktionäre als Grundlage für Kooperationen und für Publikumsbeteiligung. Verselbständigung der Unternehmung, Sicherung der Bundesanliegen mittels Unternehmensvertrag und vereinbarten Bestellungen/Abgeltungen von Leistungsangeboten (inkl. Management von Infrastrukturen).
  - b. **Genossenschaft:** Bildung durch Spezialgesetz oder direkt nach Obligationenrecht. Prüfen einer Struktur mit regionalen Unternehmen als Genossenschaften und Fachbereichsunternehmen (z.B. technischer Unterhalt, internationale Personenverkehrsangebote) als Aktiengesellschaften sowie der Zusammenfassung dieser Firmen als Genossenschaftsbund (Holding-Ansatz, analog Modell Migros). Dotationskapital wird in Genossenschaftsanteile umgewandelt. Option für Abgabe an alle Schweizerinnen und Schweizer sowie Unternehmen (Kauf oder "Geschenk") zwecks Aufbau einer "Schweizerischen Volksbahn". Verselbständigung der Unternehmung, Sicherung der Bundesanliegen mittels Unternehmensvertrag und vereinbarten Bestellungen/Abgeltungen von Leistungsangeboten (inkl. Management von Infrastrukturen).
5. Die **Beziehungen zum Bund** werden in einem fünfjährigen Unternehmensvertrag zwischen Bundesrat und SBB geregelt, welcher von der Bundesversammlung genehmigt wird. Er legt die strategischen Ziele, den Rahmen der abzugeltenden Leistungsangebote und die Investitionsschwerpunkte sowie die jeweiligen finanziellen Rahmenbedingungen fest. Konkrete Leistungsziele werden jährlich im voraus vereinbart. Budget und Rechnung der SBB gehen einmal jährlich zur Kenntnis an die Eidg. Räte; sie beschliessen über Kredite an die SBB im Rahmen des Bundesbudgets. Verwaltungsrat und Generaldirektion werden vom Bundesrat für die Laufzeit des Unternehmensvertrags gewählt. Mit der Umwandlung in eine privatrechtliche Unternehmung werden diese Beziehungen unter Weiterverwendung des Instruments eines Unternehmensvertrages neu geregelt.
6. Bei der **Rechnungslegung und Finanzierung** wird eine getrennte Verkehrs- und Infrastrukturrechnung (sowie NEAT-Rechnung) vorgesehen. Das Dotationskapital wird auf die ersten beiden aufgeteilt. Die laufende Finanzierung richtet sich u.a. nach Eisenbahngesetz. *Abgeltungen und Bundesleistungen für Investitionen*, Benützungsg Gebühr für die Infrastruktur und Darlehen des Bundes werden jährlich im voraus fixiert. Der Bund stellt die Investitionsmittel wie folgt

zur Verfügung: *Beiträge à fonds perdu (oder allenfalls Darlehen) für konkrete Leistungen (Bau, Unterhalt) der SBB (oder von Dritten) für das Management der Infrastrukturen, verzinsliche und rückzahlbare Darlehen im Verkehrsbereich. Dritte können in Ausnahmefällen Darlehen gewähren.* Die Eidg. Räte genehmigen Infrastruktur-Einzelprojekte über 400 Mio. Franken. Für die Umschuldung werden die Bilanzen der SBB um Darlehen und Anlagewerte gekürzt oder die Aktiven getauscht (beide Varianten sind noch zu vertiefen) und aufgelaufene Darlehen werden den SBB - in der Form einer einmaligen Abschreibung (oder allenfalls gestaffelt) - erlassen. Im gleichen Umfang übernimmt der Bund die Infrastruktur-Anlagewerte der SBB in ein Eisenbahnvermögen des Bundes. Mit der Umwandlung in eine privatrechtliche Unternehmung werden diese Regeln angepasst.

### 3. **Zweiphasenreform mit "Leitbild plus mit Rahmen Privatisierung sowie Rechtsetzungsaufträgen"**

Gleiche Aussagen wie Ziffer 32 (Reformszenario 2). In Ziffer 4 verbindlichere Formulierung der Privatisierung mit wichtigen Vorentscheidungen schon in Gesetzesform als Teil der Reform 1995 (Detailumsetzung dann ab 1998).

1. In den **Zielsetzungen des Verkehrs** wird die heutige Verkehrspolitik zugrunde gelegt. Marktwirtschaftliche und ökologische Massnahmen sollen verstärkt werden (Effizienzreize, Marktausrichtung). *Bund und Kantone erlassen bis 1996 ein integriertes Programm zur schrittweisen Internalisierung der externen Kosten im Verkehr und bereiten bis ca. 2000 Entscheidungsgrundlagen für weiterführende marktwirtschaftliche Lenkungsabgaben vor.* Die Koordination der Verkehrspolitik bezieht alle wesentlichen Aufgaben ein (u.a. Bahninfrastruktur, Substanzerhaltung Strassennetz und Vollendung Nationalstrassen, Güterverkehr, Agglomerations- und Regionalverkehr) und berücksichtigt die Grundanliegen der Wirtschafts-, Umwelt- und Europapolitik. Der Bund bereitet in Zusammenarbeit mit den Kantonen Rechtsetzungsprojekte in folgenden Bereichen und Zeiträumen vor (Priorität in dieser Folge):
  - a. Langfristige Finanzierungsgrundlagen für den öffentlichen Verkehr: Sicherung und Erschliessung öffentlicher Finanzierungsquellen für die Leistungen des Bundes und (soweit sinnvoll) der Kantone an die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs, unter Einbezug von Optionen aus der Internalisierung externer Kosten, der Treibstoffe und indirekter Steuern; Zeitraum: Konzeption und Grundsatzentscheide vor Ende 1996, Erlassentwürfe bis Mitte 1998;
  - b. Harmonisierung der Infrastrukturen des Eisenbahnverkehrs: Angleichung und Optimierung der Regelungen für Planung, Finanzierung und Management der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehr (Erstinvestitionen und Erneuerungen) der SBB und KTU; Zeitraum: Gesetzesvorlage bis Ende 1998;
  - c. Bundesgesetz über den öffentlichen Verkehr: Zusammenlegung und formale sowie (soweit nötig) materielle Harmonisierung der Bundeserlasse im Bereich öffentlicher Verkehr (SBB-Gesetz, Eisenbahngesetz, Transportgesetz, z.T. PTT-Organisationsgesetz) in ein einheitliches Bundesgesetz; Zeitraum: Gesetzesvorlage bis Ende 2000.

2. Bei der **Stellung der Unternehmen im öffentlichen Verkehr** gewährleisten die SBB im Verbund mit PTT und KTU eine Mobilitätsgrundvorsorge in Ergänzung zum Privatverkehr; bei dichter Besiedlung und hoher Nachfrage decken ihre Angebote die Mobilitätsnachfrage zu einem wesentlichen Teil ab.
3. Bei den **Aufgaben der SBB** sollen die SBB unter Einschluss der Abgeltungen zumindest eine ausgeglichene Verkehrsrechnung erreichen. Für die Benützung der Infrastrukturen ist eine Gebühr zu leisten. Abgeltungen sind vorgesehen im Regionalverkehr und möglich (durch den Bund oder durch Dritte) im Personenfernverkehr sowie im (gesamten) Güterverkehr. Die SBB führen nationalen und internationalen Personenverkehr selbst oder in Kooperationen. Sie erbringen regionalen Personenverkehr im Verbund mit KTU und PTT. Im Güterverkehr erbringen die SBB, PTT und KTU im Rahmen eines gemeinsamen Güterverkehrskonzeptes eine landesweite Grundversorgung mit Ganzzugsangeboten, Einzelwagenladungsverkehr und kombiniertem Verkehr. Sie fördern neue Güterverkehrssysteme. Die SBB betreiben und unterhalten im Rahmen und Umfang gemäss Aufträgen des Bundes die Eisenbahninfrastruktur im Eigentum des Bundes; der Bund sorgt dafür, dass diese von Dritten diskriminierungsfrei und zu gleichwertigen Bedingungen genutzt werden kann (überwacht von einer unabhängigen Behörde). Die SBB können Dritten Traktion zur Verfügung stellen. Die SBB und anderen Transportunternehmen haben grundsätzlich die Tarifautonomie; bei Bestellungen werden die Tarife gemeinsam geregelt, und die Transportunternehmen koordinieren die Tarife untereinander. In allen Bereichen treten die SBB grundsätzlich in freier Konkurrenz gegenüber anderen Transportunternehmen auf und enthält das Bundesrecht keine Vorrangbereiche für die SBB.
4. Bei der **Unternehmensstruktur** werden die SBB in der ersten Phase (Sofortmassnahme) eine selbständige, öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit und eigener Rechnungslegung. Im Rahmen der Vorgaben sind sie für das unternehmerische Ergebnis verantwortlich. Die Organisation der SBB soll gestrafft, beweglich und profit-center-orientiert sein und Leistungen effizient erbringen. Bahnfunktionen ausserhalb des Kernbereichs können soweit sinnvoll in unterschiedlichen Rechtsformen ausgelagert werden. Der Unternehmensbereich Infrastrukturmanagement wird mit eigener Rechnung geführt und ist als eigene Organisation zu führen (mind. Tochterunternehmen), der Verkehrsbereich ist unter Einschluss von Abgeltungen und Infrastrukturbenützungsg Gebühr selbsttragend zu gestalten. Die SBB wirken aktiv an der Ausgestaltung regionaler Verkehrsorganisationen mit.

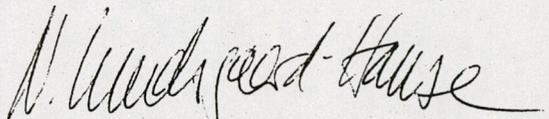
Die SBB bereiten ab Inkrafttreten der "Reform 95" ihre Privatisierung vor. Der Bund schafft dazu im Reformpaket 1995 einen gesetzlichen Rahmen wie folgt: (vorläufig noch zwei Varianten zur Vertiefung durch das EVED bis zum Antrag an den Bundesrat auf Ende 1995)

- a. **Aktiengesellschaft:** Die SBB werden ab 1998 (allenfalls etwas späterer Zeitpunkt) eine Aktiengesellschaft mit Bundes-Mehrheitsbeteiligung. Innert dreier Jahre soll der Bund mittels Aktienverkäufen (als Grundlage für Kooperationen und für Publikumsbeteiligung) zum Mindeheitsaktionär werden. Vorzubereiten sind eine Management-Holding sowie bereichsspezifische Tochtergesellschaften. Das Dotationskapital wird 1998 zu Aktienkapital. Sicherung der Bundesanliegen mittels Unter-

nehmensvertrag mit der AG und vereinbarten Bestellungen/ Abgeltungen von Leistungsangeboten (inkl. Management von Infrastrukturen).

- b. **Genossenschaft:** Die SBB werden ab 1998 (allenfalls etwas späterer Zeitpunkt) eine Genossenschaftsgruppe. Regionale Unternehmen als Genossenschaften, Fachbereichsunternehmen (z.B. technischer Unterhalt, internationale Personenverkehrsangebote) als Aktiengesellschaften, Holding dieser Firmen als Genossenschaftsbund. Das Dotationskapital des Bundes wird 1998 in Genossenschaftsanteile umgewandelt. Der Bund prüft vor 1998 die Realisierbarkeit der Abgabe von Anteilen an alle Schweizerinnen und Schweizer sowie Unternehmen (Kauf oder "Geschenk") zwecks Aufbau einer "Schweizerischen Volksbahn". Sicherung der Bundesanliegen mittels Unternehmensvertrag und vereinbarten Bestellungen/Abgeltungen von Leistungsangeboten (inkl. Management von Infrastrukturen).

5. Die **Beziehungen zum Bund** werden in einem fünfjährigen Unternehmensvertrag zwischen Bundesrat und SBB geregelt, welcher von der Bundesversammlung genehmigt wird. Er legt die strategischen Ziele, den Rahmen der abzugeltenden Leistungsangebote und die Investitionsschwerpunkte sowie die jeweiligen finanziellen Rahmenbedingungen fest. Konkrete Leistungsziele werden jährlich im voraus vereinbart. Budget und Rechnung der SBB gehen einmal jährlich zur Kenntnis an die Eidg. Räte; sie beschliessen über Kredite an die SBB im Rahmen des Bundesbudgets. Verwaltungsrat und Generaldirektion werden vom Bundesrat für die Laufzeit des Unternehmensvertrags gewählt. Mit der Umwandlung in eine privatrechtliche Unternehmung werden diese Beziehungen unter Weiterverwendung des Instruments eines Unternehmensvertrages neu geregelt.
6. Bei der **Rechnungslegung und Finanzierung** wird eine getrennte Verkehrs- und Infrastrukturrechnung (sowie NEAT-Rechnung) vorgesehen. Das Dotationskapital wird auf die ersten beiden aufgeteilt. Die laufende Finanzierung richtet sich u.a. nach Eisenbahngesetz. Abgeltungen und Bundesleistungen für Investitionen, Benützungsgebühr für die Infrastruktur und Darlehen des Bundes werden jährlich im voraus fixiert. Der Bund stellt die Investitionsmittel wie folgt zur Verfügung: Beiträge à fonds perdu (oder allenfalls Darlehen) für konkrete Leistungen (Bau, Unterhalt) der SBB (oder von Dritten) für das Management der Infrastrukturen, verzinsliche und rückzahlbare Darlehen im Verkehrsbereich. Dritte können in Ausnahmefällen Darlehen gewähren. Die Eidg. Räte genehmigen Infrastruktur-Einzelprojekte über 400 Mio. Franken. Für die Umschuldung werden die Bilanzen der SBB um Darlehen und Anlagewerte gekürzt oder die Aktiven getauscht (beide Varianten sind noch zu vertiefen) und aufgelaufene Darlehen werden den SBB - in der Form einer einmaligen Abschreibung (oder allenfalls gestaffelt) - erlassen. Im gleichen Umfang übernimmt der Bund die Infrastruktur-Anlagewerte der SBB in ein Eisenbahnvermögen des Bundes. Mit der Umwandlung in eine privatrechtliche Unternehmung werden diese Regeln angepasst.

  
N. Lundsgaard-Hansen