

Institut für Systemisches Management
und Public Governance
SBB Lab



Universität St.Gallen

Das Thema Bahnreform in den letzten 25 Jahren – Welche Themen bleiben uns erhalten?

**Prof. Dr. Christian Laesser
Universität St. Gallen**

Das waren die Themen im Vorfeld der Reform. Hintergrund: OeV als hoheitliche Aufgabe

- Unternehmerische Zukunft und Kostenstruktur der EVU
- Subventionsierungs(politik) und Regionalverkehrsfinanzierung
- Strukturierung Verkehrsangebot und Ausmass des Leistungsangebots
- Verkehrsnutzen und Wettbewerb
- Integrationsgrad beim Schienenverkehr (Zusammengehörigkeit Netz und Betrieb)
- Zugang von Drittparteien auf das Schienennetz (Free access)

Themen im Nachgang zur Reform (erste Dekade)

- Verhältnis zwischen Staat und öffentlichen Unternehmen; Akzeptanz und Ausmass der Einflussnahme der öffentlichen Hand auf die Verkehrswirtschaft
- Grad der Systemintegration und Wettbewerb im OeV
- Spannungsfeld “gewinnloser” Service public vs. Wettbewerb mit Gewinnorientierung
- Erste Evaluationen:
 - Diskrepanzen zwischen Absichten und realen Entwicklungen bei europäischen Bahnreformen (inkl. Aussagen zu einigen Auswirkungen der CH Reform)
 - Möglichkeiten und Grenzen von Wettbewerb im Regionalbahnverkehr (ausländische Erfahrungen)
- Ausschreibungen im OeV; “Service public” als international hart umkämpftes Geschäft
- Kooperationsstrategien für Unternehmen im öffentlichen Verkehr

Themen im Nachgang zur Reform (zweite Dekade)

- “Freie Fahrt” für Eisenbahnen (“Totaler” Wettbewerb)
- Diskriminierungsfreie Trassenvergabe (u.a. als Mittel zu Marktorientierung und Effizienz), inkl. Umgang mit Trassenkonflikten
- Governance des Güterverkehrs (in der Schweiz)
- Europäische Eisenbahnregulierung generell

Thesen als Grundlage zur Diskussion zukünftiger Themen

- (1) **Erreichbarkeit eines Standorts** ist eine **notwendige Bedingung** und Ingredienz zur **Erschliessung der Produktionsfaktoren** «Arbeit» und «Daten» sowie des **Potentials zum produktiven wirtschaftlichen Austausch**.
- (2) Erreichbarkeit im Sinne obiger Eigenschaften wird geschaffen durch die **Mobilität von Menschen, Gütern und Daten**. Hierzu braucht es **Infrastrukturen** (Potential ersten Grades) und diese **Infrastruktur nutzende Transportangebote** (Potential zweiten Grades).
- (3) Diese **Transportangebote** können entweder durch die Nachfrager selbst oder durch Dritte zu Gunsten von Nachfragern erstellt werden. Sie sind letztlich eine **Commodity zur Erfüllung höherwertiger Ziele** (siehe oben).
- (4) Der **Gewinn aus der Produktion von Transportangeboten** sollte nur dann **höher als zur Sicherung eines nachhaltigen Betriebs** sein, wenn die zu Grunde liegende **Mobilitätsnachfrage unter Vollkostenprämisse im Wettbewerb** gewonnen werden muss (erwerbswirtschaftliche Logik).
- (5) Wettbewerb ist nur dann sinnvoll, wenn er aufgrund der **Markt- und Kostenbedingungen überhaupt möglich** ist und wenn die mit Mobilität verbundenen Zielsetzungen **besser als ohne Wettbewerb** erfüllt werden können.

Welche Themen bleiben uns erhalten?

- Welches grundsätzliche Verständnis haben wir über das Objekt “OeV”?
 - Selbstzweck oder Mittel zum Zweck?
 - Welchen Grad von Wirtschaftlichkeit und Wettbewerb wollen wir (allenfalls differenziert nach Typen)?:
 - Gemeinwirtschaftlich -> kein Wettbewerb
 - Gemischtwirtschaftlich
 - Eigenwirtschaftlich
 - Erwerbswirtschaftlich -> maximaler Wettbewerb
 - Allenfalls: Welcher Gewinn- und Kostenteiler (Unternehmen, Bund, Kantone, Gemeinde, Nutzer)?
 - Welche Betrachtungsebene Vollkosten (Infra und Betrieb, nur Betrieb; interne und externe Kosten, nur interne Kosten)?
- Wir grenzen wir einen allfälligen Wettbewerb ab?
 - Form des Wettbewerbs (real oder mit Proxy; bspw. Via Benchmarks)?
 - Welcher geographischer Perimeter (Trasse, Linie, Netz in der Fläche, hybride Formen)?
 - Welche Angebotsklassen (EC, IC, IR, RE, R, S, weitere, evtl. Nicht spurgebundene)?

Welche Themen bleiben uns erhalten?

- Wie vernetzen wir unterschiedliche Verkehrsträger und –arten?
 - Was bzw. welche Errungenschaften müssen in Zukunft geschützt werden?
 - Welche Verkehrsangebote werden zukünftig mit-vernetzt und wie (bspw. Busse; Konzessionen)?
 - Wie halten wir es bspw. mit dem Vertrieb (Eigen- vs. branchenfremder Drittvertrieb)?
- Wer übernimmt wie welche Integrations- und Integratorenleistungen?
 - Welche Systeme und Teilsysteme sind Gegenstand für eine Integration?
 - Welches sind die wesentlichen Systemintegratoren (Governance und Führung, Prozesse, Schnittstellen, usw)?
 - Welche Ebenen sind betreff Systemintegration wesentlich (Operations, Angebote,...)?
- Wie allozieren wir Flächen für unterschiedliche Verkehrsträger und –arten
 - Nach welchen Kriterien und Prioritäten allozieren wir in Zukunft Verkehrsflächen (bspw. Kollektiv- vs. Individualverkehr, Fahrplan- vs. Bedarfsverkehr, usw.)?
 - Wie gehen wir mit der zukünftigen potentiellen Fraktionierung von Verkehrsflächen um?

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

© IMP-HSG. Alle Rechte vorbehalten.

Institut für Systemisches Management
und Public Governance



Universität St.Gallen