

Symposium 20 Jahre Bahnreform  
29. Mai 2019, Verkehrshaus Luzern

---

# Perspektive der Wissenschaft

Matthias Finger

# Message/Struktur

---

- Der Schweizerische ÖV ist ein von der Politik gewünschtes und vom Volk getragenes Erfolgsmodell
- Aber: die Herausforderungen haben sich in den letzten 20 Jahren stark geändert
- Die Bahnreform lief bis 1999 gut, ist aber seither ins Stocken geraten (insbesondere Einengung des Handlungsspielraums der Akteure)
- Um dieses Erfolgsmodell für die zukünftigen Herausforderungen fit zu machen, braucht es eine Bahnreform II ... oder eher eine Bahnreform III, den die Bahnreform II ist eigentlich schon gescheitert
- Wie sollte die Governance dieser Bahnreform III aussehen?

# Was sind die neuen Herausforderungen?

---

- 10-Millionen Schweiz
  - Multi-Modalität
  - Digitalisierung
  - Ökologie
- Vision: multimodales, integriertes, digital-gestütztes Mobilitätssystem
- ↔ Nörgeleien (Preise/Löhne, Ausbau/Abbau, Service/public, etc. etc.)

# Bahnreform I ...

---

- Errungenschaften von Bahnreform I (1999), im weiteren Sinne:
  - SBB als spezialrechtliche Aktiengesellschaft mit managerialer Autonomie (public corporate governance)
  - organisatorische und buchhalterische Trennung von Infrastruktur und Transport
  - Marktöffnung Cargo
  - klare Finanzierung: getrennte Finanzierung von Infrastruktur und RPV
  - solide Finanzierung (FinÖV, 1998)
- Seither hat sich die SBB de facto als Systemführerin etabliert, wobei die Zusammenarbeit der Branche zentral bleibt
- Anstatt auf dieser Schiene weiterzufahren, versucht man die SBB und das ÖV System zu mikromanagen
- 2 Szenarien:
  - unwahrscheinlich: *“Market is king”* ... führt zu ...
  - sehr wahrscheinlich: *“Tod durch Mikromanagement”*

# Governance von Bahnreform III: SBB als Systemführerin

- Systemführerschaft definieren, gesetzlich verankern und explizit (per Gesetz) der SBB (und der Branche) übertragen
- Unternehmensautonomie muss gestärkt werden und die politische Steuerung (Eigentümergefunktion) der SBB vom BAV getrennt werden
- Monopolistische Systemführerfunktion muss von einer gestärkten RailCom reguliert werden
- Ein einziges integriertes Metrossystem Schweiz (mass transit) wird von der SBB betrieben (gross modo FV)
- Trassenvergabestelle wird abgeschafft
- Multimodaler Ausschreibungswettbewerb im RPV
- Verkehrsverlagerung muss noch gefördert werden (u.a. mit mobility pricing)
- Koordinierte Mobilitäts- und Raumpolitik aus einer Hand: Mobilitätsamt