

Aktennotiz

**Prof. Dr. Widar von Arx
Prof. Dr. Christian Laesser
Philipp Wegelin**

widar.vonarx@hslu.ch
christian.laesser@unisg.ch
philipp.wegelin@hslu.ch

Seite 1/4

Workshop-Themen des Symposiums «20 Jahre Bahnreform»

Workshop 1. Bahnreform: Welche Aspekte der Reform haben sich bewährt? Welche Aspekte sind umstritten oder nicht erreicht?

Ziel des Workshops ist eine «Bestandsaufnahme» der Reform: In den eingereichten Abstracts und den geführten Gesprächen wurden u.a. folgende Punkte erwähnt.

Tendenziell positive Aspekte:

- Marktzugang, Trassenvergabe und Level-Playing Field unter den TU
- Finanzierung des Angebotes und Bestellprozess im RPV (Besteller-Ersteller-Prinzip im RPV)
- Professionalität der Unternehmen ist hoch, auch die Transparenz über ihre Leistungen ist vorhanden
- «Wettbewerb der Ideen» spielt, z.B. bei Flügelzüge oder Baustellen
- Die Angebotsplanungsprozesse sind gut, das Angebot hat sich für die Kunden im ÖV hat sich positiv entwickelt
- Bahnunternehmen haben als Arbeitgeber an Attraktivität gewonnen
- Neuregelung der Finanzierung SBB (Seit Bahnreform halten eine vierjährige Leistungsvereinbarung und die Eignerstrategie den Leistungsumfang und die Ziele fest)

Tendenziell negative Aspekte:

- Die Anpassung an regionale Gegebenheiten steht unter Druck
- Die Stärkung von Nachhaltigkeitsaspekten
- Relativ willkürliche Aufteilung des Marktes in den RPV, FV, OV, TV. Einteilung stimmt nicht mit der Nutzung durch Gäste überein. «Systemgrenzen» schaffen Komplexität und falsche Anreize
- Schlechte internationale Anbindung und nicht genutzte Potentiale trotz Ausbau von Schienen mit Schweizer Geld im Ausland
- ÖV Anteil stagniert trotz hoher Investitionen gegenüber dem MIV

- Warum wird das Bahnsystem in der Schweiz immer teurer, obwohl es ein Mengenwachstum gibt und technologischen Fortschritt?
- Angestrebte Trennung von Politik und Unternehmen ist nur teilweise gelungen
- Weiterentwicklung der Governance (kumulierten Rollen BAV, Kantone als Eigner von Bahnen)

Fragestellungen für diesen Workshop:

Leitfrage: Welche Aspekte oder auch Stossrichtungen der Bahnreform können als Erfolg, welche als Misserfolg bezeichnet werden? Welches sind die möglichen Ursachen oder auch Begründungen für eine solche Beurteilung?

- F1.1: Die Reform unter Effektivitätsgesichtspunkten: Welche Aspekte der (1) Reform und (2) dessen Umsetzung haben den öV in der Schweiz marktfähiger oder allenfalls weniger marktfähig gemacht?
- F1.2 Die Reform unter Effizienzgesichtspunkten: Welche Aspekte der (1) Reform und (2) dessen Umsetzung haben den öV in der Schweiz effizienter oder ineffizienter gemacht?

Workshop 2. Die Schweizer ÖV-Politik in der Zukunft

In diesem Workshop soll die Frage nach der Ziel-Hierarchie im ÖV sowie den dafür wichtigsten Rahmenbedingungen erörtert werden. Welche Erwartungen hat die Politik beispielsweise an den Kostendeckungsgrad gegenüber der Erschliessungsfunktion und dem Modal-Split? In den eingereichten Abstracts und den geführten Gesprächen wurden die Abstimmung von Raum und Verkehr im Rahmen einer koordinierten Verkehrspolitik häufig angesprochen. Welche Konsequenzen ergeben sich daraus z.B. für neue FV Haltestellen. Eine zweite Thematik ist die Frage nach einer Zielhierarchie zwischen in Konkurrenz stehen Anliegen (Erschliessung vs. Kostendeckung etc.) und einer möglichen Vorgabe eines Selbstfinanzierungsgrades im ÖV. Was wären die Folgen davon? Ganz fundamental kann die Frage aufgeworfen werden, inwiefern der ÖV ein «Business Model» darstellen muss oder ob er als gemeinwirtschaftliche Infrastruktur politisch zu definieren und abzugelten ist.

Fragestellungen für diesen Workshop:

Leitfrage: Welche Konsequenzen hat die Umlegung der Ziele «Zukunft Mobilität Schweiz» auf konkrete Fragen wie z.B. neue Fernverkehrs-Haltestellen? Welche Netzeffekte sind hieraus zu erwarten?

- F2.1: Muss der öV ein «Geschäft» sein können (gewinnorientierter Selbstzweck) oder soll er als Basis für den Wohlstand in der Schweiz quasi einfach kostendeckend zur Verfügung gestellt werden (Service Public)? Ist die dominante

Logik also eine gewinnorientiert unternehmerische oder eine gemeinwirtschaftliche politische?

- F2.2: In welcher Hierarchie stehen die Ziele «Modal-Split», «Kostendeckung», «Zugang», «Nachhaltigkeit» etc.?
- F2.3: Welche 3 regulatorischen Stellhebel haben das Potential, einen ähnlichen Effekt wie bspw. Bahn 2000 oder Taktfahrplan auszulösen? Gibt es diese überhaupt?

Workshop 3. Das Governance-Modell im Schienenverkehr

In diesem Workshop stehen folgende Themen zur Diskussion: Soll im Schweizer öV das Prinzip der Kooperation, des Wettbewerbs oder beides gelten? Und schliessen sich die zwei Formen gegenseitig aus? Oder sind auf gewissen Ebenen der Wertschöpfungsstufen doch wettbewerbliche Elemente möglich? Und gibt es physische und digitale Infrastrukturen von strategischer Bedeutung, die dem Wettbewerb entzogen und direkt einer staatlichen Kontrolle unterstehen müssen?

Eine zweite Thematik dreht sich um die Rolle der Eigner und ihrer Führungs- und Steuerungsfunktion. Wie wird die Eigner-Rolle heute von Bund, Kantonen und Städten wahrgenommen? Wie sähe eine produktive Rolle der Eigner für die Weiterentwicklung des ÖV in der Schweiz aus? Welche Voraussetzungen muss ein Eigner mitbringen?

Fragestellungen für diesen Workshop:

Leitfrage: Mit welchem Ansatz könnte man die wenig stimmige Aufteilung des öV in diverse Verkehre (FV, RPV, Strasse vs. Schiene etc.) zugunsten eines einheitlichen Ansatzes aufheben? Ist das Instrument der Linien-Konzession dafür geeignet?

- F3.1: Welches Wettbewerbsregime soll in Zukunft für welchen (auch immer zukünftigen) Verkehr gelten, ohne dass die Errungenschaften des öV verloren gehen?
Generelle Alternativen: Ausschreibung oder Direktvergabe?
Ebenen: bspw. gemäss Wertschöpfungsstufe (Beschaffung – Produktion – Vertrieb) oder Vertrauen auf Intermodalen Wettbewerb (Fernbus, MIV)
- F3.2: Wie ist der Subventionsansatz der Zukunft für welchen Verkehr wie auszugestalten? Welche der verschiedenen Alternativen ist der Vorzug zu geben? Weshalb?
Angebotsseitig: Leistungsauftrag ex ante oder Defizitdeckung ex post;
nachfrageseitig: Abschöpfung Grundstückwert durch «Anschlussgebühr» oder Ticketsubvention (Subjektfinanzierung). Braucht es mehr Wettbewerb zwischen den Kantonen um Bundesmittel?
- F3.3: Wie müsste eine wirkungsvolle, zielgerichtete Eigner-Rolle im öV aussehen (Ebene Städte, Bund, Kantone)?

- F3.4: Soll ein unabhängiger und starker Regulator definiert werden (RailCom)?

Workshop 4. Die künftige Rolle und Organisation der Transportunternehmen

In diesem Workshop soll die Frage gestellt werden, wie das politische Ziel der unternehmerischen Freiräume für Transportunternehmen besser umzusetzen ist. Wie können TU Geschäftsmodell-Entwicklungen vollziehen? Welche Risiken dürfen eingegangen werden? Mit welchem Geld? Und wie wird gleichzeitig verhindert, dass TU mit staatlichem Geld unfairen Wettbewerb gegenüber privaten Unternehmen betreiben oder umgekehrt Private Gewinne aus dem subventionierten öV-System abschöpfen?

Ein weiteres Thema ist die Frage nach der sinnvollen Zuteilung von Systemführerschaften. Wie ist dieser Entscheidungsprozess auszugestalten? Welche Rollen, Anreize und Bewertungskriterien sind geeignet? Generell scheinen Strukturanpassungen im Schweizer öV einen schweren Stand zu haben. Mögliche Economies of Scale and Scope werden nicht realisiert. Die politischen Grenzen und Besitzverhältnisse wirken für Strukturanpassungen bremsend. Wie ist dem beizukommen?

Eine letzte Frage betrifft das Spannungsfeld zwischen Innovation und Synergien. Wie sollen in einem kooperativen Modell wie dem öV disruptive Innovationen gefördert werden, die Bestehendes in Frage stellen?

Fragestellungen für diesen Workshop:

Leitfrage: Wie sollte «unternehmerische Freiheit» für die TU durch den Regulator operationalisiert werden?

- F4.1: Über welchen Prozess und Rollen soll eine Systemführerschaft festgelegt werden? Was sind dafür relevante Kriterien?
- F4.2: Wie könnten bessere Anreize gesetzt werden, damit es im Schweizer öV System vermehrt zu Strukturanpassungen kommt (Fusionen, Joint-Ventures, Ausgründungen etc.)
- F4.3: Systemintegration und die Förderungen von Innovationen können sich gegenseitig im Wege stehen? Wie genau sollen den zwei Anliegen Nachachtung verschafft werden?