



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**

**Nr. 17(15)281-A**

ÖA - 53. Sitzung am 19.10.2011

**BERATUNG SUNTERLAGE**

***Bitte aufbewahren!***

# Anhörung

## Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des deutschen Bundestags

19. Oktober 2011, Berlin



# Heutiges System CH – Organisation Entwicklung

- 1982: Einführung des Taktfahrplans
- **1996: Einführung des Bestellprinzips im Regionalverkehr**
  - Tarifhoheit bei den Unternehmen, aber „Direkter Verkehr“
- Seit Ende der 90er Jahre durch bilaterales Landverkehrsabkommen mit der EU nimmt Schweiz an der Weiterentwicklung des europäischen Eisenbahnrechts teil.
- **Bahnreform 1 (1999): Liberalisierung des Güterverkehrs mit Öffnung des Netzzugangs & Reorganisation der SBB** in eine AG des öffentlichen Rechts mit vier Divisionen (Personenverkehr, Infrastruktur, Immobilien und Güterverkehr).
- **2006: Trasse Schweiz AG** Gründung (SBB, BLS, SOB, VöV)
- **2010: Bahnreform 2.2**
  - Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr



# Heutiges System CH – Umsetzung EU-Vorgaben

Entwicklung EU-Recht	Nachvollzug in der Schweiz
RL 91/440/EG	Bahnreform 1 (1999)
1. & 2. EU-Eisenbahnpaket	In parlamentarischer Beratung, jedoch ohne Thema „unabhängige Trassenvergabestelle“
	Unabhängige Expertengruppe
Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinie	In parlamentarischer Beratung
3. EU-Eisenbahnpaket	In Prüfung

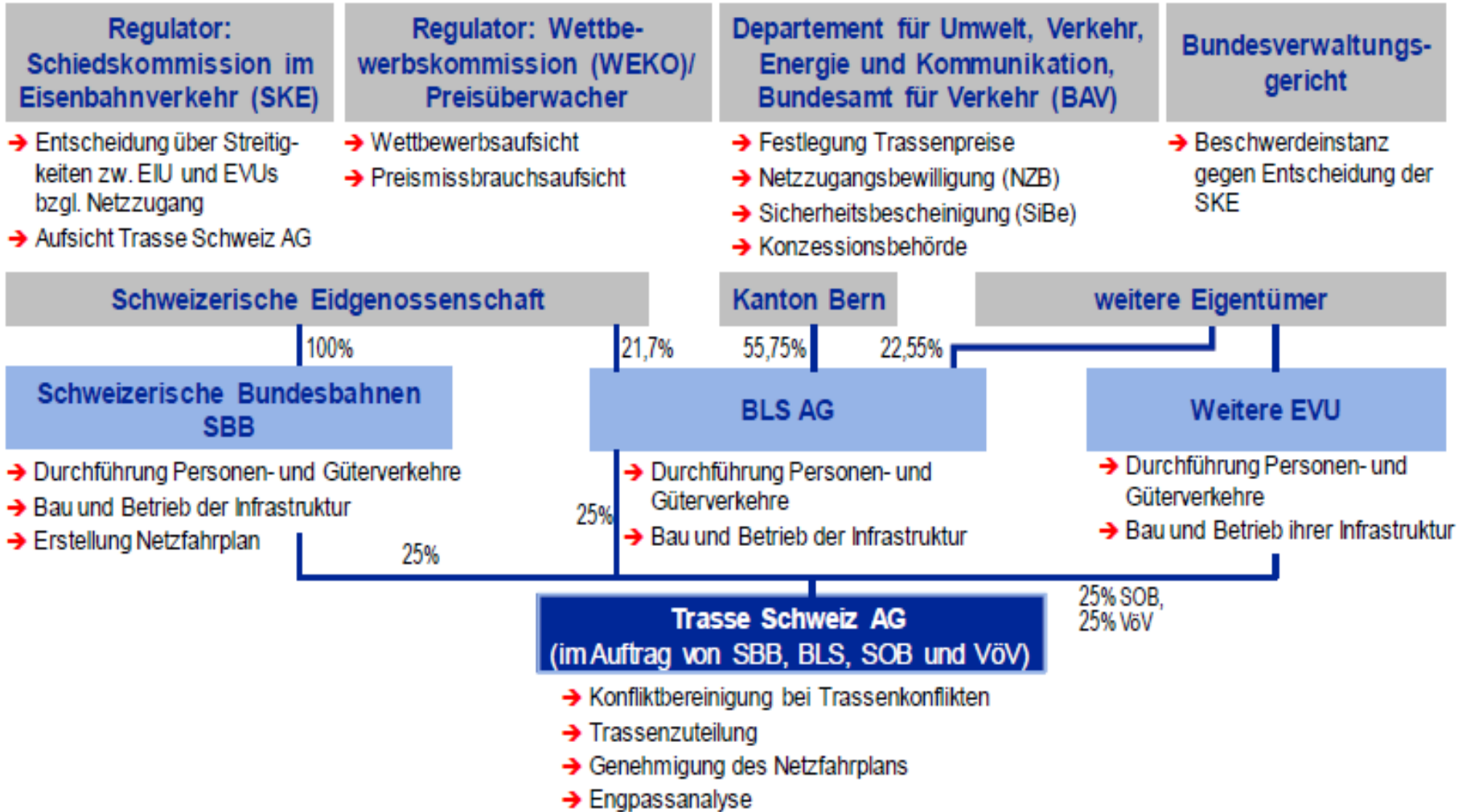


# Heutiges System CH – Steuerung

- **Infrastruktur: kein Gewinn möglich** - „schwarze Null“, d.h. nur öffentliche Mittel in der Infrastruktur, keine Konzernmittel; Steuerung über 4-jährige Leistungsvereinbarungen
- **Regionaler Personenverkehr: kleiner Gewinn möglich** (zunächst Zuweisung zu zweckgebundenen Reserven, bis diese bestimmtes Volumen erreicht haben)
- **Personenfernverkehr: gewinnorientiert**, jedoch Konzession (ein Transportunternehmen)
- **Güterverkehr: gewinnorientiert**, freier Marktzugang



# Struktur Bahnsystem Schweiz





# Heutiges System CH – einige Fakten

Messung	Ergebnis	Quelle
Personenverkehr – Anzahl Reisende	Total öV 2089 Mio. (2009)	LITRA
Personenverkehr – Personenkilometer	Total Bahnen 20753 Mio. (2009)	LITRA
Wachstum Verkehrsleistung seit 1996 – Durchschnittlich pro Jahr	- im Personenverkehr 4,4% - im Güterverkehr 1,2%	SBB
Verkehrsdichte – Ptkm/Netz-km	- gesamte Schweiz 5,8 Mio. - Netz SBB 8,9 Mio.	SBB
Anteil Dritte-EVU pkm /tkm	CH (gv) 37%, D (gv) 20%, GB (gv) 39% / (pv) 89%, A (gv) 11% / (pv) 1%	SBB
Pünktlichkeit der Züge	- im PV (5 min. Grenz) 97% - im GV (30 min. Grenze) > 90%	SBB
Bahnunfälle pro Jahr	schwankt zwischen 150 bis 220	SBB
Modal- Split	- GV alpenquerend: 64% - GV gesamthaft: 34% - PV gesamthaft: 21%	BAV



# Stärken und Schwächen System CH

Stärken	Schwächen
Abgestimmtes Angebot im Personenverkehr	Komplexes System – intransparent & schwer steuerbar
Angebot ist sicher, sauber und Verfügt über hohe Qualität	Rollen / Aufgaben nicht klar – speziell die Rolle des Regulators
Service Public (Grundversorgung) wird aufrechterhalten	Fehlanreize für integrierte Bahn (SBB)
„Direkter Verkehr“ (Ein Ticket)	System benachteiligt Güterverkehr – Netzentwicklung & Prioritätenfrage
Einfaches Tarifsysteem	Wenige neue Markteintritte
Offenes System – keine Reservierungen	Hohe Kosten
Hohe Pünktlichkeit	



# Handlungsbedarf in CH

Vorgaben EU geben wenig Spielraum – vgl. „Recast“ und Vertragsverletzungsverfahren

Grundsätzlich:

- Rollenklärung
  - Wer macht die Netzentwicklung?
  - Besteller – Eigner (v.a. gegenüber SBB)
  - Regulator (wie stark soll er sein?)
- ➔ Regulator mit mehr Kompetenzen ausstatten
- ➔ Mitarbeit in zwischenstaatlichen Organisationen ermöglichen

Bezüglich der Frage „Trennung Infrastruktur – Verkehr“ laufen Diskussionen im Rahmen einer Expertengruppe Organisation Bahninfrastruktur, Ergebnisse 2012





# Ziele und politische Schwerpunkte

## System öffentlicher Verkehr CH:

- funktioniert über Kooperation, Zielvorgaben der Besteller und Verhandlungen mit Transportunternehmen

**Ziel: Hohe Qualität halten, effizienten Einsatz der Mittel steuern**

- Wettbewerb nur im Regionalen Personenverkehr (primär Bus)
  - 2011 vom Parlament wieder so bestätigt – und im Güterverkehr

## Grundsätzlich:

- Sichere Finanzierung und klare Zielvorgaben mindestens genauso wichtig wie Organisation
- **→ Finanzierung und Steuerung der Mittel in nächsten Jahren Hauptpunkt der politischen Diskussion in CH**