



Anhang 2

Protokolle Hearings

Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Inhalt

Nationale Hearings	3
Eigner, Bund und Kantone	3
EFD	3
BAV	8
ZVV	27
AöV Kanton Bern	34
Kanton Zug	40
Kanton Waadt	47
Branchenvertretung und Trasse Schweiz AG	52
VöV	52
LITRA	59
Trasse Schweiz AG	66
SBB	71
SBB Konzern und Infrastruktur	71
SBB Cargo	83
Schweizer Bahnen des Normalspurnetzes	86
BLS	86
SOB	92
Turbo	115
TPF	120
Verlader und Transporteure des Güterverkehrs	124
Holcim	124
VAP	131
Crossrail	136
Hupac	142
Post	153



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

IG DHS	162
Personalvertreter	181
SEV	181
Kundeninteressenvertreter	192
Kundenbeirat	192
Politische Interessenvertreter	198
Economiesuisse	198
Internationale Hearings	207
Internationale EVU's und Institutionen	207
Verkehrsministerium Niederlande	207
SNCB Holding Belgien	216
Kcw GmbH Berlin, Deutschland	222
Veolia Niederlande	225
DB Schenker	228
DB AG	230



Nationale Hearings

Eigner, Bund und Kantone

EFD

Datum:	19.09.11
Ort:	Bern
Zeit:	14.15 – 15.40
Vorsitz:	P. Blumenthal
Protokoll:	S. Gutmann
Anwesend:	A. Herczog, H. Flury;

EFD argumentiert aus der Eigner-Rolle heraus, spezifisch aus der Sicht Finanzierung.

(das Hearing stand unter Zeitdruck; zu einigen Fragen wurde nicht explizit Stellung genommen, deshalb gibt es einige Lücken im Protokoll).

Hearing-Leitfaden

A Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

Was funktioniert heute gut (bitte möglichst konkret)?

- Generell: System Bahn ist aus Sicht Eigner weltweit einmalig (dichte Zugfolge, dicht befahrenes Netz, hohe Qualität usw) : CH ist überall vorne positioniert!
- Attraktives integriertes Taktsystem, das den Verkehr zusätzlich ankurbelt
- Akzeptanz bei Bürgerinnen und Bürgern ist hoch
- Im Grunde ist eine „laudatio auf den öV / das Bahnsystem“ angebracht!

2 Was sind Schwächen?

- Wachstumszwang als Folge des Erfolgs, dies bei knappen Ressourcen (finanziell, ökologisch, raumplanerisch), Folge davon ist eine Überschuldungssituation bei der SBB
- dieses sich selbst verstärkende System schafft eine Spirale, in der die Verschuldungslage sich immer weiter verschärft (Kreislauf besseres Angebot – mehr Verkehr – mehr Investitionen und erhöhter Finanzbedarf – erneute Angebotssteigerung usw)
- abnehmender Grenznutzen der Investitionen; die Frage ist, wo die Grenzen liegen – der Finanzierung und auch der Mobilität. Mobilität kann nicht grenzenlos sein!
- In integrierter Bahn erfolgt die Allokation der Produktionsmittel suboptimal, weil volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Interessen nicht kongruent sind. Da braucht es unbedingt eine



Rollenklärung!

- Der Bund hat 3 Hüte: als Eigner, als Regulator (BAV) und als Besteller (BAV) – und er ist zudem Financier

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

Es braucht eine Eignerstrategie mit klar definierten Zielen.

Frage: wer definiert die Ziele? Antwort: Hier besteht eine Aufteilung zwischen BAV / UVEK (zu den „Eisenbahnaspekten“), dem EFD (zur Finanzierung) und SBB (bei der Umsetzung), wobei die Rollen nicht so klar sind.

Sicht geht schon in Richtung Trennung - „aber klar ist das nicht“.

Nötig und sehr nützlich wären bessere Anreizsysteme.

Bei einer Trennung wäre die Eignerrolle einfacher zuscheidbar.

B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

„Alles funktioniert gut, man kennt sich, die Prozesse sind eingespielt und der Dialog läuft gut.“ Es besteht kein dringlicher Handlungsbedarf.

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Mangelnde Effizienz – und es gibt keinen Massstab für deren Messung, ein Benchmark fehlt
- das integrierte Unternehmen ist für die Institutionen schwieriger führbar
- Zielkonflikte sind institutionell angelegt
- Transparenz bei integrierter Unternehmung ist schlechter (konkret: die Folgekosten von Investitionen gingen lange Zeit völlig unter, sie wurden gar nicht einbezogen bei Projektierungen; das wurde erst kürzlich nachgeholt. Bsp.: Langfristplan bis 2030 äussert sich detailliert auch zum Unterhalt und schafft damit Klarheit zum Verschuldungsgrad. Vorher war völlig unklar, weshalb die Verschuldung stetig zunimmt)
- Kostendynamik ist strukturelles Problem
- Rollenvielfalt beim BAV
- Güterverkehr mit dem strategischen Ziel schwarze Null ist unrealistisch, die angestrebte Eigenwirtschaftlichkeit im GV wurde nicht erreicht.
Jedoch: Die SBB sieht in ihrer Langfristplanung trotz dem Eignerziel „schwarze Null“ im Güterverkehr Defizite vor. Da muss der Eigner eingreifen, und in diesem Spannungsfeld ist insbesondere auch die Politik gefragt (Bsp.: EWLK und dessen Bedienungspunkte).
- Wettbewerb fehlt im Monopol, da gibt es Ineffizienz, die mit öffentlichen Mitteln kompensiert



wird

- Marktdruck von desintegrierter Infra ginge bei Trennung und Monopol verloren
- SBB als integriertes Unternehmen ist dominant (sie hat eine Informationsübermacht, es besteht eine klare Asymmetrie bei der Fähigkeit, Interessen wahrzunehmen und umzusetzen); „man muss eine Art Grundvertrauen haben in die SBB, nämlich dass sie 'ein gutmütiger Diktator' ist...!“
- eine Trennung würde zwar institutionell klare Verhältnisse schaffen, aber es wären immer noch die gleichen Leute beteiligt

Frage: Wie sähe dies aus, wenn nach der Idee des BAV nur noch ein einziger Betreiber Infrastruktur vorhanden wäre? Antwort: Das ist kein Anliegen des EFD, hier besteht keine Übereinstimmung.

Frage: Wäre die Senkung der Trassenpreise für den Güterverkehr eine Option für den Eigner, dann würde diese Sparte „etwas besser aussehen“? Antwort: Das wäre dann denkbar, wenn GV abgeltungsberechtigt wäre, aber das ist nicht der Fall.

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

Jede Funktion, die nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann, müsste abgeltungsberechtigt sein - aber das müsste die Politik wollen!

C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

- Transparenz schaffen, damit Effizienz überhaupt beurteilt werden kann – heute kann der Eigner gar nicht beurteilen, wie effizient das System ist
- Monopolstrukturen schaffen hier nicht bessere Verhältnisse
- Infrastruktur CH AG zZ kein Thema, aber mittel- und langfristig braucht es sie insbesondere, um die Aufgabenteilung Bund/Kanton künftig besser zu handeln; Eigner ist der Bund, SBB übernimmt Management-Servicevertrag

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

System Bahn:

Braucht es Änderungen gegenüber heute?

Eher die Trennung

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

Verantwortung und Prozessführung liegen zwar beim BAV, de facto führt aber die SBB, mit allen



Interessenkonflikten, die sich daraus ergeben. Die Ausführung liegt bei Infrastruktur SBB, die ihrerseits stark von den Interessen des Personenverkehrs getrieben ist. Der Güterverkehr liegt klar im Hintertreffen. Es dominiert ganz klar der Fernverkehr, der im übrigen im europäischen Personenverkehr der Bahn eher Nahverkehr ist, wenn man die Distanzen betrachtet. Ein aktuelles Beispiel für diese Dominanz ist der Kestenbergtunnel: ein Milliardenprojekt, das primär dem FV etwas bringt).

Das EFD ist mit dieser Situation nicht glücklich, aber: „es gibt halt auch politische Realitäten!“

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

Wurde nicht diskutiert.

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

Wurde nicht diskutiert.

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

- heutiges System ist wettbewerbshemmend („Heimatschutz“), es schützt die EVU
- eigentlich gibt es keinen Wettbewerb (Schiene mit Kann-Bestimmung), im FV gibt es ein Monopol
- im internationalen PV gibt es nicht wirklich Wettbewerb

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

vgl. 12

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

- Diskriminierung: Ein Potenzial existiert, aber das drückt sich eher in Form von Querelen und Reibereien aus (Bsp.: BLS-Verkaufsstelle im Bahnhof Bern...)
- Regulator ist wünschenswert

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

Wir stehen im Moment als Eigner ein für die integrierte Unternehmung, aber wir verfolgen aufmerksam die Entwicklung.

Eine Angleichung bei den Spielregeln (Standardisierung, Interoperabilität uam) und bei den Ge-



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

setzen ist unumgänglich.

Aber: Die Errungenschaften unseres Systems dürfen dabei nicht verloren gehen.

F Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

Block F: Fazit

Wir haben heute in der Schweiz ein System, das hervorragend funktioniert, auch im internationalen Vergleich. Daran und an unseren Errungenschaften im System öV / Bahn sollten wir festhalten. Hingegen: In 10 Jahren sollten wir unser Modell überprüfen und in Frage stellen.



BAV

Datum: 25.01.2012
Ort: Ittigen
Zeit: 8.00-9.30
Vorsitz: P. Blumenthal
Protokoll: A. Aeschlimann
Anwesend: P.-A. Meyrat, P. Blumenthal, H. Flury, A. Herczog, M.
Entschuldigt: P. Breuer

Die Anwesenden erhalten die vorbereiteten Folien des BAV ausgehändigt. Es wird nicht auf alle Punkte eingegangen, die ausführliche Stellungnahme des BAV zu sämtlichen Fragen findet sich auf den Folien.

MEP fait quelques remarques préliminaires : La question de la concurrence est essentielle pour atteindre les objectifs. Est-ce que la concurrence permet d'améliorer l'efficacité et la qualité ? Selon l'OFT oui pour certains domaines, par exemple dans le domaine des bus, une tentative dans le domaine ferroviaire peut être faite. Le parlement a une attitude restrictive à la question d'ouverture du marché, même encore dans le domaine des bus. En gros, la politique est moins favorable que ce qu'on imaginait. Il faut s'intégrer au niveau technique à l'UE. Au niveau de la qualité il faut préserver les avantages de la voie suisse.

Hearing-Leitfaden

A Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

- La force est le haut degré de qualité: ponctuel, sûr, propre.
- Bonne qualité parce qu'on a des conditions favorables, le parlement/le public s'identifie avec le transport public.
- Le système suisse des transports publics est l'émanation de la pensée politique : on cherche des solutions pragmatiques, consensus, compromis, c'est un système corporatif.

2 Was sind Schwächen?

- Peu d'intensité de concurrence dans le trafic des personnes.
- Au sein du gouvernement, de l'administration, de la politique : Le transport public se concentre sur le trafic de personnes, le trafic des marchandises n'a pas la même visibilité. Il faut penser à corriger ce fait.
- Très forte influence du fédéralisme, on est contraint de prendre des décisions en se rendant compte qu'il y a un lobby régional fort.
- Le citoyen croit qu'il a un droit au service public, mais il n'est pas prêt à en payer tout le prix. Il attend un transport public bon marché et présent partout avec une haute qualité.

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?



- La haute qualité doit être maintenue. Des réformes pourraient entraîner une diminution de qualité.
- Le système suisse doit être ouvert, surtout au niveau international.
- UE : Depuis 3 ans on est au *recast*, c'est difficile de savoir ce qui va se passer.
- Les différents rôles doivent être séparés.
- Il faut une certaine concurrence des idées.
- Soumettre les entreprises à davantage de concurrence, relations moins fraternelles entre les acteurs du système.

Allgemeines

Korporatives System

Blu: Ist das korporative System aus der Sicht des BAV ein System, das tatsächlich eine herausragende Stärke des heutigen Systems ist oder ist es aus der Historie gewachsen? Ist es in der heutigen Landschaft eine Notwendigkeit?

- MEP: Das System ist aus der Historie gewachsen, aber doch gesteuert.

Blu: Wenn man davon ausgeht, dass man in Richtung eines völlig wettbewerbsorientierten Systems geht, würde die so genannte Schweizer Errungenschaft nicht verloren gehen?

- MEP: Man bräuchte ein gemeinsames Marketing, eine Kundendatenbank. Bzgl. Tarifen müsste das Ganze von einer zentralen Stelle geführt werden, wenn man das jetzige System nicht verlieren möchte.
- Blu: Die Bahnen wären dann noch reine Betreiber. Transformationsphase von reinem Kooperationsmodell ins Wettbewerbsmodell wird zur Herausforderung.

Wettbewerb der Ideen:

Blu: Wie würde der Wettbewerb der Ideen konkret ablaufen? Die SOB hat dies ebenfalls genannt und gesagt, man müsse mehr diese Ebene der Wettbewerb der Ideen mit einbeziehen. Wie würde das mit dem Bestellerprinzip vereinbart werden können?

- MEP: Das Problem das wir haben ist Folgendes: Wir sollen schauen, dass das eigene zentralistische System diesen Wettbewerb der Ideen ermöglicht. Bahnen müssen einzeln nach vernünftigen Ideen suchen. Im System ist viel Geld vorhanden, die Unternehmen haben deswegen keinen grossen Anreiz, effizienter zu werden.

B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

s. Slide S.6.

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionel-



len Führung?

Weiterentwicklung aufgrund von ad-hoc-Entscheiden:

- Critique récurrente: il n'y a jamais existé de vision à long terme. Si tel avait été le cas, il aurait été possible de progresser plus vite. Le système a progressé à tâtons.

Relativ geringer Spardruck :

- Il y a suffisamment d'argent, ce qui fait que les entreprises ne sont guère poussées à l'efficacité.
- En règle générale les mesures d'économie sont rejetées au niveau du parlement. À court terme c'est bon, à long terme cela peut poser des problèmes.

Nicht definierte Systemführerrolle :

- On confie des fonctions par exemple à CFF sans régler clairement les règles du jeu. La remarque est valable dans d'autres domaines comme par exemple les horaires, la technologie etc.

Eignerrolle :

- N'est pas basé sur le système de profit, aucun actionnaire ne cherche à réaliser un profit.. Ça commence à venir, mais il y a encore peu d'entreprises qui sont au bénéfice d'une stratégie du propriétaire clairement définie..

Regulator :

- s. Slide S.7

Fortsetzung auf Slide S.8

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

- Slide S.10 montre le glissement dans l'intention étatique : Où est-ce qu'on veut aller ? Glissement des fonctions fondamentales en Suisse comme l'infrastructure, le réseau vers des domaines où on pense qu'il y aura des avantages s'il y a plus de concurrence.

Handlungsbedarf nach Rollen

- Développement de la législation et mise en œuvre : c'est l'état, BAV
- Distribuer des subvention : c'est également l'état, BAV
- Concessions : délégation par l'Etat, c'est à l'Etat de prendre ces décisions, BAV.
- Besteller : besoin d'adapter. Ce n'est pas le Bestellverfahren directement qui pose de problèmes, mais la répartition des compétences. Les cantons prennent souvent des décisions, mais c'est la Confédération'état qui doit financer le projet, en particulier l'infrastructure qu'il nécessite, ce qui pose un problème.
- Sicherheitsaufsicht : il y a un grand intérêt de garder l'autorité de surveillance dans le giron de l'OFT. Dans les pays autour de la Suisse, l'ouverture des marchés entraîne une autonomisation des organes de surveillance. Contrairement à ce qui était espéré, ce mouvement n'a



pas contribué à renforcer le secteur..

- Régulateur : c'est un problème de technique législative, il faut créer un régulateur unique avec toutes les compétences qui touchent le domaine ferroviaire et qui sont actuellement réparties entre différentes institutions.
- Integrator öV : idée soutenue par l'OFT : il faut que quelqu'un garde la responsabilité globale du système, quelqu'un qui veille à ce que le système fonctionne. Il faut que cette institution s'occupe de la vue globale, de la gestion à long terme du système.
- Systemführerschaften : quelqu'un qui prend les responsabilités des questions techniques, une autorité qui impose les standards technologiques.
- Eigentümer : Le problème de l'absence des cantons se pose, il n'y a pas de définitions des buts cantonaux.

Allgemeines

Blu: Der Regulator muss stark sein.. Was nicht klar ist: Wie sieht die Abgrenzung zu Wettbewerbsthemen aus, wo die WEKO und der Preisüberwacher eine Rolle spielen?

- MEP: Die WEKO Chefs könnten auf diese Frage antworten. Ein Grossteil der Diskriminierungspotentiale ist auf die marktbeherrschende Stellung der SBB zurückzuführen.

Blu: Ein Regulator braucht Sanktionsmöglichkeiten. Ist das mit dem schweizerischen Rechtssystem kompatibel? Sind am Schluss unendliche Rekursentscheide vor dem Bundesgericht zu erwarten?

- MEP: Es ist schwierig, Sanktionen zu treffen. Das einzige, was man machen kann, ist den Bonus vom CEO anzugreifen. Sonst sind die Hände des BAV gebunden (als Besteller). Kürzungen des Budgets machen keinen Sinn, schliesslich ist es die Aufgabe des BAV, Geld für den öV zur Verfügung zu stellen, nicht Beiträge zu kürzen.

Herczog: Sanktionen werden zunehmend zum Thema, so zum Beispiel bei Korridoren. Skepsis ist angebracht, ob ein europäischer Regulator eingesetzt werden soll.

Flury: Wie hat der Bund es mit den 3 Varianten (1) Halbintegrierte Version (2) Trennung und (3) Holding? Wurde diese Frage bewusst nicht durch das BAV beantwortet?

- MEP: Es ist die Arbeit der Experten, diese Frage zu beantworten und wurde im Hearing absichtlich offen gelassen. Das BAV ist Auftraggeber dieser Expertengruppe und der Auftraggeber sollte nicht in die Denkfreiheit der Experten intervenieren. Das Amt hat sich zur Frage der Integration so öffentlich nie geäussert. Die Aufgabe des BAV ist es zu schauen, wie man die besten Wege findet um effizienter zu werden und gleichzeitig die Qualität zu erhalten. Die Frage der Desintegration ist eine nachgelagerte Frage zur Öffnung der Märkte. Wie kommt man zu besserer Qualität? Wie kann der Wettbewerb dabei helfen? Die Fragen an die Experten lauten: Ist es ein grosses Risiko? Ist das Risiko handelbar? Wie entwickelt sich das System? Wird es effizienter?
- Blu: Ein Modell ist nicht einfach richtig oder falsch, es wird in verschiedenen Zeiträumen entwickelt. Wir haben x Lösungen, die nie ganz bis zum Schluss gedacht sind und deswegen auch nicht immer EU kompatibel sind. Es gibt eine gewisse Korrelation zwischen



Markt und Wettbewerbsordnung, deswegen kann nicht vom richtigen oder falschen Modell gesprochen werden.

C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

- Im Güterverkehr in der Fläche sind die Marktvoraussetzungen zu prüfen.
- Concours public dans le domaine des bus est réalisé
- Ouverture au trafic international des personnes, sans ouvrir la structure du trafic cadencé.
- Il faut qu'on réfléchisse aux incitations des cantons. Les cantons font une petite contribution à l'infrastructure, ils ne paient qu'une très petite part à l'infrastructure, pour le reste c'est au BAV de payer.

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

- Comment inciter les entreprises à améliorer le service pour les clients? Une loge VIP n'est pas un besoin des clients. Par contre, le réseau national pour utiliser les téléphones est réellement utile.
- Amélioration à travers le recours aux incitations, Price Cap : il faut résoudre le problème des profits. Si l'entreprise fait un surplus, l'état doit couper le profit à 0. Ce n'est pas vraiment une incitation à l'efficacité. Benchmarking.
- Il faut une mise en concours, en pensant aux clients.
- Zielvereinbarung, Vergabevereinbarung sont de nouveaux instruments prometteurs que nous développerons.
- Une grande difficulté est de connaître les besoins des clients. Comment peut-on amener les clients à nous communiquer leurs besoins ?

Allgemeines:

Blu: Bahnen müssen modern werden. Was heisst das im institutionellen Rahmen?

- MEP: Kunden müssen zufrieden sein und Veränderungen müssen für den Kunden spürbar sein. Die Modernisierung muss ein tatsächlicher Nutzen für den Kunden sein. J'ai trop souvent l'impression que la modernisation ne rapporte qu'en terme
-

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

s. Slide S. 9

Allgemeines



- MEP: Die Güterverkehrsbranche muss immer mehr dazu gebracht werden, einen Vertreter/Champion zu haben, dieser kann dann die Ansprechperson sein. Aber im Moment ist unklar, mit wem man es zu tun hat. Es fehlt ein solcher Branchenführer.

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

- FABI permet de faire un saut dans ce domaine là: Donner cette responsabilité à l'Office constitue une partie importante dans FABI, même si elle ne présente pas de travail législatif. Il faut véritablement ramener cette capacité de gestion à l'OFT.

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

- Steuerbarkeit ist gegeben. Le système fonctionne, le système suisse est un des systèmes qui est reconnu comme parmi les meilleurs du monde. Système qui se caractérise par un modèle coopératif.
- La gestion / évolution technologique est de plus en plus influée par l'UE. Il n'y a pas de choix, il faut la suivre.

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

- Dans le domaine du trafic de marchandises la concurrence marche à peu près correctement, il y a toujours une possibilité de discrimination.
- Dans le domaine du trafic de personnes régional, sous les conditions actuelles on peut créer un concours à travers la mise en concurrence. Le système de concession restera la base ce qui limite les possibilités à la concurrence pour le marché et non à la concurrence au sein du marché.
- On n'a pas de possibilité de réaliser des gains. Une véritable ouverture de marché ne fait du sens que si les entreprises sont privatisées complètement et la recherche du profit acceptée.

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

- Des subventions faussent toujours le marché, la seule possibilité c'est de supprimer les subventions pour inciter les entreprises à trouver les solutions à leurs problèmes ailleurs que dans une augmentation des subventions.
- Augmentation de l'efficacité du système est plus importante que l'ouverture du marché.

Welche Dimension von Wettbewerb (z.B. Ausschreibungswettbewerb, Wettbewerb um Kunden / Konkurrenz) sollte gefördert werden?

- Il y a les possibilités que la réforme ferroviaire 2 donne : l'extension du concours dans le domaine des bus.

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?



- Il existe une certaine discrimination.
- Deux exemples :
 - o Par exemple la décision prise par CFF Infrastructure de supprimer la contribution de couverture payée par le WLV a profité essentiellement à CFF Cargo.
 - o D'autres cas se retrouvent lorsque le trafic régional n'est pas exercé par CFF. Par exemple S-Bahn Fribourg, les perrons des CFF n'ont pas été adaptés à S-Bahn Fribourg. C'est un désavantage du système intégré.

Allgemeines

- MEP: Es braucht Instrumente, um die Diskriminierung im Griff zu haben. Integrierte Unternehmung mit Diskriminierungspotential trifft zu.

Flury: Bzgl. Regulator/Integrator: Was ist die Rolle des BAV?

Diese Frage ist nicht beantwortet. Persönliche Meinung MEP: Das BAV muss schauen, dass man nicht technische Lösungen hat, die nicht vom Markt verlangt werden.

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

s. Slides S. 20

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

- Très important, il faut progresser. Mentalité de frein d'intégration existe encore, malgré l'Europe intégrée. La Suisse a un rôle exemplaire.
- Verlagerung ne peut être réalisée que si l'étranger nous aide. Si la Suisse n'arrive pas à intégrer sa politique de transport à une vision internationale, on n'arrivera pas à réussir.
- Dans le domaine de la sécurité la Suisse prend « sklavisch » les décisions de l'UE, c'est la manière la plus compatible avec vision de l'UE.

F Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

- Ouvrir le marché vs. coopérer. Ce n'est pas possible d'avoir un tarif direct dans un système qui est entièrement versé sur la concurrence. Le tarif direct fait partie des acquis du système suisse.

Block F: Fazit

- Intention de suivre la vision européenne, au niveau technique on va vers le réseau unique européen, donc vers un plus grand marché plus favorable au rail.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

- Il y a le besoin d'avoir un régulateur renforcé avec des compétence étendues qui couvre l'intégralité des questions relevant de la concurrence.
- Il faut créer des bases légales claires, rôle de l'intégrateur pour le transport public doit être réglé et la notion de Systemführer doit être définie.
- Question de l'implication des propriétaires des chemins de fer doit être clarifiée. A qui appartiennent les chemins de fer? Et dans quel but?

Weitere Fragen und Ergänzungen:

ERA Verhältnis

Herczog: Was ist mit dem ERA-Verhältnis?

MEP: Schreiben der ERA an die EU, dass die EU die Schweiz endlich offiziell in die ERA einbindet. Sobald die Frage mit dem Preisüberwacher gelöst ist und die Bahnreform 2.2 in Kraft treten kann, kann der Prozess weitergeführt werden.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

SCHWEIZERISCHE KONFEDERATION
Confédération suisse
Confederaziun Svizra
Confederaziun Svizra

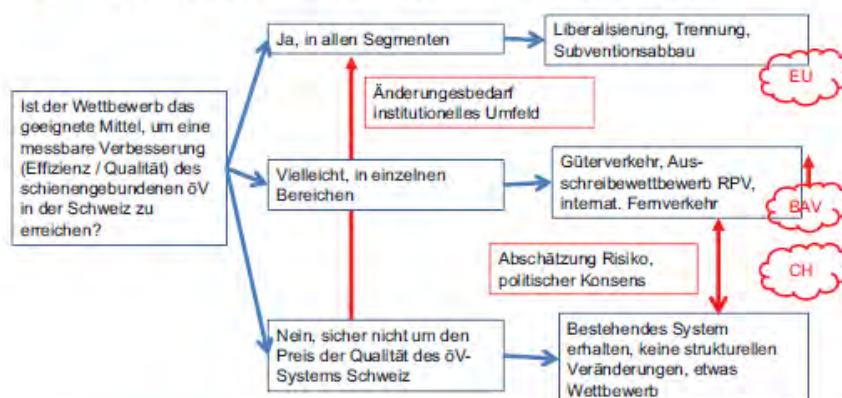
Baslerisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UNVEK
Bundesamt für Verkehr BAV

Hearing der Expertengruppe Organisation Bahninfrastruktur – Stellungnahme BAV

Stand: 17.1.12



Wettbewerb als entscheidende Frage



Grundsätzliche Haltung des BAV:

- Effizienzsteigerungen im öV-System haben Vorrang vor weiteren Qualitätssteigerungen.
- Die Entwicklung in Richtung eines EU-Eisenbahnraumes (v.a. technisch / Interoperabilität, Sicherheitsaufsicht) ist für die mittelfristige Einbindung des Schweizer öV-Systems zwingend.

Hearing EOB | Stellungnahme BAV
BAV

2



A1 Stärken des heutigen öV-Systems

Hohe Qualität im öV

- abgestimmtes Angebot im Personenverkehr
- hohe Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit für die Reisenden
- hoher modal split im Güterverkehr (Fläche und alpenquerend)
- hohe Sicherheit des Gesamtsystems
- Vielfalt der Anbieter, Wettbewerb der Ideen
- hohe Qualitätsansprüche der Leistungserbringer

Bahn- und öV-freundliche Rahmenbedingungen

- Identifizierung mit öV (Bevölkerung, Eisenbahner), hohe Zahlungsbereitschaft
- hohe finanzielle Mittel, Finanzierung weitgehend gesichert (RPV, FABI)
- stabiler Rechtsrahmen (Evolution statt Revolution in Bahnreform)

Pragmatische Lösungen

- starke Abstimmung innerhalb der Branche

Korporatives System (≠ Wettbewerbsmodell)

- Zusammenarbeit unter den Bahnen
- Zusammenarbeit mit Behörden
- Zusammenarbeit über Staatsebenen (Bund – Kantone)



A2 Schwächen des heutigen öV-Systems

Mangelnde Wettbewerbsintensität im Personenverkehr

- öV-Schiene: kein Markteintritt von Aussen, keine New Entrants
- kaum gegenseitige Angriffe auf Marktpositionen
- wenig Anreize für eigene Effizienzsteigerungen (kein Druck der Eigner)
- kaum Fusionen, keine Strukturbereinigung

Hohes Gewicht des Personenverkehrs

- Starke Fokussierung auf Personenverkehr = Vernachlässigung der Interessen des Güterverkehrs

Hohes Gewicht der Regionen

- Service public = öffentlicher Verkehr als Anspruch?
- Föderalismus = starke regionale Lobby



A3 Erwartungen BAV an öV-System

Hohe Qualität der Leistungserbringung

- Erhalt der hohen Qualität als *Conditio sine qua non*
- integriertes System vor unternehmerischer Freiheit (Stärken wahren: Taktsystem, Anschlüsse, direkter Verkehr, Verbünde)

Zukunftsfähigkeit des Schweizer Systems erhalten

- öV-System muss international bestehen können (primär technische Integration)
- Anschluss an ausländische Entwicklungen nicht verpassen (Interoperabilität, Wettbewerb)
- EU setzt weitgehend auf Liberalisierung und Wettbewerb

Schweiz als Vorbild in der Umsetzung auf institutioneller Ebene

- europäische Vorgaben praktikabel umsetzen
- Wettbewerbselemente qualitätsverträglich einbauen
- institutionelles Umfeld widerspruchsfrei gestalten
- neue Institutionen (u.a. Regulator) funktionstüchtig und störungsfrei einführen

Wettbewerb der Ideen bei verschiedenen Anbietern

- hohe Zahl von EVU/ISB muss sich im Wettbewerb von Ideen rechtfertigen
- mehr Konkurrenz, weniger Kooperation



B4 Stärken des heutigen institutionellen Modells

Mehrheitlich akzeptierte Rollen

- SBB als *Primus inter pares*
- definierte Wettbewerbsbereiche (v.a. Gütertransitverkehr)
- konkludentes Verhalten der Marktteilnehmer in vielen Markt Bereichen (Regionalverkehr, Personenverkehr, Güterverkehr in der Fläche, Tarife, Systeme, etc.)

Pragmatische Lösungen, Kooperation

- vernünftige Gesetzgebung, massvolle Aufsicht
- Zusammenarbeit mit Behörden
- Zusammenarbeit über Staatsebenen (Bund – Kantone)



B6 Handlungs- / Weiterentwicklungsbedarf Überblick

Abstimmung mit der Entwicklung in der EU

- Entwicklung des einheitlichen Eisenbahnraums in Europa wird den Rahmen für die Lösungen in der Schweiz geben.

Zukünftiges Geschäftsmodell Bahn definieren

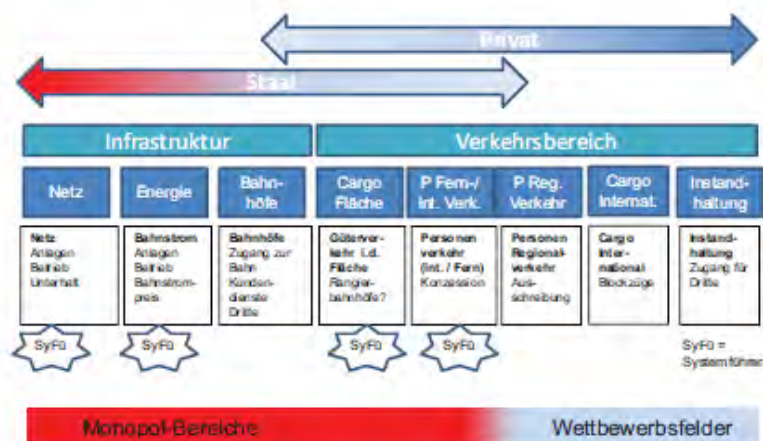
- Festlegung der zukünftigen Bahn ist die Grundlage für das institutionelle Umfeld (→ wieviel Wettbewerb? → wie viel Staat?
→ wie viel Strukturveränderung?)

Wesentliche Rollen, die zu klären sind:

- **Integrator für den öffentlichen Verkehr:** Angebotsplanung, Netzentwicklung, Tarifoheit, Einbezug der Kantone
- **Systemführerschaften:** netzweit delegierte Aufgaben wie ETCS, GSM-R, Bahnstrom 16.7 Hz, Kundeninfo, Fahrplanerstellung, Trassenvergabe, Güterverkehr in der Fläche, Vertriebssysteme, Störungsmanagement.
- **Regulator:** Marktaufsicht in Wettbewerbsbereichen bzw. bei bestellten Leistungen (u.a. Netzzugang, Trassenvergabe, Netzplanung, Netzerweiterung, Einhaltung Konzessionen, Offertverfahren, Abgrenzung bestellte Verkehre, Quersubventionen, interne Prioritätsregelungen)
- **Eigner:** öffentliche Hand als Eigner? Rolle?



B6 Handlungs- / Weiterentwicklungsbedarf Zukünftiges Bahnmodell: Wohin wollen wir?





Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262



C6 Handlungs- / Weiterentwicklungsbedarf Handlungsbedarf nach Rollen

Rolle	Häufige Regelung	Handlungsbedarf aus Sicht BAV
Gesetzgeber	Staatliche Funktion (BAV)	Kein Handlungsbedarf
Gesetzesvollzug	Staatliche Funktion (BAV)	Kein Handlungsbedarf
Subventionsgeber	Staatliche Funktion (BAV)	Kein Handlungsbedarf
Konzessionen	Staatliche Funktion (BAV)	Geringer Handlungsbedarf präzisere Konzessionierung Fernverkehr
Besteller	Staatliche Funktion (Güterverkehr: BAV; Regionalverkehr: BAV/Kantone gemeinsam)	Handlungsbedarf Bestellprozess im Bereich RPV
Sicherheitsaufsicht	Staatliche Funktion (BAV). Im Unterschied zu anderen Ländern: Nutzung der Synergien und der Interessenabwägung mit Subventionsgeber.	Keine Handlungsbedarf Trennung würde System verteuern und Komplexität erhöhen.
Regulator	Überwachung der Einhaltung der Wettbewerbsregeln wird durch SKE, BAV, Wettbewerbskommission und Preisüberwacher sichergestellt.	Handlungsbedarf Bündelung der Kompetenzen
Integrator ÖV	Die Integration des Gesamtsystems (Planung und Steuerung des Systems) wird durch das Zusammenspiel von GS UVEK, BAV, systemführender Bahn SBB und Verbandsregelungen (VbV) gewährleistet.	Handlungsbedarf Definition der Funktion, Klärung der Rollen
Systemführerschaften	Die technische Harmonisierung und Funktionsfähigkeit des Systems wird durch Vorgaben des Bundes (BAV) und einzeltätweise Delegation von Verantwortlichkeiten (v.a. SBB) sichergestellt.	Handlungsbedarf Definition der Funktion, Klärung der Rollen
Eigentümer	Wahrnehmung bei SBB durch Bund (GS UVEK, EPV) und bei KTU durch Kantone und Bund (BAV).	Handlungsbedarf Entscheid über Rolle der öffentlichen Hand

Hearing EOB | Stellungnahme BAV
BAV

11



C7 Bessere Effizienz des Systems

Wettbewerb, wo Wettbewerb möglich ist

- Güterverkehr (Blockzüge)
- Ausschreibungswettbewerb Busse (mit Einschränkungen)
- Internationaler Personenverkehr (nur überlagerte Verkehre)
- Sonst: Wettbewerb der Ideen

Bestellerrolle verstärken

- finanzielle Steuerung und Verantwortung stärken (stärker Effizienzsteigerung von TU verlangen)
- Fehlanreize der Kantone im Bestellverfahren korrigieren
- Zielvereinbarungen einsetzen
- Subventionen an optimale Betriebsgrösse ausrichten (P + I)
- bei ungenügender Leistung Vergabe von Linien (auch Bahn) an Dritte

Trennung Markt – Nicht-Marktbereiche

- bei Systemführerschaft Verzicht auf Wettbewerbsteilnahme / Gewinn
- Verzicht auf Ausschreibungen (wie Fernverkehr), wenn Behörde/Markt dazu nicht bereit ist

Hearing EOB | Stellungnahme BAV
BAV

12



C8 Steigerung Kundenorientierung

Generell

- Kundenzufriedenheit stärker zum Massstab machen

Im Wettbewerb

- Anreizregulierung
- Einhaltung Wettbewerbsregeln durch Regulator
- Sicherheitsaufsicht
- Wettbewerbskommission
- TU dürfen in gewissem Mass Gewinne machen

Bei Ausschreibungswettbewerb

- Abschluss von Zielvereinbarungen / Vergabevereinbarungen
- Bonus-Malus-Modell (Effizienz und Qualität)
- Qualitätsmesssysteme und -anreize

In Monopolbereichen, Systemführerschaften

- Beauftragung und Berichterstattung (Controlling-Kreislauf)
- Einbezug von Partnern, geregelte Mitwirkungsprozesse
- Bonus-Malus-Systeme, Qualitätsmesssysteme
- Preisüberwacher



C9 Netzentwicklung – Treiber heute

Treiber heute

- Infrastrukturbetreiberinnen: meist getrieben über Angebotsvorstellungen der eigenen EVU
- Bund: über Ausbauprogramme
- Kantone: über Angebotsausbau
- Verkehrsverbünde: über Angebotsausbau
- Güterverkehr:
 - Alpenquerender Güterverkehr: Bund über Verlagerungsauftrag
 - Güterverkehr in der Fläche: niemand.
- Planungshoheit liegt beim Bund und wird heute weitgehend an die SBB delegiert.



C10 Treiber der Netzentwicklung - Soll

Anforderungen an Netzentwickler

- Abstimmung mit Raumplanung – andere Verkehrsträger
- Einfluss auf Verkehrsnachfrage (u.a. Gestaltung von Rahmenbedingungen, Setzen von Preisen, etc.)
- Blick für das Gesamtsystem (öV-Schweiz)
- Finanzierungsverantwortung
- Abstimmung mit Stakeholdern (v.a. Kantone, Politik)

→ BAV

- mit delegierten Aufgaben an
 - Fernverkehr: SBB
 - Regionalverkehr: Kantone
 - Güterverkehr: SBB Infra (als Hilfskonstrukt)



C11 Steuerbarkeit des Systems heute

Steuerbarkeit gegeben

- hohe Qualität und Vorbildfunktion wären ohne Steuerbarkeit nicht möglich
- Steuerbarkeit beruht auf enger Abstimmung über alle Stakeholder (→ kooperatives Modell)

Steuerbarkeit verbessern

- Entwicklung in der EU, die technologische Entwicklung und und deutlich steigenden Ansprüche (Verkehrsaufkommen, Kundenanforderungen) verlangen, dass die Steuerung angepasst wird.



D12 Wettbewerb für heutiges System förderlich?

Güterverkehr

- Im Güterverkehr ist ein fairer Wettbewerb möglich.
- Öffnung hat im (Transit-)Güterverkehr die Marktstrukturen deutlich verändert und Kunden profitieren davon (v.a. über tiefere Preise, nicht aber Qualität).
- Diskriminierungspotential der integrierten Unternehmung und schwach ausgebildete Schiedskommission, aber keine systematischen Wettbewerbsverzerrungen.
- Marktöffnung hat die intermodale Wettbewerbsposition der Schiene verbessert, wurde aber durch strassenseitige Massnahmen kompensiert.
- Im Güterverkehr in der Fläche sind die Marktvoraussetzungen zu prüfen.

Regionaler Personenverkehr

- Im regionalen Personenverkehr wäre Wettbewerb rechtlich möglich, allerdings nicht als Wettbewerb im Markt, sondern als Wettbewerb um den Markt.
- Fehlende Gewinnmöglichkeiten schränken das Potential ein (Bestellverfahren erlaubt keine marktkonformen Gewinne).
- Es besteht ein minimaler virtueller Wettbewerb (konkludentes Verhalten).
- Die Marktteilnehmer vermeiden direkte Konkurrenzsituationen.



D13 Mehr Wettbewerb nötig?

- Siehe Eingangsfolie
- Wettbewerb ist nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck.

Haltung BAV

- Weitere Wettbewerbselemente sind sukzessive einzuführen:
 - Ausdehnung Ausschreibewettbewerb Busse
 - Abbau Subventionierung Güterverkehr
 - Öffnung internationaler Personenverkehr
 - Vergabe von RPV-Linien an Wettbewerber
- Wichtiger als Wettbewerbselemente ist die Effizienzsteigerung im System.



D14 Diskriminierungsfrei?

Diskriminierungen nicht wettbewerbsentscheidend

- Diskriminierungen - oder Bevorzugungen der unternehmenseigenen Verkehrssparte - finden statt.
- Beispiel: Aufhebung des Deckungsbeitrags für den WLV durch die SBB. Massnahme galt für alle Bahnen, da aber nur die SBB Cargo WLV durchführt, kam der Wegfall allein dem eigenen Unternehmen zugute.
- Investitionsentscheide: Andere Netzbenutzerinnen haben kein Mitspracherecht bei der Planung der Infrastruktur. Gefahr, dass sich die Infrastruktur allein an der Strategie der eigenen EVU orientiert.

Integrierte Unternehmung mit Diskriminierungspotential

- Grundsätzlich besteht Diskriminierungspotenzial, wenn ein integriertes Unternehmen für die Netzentwicklung zuständig ist und die Interessen der „eigenen“ Verkehrsunternehmen besonders berücksichtigt.
- Geschäftsleitung/Verwaltungsrat hat die Aufgabe (gemäss OR), wichtige strategische Entscheide zugunsten des eigenen Unternehmens zu fällen (z.B. Priorisierung der Unterhaltsarbeiten, Streckensperrungen).



D15 Wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei

Organisation

- Die Organisation muss so ausgestaltet sein, dass das Diskriminierungspotential institutionell minimiert oder ausgeschlossen wird.
- Bei integrierter Unternehmung sind die Möglichkeiten zur Minimierung des Diskriminierungspotenzials begrenzt.

Regulator

- Mit einem Regulator kann die Umsetzung der Wettbewerbsregeln überwacht und mit Strafbestimmungen die Einhaltung erzwungen werden.

Grenzen der Diskriminierungsfreiheit

- Die Durchsetzung der Diskriminierungsfreiheit darf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse nicht schwächen (z.B. durch hohen administrativen Aufwand, den die Strasse nicht hat).



E16 Internationale Integration – wie wichtig?

Verkehrsmärkte sind international

- Güter- und Personenverkehr ist (zunehmend) international.
- Eine möglichst grosse Einheitlichkeit der Grundlagen ist auf technischem und rechtlichem Gebiet anzustreben. Dies stärkt die Stellung im intermodalen Wettbewerb (EU-Eisenbahnraum).

Verlagerungspolitik ist vom Ausland abhängig

- Wir sind auf die Mitarbeit in zwischenstaatlichen Organisationen angewiesen.
- Ohne Übernahme des entsprechenden Rechts bzw. Schaffung von gleichwertigem Recht sind wir ausgeschlossen.

Zukünftiger Rechtsrahmen wird durch die EU definiert

- Bei der Entwicklung der zukünftigen institutionellen Regelungen wird der Rahmen durch die EU gesetzt.

Sicherheitsaufsicht wird durch EU vorgegeben

- Sicherheitsrelevante Prozesse werden durch EU bestimmt (New Approach im Sicherheitsbereich mit Homologation von Produktion, Cross-Acceptance Fahrzeuge, Zugang zu Essential Facilities etc).
- Einhaltung dieser Anforderungen ist für Markteintritt in EU Voraussetzung.



F16 Weitere Themenbereiche mit Handlungsbedarf

Betriebsnotwendige Serviceeinrichtungen

- Definition der Verantwortung (insbesondere Betrieb), des Zugangs zu und der Finanzierung (Abgeltung) von betriebsnotwendigen Serviceeinrichtungen wie Rangierbahnhöfe, Abstellanlagen etc.

Zugang zu Dienstleistungen und Daten

- Essential facilities (zentrale Dienstleistungen) müssen unabhängig sein von grossen Verkehrsdienstleistern (insb. EVU, Busunternehmen)
- Diskriminierungsfreier Zugang zu Kundendaten

Tarifoheit

- Regelung der Tarifoheit Direkter Verkehr, Verbünde
- Tarifoheit bei Unternehmung ist nur in einem Wettbewerbssystem gerechtfertigt



Fazit BAV (1)

Orientierung an europäischer Entwicklung

- Um den Anschluss an ausländische Entwicklungen nicht zu verpassen, sind zentrale Elemente wie die **Interoperabilität**, **Sicherheitsaufsicht**, die **Unabhängigkeit bei wesentlichen Funktionen** und die **schrittweise Öffnung des Marktes** (insbesondere Güterverkehr, internationaler Personenverkehr, Ausschreibewettbewerb) entsprechend den Stossrichtung der EU zu übernehmen. Die Umsetzung ist auf die Schweizer Realität anzupassen.
- Zur Marktüberwachung in Wettbewerbsmärkten braucht es die Einbettung eines gestärkten **Regulators** (überwacht u.a. Netzzugang, Trassenvergabe, Netzplanung, Netzerweiterung, Einhaltung Konzessionen, Offertverfahren, Abgrenzung bestellte Verkehre, Quersubventionen, interne Prioritätsregelungen) in das bestehende Umfeld.

Rollen Integrator öV und Systemführer klären

- Die Funktion des **Integrators für den öffentlichen Verkehr** (u.a. Angebotsplanung, Netzentwicklung, Tarifoheit, Einbezug der Kantone) ist zu regeln.
- Der Begriff der **Systemführerschaften** ist zu definieren und die einzelnen Verantwortlichkeiten (ETCS, GSM-R, Bahnstrom 16.7 Hz, Kundeninfo, Fahrplanerstellung, Trassenvergabe, System EWL, Vertriebssysteme, Störungsmanagement) durch das BAV zu beauftragen und zu überwachen.



Fazit BAV (2)

Effizienzsteigerung und Strukturbereinigung

- Über die Bestellerrolle der öffentlichen Hand ist die Finanzierbarkeit und Effizienz der Leistungserbringung stärker zu beachten. Im System sind zusätzliche Elemente (Zielvereinbarung, Bonus-Malus-System, Qualitätsmessung) für eine **höhere Effizienz und Kundenorientierung** vorzusehen.
- Die **Eigentümerfrage der Bahnen** ist zu klären. Dies ist durch eine stärkere Wahrnehmung der Eigenerolle durch die öffentliche Hand oder einen Verzicht auf Beteiligung an Leistungserbringern anzustreben.
- Die **Eigentümerfrage Trasse CH** ist zu klären.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

ZVV

Datum:	14.09.11
Ort:	Bern
Zeit:	14.00 – 16.00
Vorsitz:	H. Flury
Protokoll:	S. Gutmann
Anwesend:	E. Rutishauser, A. Herczog;

Vorab: Der ZVV ist in der Schweiz eine einmalige Organisation, positioniert zwischen Kanton(en) und den öV-Unternehmungen.

Hearing-Leitfaden

A Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

Was funktioniert heute gut (bitte möglichst konkret)?

- europaweit vorbildlich
- sehr hoher Vernetzungsgrad
- hohe Qualität
- direkter Verkehr , dh einfacher Zugang für die Kunden
- am Markt sehr erfolgreich
- Infrastruktur entwickelt sich kontinuierlich
- Finanzierung ist solide und konstant
- hohe Verfügbarkeit der Infrastruktur (Unterhalt erfolgt nachts)
- genießt hohe Akzeptanz über alle Schichten
- föderale Organisation sorgt für mehr Ideen/Ideenwettbewerb

2 Was sind Schwächen?

Generell (folgt auch aus Stärken unter 1):

ZVV sieht insgesamt nur wenige Schwächen, nämlich:

- hoher Service Public – Anteil (dh subventioniert) – aber das ist nicht nur ein Nachteil!
- Tiefer Kostendeckungsgrad
- fast ausschliesslich durch Angebotsmonopolisten geführt, mit entsprechend teuer Kostenstruktur. Ein Effizienzvergleich ist schwierig (gilt glei-



chermassen für Bahn und für Tram)

- öV ist für gelegentliche Nutzer relativ teuer
- internationaler Personenverkehr ist nicht sehr leistungsfähig und hat ein Qualitätsproblem (bei Störungsmeldungen sind sehr oft Züge aus/nach Nachbarländern betroffen. Das bedeutet enorme Unsicherheiten für die international Reisenden, und ferner, weil die Züge meist taktintegriert sind, hat dies auch Aus-wirkungen auf den Inlandverkehr)

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

Noch intensivere Nutzung der Bahninfrastruktur / der bestehenden Anlagen. Mit intensiverer Planung bei der Bahn kann man noch deutlich mehr herausholen (kürzere Zugfolgen). Erwähnt wird das Bsp. der S-Bahn München mit 30 Zügen / Std und pro Richtung – in der CH gilt 20 Züge / Std für 2 – gleisigen Betrieb

Organisationsform muss innovationsfördernd sein künftig – eine Monopolsituation ist an und für sich, sozusagen institutionell, bereits schon innovationshemmend. es braucht Wettbewerb

ZVV erwartet Stabilität, keine kurzfristigen Richtungswechsel, das erträgt unser System nicht, das bereits stark optimiert ist

ZVV wünscht sich einen Güterverkehr, „der nicht stört“

weiterhin eine intensive Kooperation unter den Playern im öV, gute Kooperation unter den Partnern ist ein Erfolgsfaktor

Preis-/Leistungsverhältnis soll sich nicht verschlechtern, sondern soll sich dank Effizienzverbesserung halten oder noch weiter verbessern

Die hohe Verfügbarkeit der Infrastruktur soll beibehalten werden, trotz Gegentrend (die Tendenz zu zeitlicher Ausweitung des Nachtunterhalts ist hier gemeint). Einschränkungen sollen planbar sein.



B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Modell der Kooperation bei gleichgerichteten Interessen – „alle wollen ein gutes Produkt!“
- Akteure handeln in einem überschaubaren Rahmen, „man kennt sich“
- föderales System mit vielen „Aufpassern“ funktioniert gut und führt zu gerechten Entwicklungen
- es gibt ein hohes Interesse am öV – „die Öffentlichkeit ist auch ein Aufpasser“
- der Einfluss des BAV und der SBB ist ok für uns, „damit können wir leben“, es ist eine gewisse Balance hergestellt, die aktuelle Situation stimmt für uns
- Trasse CH existiert für ZVV eigentlich nicht. SBB lässt nicht eskalieren, man sucht vorher beidseitig die Einigung und findet sich auf der Basis von Kompromissen

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Der Prozess der Trassenzuteilung ist für ZVV nicht transparent. Von Seiten der SBB heisst es gelegentlich „das geht nicht!“ - und das ist dann zu akzeptieren, ohne dass man dahinter sehen kann. Da stellt sich schon ein gewisses Gefühl der Ohnmacht ein...
- Es wird Regionalpolitik betrieben, was zu suboptimalen Investitionen führt
- SBB Personenverkehr ist im übrigen viel näher an Infrastruktur
- Finanzierung G, RPV, FV erfolgt sehr verschieden, Investitionen nicht optimal
- Hoher Verwaltungsaufwand

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

- Mehr Transparenz
- Finanzierung muss vereinfacht werden
- Rolle Bund als Eigner und Besteller muss geklärt werden
- Es braucht eine Abgrenzung zwischen Eigner und Regulator (hier erfolgt der Hinweis auf die unterschiedliche Situation des FV mit einem klaren Gewinnziel, und den RPV mit dem Ziel „schwarze Null“; ferner die Eingriffe bei den Tarifen/Preisen bzw beim Tarifsysteem im P insgesamt)



C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

ZVV nennt verschiedene Spannungsfelder:

- Spannungsfeld „Integration versus Trennung“:
Einerseits führt das integrierte Modell zu einer hohen Trassennutzung (das lässt sich an Beispielen der Praxis klar nachweisen), andererseits ist eine Trennung/ausgegliederte Infra AG Garant für eine Optimierung des Gesamtsystems (Effizienz Unterhalt und Betrieb)
- Spannungsfeld „starke Behörde (BAV) versus starke Unternehmung“:
Erstere führt zu aktiver Steuerung und Diskriminierungsfreiheit, letztere zu Vorteilen bezüglich Betriebsnähe/bei der Betriebsführung; aktuell besteht hier heute aus Sicht ZVV eine gute Balance

(Weiterer Kommentar: BAV spielt eine starke Rolle bei Fragen der Finanzierung; der Kanton/die Kantone spielen eine wichtige Rolle beim Einfluss auf die Unternehmung(en))
- Spannungsfeld Definition/Sicherung der Qualität durch den Angebotsmonopolisten oder durch die Behörde? Beinhaltet auch die Frage, welche Qualität verlangt wird und wieviel diese Qualität kosten darf (Bsp.: Fahrgastinformationssysteme des ZVV bzw der SBB; wieviel dürfen diese kosten und wie hoch ist der Wert solcher Systeme für die Nutzer?)
- Spannungsfeld „angebotsgetrieben / administrierter Verkehr versus Wettbewerb / Marktkräfte als Treiber?“

Notwendig ist eine einfache Aufgabenteilung und sind klare Kompetenzregelungen.

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

- Es braucht eine enge Zusammenarbeit unter den öV-Partnern
- Basis für die Qualität ist eine gute Unternehmungsführung
- im subventionierten Bereich ist es der Besteller, der die Verantwortung trägt, er muss die Kundeninteressen einbringen.

Für den ZVV gilt: Die Frage der Organisation / der Form ist aus Optik Qualität untergeordnet, ob integriert oder desintegriert, spielt keine Rolle.

Für Monopolbetriebe braucht es ein kundenorientiertes Besteller-Ersteller – System.

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

Akteure sind klar das BAV, die SBB Infra, SBB P und teilweise die Kantone.



Nationale Ebene:

Dargelegt wird ein geraffter historischer Überblick seit ca 2003: BAV übernimmt Federführung im Bereich HGV (wobei die gesteckten Ziele in Ost-CH nicht erreicht werden!). Ab 2005 erfolgt eine „Zersplitterung der Finanztöpfe“, und heute wird mit Fabi wieder eine Zentralisierung der Planungshoheit beim BAV versucht.

Widerstand von SBB?

Frage an ZVV: Wäre es besser, die Netzentwicklung ausserhalb der SBB zu machen?

Antwort: Aus Sicht ZVV ist die Netzentwicklung eher gut aufgehoben bei der SBB (erwähnt als positives Bsp. die langfristig aus einer Hand erfolgte Planung der Abstellgleise weit über den Grossraum ZH hinaus)

Regionale Ebene

Historischer Exkurs mit Entwicklung seit 1980 (kein RPV auf Flughafenlinie; ZH S-Bahn, 2. - 4. TE jeweils aus Region heraus entstanden; ZEB und FABI)

In der langfristigen Planung hat der ZVV immer mit SBB kooperiert – der Prozess der Kooperation ist wichtig und funktioniert neuerlich mit SBB P und ZVV als Auftraggeber von SBB-Infra wider Erwarten gut, zT wohl auch deswegen, weil die gleichen Personen involviert sind.

Der DML-Entscheid ist gut gelaufen (Ausnahme: Finanzierung). Es gibt „keinen Grund für eine Revolution“.

Planung Infra SBB muss heute entschädigt werden, sie ist eine Art Ingenieurbüro, bei dem man Leistungen bestellen kann und entsprechend bezahlen muss.

Erwartung an den Bund: Besser planen.

Ist-Zustand:

Verantwortlichkeiten sind verteilt

Bei Prozessführerschaft gibt es das Spannungsfeld SBB I – BAV

Ausführung durch Infrastrukturbetreiber

Insgesamt hat sich das System +)- bewährt.

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

Einbezug der Raumplanung. Sie bestimmt die Grundsätze.

Stossrichtung national muss vom Bund kommen, regional von den Kantonen und durch die SBB.

Zum Modell: ZVV sieht Infrastrukturbetreiber als Integrator und Ingenieur, der alle Aspekte zusammenbringt. Die Bedürfnisse aller Akteure müssen durch eine Stelle in eine Gesamtplanung gebracht werden; dies führt zu einer sehr hohen Komplexität, die man beherrschen muss (Negativbeispiel ist HGV).

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?



Das System insgesamt ist träge, es ist sehr langfristig angelegt – da bleibt wenig Spielraum für Steuerung, und das ist durchaus auch positiv einzuschätzen, denn das System ist gut und braucht keine grossen Kurswechsel. Politischer Einfluss reduziert den Spielraum noch zusätzlich.

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

Das heutige System fördert den Wettbewerb nicht, es sind fast ausschliesslich Monopolisten tätig, die Konzentration nimmt noch zu.

Wettbewerb ist bei Bahn und Tramlösungen fast nicht möglich, Ausschreibungen sind nicht geregelt und sie sind auch politisch nicht erwünscht.

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

ZVV kann nicht beurteilen, wie sich Ausschreibungen auswirken würden. Im RPV geht es ohne Wettbewerb. Allerdings bedeutet dies auch, dass mangels eines Vergleichs eine Einschätzung der Effizienz nicht möglich ist – man weiss nicht klar, wo man effektiv steht bezüglich Effizienz.

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

Welche Diskriminierungen haben sie schon erlebt?

Ganz generell: Der ZVV ist ziemlich weit entfernt von Diskriminierungsfragen.

Welches Diskriminierungspotenzial erkennen Sie darüber hinaus im heutigen System?

Der FV der SBB ist stets näher am Fahrplanbüro als der RPV, der immer erst einen Schritt hinter dem FV kommt.

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

Ist die heutige Organisation der Trassenvergabe optimal, um eine möglichst hohe Effizienz, Qualität und Diskriminierungsfreiheit zu erreichen?

Begründung

Mehr Wettbewerb ist erwünscht.

Trennung Infrastruktur – EVU – Trassenvergabe und Planung

Starke Unternehmungen brauchen einen starken Regulator, „der aufpasst“.

Jedoch: Die Frage ist im Grunde nicht „Trennung oder nicht Trennung“, sondern es geht darum, wie mit den Mitteln umgegangen wird.

Erwähnt wird in diesem Zusammenhang ein Beispiel, nämlich die Tatsache, dass bei Turbo für einen Zug-km CHF 0.70 verrechnet wird, bei der SBB ca CHF 2.60... (SBB verrechnet offensichtlich hohe overhead-Kosten).



E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

Ist für ZVV nicht wichtig. Jedoch: „Es geht darum, den Schein zu wahren und darauf zu achten, dass uns internationale Regeln nicht stören oder behindern.“

Frage: wie ist das bei Beschaffungen? Das ist eine Frage der Ausschreibung.

Kritisch wäre es für ZVV, wenn ein internationaler Betreiber „Trassen verbrennt“ - im Raum ZH hat es keine freie Trassen, da besteht absolut kein Freiraum mehr...

F Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

Die Eignerfunktion muss von der Bestellerfunktion getrennt werden.

Block F: Fazit

Welches Kriterium ist aus Ihrer Sicht wie wichtig, auf einer Skala 1-7

Das heutige System funktioniert gut; bei Änderungen muss man sehr behutsam vorgehen und konsequent darauf achten, „dass kein Rückschritt entsteht und dass man ja nicht etwas kaputt macht!“



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

AöV Kanton Bern

Datum: 08.11.11
Ort: Bern
Zeit: 10.15 – 12.15
Vorsitz: P. Blumenthal
Protokoll: S. Gutmann
Anwesend: A. Herczog, H. Flury, M. Finger;

Einleitend wird festgestellt, dass der Kanton Bern die Rolle des Eigners und des Bestellers im öV inne hat. Die heutigen Hearing Partner sehen sich dabei vorab in der Rolle des Bestellers und gehen auf Eignerfragen nur nebenbei ein.

Hearing-Leitfaden

A Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

- Weites, engmaschiges Netz
- Politik steht hinter dem Netz, sowohl Infrastruktur und Betrieb
- Vielfalt an TU ergibt virtuellen Wettbewerb: das bringt das System weiter
- offenes System, durchgehender Tarif. Der DV ist eine helvetische Errungenschaft
- sehr kundenfreundlich
- die TU machen übergreifende Planungen

2 Was sind Schwächen?

- Im öV gab es eine Ausbaulücke zwischen 1950-1990; da wurde fast ausschliesslich in den Strassenausbau investiert. Daraus ist für die Bahn ein intermodaler Nachteil entstanden, der heute noch nicht aufgeholt ist. Erst mit Bahn 2000 hat sich die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse wieder verbessert
- Die Bahnreform hat bewirkt, dass viele Aufgaben an eine Unternehmung delegiert wurden – das wird jetzt langsam wieder korrigiert
- Widerstrebende Interessen und Rollenkonflikte zwischen den Transport- Unternehmungen und der Politik
- EU-Oeffnung hat nicht zur der Förderung des internationalen Personenverkehrs geführt, im Gegenteil: Nationale Interessen gehen vor, Schranken wurden errichtet und es gibt Diskriminierung, die Kompatibilität fehlt. Das internationale Bahnsystem ist durch nationale Interessen gelähmt und zum Teil blockiert.

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

- Trennung Infrastruktur und Verkehr.



Macht als Besteller bei der Angebotsplanung die Erfahrung, dass es sehr schwierig ist, alle Beteiligten an einen Tisch zu bringen. Bei Trennung wäre der Aufwand bei der Lösungsfindung für neue Angebote viel geringer, alles wäre einfacher

- Bsp Perronverlängerungen: Infra SBB klemmt (bei Kantonen mit SBB-Betreiber geht das einfacher)
- Infra SBB richtet sich nicht nach den Zielen des Gesamtsystems
- Diskriminierung durch SBB bei Priorisierung und Finanzierung, Bund steuert zu wenig.
- Kantone werden nicht angehört bei der Priorisierung von Infra-Projekten.

Frage dazu: Könnte ein starker Regulator hier etwas ändern? Antwort: Ja. Je mehr der Bund seine Systemführerschaft wahrnimmt, umso besser.

Anschlussfrage: Reicht die Trennung, um die geschilderten Ungleichheiten künftig zu verhindern? Antwort: Eigentlich ist es grundsätzlich egal, wem die Schienen gehören, aber wir möchten als Besteller eine Rollenklärung mit dem Ziel „Optimierung der Infrastruktur und von deren diskriminierungsfreien Nutzung“. Die Verbindung der Infrastruktur mit einem (grossen) Player im Verkehrsbereich lässt dies nicht unbedingt zu.

B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Vgl. Antworten unter 1.

Bei Trennung Infra und Verkehr müsste diese Trennung aus Sicht des Kt Be als Eigner auch bei der BLS erfolgen.

Alternative ist Trennung mit einer Infra Schweiz. Dann braucht es einen starken Regulator und der Planungsprozess muss Schweiz-weit abgestimmt sein. Das wäre eine Aufgabe des Bundes.

Eine Feststellung dazu: Eigentlich müsste man es so formulieren, dass der Verkehr aus der Unternehmung herausgelöst und verselbstständigt wird, nicht umgekehrt die Infrastruktur.

Frage dazu: Falls in Zukunft die SBB als Infrastruktur-Unternehmung geführt würde, bestünde da nicht weiterhin die Gefahr, dass sie schweizweit für sich priorisiert? Antwort: Das trifft zu – es müsste ein Modell geschaffen werden, bei dem die Unternehmung ihr Know how einbringt und wo Transparenz geschaffen wird.

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung

Vgl. oben.

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

- klare Rollenteilung



- 2 Varianten: Infrastruktur CH AG oder Infrastruktur regionalisiert
- Ideal wäre SBB als Infrastrukturbetreiber und Verkehrsbereiche herauslösen
- Regulator und Integrator müsste gestärkt werden.
- Integrator Planungsprozess muss gestärkt werden
- ZEB wurde blind an SBB delegiert und das war nicht ideal
- Know how der Unternehmen muss erhalten bleiben und eingebracht werden
- Verkehrsbereich: Wettbewerb führt zu besseren Preisen und Qualität

C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

Die Tu sind aus historischen Gründen regional aufgestellt. Wenn künftig ausgeschrieben würde, so könnte man sich als TU aufgrund seiner Stärken und Schwäche positionieren:

- Ausgehend von der jeweiligen Stärke der Unternehmungen kann eine Spezialisierung erfolgen (zB Postauto im ländlichen Bereich)
- Ausschreibungswettbewerb erhöht Effizienz (gilt auch für dezentrale Effizienz, zB lokale Busbetreiber)

Den total offenen Wettbewerb gibt es allerdings gar nicht, das ist allen Beteiligten auch klar...

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

Generell gilt für das oben beschriebene Modell: Der Kunde erhält ein durchgehendes integriertes System zu gleichen Tarifen. Einwand: Wettbewerb wirkt aber nicht integrierend! Antwort: Das kann mit entsprechend langer Konzessionsdauer geregelt werden, und es braucht ferner klare Regeln. Das bedeutet: Es braucht einen starken Regulator (heute gibt es keine regulatorische Wirkung, das fehlt).

Heute bewirken Konflikte langwierige und teure Verfahren vor Verwaltungsgericht.

Regulatorische Wirkungen sind auch bei Ausschreibungen und im Beschaffungswesen sehr erwünscht. Generell würde die Rolle des Kantons als Besteller gestärkt damit. Das BAV hat heute viele Rollen, das ist auch für Kt als Besteller nicht unproblematisch, man spürt als Besteller jeweils 'die verschiedenen Hüte' des BAV (nennt als Bsp. Standards für die Sicherheit und deren grosse Auswirkungen auf die Finanzierung).

Idealerweise müsste das BAV den Planungsprozess steuern, kurz- und längerfristig, regional und gesamtschweizerisch; bottom – up Prozess, der abgestimmt werden muss, wobei der Kanton koordiniert und der Bund auf seiner Ebene, damit kein „Wunschkonzert der Kantone“ stattfindet.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Fazit:

- Wettbewerb fördert Qualität
- Besteller und Unternehmungen müssen Planungssicherheit haben, zB mit Konzessionen und entsprechender Dauer
- Wettbewerb braucht klare Spielregeln und einen starken Regulator; dieser könnte auch Ausschreibungen überwachen (Verfahren gegen Ausschreibe- Entscheide sind heute schwierig und aufwendig)

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

- ZEB ging schräg, FABI ist das bessere Beispiel
- Bei der Langfristplanung für den RV sind die Kantone die Treiber, die CH-Netzentwicklung muss das BAV führen (FV und Cargo)

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

Vgl. oben

- Treiber sind die Kantone und das BAV, jeweils mit Support durch spezialisierte Planungsbüros (oder auch mit Inputs vom Know-How der Infrastrukturbetreiber)
- Ueber Angebotsplanung muss jeweils auch der Infrastruktur-Teil mitgeplant werden

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

Festlegen von Prioritäten (zB P und G) braucht politische Entscheide, das kann ein Regulator nicht:

- Der Bund muss steuern
- Bei politischen Konflikten muss der Regulator eingreifen
- Regulator braucht für alle seine Entscheide eine gesetzliche Grundlage, auf die er sich berufen kann
- Driverseat ist BAV (als Policy advice gegenüber dem Bund/der Politik)

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

Vgl. dazu auch die Aussagen in der Präsentation der BLS AG. Aus Bestellersicht fängt Diskriminierung nicht erst bei der Trassenvergabe an sondern lange vorher, bei der Planung der Infrastruktur:

- Diskriminierung beginnt schon bei der Netzplanung und -entwicklung
- Regulator soll seine Rolle spielen, damit keine Diskriminierung stattfindet, und er soll bereits



früh intervenieren: bei den Zielen, der Planung, den Projekten (auf allen 3 Ebenen jeweils mit geeigneten Instrumenten)

- Planungsprozess mit zB dem Instrument „Netzbeirat“ analog dem Modell in Deutschland muss optimiert werden. Es braucht einen Prozess, in dem die widersprüchlichen Interessen eingebracht und die Konflikte ausgetragen werden.

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

- Es braucht klar mehr Wettbewerb

Welche Dimension von Wettbewerb (z.B. Ausschreibungswettbewerb, Wettbewerb um Kunden / Konkurrenz) sollte gefördert werden?

- Ausschreibungswettbewerb

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

- Im Planungsprozess nicht
- nennt BLS-Beispiele, sie sind bekannt

Wie beurteilen Sie die gesetzlichen Voraussetzungen für den Markteintritt?

Kann der Markteintritt durch eine Regulierungsstelle unterstützt werden? Ist dies heute ausreichend der Fall?

- Ja, die Regulierungsstelle kann hier unterstützen

Frage: Ist eine Trennung wirklich nötig, oder kann auch im heutigen System mit geeigneten Massnahmen (Regulator; saubere Prozesse) die Diskriminierung bekämpft werden? Mit anderen Worten: Ist die Trennung nicht einfach eine ideologisch basierte Forderung?

Antwort: Wir sehen die öV-Strukturen nicht ideologisch (ideologisch ist auch die Postulierung der integrierten Bahn) Es würde unter Umständen als erster Schritt Anpassungen genügen, über Prozesslösungen (es dürfen zB keine Koppelgeschäfte zugelassen werden)

(vgl. Firewall im deutschen Eisenbahnrecht zwischen I und V, die jedoch einseitige Priorisierungen zu Gunsten des eigenen Verkehrsbetriebs im langfristigen Bereich nicht ausschliessen kann)

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

Ist die heutige Organisation der Trassenvergabe optimal, um eine möglichst hohe Effizienz, Qualität und Diskriminierungsfreiheit zu erreichen?

Trassenvergabe-CH: bringt Bestellern nichts, die Kantone als Besteller sind da nicht im Geschäft. Ansprechpartner ist jeweils das EVU, es löst Probleme mit Infra. Eine separate Trassenvergabe-stelle braucht es im Trennungsmodell nicht mehr, die Vergabe wird dann 'automatisch verbessert'. Würde man die Trassenvergabe ausgliedern, so besteht die Gefahr der Ineffizienz.



E **Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH**

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

- Auch für den Besteller Kt Be ist die internat. Integration wichtig
- Internationale Verbindungen sind für Kanton aus vielen Gründen wichtig: Standortfrage, Bern als Hauptstadt, Tourismus ua
- Kt hat sich mit Implikationen des EU-Rechts schon auseinandergesetzt, etwa im Bereich der Ausschreibungsverfahren

F **Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang**

Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

Grundsätzlich: Zunächst einmal schauen, wie wir Prozesse optimieren können, und dann erst machen wir Schritt für Schritt

Block F: Fazit

Welches Kriterium ist aus Ihrer Sicht wie wichtig, auf einer Skala 1-7

Ein künftiges Modell muss zwingend 2 Kriterien erfüllen:

- Planbarkeit / Entwickelbarkeit des Netzes als wichtigstes Kriterium
- Wettbewerbstauglichkeit und Qualität

Der Kanton Bern will ein öV Gesamtsystem, das für die Kunden durchgehend ist – es darf nicht durch organisatorische Eingriffe gestört werden.

„Der Kunde sollte am Schluss nicht durch Experimente irgendwelcher Art der Betrogene sein.“



Kanton Zug

H.-K. Weber erklärt vorab, er sei davon ausgegangen, dass auch andere Kantone an diesem Hearing vertreten wären und damit auch andere Haltungen; er bringt die Stimme des Kt. Zug ein.

Hearing-Leitfaden

A Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

- Bahn/öV in der CH erbringt sehr gute Performance, ist weltweit an der Spitze
- hat hervorragenden Ruf – weltweite Reputation
- tief verankert bei der Bevölkerung
- öV ist in der CH ein wichtiger volkswirtschaftlicher Faktor (Bsp. aus dem Kanton Zug: „Zug Transportation“, in einer Broschüre für für ansiedlungs-interessierte Unternehmungen; dort wird die Qualität des öV als wichtiger Standortfaktor explizit ganz vorne genannt)
- Bahn operiert in einem Wachstumsmarkt – das wird auch so bleiben
- hoher Sicherheitslevel der Bahn
- ein verlässlicher Partner für den Kanton (nennt aus Sicht Besteller explizit Kosten, Finanzierung, Termine, und dazu ein konkretes Beispiel eines Projekts, wo Bahn/SBB schneller und planmässig baute, was hingegen bei der Strasse bei weitem nicht der Fall war...)

„Die Liste nicht abschliessend...“

2 Was sind Schwächen?

- System ist sehr subventionsbedürftig – der RV ist so angelegt (RV ist im Kanton Zug dominierend)
- Kosten steigend
- TU und insbesondere SBB haben verschiedene Rollen: SBB ist auch Integrator und Regulator (letzteres allerdings abnehmend, weil immer mehr über Standardssetzen reguliert wird); zudem ist auch der Bund/das BAV regulatorisch tätig. Die unterschiedlichen Rollen sind oft problematisch – „das beisst sich“...
- Raumentwicklung und Bahnentwicklung sind nicht abgestimmt – die Raumplanung müsste jeweils vorausgehen
- Schwäche im Personenverkehr ist die Distribution – da besteht eine „Rieseneinstiegsschwelle zur Bahn“. Das Projekt „easy ride“ ist begraben. „Alles hat sich entwickelt, nur die Distribution als Schnittstelle zum Kunden nicht!“



- Eine spezifische Schwäche bei Cargo: Ein Abgleich mit der Raum- und Ortsplanung fehlt (nennt als Beispiel den Bau/Ausbau von Terminals, ohne dass das künftige Güterverkehrsaufkommen in der Planung einbezogen wird, was eine unklare Situation schafft und eine Schwäche beim Zugang zur Bahn im Güterverkehr darstellt)

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

Das hohe Niveau bei Angebot und Qualität halten / nicht gefährden.

Langfristige Zusicherung von Leistungsmerkmalen (Kapazität, Qualität des Angebots).

Im Personenverkehr das System S-Bahn CH weiterentwickeln, vernetzte Angebote schaffen und dabei den RV und den FV nicht auseinander dividieren.

Erwähnt wird ein Bsp. aus dem Kt Zug, wo manchmal RV und FV parallel fahren. Dabei sind die RV-Züge überfüllt, die FV-Züge haben freie Kapazitäten; ein zusätzlichen FV-Halt in Rotkreuz könnte den S-Bahn-Zug entlasten; gleiches gilt in den Randstunden, wo RV und FV im Hinblick auf eine Gesamtoptimierung kooperieren müssten, anstatt dass dann beide Gefässe leer fahren - „da liegt Potential für Effizienzsteigerung“.

Es braucht übergreifende Kundenlösungen (Bahn/Bus): Bei der Fahrgastinfo, Distribution, bei den Tarifen uam.

Der technische und organisatorische Ideenwettbewerb bei der Infrastruktur soll verstärkt gefördert werden. Nennt als Bsp. Abfahrtsmonitore, Stadtbahnhaltestellen.

B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Hohes Know how und Engagement bei allen Beteiligten und gute Vernetzung über alle Ebenen
- Die politische Verankerung ist sensationell gut!
- Die Mittelbeschaffung ist unter diesen günstigen Rahmenbedingungen kein grosses Problem. Das gilt in gleicher Weise für Bahn und öV allgemein

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Mehrfachrolle beim Bund als Eigner / Besteller / Regulator ist problematisch, er hat zu viele Hüte an; das gilt auch für die Kantone mit mehreren Rollen als Eigner und Besteller . Unklar ist auch die



Rolle der SBB Infrastruktur und der Trassenvergabestelle.

Viele Kantone haben die kritische Grösse nicht, die es braucht, um als kompetenter Besteller aufzutreten. Die geographischen Grenzen sind nicht massgeblich, die Kantone müssten sich anders aufstellen. Territorialprinzip versus Nutzenprinzip schafft Gefahr von Fehlallokationen.

Viele kleine Kantone haben zu wenig fachliche Ressourcen und verfügen deshalb nicht über das nötige Know how – eine engere Kooperation der Kantone als Besteller wäre deshalb nötig.

Frage: Wie ist das bei der KöV?

Antwort: Die KöV ist sehr heterogen zusammengesetzt, sie kann keine verbindlichen Zusagen machen und die Kantone damit binden. Bsp. Fabi: KöV kann nicht mit einer Stimme sprechen. Da sind Forderungen von 26 Kt... Das ist manchmal nicht besonders glaubwürdig - aber das ist kein Argument gegen die KöV, natürlich braucht es sie.

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

Frage: Würde aus Sicht des Kantons die Trennung bei der SBB bevorzugt?

Antwort: Eigentlich ist die Stadtbahn Zug ein Paradebeispiel für Vorteile, die sich aus der engen Zusammenarbeit zwischen Infrastruktur und Verkehr ergeben – aber das bedeutet nicht zwingend, dass die Unternehmung integriert sein muss.

Jedoch gilt: Eine Trennung bringt gar kein Optimierungspotential, das Gesamtsystem wird damit nicht besser – die beiden müssen so oder so gut zusammenarbeiten, das ist der entscheidende Punkt! Zusammenarbeiten können sie besser, wenn sie in der integrierten Unternehmung zusammenbleiben. Unproblematisch wäre die Trennung nur dann, wenn beide die gleichen Ziele verfolgen.

Fazit: Sieht keine Notwendigkeit für eine Trennung.

Erwähnt in diesem Zusammenhang auch die Trennung von Infrastruktur und Immobilien, wobei letztere andere Ziele verfolgt; sie sei zunehmend problematisch.

Nennt dazu ein Bsp. im Kt Zug: Fall von Landverkauf durch SBB Immobilien (auf dem sog Siemensareal); kurz danach will Infrastruktur SBB den Kt. Zug motivieren zu einem Landkauf des Kantons. Land, das für die Bereitstellung von Abstellgleisen zu beschaffen sei durch den Kanton...

Führung der Angebotsplanung muss ausserhalb der Divisionen P und Infra der SBB AG wahrgenommen werden.



C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

Vgl. oben: Optimierung durch vermehrte Koordination zwischen RV und FV (Bsp. Halt in Rotkreuz).

Mehr ertragsorientierte Anreize im Personenverkehr .Bsp.: Abgeltung pro Pkm oder Einsteiger anstatt pro Kurs.

Rolle des Preisüberwachers hinterfragen.

Ferner im Bereich Infrastruktur: Infra SBB und Infra KTU sind suboptimal, da müsste der Bench mark viel mehr spielen.

Nennt dazu Beispiele: Bildschirme für die Kundeninfo bei der SBB und bei Zugerland Verkehrsbetriebe. „Da braucht es mehr Ideenwettbewerb und das gelingt mit Bench mark.“ Bsp.: Das Fahrgastinfo-System der SOB kostet deutlich weniger als dasjenige der SBB. „Es kann doch nicht sein, dass die SBB den Standard dafür festlegt, was etwas kosten soll.“

Statt regelmässig wiederkehrende Leistungsvereinbarungen, ganze Netzteile längerfristig zum Unterhalt ausschreiben. Bsp.: Stadtbahnhaltestellen für 25 Jahre Unterhalt.

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

Vgl. oben: Stärkere Kooperation zwischen FV und RV.

Es braucht TU-übergreifende technologische Lösungen. Nennt den Bereich Distribution, in dem die Kundenanliegen durch eine stärkere institutionelle Vertretung der Kunden mehr Gewicht erhalten müssten; damit würde auch die Schwelle für die Kunden abgebaut, die durch das heutige System der Distribution gegen ist (vgl. dazu vorne unter 2.).

Eine starke Kundenvertretung hätte mehr Einkaufsmacht gegenüber den TU. Organisatorisch könnte dies eine Firma im Besitz des Bunds / der Kantone und von Privaten sein, eine Art „Distributions-AG“. Die Idee muss vertieft werden, Vision wäre eine Art „Tarifverbund Schweiz“, mit Beteiligung von Bund und Kantonen. Auf jeden Fall ist die Systemführerschaft der SBB bzw. des Branchenvertreters VöV zu hinterfragen.

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

Nach wie vor ist der Fernverkehr der Treiber. Allerdings ist in letzter Zeit ein Wandel feststellbar,



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

indem das BAV immer mehr die Rolle des Treibers übernimmt.

Prozessführung erfolgt zwischen Personenverkehr SBB, Infrastruktur SBB und BAV. Cargo ist im Hintertreffen.

Ausführung: Durch SBB Infrastruktur, und zwar auf einem hohen Qualitätslevel.

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

Treiber müsste die Raumplanung mit einem Sachplan Schiene sein, der auch bestimmt, mit welcher Qualität räumlich erschlossen werden soll. Federführung soll dabei das BAV haben. Für die Erfüllung dieser Aufgabe bräuchte das BAV zweifellos mehr Ressourcen als heute, das Know how dazu ist im BAV aber bereits vorhanden.

Es braucht auch eine engere Kooperation des BAV mit den Kantonen. Bsp.: langfristige Linienführung am Zugersee.

Die raum- und verkehrspolitischen Zielsetzungen sollten verbindlicher festgelegt werden und auf die Kantone heruntergebrochen und konkretisiert werden. Die dazu notwendigen Ressourcen sollten deutlich verstärkt werden, die Raumplanung kann sonst ihre Rolle bei der Verkehrsplanung nicht wahrnehmen.

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

Gut - es gibt sogar erstaunlich viel Spielraum für das System Bahn. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass in unserem föderalen System die Stufe Gemeinde im Bahnverkehr nicht vertreten ist (anders als etwa im Bereich Gesundheitssystem oder Bildungssystem), das vereinfacht die Steuerbarkeit.

Die technische Seite / die Technologie muss sinnvollerweise am besten über die Systemführerschaft gesteuert werden.

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

Kann kein Beispiel eines Diskriminierungsfalls nennen - „das Thema Diskriminierung ist keine gewichtige Fragestellung...“

Im Personenverkehr finden eher Marktraumabsprachen statt. Der Wettbewerb mit der Strasse ist nicht spürbar.



Im Güterverkehr stehen die EVU's im Wettbewerb untereinander und mit der Strasse.

Frage: Braucht es mehr Wettbewerb?

Antwort: Personenverkehr ist Systemverkehr. Wenn man da Wettbewerb machen will, so ist es eben kein Systemverkehr mehr, das System wird vielmehr dadurch aufgebrochen. Solcher Wettbewerb bringt den Kundinnen und Kunden keine Vorteile und soll vermieden werden.

Frage: Wie ist das beim Busverkehr?

Antwort: Kanton Zug hat bisher keinen Wettbewerb im Busverkehr. Seinerzeit, für die Einführung der Stadtbahn, wurden Anfragen in der Schweiz und teilweise in Europa an potentielle Interessenten für den Bahnverkehr im Kanton Zug gemacht (das war aber keine eigentliche Ausschreibung) und festgestellt, dass damals kein einziger unter den Angefragten ein Interesse hatte. „Im Personenverkehr ist Wettbewerb problematisch, wir versprechen uns nichts davon.“

Bei der Infrastruktur gibt es keinen Wettbewerb. Die Frage ist jedoch zu stellen, ob Wettbewerb bei der Infrastruktur und insbesondere beim Infrastruktur-Unterhalt nicht sinnvoll wäre – „vielleicht gibt es auch andere Anbieter, die den Unterhalt leisten könnten.“

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

vgl. oben

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

Kann keinen Fall von Diskriminierung nennen, auch kein Potential dafür.

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

Gewinnanreize schaffen. Nennt das Thema „Gewinnerzielung im Regionalverkehr“. Heute ist das ein Nullsummen-System. Es müsste aufgebrochen werden, damit Gewinnerzielung auch im RV möglich wird.

Allerdings gibt es hier auch gewichtige Einwände – es ist kaum zu rechtfertigen, dass eine TU mit Hilfe von Subventionen Gewinn erzielt – so dass die Idee aus heutiger Sicht wohl gar nicht umsetzbar ist.

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Im Güterverkehr ist es zentral, dass gleiche Spielregeln europaweit gelten. Auch Kapazitätsplanung sollte europäisch gelöst werden.

Im Personenverkehr ist dies weniger nötig, weil der IPV nicht sehr ausgeprägt ist. Die Bahnen sind in Europa eher national ausgerichtet. Allerdings kann man umgekehrt auch argumentieren, dass gerade wegen der nationalen Prägung der Bahnen der IPV mit der Bahn immer noch verhältnismässig schwach ist. Mengenmässig wird der IPV im Verhältnis zum nationalen Verkehr aber immer eine untergeordnete Rolle spielen. Es ist also gerade umgekehrt wie beim Güterverkehr wo der nationale Verkehr gegenüber dem Transit und dem Import-/ Exportverkehr eine untergeordnete Rolle spielt.

Frage: Soll die Infrastruktur europaweit gleich sein?

Antwort: Grundsätzlich müsste der Ideenwettbewerb auch europaweit spielen (aus kantonaler Sicht stellt sich diese Frage aber gar nicht).

Die Abstimmung der Kapazitäten müsste international wirklich besser sein – das kann man etwa im Nord – Süd Verkehr feststellen, wo die Züge des IPV vor allem mangels genügender Trassen nicht in den Bahnhof Milano Centrale hineingebracht werden können.

F Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

Nein.

Block F: Fazit

Drei wichtige Punkte

- Das bestehende Bahn-System nicht über den Haufen werfen
- Die Schnittstelle zum Kunden in der Distribution P braucht neue Ideen
- Die Abstimmung von Raumplanung und Verkehrsplanung muss verbessert werden



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Kanton Waadt

Datum: 8.3.2012
Ort: Lausanne
Zeit: 10.00-12.00 Uhr
Vorsitz: M. Finger
Protokoll: A. Aeschlimann
Anwesend: V. Krayenbühl, M. Finger

Déroulement des auditions

Bloc A: Système ferroviaire / des transports publics

1) Quels sont les atouts du système ferroviaire / TP actuel (et de son organisation actuelle) ?

- Bonne santé financière du système ; le système est globalement dans un bon état
- Grande volonté politique d'investir ; il y a un grand consensus pour son développement
- Consensus que le transport ferroviaire public est important

2) Quels sont ses points faibles ?

- Infrastructures en retard sur la croissance démographique ; capacités insuffisantes
- Beaucoup d'argent a été investi dans les transversales et manque maintenant ailleurs ; arrêt du développement des infrastructures ces 10 dernières années

3) Qu'attendez-vous du système ferroviaire / TP suisse actuel et futur ?

- Plus de sérieux dans la planification fédérale à long-terme des infrastructures (c'est une cause de surcoûts) ; les plans quinquennaux maintenant constituent une amélioration
- Maîtrise de la distribution ; meilleure intégration tarifaire avec les transports urbains

Bloc B: Modèle institutionnel (point de vue du 2^e cercle)

4) Quels sont les atouts du système actuel, notamment en rapport avec l'organisation et la direction institutionnelle ?

- La comptabilité analytique interne aux CFF est bonne ; un unbundling institutionnel ne s'impose donc pas (MAIS : voir point suivant) ; le modèle institutionnel actuel présente des avantages



5) Quels sont ses points faibles, notamment en rapport avec l'organisation et la direction institutionnelle ?

- La transparence dans le financement des infrastructures ferroviaires (notamment vis-à-vis des cantons) manque, surtout de la part des CFF ; charges, recettes, indemnités, taux de couverture par ligne, etc. sont tabou en Suisse ; il manque aussi un benchmarking par ligne
- L'OFT ne dispose pas des informations suffisantes pour prendre des décisions appropriées pour le développement des infrastructures ; notamment dans le cas du calcul du prix du sillon (« bricolage politique »), mais aussi par rapport au coût des gares ; les CFF disposent de tous ces chiffres, mais ni l'OFT, ni les cantons ne les obtiennent, alors que les chemins de fer "privés" transmettent à l'OFT et aux cantons ces informations dans leurs offres de prestations d'infrastructure et dans leurs comptes ; un régulateur ne changerait rien non plus à cette situation → c'est à l'OFT de « faire son boulot » (càd surveiller les CFF notamment par rapport à cette transparence comptable par ligne)
- Sillon Suisse SA risque de devenir « une usine à gaz », qui coûtera cher aux entreprises et donc aux collectivités publiques, si ses activités sont étendues comme envisagé lors de la dernière procédure de consultation sur la suite de la réforme des chemins de fer. Dans la pratique, Sillon Suisse SA ne peut rien faire, si ce n'est constater le manque de capacité du réseau ferroviaire, ce qui est un fait connu. Il ne dispose d'aucun moyen pour remédier à cette situation. C'est en effet par le FAIF et par PRODES que des moyens financiers nouveaux seront disponibles pour investir.

6) De votre point de vue, quelles mesures faut-il prendre, quel est le besoin de perfectionnement du système actuel ?

- Perfectionnement du système actuel par plus de transparence et accès aux informations sur la comptabilité analytique du secteur d'infrastructure par ligne, qui permet d'avoir de meilleures informations pour la prise des décisions.
- La difficulté de l'OFT est qu'il est responsable pour la surveillance et la mise en place de la politique au même temps. Même si l'OFT a différentes fonctions, il ne faut pas changer les attributions de l'OFT, il faut simplement qu'il « fasse son boulot » de surveillance des CFF
- La sécurité du droit (Rechtssicherheit) est plus importante que la sécurité technique. Les oppositions bloquent souvent les projets. Parfois la bureaucratie pour les approbations est lourde.

Bloc C: Objectifs / critères

7) Quels acteurs et règles (organisation) augmenteraient le mieux l'efficacité du système ferroviaire / TP ?



Une meilleure transparence.

- Comptabilité analytique des voyageurs grandes lignes : Il faut savoir quelles sont les charges.
- Pour l'infrastructure : il faut savoir où on est, pour pouvoir prioriser et s'organiser pour des investissements futurs. → Besoin des chiffres
- Pas d'augmentation des acteurs dans le système

8) Quelle organisation permettrait de conserver le mieux, voire d'augmenter la qualité des TP pour les clients ?

- Organisation actuelle est relativement satisfaisante, il faut juste plus de transparence.

9) A votre avis, qui est le moteur du développement du réseau de l'infrastructure (qui en est responsable, qui gère les processus et qui exécute) ?

- Au niveau national, l'OFT est le moteur qui gère les processus, avec l'opérateur CFF qui exécute.

10) Compte tenu des attentes formulées ci-dessus, qui devrait être, à l'avenir, le moteur du développement du réseau ?

- L'OFT fixe la stratégie (politiciens qui votent, représentent les citoyens), les règles du jeu (processus de commande etc.) entre les cantons et la confédération
- Au niveau cantonal : Les cantons ont une expérience de plus en plus grande, ils sont beaucoup plus dans les affaires que l'OFT.
- Les entreprises de transport comme troisième partie.

11) Que pensez-vous des possibilités de pilotage du système ferroviaire / TP ?

- Pilote c'est la Confédération (OFT).
- OFT doit voir les besoins de la population, des régions, des cantons. Les cantons sont beaucoup mieux structurés. Toute la planification de mobilité est faite au niveau cantonal.
- Autorités politiques : OFT, Cantons et éventuellement les villes, en plus les opérateurs et les politiciens.
- M. Prix n'apporte pas grandes choses aux débats. Ils n'ont pas l'argent et ne décident pas la politique.
- SKE comme régulateur ne sert pas. Par contre, l'OFT peut obtenir quelque chose, mais il faudrait mettre en place les structures nécessaires.

Bloc D: Concurrence / discrimination

12) Le système actuel permet-il ou encourage-t-il la concurrence entre ETF ?

- Ne croit pas à la concurrence dans le trafic des voyageurs ou dans la gestion de l'infrastructure, mais à la compétition. On a des monopoles sur une ligne. Par exemple : Ce serait utopique d'imaginer de la concurrence avec plusieurs entreprises sur une ligne



de métro qui circule à chaque 5 min .

- Compétition se fait par le benchmarking. Meilleures prestations, réduire le temps d'attente.
- Pour l'infrastructure : le but est la compétitivité. La comptabilité analytique n'est pas transparente.
- Petit est généralement plus performant que grand (small is beautiful). Challenge des CFF : Il ne faut pas appliquer les mêmes normes sur toutes les lignes, les conditions sont différentes entre les lignes principales et les lignes régionales. Avec les CFF tout coûte généralement plus cher que sur les chemins de fer privés sur les lignes régionales..
- Par contre, pour le trafic cargo c'est le monde de la concurrence. Echelle de distance n'est pas l'échelle d'un réseau national, c'est une échelle européenne/internationale. Pour les trains marchandises, le libre accès et la concurrence sont en revanche absolument nécessaires.
- Concurrence doit exister pour le trafic des marchandises, ce n'est pas l'autorité publique qui planifie des prestations, c'est l'économie, le marché qui définit la demande.

13) A l'heure actuelle, la concurrence et la dynamique du marché sont-elles trop fortes, trop faibles ou sont-elles exactement adéquates ? (si possible, motiver concrètement votre jugement)

- Voir ci-dessus

14) Le système est-il libre de toute discrimination ?

- N'a pas l'impression que les CFF discriminent dans le transport cargo.

15) Quelles conditions préalables faut-il changer dans le système ferroviaire et dans le cadre institutionnel pour que le système devienne concurrentiel et non discriminatoire ?

- Pour la partie marchandise il faut créer un régulateur marchandise qui a comme mission d'attribuer les sillons marchandises aux entreprises.

Bloc E: Intégration de la Suisse au niveau international

16) Intégration internationale : selon vous, dans quelle mesure est-il important que les « règles du jeu » et les bases juridiques en Suisse soient les mêmes qu'à l'étranger ?

- Il y a la pression de l'UE.
- Important pour l'intégration de la Suisse au niveau international sont les pays voisins. Les cinq pays voisins doivent être traités cas par cas. Les Français par exemple n'appliquent pas les normes européennes, il y a de grandes barrières techniques, c'est quasiment impossible de circuler un train suisse en France. Il y a des barrières syndicales, salariales. Au niveau voyageurs les normes doivent être clarifiées, les normes techniques doivent être unifiées. La France doit d'abord agir.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

- Il faut avoir la poursuite de l'unification des normes techniques. La vision idéale c'est qu'on puisse aller en train de Rotterdam à l'Italie, de l'Espagne en Pologne sans changer les locomotives. Là le rail n'est pas compétitif par rapport à la route.

Bloc F: Autres conditions d'un accès au marché non discriminatoire

17) Y a-t-il d'autres thèmes à traiter pour que l'accès au marché soit non discriminatoire ?

Bloc F: Conclusion

- Pour le trafic marchandise: concurrence, libre accès au réseau ferroviaire et unification des normes techniques au niveau européen. But d'avoir un seul logisticien d'un point A à un point B.
- Plus de transparence dans le financement des infrastructures ferroviaires du côté de l'OFT, accès aux informations sur la comptabilité analytique. Le contribuable a le droit à la transparence, à connaître les chiffres.
- Pas mettre en place des structures de bureaucratie lourde.



Branchenvertretung – Trasse Schweiz AG

VöV

Datum:	24. August 2011
Ort:	Bern
Zeit:	10.00 -12.00
Vorsitz:	P. Blumenthal
Protokoll:	S. Gutmann
Anwesend:	Experten: P. Blumenthal, M. Finger, E. Rutishauser,
Entschuldigt:	
Zur Kenntnis:	

Vorbemerkungen VöV

- Verweis auf die Aufgaben des VöV
- Hinweis auf Diskriminierungspotential SBB gemäss Papier BLS

Systemführerschaft Hearing-Leitfaden

A **Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr**

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

Gut ausgebaut, in gutem Zustand,

offenes System

Verschiedene TU, die sich gegenseitig anstacheln (Bsp. RPV: SBB, Turbo), Benchmark

Wettbewerbliche Voraussetzungen im G-Transitverkehr sind gut

2 Was sind Schwächen?

Diskriminierung inkl. Potential beschäftigt die Branchen-Einigung

Nicht EU-kompatibel

Systemführerschaft der SBB – SBB als Systemführer ist ok; die Art und Weise ist ein Problem,

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

Gesunde Finanzierung des Systems, Modal Split P steigern, im G halten

Einbezug von Branchen durch Systemführer

Keine Diskriminierungen, offenes System, gleich lange Spiesse, gilt für P und G.

VöV sucht Mediation, keine formale Integratorenrolle, sondern Schlichtung, mit Lösungen, die VöV darlegt

VoeV in informeller Integratorenrolle, d.h. Mediator



B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Alles ist eng verflochten, man kommt rasch zu pragmatischen Lösungen (immer die gleichen Leute am Tisch)

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Transparenz ist nicht immer gegeben

Eigner-/Bestellerfunktion nicht immer klar getrennt

SBB macht Eignerstrategie des Bundes – dessen Rolle als Eigner ist gegenüber SBB und KTU wenig ausgeprägt

Mit der grossen Vernetzung gibt es wenig Querdenken, das schränkt Innovationspotential ein

Es besteht ein Diskriminierungspotential

VöV ist nur bei Tarifen im Spiel

Trassen CH AG hat zu wenig Einfluss, zu wenig Kompetenzen; VöV hat keine Rolle in der Trassenvergabestelle

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

Rolle Verband stärken, prägendere Rolle beim Ausbau Infrastruktur (Netzplanung) --> Kommission Infrastruktur bilden. Basisarbeit muss aber beim grössten Unternehmen bleiben.

Trassen CH AG : Trassenvergabe hat keine gesetzliche Grundlage, es herrscht Freiwilligkeit. Am Schluss findet man sich jeweils (Ausnahme: letzte Woche, Bieterverfahren). Einfluss VöV ist formell gering, informell etwas höher

Wenn Trassenvergabe bei VöV wäre – könnte dieser seine Unabhängigkeit wahren? Grundsätzlich schon.

Integratoren-Rolle VoeV mittels Branchen-Einigung bei der Infrastruktur analog Direkter Verkehr, zB mit einer aufgewerteten Trassen CH AG – Unabhängigkeit VoeV ist nicht unbestritten

Wäre Trassenvergabestelle näher beim Regulator oder bei Integrator? Näher bei Integrator, es gibt jeweils verschiedene mögliche Lösungen.

Ist Druck der grössten Unternehmung auf VöV da? Schwer zu beantworten. Bräuchte gesetzliche Grundlage. Funktioniert bereits bei den Tarifen. Ideal wäre: Branche schafft es selbst, eine gute Lösung zu finden, falls nicht: erst dann Verbandlösung

Trassenvergabestelle müsste rechtliche Legitimation erhalten und näher beim Integrator als beim Regulator sein



C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

Unterscheidung:

Effizienzsteigerung bei Infrastruktur: Extrem schwierig.

Effizienzsteigerung bei P eher möglich, P hat die Hebel.

Am Schluss ist Infra SBB immer stärker. Ferner: RV hat keinen Anreiz, weil Nullsummenspiel

Bei G: Andere Voraussetzungen, dort gibt es Wettbewerb. Wo man Wettbewerb will, soll er herrschen.

Infrastruktur ist abhängig vom Willen der Unternehmungen

System Bahn:

Hilft eine Trennung eher oder Integration, um Effizienz zu steigern? Warum? (Begründung)

Trennung als solche hat keinen direkten Einfluss auf Effizienz

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

System Bahn:

Braucht es Änderungen gegenüber heute?

Trennung hat keinen Einfluss auf die Qualität für den Kunden

Wettbewerb im G ist zentral

Es braucht Kennzahlen

Diskriminierungspotential ist Fakt

institutioneller Rahmen

Braucht es Änderungen gegenüber heute?

EU als Damoklesschwert

Wenn ja, welche konkreten Massnahmen wären aus Ihrer Sicht geeignet?

System, Vollzugang zu den Daten erreichen, Know how-Monopol durchbrechen

Welche Änderungen braucht es?

Je nachdem, ob Wettbewerb spielt (G) oder nicht (P), sieht das anders aus.

Gibt es fairen Wettbewerb ohne Trennung?

Faire Wettbewerbsbedingungen können ohne Trennung gemacht werden, falls Trassenvergabestelle gestärkt wird, die Schiedskommission mehr Kompetenzen erhält

Es braucht Trassenvergabestelle, die unabhängig ist.



Aus Kundenperspektive gibt es Probleme.

Heute sind wir nicht EU-konform, es braucht Änderungen. Diskriminierungen müssen weg, da bestehen Konflikte. ‚Wohltuende Lösung auf mediativem Wege‘ reicht nicht. Es braucht jemanden, der von Amtes wegen eingreifen kann (Regulator).

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

SBB ist Treiber bei Netzentwicklung, faktisch ist das so, sie hat die bedeutendste Rolle, die Planung geschieht bei Infrastruktur SBB, Gesamtunternehmen/Konzern SBB ist Treiber.

Ist das gut auch für die Zukunft? Welchen Stellenwert haben andere EVU?

Deren Gesichtspunkte und Interessen müssen auch eingebracht werden. SBB müsste andere einbeziehen der Branche, dann dies als Branchenmeinung eingeben beim BAV. Prozessstufen. Vorab Einigung der grössten EVU und des VöV, der damit koordinierende Rolle bei Netzentwicklung hätte.

Das braucht auch eine Kultur der Kooperation, dann ist eine institutionelle Lösung auch leichter möglich.

institutioneller Rahmen

Mit welchem Modell lässt sich das am besten gewährleisten?

- wie heute SBB, aber breitere Abstützung in der Branche, dh bessere Prozesse!

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

SBB ist auch weiterhin als Treiberin bei Netzentwicklung nötig, muss diese Rolle spielen, dazu muss sie aber nicht zwingend integriert sein. Prozess ist dabei entscheidend. Netzentwicklung ist ein Prozesssthema.

Institutioneller Rahmen / Organisation muss aus Optik Netzentwicklung nicht zwingend verändert werden – Prozess muss funktionieren, das ist entscheidend. Heutige Trasse Schweiz AG reicht nicht, diese müsste Netzplanungen auf Plausibilisierung hin überprüfen können. Unabhängigkeit besteht heute nicht. Trassenvergabestelle muss fähig sein, Netzplanung auf Plausibilitäten zu prüfen und unabhängiger werden.

--> SBB sagt vorab ihre Bedürfnisse, die anderen werden einbezogen, die Trassenvergabestelle überprüft anschliessend mit Blick auf das Gesamtsystem, dann Entscheid.

Ein grosses Diskriminierungspotential ist die Netzentwicklung – ist es zwingend, gerade hier eine Veränderung zu realisieren? Prozesshaft könnte man das auf die Reihe bringen. Es ist nicht alles diskriminierend, was die grösste Unternehmung entscheidet – jedoch: wo liegt hier jeweils die Grenze?

Die Kraft des Faktischen ist gross, Macht der Grösse ist unvermeidlich.

Fazit:

SBB ist auch in Zukunft der zentrale Treiber als integrierte Unternehmung (Inputs der grössten EVU können so direkt eingebracht werden)



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Netzentwicklung ist Prozessthema

System Bahn

Mit welchem Modell lässt sich das am besten gewährleisten?

EU-konformer Rahmen muss erstellt werden

institutioneller Rahmen

Mit welchem Modell lässt sich das am besten gewährleisten?

- VoeV will die Koo über Netzentwicklung zwischen den grossen Netzbetreibern übernehmen
- Regulatorischer Druck
- Kultur in der Branche verändern (SBB-Alleingang verhindern)

Diskriminierungspotenziale: müssen als Problemfälle durch institutionellen Rahmen, zB Regulator, gelöst werden

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

Bei Ausbau Netz kommt alles von EVU oder Verwaltung, aber es gibt auch Ausnahmen, wo die Politik/das Parlament steuert (Bsp NEAT).

Bottom up, dann entscheidet Parlament.

Wettbewerb bei der heutigen Prioritätsregelung bedeutet, dass Cargo immer hinterher kommt – das ist heute so, G erhält die Tassen, die übrig bleiben.

Fall EWL-Verkehr: Bund muss als Besteller auftreten.

Optimierung bei Allokation der Mittel: wie erreicht man besten Kundennutzen, wie muss die Steuerung der knappen Mittel erfolgen? Es braucht ‚Mischbetrachtungen‘. Das grösste Problem bei der Steuerbarkeit besteht heute besteht beim internationalen Verkehr.

Die Steuerbarkeit des Systems ist nicht sehr hoch, die SBB steuert sich selbst, da herrschen ungleich lange Spiesse, schon beim Know how und bei den Ressourcen, UVEK/BAV können da nicht mithalten, deswegen ist System schwerst steuerbar.

Wie könnte man das in Zukunft etwas gleichgewichtiger machen? Wer spielt Regulator? Branchen selbst, die sich zusammenraufen müssen. Wie könnte VöV die Koordination leisten, unter Einbezug der Interessen der Endkunden?

Ist es sinnvoll, eine Infrastruktur Schweiz AG in einer Hand zu schaffen? Das ist nicht zwingend, wenn der Druck EU ausgeklammert wird. Wenn schon Zusammenlegung, dann nicht bei SBB als integriertes Unternehmen. Das gäbe sofort Akzeptanzprobleme.

(Problem zweistufig: Betriebsbereich in einer Hand ist ok. Beim Bau hingegen gilt dies weniger).

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Vgl frühere Bemerkungen weiter oben.

Im Transitverkehr ist es wettbewerbsfreundlich.

Im Ganzzugsverkehr muss man es differenzierter betrachten, dort spielt der Wettbewerb CH-intern nicht; das hat wohl mehr mit Grösse / Marktmacht zu tun – Monopolisierung durch Cargo SBB („Dumpingpreise“).

Im P kein Wettbewerb, ist aber auch nicht vordringlich

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

Erledigt, vgl oben.

Welche Dimension von Wettbewerb (z.B. Ausschreibungswettbewerb, Wettbewerb um Kunden / Konkurrenz) sollte gefördert werden?

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

Welche Bsp gibt es?

- Wie geht man um im Störfall
- Netunterhalt
- Netzentwicklung
- Im P Zugang zu Kundendaten, Vertriebslösungen

--> Problem Kundendaten ist lösbar ‚Diskriminierung durch Marktmacht‘ ist ein

WEKO-Problem, kein Systemfehler.

Gibt es Ideen dazu?

Welche Diskriminierungen haben sie schon erlebt?

Welches Diskriminierungspotenzial erkennen Sie darüber hinaus im heutigen System?

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

Ist die heutige Organisation der Trassenvergabe optimal, um eine möglichst hohe Effizienz, Qualität und Diskriminierungsfreiheit zu erreichen?

Begründung

Im G verhindern, dass es am Schluss nur noch einen Wettbewerber gibt.

Fusionkontrollen müssen verbessert werden, damit die Anbieter- Konzentration auch im europäischen Raum nicht unbeirrt weiter geht

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Geset-



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Grundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

Es kann einmal eine Dynamik geben, die wir nicht voraussehen – da sollten wir gewappnet sein, dh etwas tun („wo es nicht allzusehr weh tut“).

F Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

Überführung des 1. Paktes in CH-Recht

Regulatoren-Modell soll durch Expertengruppe definiert werden

Mehr regulatorische Möglichkeiten nicht nur bei Netzentwicklung, aber keine Doppelbehörde. Regulator dort, wo es Wettbewerb gibt, nicht dort, wo politische Entscheide anstehen.

Block F: Fazit

Welches Kriterium ist aus Ihrer Sicht wie wichtig, auf einer Skala 1-7

Effizienz ist es nicht für VöV

Internationalisierung ist eine Rahmenbedingung

→ Qualität Leistung des Gesamtsystems halten, steigern

Anliegen:

Experten sollen sich überlegen, was in der Branche allenfalls über Verbandslösungen gemacht werden könnte

Was die Branche kann, soll nicht beim Verband gemacht werden.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

LITRA

Datum:	27.09.11
Ort:	Bern
Zeit:	09.00 – 11.00
Vorsitz:	H.-J. Spillmann
Protokoll:	S. Gutmann
Anwesend:	A. Herczog, E. Rutishauser, Prof. Dr. M. Finger;

Litra macht 2 Vorbemerkungen:

1. Es gibt keine konsolidierte Haltung der Litra. Matthias Dietrich versteht sein Rolle so, dass er einen Betrag zur Förderung der Diskussion einbringt sowie allenfalls Lösungsbeiträge.
2. Erwartet wird nicht ein fertiges Soll-Konzept, sondern eine vertiefte Analyse der Ist-Situation als Voraussetzung für die Erarbeitung eines Konzepts und für Lösungen.

Hearing-Leitfaden

A **Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr**

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

Was funktioniert heute gut (bitte möglichst konkret)?

- öV hat eine hohe soziale Reputation und damit eine grosse demokratische Unterstützung (Abstimmungen!)
- Kundensicht: Taktfahrplan und System des DV als grosse Errungenschaften, ebenso das feinmaschige Angebot mit hoher Erschliessungsfunktion; dadurch auch Förderung der nationalen Kohäsion.
„Das System Bahn/ öV bietet hohe Convenience und ist kundenfreundlich“
- finanzielle und politische Unterstützung durch den Staat (zB. GV: Verlagerungspolitik)
- Vorfinanzierung der Infrastruktur durch FinöV (Vorteil gegenüber EU)
- Bahn-Infrastruktur-Fonds (BIF) verhindert jährlich wiederkehrende Budgetkämpfe, --> Langfristigkeit

2 Was sind Schwächen?

- Politisch – betriebswirtschaftliche Gratwanderung: wo herrscht Service Public, wo beginnt der Wettbewerb?
- Viele volkswirtschaftliche Ziele, wenig betriebswirtschaftliche, das führt zu Widersprüchen zwischen Politik und Unternehmung(en)
- Infrastruktur: Unterschiedliche Behandlung Netz SBB – Netz Privatbahnen
- GV: Politische Ziele nicht erreicht



3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

Plakativ: „Gutes erhalten, Neues gestalten!“

- Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse
- Effizienzsteigerung

Zudem:

Qualität halten, Planbarkeit beibehalten, Steuerbarkeit.

Wettbewerbsbereich und Service Public besser ausformulieren und aufeinander abstimmen. Begründung: „Hier bestehen viele Zielkonflikte, die zT schon per lege im Raum stehen.“ --> Zielkonflikte lösen, das ist Aufgabe des UVEK!

B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Branchenregulierung öV-Preissystem
- Verankerung der öV-Politik durch direkt-demokratische Entscheide (Abstimmungen!)

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Legislative entscheidet über Bahnausbau: Wenn politische Bedürfnisse und Prioritäten bei Investitionsentscheiden überwiegen (und dabei noch personelle Verflechtungen eine Rolle spielen), dann kommt der Markt zu kurz
- Diverse Rollen der öffentlichen Hand / der öffentlichen Hände: sauberer fassen!
- Es gibt viel Regulierung im BAV, aber wenig darüber hinaus – das fällt auf im Vergleich gegenüber EU – aber Regulator fehlt!
- Systemführerschaft SBB steht zT im Widerspruch zu Eignerzielen. Damit ist auch ein Potential für Machtmissbrauch gegeben. Eine Rollenklärung bezüglich Zielvorgaben / Eigner / Regulator ist im übrigen möglich auch ohne institutionelle Modelländerungen
- politische Zielvorgaben werden – aus welchen Gründen auch immer – nicht umgesetzt. Allerdings ist beim BAV mit dem Ansatz der BIF ein Paradigmenwechsel erfolgt – daraus erwartet Litra auch eine Besserung bezüglich Umsetzung.

Frage zur Systemführerschaft: Muss sie bei der SBB sein? Antwort: Nicht unbedingt. Müsste jedoch eine parastaatliche Organisation sein, angesiedelt zB bei der Trassenvergabestelle. Das bedeutet: Prozessuale Steuerung, weniger eine Steuerung über technische Systeme. Setzt voraus, dass bei den Zielen eine Übereinstimmung herrscht.



6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

- Regulator fehlt
- es braucht klare, hierarchisierte und harmonisierte Vorgaben
- Begriff der Systemführerschaft klären. Unbestritten ist sie beim Fahrplan, aber es bestehen Widersprüche zwischen den Eignerzielen Bund an SBB im PV: prozessual bei Trassenvergabe, technisch beim BAV (ev delegierbar an SBB) --> da braucht es eine saubere Beauftragung

C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

Vorab: Bund und Politik müssen entscheiden, wo sie Effizienzsteigerung wollen und wo nicht, und das auch gewichten.

Der Weg der Bahnreform 2 ist richtig. Im PV Wettbewerb über den Benchmark plus „Kann-Ausschreibung“ im RPV fördern, im GV muss entschieden werden, ob mehr Wettbewerb erwünscht ist oder eben nicht (letzteres bedeutet bestellte Leistungen und abgeholtenes System), und bei der Infrastruktur gilt: Wettbewerb ist nicht erwünscht, hingegen braucht es Zielvorgaben des Eigners an die Infrastruktur, und es braucht mehr Effizienz.

Frage: Sind 3 Netze effizient? Antwort: Eine Antwort ist an Voraussetzungen gebunden. Solange es keine einheitliche, gleiche Finanzierung gibt, gibt es keine Antwort. Somit: Falls 3 Netze, dann gleich finanzieren.

System Bahn:

Hilft eine Trennung eher oder Integration, um Effizienz zu steigern? Warum? (Begründung)

Darüber kann man heute nur Vermutungen anstellen. Eine Trennung ergäbe aus betriebswirtschaftlicher Sicht zweifellos mehr Schnittstellen, was die Effizienz nicht fördert. Andererseits ergäbe eine Zusammenlegung längerfristig aber auch Skaleneffekte, was der Effizienz zu Gute käme.

Frage: Wie kann man mehr Effizienz erreichen beim System Infrastruktur? Antwort: Es braucht klare Vorgaben des Eigners, etwa: Wie kann man einfacher bauen? Heute ist der (Neu-) Bau extrem aufwendig und zeitraubend, Stichwort etwa: Vorgaben und Einschränkungen der Raumplanung. „Alles, was kommt, wird sofort mit Maximalforderungen konfrontiert.“

Fazit zur Effizienz: Infrastruktur als Planer, Entwickler und Ersteller hat einen ganz entscheidenden Einfluss auf die Effizienz, dieses Thema muss unbedingt vertieft diskutiert werden!

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

System Bahn:

Braucht es Änderungen gegenüber heute?

Die Frage ist zunächst, ob mehr Quantität oder mehr Qualität für den Kunden gewünscht wird.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Und ferner: Qualität hat ihren Preis und muss auch bezahlbar sein.

Wenn ja, welche konkreten Massnahmen wären aus Ihrer Sicht geeignet?

Der öV-Kunde ist auch Stimmbürger – hier sind die TU gefordert (Marketing!). Qualität ist eine Aufgabe der TU, und dabei ist auch Wettbewerb unter den TU sicher nützlich oder sogar Voraussetzung – aber im Grundsatz gilt, wie gesagt: Qualität ist Sache der Unternehmungen und keine institutionelle Frage.

Falls die richtigen Eignervorgaben plus Wettbewerb oder Surrogate davon (Benchmark) --> optimale Situation.

institutioneller Rahmen

Braucht es Änderungen gegenüber heute?

Qualität ist keine Institutionelle Frage.

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

Verantwortlich ist das Parlament. Per lege ist klar, wer bei der Netzentwicklung den Lead hat. Fakt ist jedoch, dass die SBB sehr dominant ist, sie hat das grösste Netz, am meisten Ressourcen und Know how und somit klar am meisten Gewicht.

Damit besteht auch ein Potential für Diskriminierungen, „aber das ist nicht zwingend ein Argument für eine Trennung.“

Daher:

- gleiche Finanzierung
- identische Prozesse

dann ist eine Trennung V / I nicht nötig.

Falls die Privatbahnen gleich finanziert wären wie die SBB, so würde dies schon vieles zum Besseren verändern, sie könnten mehr Einfluss nehmen.

BAV muss die Interessen der anderen Netzbetreiber früh aufnehmen, und selbstverständlich müssen die Netzbetreiber ihre Interessen auch aktiv einbringen!

System Bahn:

Mit welchem Modell lässt sich das am besten gewährleisten?

Es ist keine Modellfrage (siehe oben), und das bedeutet: vorab die Finanzierung (gleich) regeln, dann allenfalls das Modell anpassen. Der Grundsatz: „form follows function“ ist richtig und auch hier angebracht. Bei Fabi ist der Prozess gut gelaufen, die Privatbahnen konnten ihre Interessen einbringen.

Frage: Was halten Sie vom französischen Modell (Planung durch eine autonome Einheit), dh Planung geschieht ausserhalb SBB (erst die Ausführung erfolgt durch die SBB)? Gibt es hier Handlungsbedarf? Antwort: Ja, nämlich, die Ungleichbehandlung bei der Finanzierung in Frage stellen.



Die KTU sind unbedingt frühzeitig einzubeziehen – auch wenn dann das nationale Parlament das Schlusswort hat - „aber das ist gar nicht anders möglich in der Schweiz!“

Frage: Müsste man nicht die Verbindlichkeit erhöhen von Entscheiden des Parlaments, sie also explizit im Gesetz festhalten? Antwort: Voll damit einverstanden, die Verbindlichkeit muss zunehmen – „eine Erhöhung des politischen Commitments ist notwendig.“

institutioneller Rahmen

Mit welchem Modell lässt sich das am besten gewährleisten?

Vgl. oben

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

Treiber soll der Bund sein (Parlament), das ist nicht delegierbar.

Frage ist die Form des politischen Entscheids und dessen Verbindlichkeit.

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

Zahlreiche Ziel- und Interessenskonflikte erschweren die Steuerbarkeit massiv.

Mischverkehr PV / GV, Aufgabe service public, Verlagerungsziele sind weitere Elemente, welche die Steuerbarkeit nicht erleichtern.

Deshalb müssten vorab auf der Zielebene die Widersprüche und Konflikte hinausgenommen werden. Dann Transparenz schaffen, dann Kohärenz herstellen.

Heute ist bei den Zielen vieles schwammig, - „eben historisch gewachsen“ („was immer das auch heissen mag!“).

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

Im RPV könnte es durchaus mehr Wettbewerb geben, die Frage ist, wer Wettbewerb nicht will....

Im FV ist die Frage: Was will man? Netzkonzession bedeutet Marktschutz mit auferlegten Leistungen, dh faktisch Service Public auch im FV. Wenn man das aufbricht, dann würden sofort die attraktiven Punkt – Punkt - Verbindungen gepusht und andere vernachlässigt. Will man das wirklich? Würde auch nat. Kohäsion gefährden! Bsp.: Heute sind Kantonshauptorte gesetzlich automatisch auch Haltestellen für den FV...

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

Erste Frage ist hier: Was will man mit Wettbewerb erreichen – das muss vorab geklärt sein.

Ein gewisser Wettbewerb ist bereits vorhanden. Die Frage lautet, wo mehr Wettbewerb sinnvoll ist, und da ist auch der intermodulare Wettbewerb einbezogen, dh der Wettbewerb der Bahn mit der Strasse. „Wo ist welches Verkehrsmittel das richtige/geeignete?“



RPV bedeutet nicht automatisch einfach nur Bahnlösungen. Die Kantone sind im RPV die Treiber, und im RPV kann Wettbewerb durchaus Antrieb für Effizienzsteigerung sein. „Die Kann-Ausschreibung wirkt!“

Mehr Effizienz bei der Infrastruktur: Bedingt klare Vorgaben des Eigners.

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

Tatsache, dass die SBB faktisch Treiber bei der Netzentwicklung ist, hat langfristig gesehen Auswirkungen. Die Netzzugangsverordnung und die Trassenvergabe sind Indikatoren dafür, PV wird priorisiert vor GV – aber dahinter steht auch ein expliziter politischer Wille.

Die Frage Trennung oder nicht ist weniger wichtig als die NZV und die Trassenverfügbarkeit.

Welches Diskriminierungspotenzial erkennen Sie darüber hinaus im heutigen System?

Übernahme der Systemführerschaft birgt Diskriminierungspotential an sich, wenn sie nicht klar definiert und transparent ist. „Jedoch: Kein System ist diskriminierungsfrei!“

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

Ist die heutige Organisation der Trassenvergabe optimal, um eine möglichst hohe Effizienz, Qualität und Diskriminierungsfreiheit zu erreichen?

Wichtiger als institutionelle Ausgestaltung ist wiederum „form follows function“. Man könnte analysieren, ob die Ansiedelung derart vieler Aufgaben/Funktionen beim BAV richtig ist („Rollenvielfalt des BAV“), ev müssten die Aufgaben entbündelt werden. Das ist ebenso wichtig wie die Modelldiskussion. Unbestritten ist das BAV als starke Aufsichts- und Rekursinstanz. Zu überlegen ist die Schaffung eines Regulators (nicht BAV!).

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

„Wir müssen im Gleichschritt mit der EU sein, auch wenn dort sehr heterogene Modelle existieren“ - die schweizerische Gesetzgebung muss sich gemäss Landverkehrsabkommen im Einklang mit der EU-Gesetzgebung entwickeln. Aber die EU gibt nur den Rahmen vor, die Umsetzung in nationales Recht bleibt eine nationale Aufgabe. Als Nichtmitglied hat die Schweiz einen institutionellen Nachteil: sie muss ihre Lösung ex ante von der EU-Kommission absegnen lassen.

Es gilt ferner Reziprozität der Gesetzgebung: Die Schweiz kann auch von EU fordern (Bsp.: Interoperabilität).

Wir müssen nicht trennen, so lange eine unabhängige Trassenvergabestelle vorhanden ist. „Nicht das Modell ist entscheidend, sondern die Tatsache, dass wir per lege im Gleichschritt bleiben.“ (In diesem Zusammenhang könnte die Schweiz auch mit der EU über Industriepolitik reden).

Trassenvergabestelle: „Die EU-Vorgaben sind nicht der massgebliche Treiber bei der Reformdiskussion.“



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

F Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

Block F: Fazit

Kernaussagen zum Anpassungsbedarf bei der Organisation Bahn/öV, mit Priorisierung:

1. Gleichstellung der KTU mit der Infrastruktur SBB bei der Finanzierung ihrer Netze
2. Stärkerer Einbezug aller Netzbetreiber in der Netzentwicklung
3. Klare Abgrenzung in den volkswirtschaftlichen / unternehmerischen und politischen Zielvorgaben an die Bahnen und die Beseitigung der bestehenden Widersprüche und Zielkonflikte
4. Klare Regulation mit sauber definierter und abgegrenzter Verantwortung
5. Klare Definition der Systemführerschaft (Erwartungen, Aufgaben, Kompetenzen) und saubere Abgrenzung vom Wettbewerb.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Trasse Schweiz AG

Datum:	08.11.11
Ort:	Bern
Zeit:	13.15 – 15.15
Vorsitz:	P. Blumenthal
Protokoll:	S. Gutmann
Anwesend:	A. Herczog, M. Finger;

Vorab wird gemeinsam festgelegt, dass das heutige Hearing schwergewichtig nicht im Detail dem Leitfaden folgt, sondern im freien Diskurs ablaufen soll, selbstverständlich thematisch auf die Fragen im Leitfaden ausgerichtet. Herr Isenmann ist damit einverstanden.

Im vorliegenden Protokoll sind deshalb einige Fragen aus dem Leitfaden nicht aufgeführt.

Hearing-Leitfaden



A Block A: Fragen zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

hohe Angebots- und Betriebsqualität im PV (dichte öV-Erschliessung, hohe Pünktlichkeit), ebenso hohe Benutzerfreundlichkeit bzw grosse Kundenorientierung (durchgängige Fahrpläne, direkter Verkehr)

- Vergleichsweise hoher Marktanteil im Güterverkehr
- Hohe politische Akzeptanz des öV sowie die Bereitschaft, für den öV viel Geld aufzuwenden
- ÖV-System und Angebotsplanung aus einer Hand (SBB hat Federführung aus Leistungsvereinbarung und Eignerstrategie)
- Integrierte Planung mit Optimierung Gesamtsystem
- Langfrist-Systemfahrpläne, dadurch frühe Planungssicherheit für EVU
- Unbürokratische Zusammenarbeit unter den im Wettbewerb stehenden EVU im Güterverkehr. Es gibt eine Konsenskultur. Bsp: Simplonsperre hat zu einer Verdreifachung der Konflikte geführt. Cargo-EVU haben als Reaktion Ladungen auf Züge bzw. Trassen gepoolt.
- Hohes gegenseitiges Verständnis für das Geschäft der EVU und der Infrastrukturbetreiber.
- Risikoträger steuert das Fahrplan-Stabilitätsrisiko: trasse.ch ist verantwortlich für die diskriminierungsfreie Fahrplanerstellung. Sie beauftragt die Infrastrukturbetreiber mit der Erstellung von Fahrplanentwürfen, welche sie mit der Trassenzuteilung genehmigt. Die Stabilitätsrisiken tragen die Netzbetreiber – deshalb müssen diese zwingend auch über das Eingehen von Stabilitätsrisiken entscheiden. trasse.ch sichert die Diskriminierungsfreiheit der Fahrplankonstruktion, indem sie die Bearbeitung umsetzungskritischer Fahrplanstudien zu Bestellabsichten begleitet und den Prozess zur Lösung von Trassenkonflikten federführend leitet.
- Klare Definitionskriterien eines diskriminierenden Fahrplans im Auftragsmodell: Treiber der Fahrplanerstellung sind die EVU mit ihren Netznutzungswünschen. Ein Fahrplan ist diskriminierend wenn der Infrastrukturbetreiber 1.) einen Netznutzungswunsch ungerechtfertigterweise als nicht machbar ablehnt; 2) im Falle nicht konfliktfrei realisierbarer Netznutzungswünsche keine bzw. nicht die bestmöglichen Alternativen aufzeigt und 3) Rechtsgrundlagen wie z.B. die Prioritätenordnung falsch anwendet.

2 Was sind Schwächen?

Geht auf den Vorwurf Dritter an die SBB ein, sie nutze ihre Planungsführerschaft zur Bevorzugung des Personenfernverkehrs aus (d.h. Güterverkehr und die KTU seien benachteiligt), da die SBB nur am P-Fernverkehr verdiene (RV ist ein Nullsummenspiel, Cargo ein Verlustgeschäft).

Die SBB könne diesem Vorwurf bzw. dieser Kritik dadurch entgegentreten, indem sie ihre Planungsführerschaft transparent ausübt und die TU besser einbezieht. Auch trasse.ch muss besser einbezogen werden, z.B. in die Fahrplanwerkstätten.

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

Zur Stärkung des Auftragsmodell in der Fahrplanerstellung braucht trasse.ch folgende Voraussetzungen für die glaubhafte Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit, was eine notwendige Bedingung für die EU-Kompatibilität ist:



- Bei der Lösung von Trassenbestellkonflikten kann die Diskriminierungsfreiheit heute auf Ebene Jahresfahrplan durch trasse.ch sichergestellt werden. Mit der Einführung von NeTS-AVIS für alle Trassenbestellungen im laufenden Fahrplan kann trasse.ch bei der Lösung aller Trassenbestellkonflikte die Diskriminierungsfreiheit sicherstellen.
- Handlungsbedarf besteht bei der Begleitung von Fahrplanstudien zu Bestellabsichten vor der Trassenbestellung. Heute haben weder trasse.ch noch die Zentrale von SBB I-FN einen Gesamtüberblick über die in den Regionen bearbeiteten Studien. Zwar können Studien mit einem Bestellzeitpunkt $< x-15$ über NeTS-AVIS bestellt werden, allerdings machen die Studienbesteller davon keinen Gebrauch. Damit trasse.ch den Überblick hat, braucht es ein Bestell- und Bearbeitungstool, welches auch Studien mit Bestellzeitpunkt $> x-15$ beinhaltet. Die Studienbestellung über dieses Tool muss Pflicht sein.
- trasse.ch muss Informationen der Fahrplanplaner einverlangen können
- Jegliche Trassenbestellung und Bestellung von Fahrplanstudien zu Bestellabsichten soll über trasse.ch laufen

Infra muss jeweils erklären und begründen, weshalb etwas nicht geht. trasse.ch prüft Plausibilität dieser Erklärungen.

Unabhängigkeit von trasse.ch: Dies beinhaltet die Unabhängigkeit von den Bahnunternehmen (Verkehr und Infrastruktur) wie auch von der Verwaltung. Eine Organisation mit eigener Rechtspersönlichkeit und unabhängigen Führungsgremien ist hierfür prädestiniert.

Studien zeigen keine klare Evidenz, dass eine Trennung zu mehr Effizienz und Qualität führt. Entscheidend ist vielmehr, dass sich der Infrastrukturbetreiber marktorientiert verhält – das muss zwingend sichergestellt werden in einem künftigen System: „Governance des Infrastrukturbetriebs“!

Erwartungen an die Planung:

- Durchgängige Prozessketten mit klarer Verantwortungszuscheidung
- Integrierte Planung mit frühzeitigem Einbezug der Angebotswünsche der EVU und Partnerbahnen
- Kurzfristige Flexibilität für EVU, was kurze Interaktionswege zwischen den EVU, den Fahrplanplanern und trasse.ch bedingt
- Rückkopplungseffekte aus dem Betrieb an die Planung
- Auf die Prozesse ausgerichtete und durchgängige IT-Systeme
- Integrierte Intervall- und Instandhaltungsplanung

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Netzentwicklung findet über SBB Infrastruktur statt; BAV führt zu wenig über Ziele. Letztlich ist es die SBB, die sich die Ziele selbst gibt.

Es braucht den institutionellen Einbezug der anderen TU.



Dimensionierung, d.h. langfristige Betrachtung unter Einbezug der Nutzung bedingt einen klaren politischen Auftrag; Umsetzung durch SBB Infrastruktur.

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

- aktiveres Controlling und Benchmarking, als Ersatz des fehlenden Wettbewerbs zwecks Effizienzsteigerung
- Regulator zur Sicherung der Diskriminierungsfreiheit, der genügend Ressourcen und Kompetenzen sowie einen klaren Leistungsauftrag hat

C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

Im Verkehrsbereich:

Freier Netzzugang im Güterverkehr

Im bestellten und abgegoltenen P-Verkehr ev. Ausschreibungswettbewerb. Alternative dazu ist Benchmarking, allerdings anspruchsvoll!

Im Fernverkehr Steuerung über die Festlegung der Höhe des Deckungsbeitrages und ein effektives Controlling.

Infrastruktur:

Steuerung über Zielgrössen und Controlling ist wegen der Info-Asymmetrie anspruchsvoll – Infra gibt sich faktisch Ziele selber. Mittel dagegen sind Benchmarks, in der Schweiz dank mehreren nationalen Infra-Betreibern leichter möglich.

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

Bei Grossprojekten sind es die finanziellen Mittel, d.h. letztlich das Parlament, wobei die Vorlage an das Parlament vom BAV erarbeitet wird. Prozessführer und Ausführender ist im Wesentlichen die SBB Infrastruktur.

- SBB Infrastruktur ist faktisch Treiber
- Bund / BAV gibt zu wenig bzw. zu wenig klare Vorgaben und Priorisierungen
- Einbezug der Betroffenen ist zu verbessern

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

Erwartung, dass die Netzentwicklung den Marktbedürfnissen folgt, d.h. Treiber sind die Markt- und Kundenbedürfnisse --> es braucht eine nachfrageorientierte Netzentwicklung.

Jedoch: Wer finanziert, will mitreden, d.h. Politik ist immer beteiligt. Politische Diskussion erfolgt heute meist auf Projektebene, sollte sich jedoch stärker auf die Zielvorgaben konzentrieren.

Weitere Erwartung: Netzentwicklung soll auf Basis einer integrierenden Planung (Angebot, Infrastruk-



tur, Rollmaterial, Technologie) erfolgen.

11 Player bei Netzdimensionierung des Systems Bahn / öV?

Dimensionierung ist eine Frage der Gesamtsystemauslegung zwischen Bund – SBB - KTU

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

- keine willentliche Diskriminierung!
- es gibt Verhaltensweisen, die ein drittes EVU benachteiligen (nennt Beispiele), Diese entstehen jedoch meist dadurch, dass der Infrastrukturbetreiber Problemlösungen zu stark nur in seinem Bereich sucht.
- „Diskriminierung“ SBB-intern, und zwar zu Lasten von SBB-Cargo (Priorisierung von P innerhalb des Konzerns, Bsp dafür: Euro 08)

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

Bis 2015 besteht kein unmittelbarer Handlungsdruck – das 4. Bahnpaket der EU-Kommission wird frühestens Ende 2012 vorgelegt und dürfte umstritten sein. Kurzfristig ist keine Einigung zwischen EU-Parlament und -Verkehrsministerrat zu erwarten.

Ferner ist in einigen EU-Ländern vieles in Bewegung. Die Schweiz sollte keinen überstürzten Schritt in der Frage einer allfälligen Trennung machen, sondern die Entwicklung mitverfolgen. In der Zwischenzeit ist das Auftragsmodell von trasse.ch zu stärken und eine EU-konforme Unabhängigkeit sicherzustellen.

F Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

17 Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

Gesetzesgrundlagen sind bei den Fahrplan-Planern in der Region zu wenig bekannt

Block F: Fazit

- Unbundling ist nicht die entscheidende Frage. Entscheidend ist die Governance der Infrastruktur (marktorientiertes Verhalten des Infrastrukturbetreibers bei Zugang und Betrieb), dies unabhängig von Modellvarianten bei der institutionellen Ausgestaltung
- Stark reglementierte Holding ist faktisches Unbundling
- Netzzugang muss diskriminierungsfrei sein
- CH-Modell istentwicklungsfähig; kurzfristig trasse.ch stärken (mit Auftragsmodell, Entscheidung Stabilitätsrisiko beim Betreiber)
- institutionalisierter Einbezug der Netzbenutzer durch trasse.ch



SBB

SBB Konzern und Infrastruktur

Datum:	14. September 2011
Ort:	Bern
Zeit:	10 – 12.20
Vorsitz:	H. Flury
Protokoll:	T. Bolleter
Anwesend:	Experten: H. Flury, F. Kagerbauer, E. Rutishauser, A.
Entschuldigt:	P. Blumenthal, A. Meyer
Zur Kenntnis:	P. Füglistaler

SBB: Teilnehmende:

- P. Gauderon, Leiter Infrastruktur SBB AG, Mitglied der Konzernleitung
- A.-B. Remund, Leiterin Regionalverkehr SBB AG
- B. Meier, Delegierter Public & Government Affairs SBB AG

Der Leiter der Expertengruppe, P. Blumenthal, lässt sich entschuldigen, da er an einer Sitzung im Ausland weilt. Die Leitung der Sitzung übernimmt in Stellvertretung H. Flury.

H. Flury weist darauf hin, dass die Expertengruppe die SBB bereits einmal angehört hat. Jetzt handelt es sich um ein reguläres Hearing, das wie andere Hearings ausgestaltet ist.

Die SBB legt anhand einer kurzen Präsentation wichtige Grundlagen dar. Danach werden die Fragen diskutiert (die Folienpräsentation findet sich als Beilage dem Protokoll angehängt). Die folgenden Stichworte dienen der weiteren Erläuterung der Folien:

- Der öV in der Schweiz ist eine eindrucksvolle Erfolgsgeschichte. Gründe dafür sind: die gute und breite politische Abstützung; der integrierte, dichte Taktfahrplan; der Direkte Verkehr, der ein Miteinander aller TU notwendig macht und dafür auch die Voraussetzung ist; das integrierte und darum leistungsfähige Bahnsystem; unternehmerische Freiheiten mit einhergehender unternehmerischer Autonomie.
- Es steht viel auf dem Spiel: Die bisherigen Errungenschaften sollen erhalten bleiben. Stellvertretend für die Qualität und Sicherheit wird hier Pünktlichkeit genannt. Ausserdem ist die Netzauslastung so hoch wie sonst nirgends. Natürlich können Details verbessert werden, so kann eine Rollenklärung durchaus diskutiert werden, hier gibt es vermutlich Klärungsbedarf.
- Die grösste anstehende Herausforderung ist nicht die Organisation, sondern die nachhaltige Finanzierung des öV – Ausbau und Unterhalt der Infrastruktur (inkl. Energienetz; Telekommunikation), die Angebote im RPV und GV (vielleicht morgen). Darum unterstützt die SBB die Vorlage FABI mit der vorgesehenen Fondslösung.
- Die Netzentwicklung liegt bei der Politik, auch wenn das noch vor recht kurzer Zeit nicht so war. Die SBB hat das Projekt Bahn 2000 weitgehend selber vorangetrieben und umgesetzt. Aber bereits seit der NEAT und v.a. bei ZEB, HGV, STEP ist die öffentliche Hand federfüh-



rend zuständig, nicht die SBB. Wichtig sind aus Sicht SBB klare Kriterien zum Entscheid bezüglich weiterer Ausbauvorhaben. Es ist jeweils ein Kostendach einzuhalten. Zentrale Kriterien zum Entscheid sind Wirtschaftlichkeit, volkswirtschaftlicher Nutzen, Realisierbarkeit und Aufwärtskompatibilität. Das Projekt Bahn 2000 ist ein positives Beispiel – da stand die Branche vereint hinter dem Projekt. Auch in der Umsetzung hat die Branche ihre Verantwortung übernommen.

- Die integrierte Bahn ist ein Erfolgsmodell und mit verantwortlich für den Erfolg des öV. Davon ist die SBB überzeugt. Veränderungen soll es nur geben, wenn etwas mit den Veränderungen deutlich und beweisbar besser wird, nicht einfach um der Veränderung willen. SBB will sich aktiv an der Diskussion beteiligen. Im Vergleich zum heutigen System haben andere Systeme primär Nachteile. Dennoch ist das heutige System verbesserbar und entwicklungsfähig.
- Insgesamt dürfen keine übereilten Schritte vorgenommen werden. Die SBB zeigt sich bereit, konstruktiv und sachlich mit zu diskutieren.

A Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

- s. Einführung (erste Folie);
- Man (TU, SBB, Kantone, verschiedene Player) spricht miteinander und sucht nach Lösungen. Es wird nicht gleich der Rechtsweg angestrebt. Häufig wird dadurch ein Optimum erreicht.
- Die Infrastruktur ist auf eine schwarze „0“ gesteuert. Aus diesem Grund setzt sie die Mittel zum Zweck und nicht zum Selbstzweck ein. Infrastruktur muss keinen Gewinn machen (im Gegensatz z.B. zur DB Netz AG). SBB ist daher keine Profitorganisation, sondern hat zum Ziel die Gelder effizient und mit maximaler Wirkung einzusetzen.
- Eine grosse Chance für den öV ist die historische Tatsache, dass Bahnhöfe sich in den Zentren befinden. Das erlaubt eine sehr gute Erreichbarkeit.
- Der offene Zugang zum System, das von verschiedenen TU gestaltet wird.
- Das Dreieck: I, Angebot, Rollmaterial funktioniert. Es gibt eine Kopplung an Qualitätseckwerten.
- Die Zusammenarbeit unter TU funktioniert: Beispiele sind das Kundeninformationssystem über mehrere TU hinweg, der hürdenfreie Zugang, die starke Vernetzung, das Angebot und das Tarifsystem – diese Vernetzung ist eine grosse Stärke (auch im Vgl. mit anderen Ländern).
- Die Verankerung im Volk ist sehr gross (auch abgesichert durch Volksentscheide) – das gibt es so sonst nicht in Europa. Es gibt ein eminentes Interesse der Kunden, der Öffentlichkeit für den öV und das Bahnsystem)
- Bezüglich Güterverkehr besticht die phänomenale Dichte des Güterverkehrs. Vgl. Italien: Ziel 25 – 30 Bedienpunkte. Schweiz ca. 200 Bedienpunkte.
- Auch der Güterverkehr wird in die Angebotsplanung integriert – alle Verkehre fahren in einem einzigen, gemeinsamen Netz. Dies gilt sowohl für die Langfrist- wie auch die Fahrplanplanung.

2 Was sind Schwächen?

- Das System öV und die SBB sind Opfer des eigenen Erfolgs. Die Nachfrage nimmt (zu) stark zu.



Engpässe entstehen und müssen beseitigt werden. Da kommt dann die Frage der nachhaltigen Finanzierung ins Spiel. Das System kostet immer mehr. Doppelspurausbauten, Bahnhofausbauten in dicht besiedelten Gebieten, in Städten – das ist teuer. Die nicht vorhandene finanzielle Nachhaltigkeit ist heute eine Schwäche. Positiv ist, dass dies anerkannt wird und der Bund das akzeptiert. Die Befürchtung mittel- und längerfristig ist aber, dass es zu einem Primat der Finanzen kommt. Dann gibt es vielleicht keine Ausbauten mehr.

- Die Nachfrage bringt auch Probleme mit dem Güterverkehr. Es besteht die Frage, ob die bestehende Nachfrage bezüglich Güterverkehr überhaupt erfüllt werden kann.
- Die unterschiedliche Entwicklung der Räume ist heute Teil des Systems und problematisch. Das Gleichgewicht der Entwicklung muss heute in Frage gestellt werden: neue S-Bahnen finden andere Voraussetzungen vor als z.B. die S-Bahn Zürich. Dies betrifft besonders die (finanziell bedingten) Entscheide, wo weiter ausgebaut werden soll. Wie soll diese Frage entschieden werden? Wer soll entscheiden? Hier besteht eine Schwäche im System. Es gibt eine Vermischung einzelner Rollen / einzelner Hüte: Eigner, Besteller, Kantone/Gemeinden haben alle unterschiedliche und zum Teil vermischte Rollen.
- Die Verlässlichkeit (nicht nur Nachhaltigkeit) der Finanzierung ist problematisch – z.B. im bestellten Verkehr. Hier sind Garantien notwendig, dass die Verkehre langfristig gefahren werden können.
- Finanzierung: Es gilt im Grundsatz, dass Bund und z.T. Kantone den Verkehr finanzieren. Als Ausnahme muss das Rollmaterial über kommerzielle Mittel finanziert werden. Somit steigt die Verschuldung der SBB. Bei der Energie stellt sich das gleiche Problem. Der Energiepreis ist reguliert. Aber die Investitionen sind durch den Preis nicht gedeckt. Bis 2030 sind über 3 Mrd. Investitionen notwendig. Der Bund deckt nur 800 Mio. Den Rest muss die SBB kommerziell finanzieren. Die SBB sieht hier einen Bruch in der Logik. Die Idee war die Infrastruktur auf 0 zu steuern, aber das stimmt jetzt so nicht mehr. Das ist ein Bumerang für Infrastruktur. Die SBB steht in einem vom Bund mit verursachten Spannungsfeld: Verstärkung von Investitionen vs. Schuldenfinanzierung. Der Bund ist in dieser Frage nicht kohärent (BAV – EFV).
- Es gibt eine Tendenz zur Helvetisierung, zum Gang eines schweizerischen Sonderweges bezüglich der technischen Vorschriften. Diese werden von SBB, BAV und der Branche festgelegt. Sie gehen zum Teil über das Notwendige hinaus. So kommen die TSI immer mehr in die Schweiz. Aber es ist noch nicht klar, was das heisst: Gibt es eine Addition – also alle Regelungen der TSI gelten plus alle der Schweiz? Oder kann die Chance wahrgenommen werden und das bisherige System abgelöst werden, mit einer Übergangsphase? Dies gilt z.B. für ETCS, GSM-R – nur die Schweiz wendet diese Systeme an, aber andere nicht.
- Die Rollenproblematik gehört zu Schwächen.
- Die Prioritätenregelung wird heute als Stärke empfunden – gekoppelt damit, dass man miteinander reden kann und Lösungen suchen kann (der Wille zu Lösungen ist da). Probleme gibt es nicht auf Grund der Prioritätenregeln, sondern wegen der Verdichtungen (Viertelstundentakt). Das ist dann eine Kapazitätsfrage. Zu diesem Punkt betont die SBB: Bei einer Trennung von Verkehr und Infrastruktur mit unterschiedlichen Rollen könnte das Netz gar nicht so ausgelastet werden, wie es heute wird. Die Netzauslastung / Kapazität wäre deutlich kleiner (minus 20 – 40%). Ein Problem wären die einzuplanenden Pufferzonen.



- Frage der Expertengruppe: Wer entscheidet SBB-intern bei Prioritäts-Problemen? Aus Sicht SBB gibt es gar keinen Entscheid. Das ist eine Abstimmung. Die SBB stimmt sich intern ab. Auch der Prozesseigner dazu ist nicht fix definiert – in einem Bsp. hat Infrastruktur diese Funktion wahrgenommen. Die vorhandene Drohung (durch trasse.ch und die SKE) zeigt hier ihre Wirkung. Konflikte bei Prioritätsfragen können nicht grundsätzlich aus der Welt geschaffen werden, aber durch die vorhandene trasse.ch werden diese Probleme (ohne Rechtsfall) einvernehmlich gelöst.
- Die Regionen versuchen immer stärker den Infrastrukturausbau zu fordern und mit zu finanzieren – die Kantone bezahlen neu auch Vorprojekte. Der ZVV hat hier eine Präzedenzfall-Wirkung. Viele Kantone wollen eine Angebotsentwicklung anpeilen und mitfinanzieren. – Aus Sicht SBB ist das sehr erfreulich.
- Frage der Expertengruppe zur Finanzierung. Ertragsseite: Wie beurteilt die SBB Markterträge? Als Stärke oder Schwäche?
Im RPV ist es klar: Ziel ist die schwarze 0. Wenn ein Kunde mehr erhält für seinen Preis ist er bereit mehr zu bezahlen, aber ohne Mehrwert ist es für Kunden nicht klar, warum sie das bezahlen müssen. Es ist schwierig zu sagen, ob das System ausgereizt ist. Die Tendenz geht ganz klar in Richtung Tarifierhöhung und somit stärkere Kundenfinanzierung. Die Schwäche dabei ist: Die SBB hat zur Tarifgestaltung zu wenig eigenen Kompetenzen.
- Frage der Expertengruppe: Es gibt viele TU in der Schweiz – eine davon ist SBB. Sie ist ganz klar die grösste TU. Ist das eine Stärke oder eine Schwäche?
Aus Sicht SBB ganz klar eine Stärke. Die SBB plant und arbeitet für die ganze Schweiz. Es kann auch sein, dass die SBB manchmal von anderen Bahnen lernt. Die SBB geht weit über die kantonalen, kleinräumigen Strukturen hinaus. Daher kann sie Stärken ausspielen bei Beschaffungen, EDV, Lieferanten, Planungsinstrumenten. Wäre alles atomisiert, könnten Skaleneffekte nicht genutzt werden. Die Systemführerschaft ist positiv für die SBB und aus Sicht SBB bei der SBB gut aufgehoben (Energie, Telekom, Vorschriften). Bezüglich dem Vorwurf der Dominanz stellt sich auch die Frage, wie die SBB auftritt. Die Weiterentwicklung des Systems funktioniert nur über gewisse Grösse. Die SBB hat auch undominante Vertretungen (z.B. bei Verbunden als Junior Partner), d.h. die SBB kann sich unterschiedlich verhalten, um das System voranzutreiben. Die SBB will sich nicht willkürlich / dominant verhalten.

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

- Die Finanzierungsproblematik muss gelöst werden.
- Die Frage der Systemführerschaft muss geklärt werden.
- Die SBB sieht sich auch in der Pflicht – die Erfolgsfaktoren im bisherigen System müssen erhalten und ausgebaut werden. Optimierungen müssen vorgenommen werden. Es gibt Potenzial, um gemeinsam mit der Branche das System zu verbessern.
- Diese Fragen müssen v.a. innerhalb der Branche geklärt werden. Nicht mit neuen Regelwerken oder neuen institutionellen Playern.



B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Div. Fragen aus 1.
- Die Integration Rad-Schiene ist eine grosse Stärke. Das ist ein einziges, gemeinsames System, es geht nicht um zwei Komponenten. Dieses System wird nur selten verletzt: Es gibt Beispiele (Schmierprobleme am Gotthard), aber diese Probleme sind beherrschbar. Bei einer kompletten Trennung wären die Schwierigkeiten viel grösser. Auch mit BLS-Cargo werden solche Fragen regelmässig diskutiert. Mit der Flachbahn (Gotthard) stellen sich diese Fragen dann weniger.
- Bei Bund und Kantonen gibt es pragmatische Ansätze. Das BAV hat eine vernünftige Grösse. Das ist charakteristisch für die Schweiz. Die vorhandenen schlanken Strukturen sind gut, das bezieht sich auch auf die Trassenvergabestelle.
- Mit der Bahnreform 2.2 wird ein Schritt zur Klärung der Rollen gemacht: Der Regulator erhält mehr Kompetenzen, das kann man sicher noch weiterentwickeln. Allerdings hat diesbezüglich die SBB kein fixfertiges Modell. Auf jeden Fall ist der Einbezug der Branche notwendig.
- Zum Verhältnis von SBB und VöV: Der VöV hat keine formale Rolle, er ist nur Geschäftsführer DV. Die SBB ist Mitglied in diesem Verband und hat ein Vetorecht. Ansonsten ist der VöV eine Plattform und die SBB ist reguläres Mitglied. Historisch war der VöV als Verein der KTU gegen die SBB aufgestellt, aber da die SBB auch zur Branche gehört, ist es sinnvoll, dass die SBB auch im VöV Mitglied ist. Die SBB beteiligt sich auch an Kommissionen. Bezüglich der Zukunft zeigt sich: auch der VöV ist in einer Phase des Wandels. Der VöV ist vor allem eine Plattform, wo sich die Branche trifft. Gemäss SBB wäre es auch denkbar, dass VöV auch andere Funktionen übernehmen könnte. Wenn sich die Branche besser organisieren will, könnte der VöV die Organisation übernehmen.

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Die Rollen der verschiedenen Player müssen geklärt werden: UVEK – BAV – Besteller – Regulator – Politik in Industrie (ETCS) – Finanzverwaltung – Kantone (Eigner, Besteller). Da ist von einer allfälligen Dominanz der SBB wenig zu sehen.
- Die Eigentümervorgaben sind zu wenig klar und zum Teil widersprüchlich (langfristig). Der Bund ist in seinen Positionen nicht abgestimmt. Eine inhaltliche, kohärente Unternehmensstrategie gibt es so nicht. Für die langfristige Entwicklung gibt es zu wenige Guidelines und zu wenig Planungssicherheit. Vom Bund hört die SBB unterschiedliche Töne, z.B. bezüglich Energie sagt das BAV: Verschuldet euch! Die Finanzverwaltung aber hat keine Freude an den vielen entstehenden Schulden. Da fehlen die abgestimmten Vorgaben seitens des Bundes.
- Zu den Aufgaben des Regulators: die SBB wird die Umsetzung der Bahnreform 2.2 abwarten und schauen, wie es damit weitergeht. Innerhalb der Branche gibt es grosses Potenzial zur Verbesserung. Dieses Potenzial muss von der Branche selber wahrgenommen werden und nicht von aussen aufgezwungen werden. Erst wenn dieses Potenzial angesprochen worden ist, kann sich wirklich zeigen, wo allenfalls weiterer Handlungsbedarf ist. Auf jeden Fall müssen die Aufgaben einer allfälligen Railcom sehr sorgfältig entwickelt werden.



6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

- Bezüglich der Rollen besteht zwar Handlungsbedarf, aber es ist keine Revolution notwendig – das heutige System hat sich weitgehend bewährt. Allfällige Verbesserungen müssen sehr sorgfältig vorgenommen werden. Genau zu regeln sind z.B. die verschiedenen Rollen des BAV: Besteller, Eigner (auch als Eigner anderer KTU), Überwachung.
- Es muss immer wieder an die Errungenschaften und Ideen der Bahnreform erinnert werden: Die unternehmerische Freiheit der Bahnen sollte gestärkt werden und wurde auch gestärkt. Dennoch greift die Politik bzw. das BAV auf vielen Stufen ein: so z.B. bezüglich Trassenpreisen, Bestellung, usw. Am Schluss kommt noch der Preisüberwacher dazu. Das ergibt eine Überdeterminierung des Systems. Ein Beispiel ist auch der Bahnhof Bern. Da gibt es jetzt eine Zitterpartie, ob das Projekt überhaupt zustande kommt. Involviert sind: BAV, Stadt, Kanton, Burgergemeinde, SBB, andere Bahnen. Demnächst wird die Eingabe für den Infrastrukturfonds erfolgen müssen, aber niemand will bezahlen. Das ist eine für den öV Schweiz typische Finanzierungsproblematik.
- Schliesslich muss betont werden, dass das System komplex ist und auch bleiben wird. Alle drei Stufen sind integriert: Bund, Kantone und Gemeinden sind bei der Infrastruktur und z.T. beim Personenverkehr beteiligt.
- Die SBB ist nicht bereit, eigene Kompetenzen abzugeben.
- Das heutige System ist zwar historisch gewachsen, aber nahe am Optimum. Durch eine Zusammenlegung der Normalspurinfrastrukturen könnten vielleicht einige Millionen eingespart werden, aber das strebt die SBB nicht an, das ist für die SBB nicht prioritär – viel wichtiger ist die nachhaltige Finanzierung. Die SBB sieht auch Vorteile, dass verschiedene Player vorhanden sind.
- Die Angebotsplanung und die Fahrplankonstruktion müssen in einer Hand bleiben. Das ist zentral. Da braucht es keine Verstaatlichung, das wäre dumm.
- Die Zusammenarbeit in der Branche muss verbessert werden. Ein gemeinsames Gespräch ist besser als regulative Eingriffe. So sind Vergleiche möglich – da kommt man weiter. Diese gemeinsamen Gespräche müssen verstärkt werden. Die SBB betont: Das heutige System ist gut. Ein Systemintegrator ETCS ist zentral. Gemeinsames Gespräch sind notwendig. Da kann sich die SBB verbessern.
- Der Einbezug der Branche bei der Langfristplanung ist heute nicht optimal. Die Funktion der SBB als reines Ingenieurbüro ist schwierig. Das Problem ist: Diskussionen mit anderen TU sind nicht erlaubt, das ist nicht optimal. Dann und darum kommen die Vorwürfe. Es ist aus Sicht SBB einfach: Die SBB versucht ein durch den Bund / die Politik vorgegebenes Kostendach zu füllen. Dieser Prozess wird bestimmt von den finanziellen Möglichkeiten des Bundes, welche sich laufend ändern. Vor etwas mehr als einem Jahr hat der Bund Varianten von 11 / 21 Mrd. diskutiert, nun geht es um eine Tranche von 3,5 Mrd. Auf Seite Bund / Politik gibt es keine Verlässlichkeit. So mussten wegen Spardruck innerhalb weniger Monate zuerst Projekte kurzfristig gestoppt werden und kurz darauf ganz schnell gestartet werden (Konjunkturpaket). Hier sollte mehr Verlässlichkeit möglich sein.
- In der Planung gibt es auch gute Beispiele von Zusammenarbeit, besonders wenn es um regional abgestimmte Angebote geht. So wurde das Angebotsprojekte Innerschweiz mit Einbezug von SOB und BLS sehr gut entwickelt.



C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

- Die Ziele sind für die SBB und die Branche klar. Die Qualität und die Effizienz insgesamt müssen stimmen und das System ist letztlich für die Kunden gedacht. Ein guter Modal Split wird angestrebt, viel öV soll geliefert werden.
- Auch die Instrumente sind klar: Sie sind in den Bahnreformen angelegt. Das Unternehmen muss seine Rolle wahrnehmen können. Es gibt eine zu starke Einschränkung des Handlungsspielraums.
- Das System ist heute gut, aber kann natürlich verbessert werden. Schrittweise müssen die Rollen verbessert werden.
- Aber es gibt ganz klar keinen Bedarf für revolutionäre Entwicklungen.
- Eine verstärkte Kooperation der Unternehmen untereinander kann Verbesserungen bringen (hier ist das Potenzial vorhanden), aber eine Trennung würde die Effizienz deutlich verschlechtern.
- Aus Sicht SBB bringt mehr Wettbewerb keinen Mehrwert – es geht darum, die Kooperation zu verstärken.
- Auch im Güterverkehr braucht es nicht mehr Wettbewerb. Hier erwartet die SBB eine klare politische Aussage: Was will die Politik? Wenn Erfahrungen des Auslands herangezogen werden, wird der Güterverkehr schrumpfen. Die geforderten Kosten können nicht gehalten werden. Darum stellt sich die Frage: Was will die öffentliche Hand? Es stellt sich die Frage des verlangten Niveaus. Das ist nicht einfach eine Frage an die SBB, sondern eine Frage von vielen Faktoren, welche nicht Sache des Unternehmens SBB sind, wie z.B. ökologische, wirtschaftliche, regionalpolitische Gründe für Güterverkehr. Ansonsten ist klar, das Niveau muss reduziert werden, die Bedienpunkte eingeschränkt werden.
- Falls der Güterverkehr in der Fläche insgesamt ausgeschrieben würde, würde sich gemäss Einschätzung SBB niemand bewerben.
- Fragen bei Cargo haben auch Auswirkungen bei Infrastruktur – wie viele Rangierbahnhöfe braucht es.
- Die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr ändern sich auch mit desintegrierter Bahn nicht, solange an der Prioritätenregelung nichts geändert wird und nicht mehr investiert wird bzw. zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.
- Der regionale Personenverkehr wird stark über Benchmarking- und Kennzahlen-Systeme gesteuert. Bereits heute sind die Vergleichszahlen schon sehr detailliert und auch erfolgreich. Der Abgeltungsfranken pro pkm sinkt, das System scheint also zu funktionieren. Der regionale Personenverkehr ist bereits jetzt immer Kosten-günstiger. Die SBB ist offen für mehr Wettbewerb. Aber es stellen sich Fragen: Was kann erreicht werden mit Wettbewerb? Wo würden die Grenzen gesetzt werden bei einer Ausschreibung? Das für die Kundschaft offene System hat sich auf jeden Fall bewährt und sollte nicht in Frage gestellt werden.



- Aus Sicht SBB hat sich auch der konzessionierte Fernverkehr bewährt, gerade aus Qualitätssicht. Es gibt eine sehr gute Abstimmung über das ganze System hinweg. Enge Takte und ein durchgehendes Kundeninformationssystem sind deutliche Stärken. Geändert werden soll nur, wenn etwas besser werden kann. Die Gefahr besteht darin, dass letztlich der Kunde verliert. Vom Betrieb her, operativ können kaum Verbesserungen erzielt werden.

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

- Zuerst wird auf die Entwicklung der Nachfrage reagiert. Aber dann ist die Netzentwicklung in erster Linie Aufgabe des BAV und der Politik und nicht eine Aufgabe der SBB.
- Wenn die Nachfrage zu Engpässen führt, kann die SBB nicht alleine entscheiden, was wann weiter gebaut wird.
- Dank ihrer Grösse und ihres Know-hows kann die SBB dem BAV Konzepte und Studien liefern, ist also eigentliches Planungsbüro.
- Es gehört zum Selbstverständnis der SBB, dass sie in Kenntnis der Rahmenbedingungen aus Expertensicht Vorschläge macht. Das ist eine Kernkompetenz des integrierten Unternehmens SBB.
- Die SBB kann sich nicht vorstellen, dass die SBB nicht die Expertenrolle übernimmt. Es ist normal, dass die Politik entscheidet, schliesslich finanziert diese die Ausbauten auch.
- Die SBB kann sich besser abstimmen mit anderen TU.
- Die SBB wünscht sich klare Prioritäten und mehr Transparenz seitens des BAV und der Politik. Es geht um Berechenbarkeit und klare Regelungen, wie Infrastruktur-Pakete geschnürt werden. Auch die SBB versucht Mehrheitsfähigkeit zu erzeugen. So ist der Wissenberg sicher notwendig, aber nicht sofort. Die SBB will in diesen Bereichen transparent sein.
- Die Prozessorganisation der Netzentwicklung heute ist gut, so wie es ist. Natürlich können einzelne Prozesse verbessert werden. So wünscht sich die SBB eine gesamtschweizerische Planung mit transparenten, klar priorisierten Prozessen. Klare Kriterien wären notwendig, um die Planung zu priorisieren. Die SBB hat zum Beispiel versucht, alle Projekte (total 60 Mrd.) zu priorisieren. Diese Priorisierung müsste verbessert werden. Aber die Netzentwicklung wird nie ideal ablaufen. Dazu sind zu viele Player mit am Tisch, so auch die Kantone mit ihren ganz spezifischen, regionalen Anliegen.
- Was wäre, wenn die EU käme – diese Diskussion führt die SBB nicht. Diese Frage stellt sich dann und erst dann, wenn konkrete (An-)Forderungen auf dem Tisch liegen. Die SBB hat Stärken – die Schwächen sollen identifiziert werden, so dass sich die SBB verbessern kann.
- Die Rollen des täglichen Integrators und der strategischen Netzplanung unterscheidet die SBB – hier gibt es keine Widersprüche. Das Unternehmen hat die Federführung bei Projekten und Ausbauten bis etwa in 5 Jahren, die langfristigen Ziele müssen strategisch von der Politik formuliert werden. Die SBB hat heute nicht mehr den Anspruch der Federführung.



- Eine Differenz zwischen Planungen für Fernverkehr und regionalen Personenverkehr sieht die SBB nicht. Die Kantone sind in allen Angebotsprojekten einbezogen und in den Prozessen abgebildet. Schwieriger ist die Ausmarchung zwischen Güterverkehr und RPV. Wie sich das Angebot weiterentwickeln soll, ist relativ klar (Stunden, Halbstunden, Viertelstundentakt, Siebenminutentakt). Heute fehlt aber die stärkere, lenkende Verantwortung seitens des Bundes. Es sind die Kantone, die bestellen, obwohl der Bund die Hälfte mitfinanziert. Bezüglich der Verantwortung bei Infrastruktur: Bei der Zusammenarbeit mit anderen TU, mit Kantonen, mit dem Bund sind Prozesse zu klären. Vermehrt müssen alle Akteure an einen Tisch gebracht werden. Die Angebotsplanungskonzepte werden von Infrastruktur prozessual geführt. Treiber müssen vorhanden sein (z.B. Kt. Zürich, aber auch GE, VD) – diese Kantone haben eine aktivere, gestaltende Rolle.
- Die SBB arbeitet v.a. im Auftrag, da sie begrenzte Ressourcen hat und versucht dies in Einklang zu bringen mit ihrem Selbstverständnis als Kompetenzzentrum der Netzentwicklung.

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

- Zur Diskriminierung: Die SBB hat gute Erfahrungen gemacht mit trasse.ch. trasse.ch moderiert sehr gut, bringt optimale Lösungen (nicht ideale, aber optimale). Es lohnt sich, diese Trassenvergabestelle einzurichten.
- Die SKE hat mit BaRe 2.2 mehr Möglichkeiten, auch prospektive. Das ist sicher sinnvoll.
- Die SBB sieht bezüglich Diskriminierungspotenzial keinen Handlungsbedarf.
- In bestimmten Bereichen ist eine Verbesserung möglich (Netzentwicklung u.a.). Es gab auch schon Missverständnisse und einen nicht optimalen Einbezug von anderen TU – da wird sich die SBB im Gespräch mit der Branche verbessern.
- Die SBB sagt ganz klar: Wir diskriminieren nicht und wollen auch nicht diskriminiert werden.
- Internationale Diskriminierungen sieht die SBB weniger. Da gibt es vielleicht eher Fragen des Wordings: Versprechungen werden nicht immer eingehalten (Nordanschlüsse, u.a.). Es gibt eher ein Problem im Netzausbau, nicht im Netzzugang.
Es gibt Schwierigkeiten mit Italien bez. Gefahrgut. Hier ist auf jeden Fall das Gespräch, die Kommunikation wichtig.
Bei Fragen der Homologierung, der Zulassung ist schwierig zu sagen, ob es sich um Diskriminierung handelt oder was genau gemacht wird. In Frankreich und Italien gibt es Probleme, nur



temporäre Bewilligungen. Es gibt einen Zwang, lokale Regeln einzubauen.

- Infrastruktur nimmt auch Aufgabe wahr, in Krisensituationen alle Beteiligten an den Tisch zu holen (Bsp. Simplon).
- Innerhalb der SBB gibt es eine klare Trennung von Verantwortlichkeiten zwischen Verkehr und Infrastruktur. Kommen andere TU mit Infrastruktur in Kontakt, sind diese Daten für Infrastruktur vertraulich.
- Solche Fragen will die SBB in und mit der Branche regeln.

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

- 16** - Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?
- Die Eisenbahn muss langfristig europäisch abgestimmt sein. Wichtig für Kunden in GV, PV. Durchgehende Regeln notwendig. Korridore müssen aufgebaut.
 - SBB unterstützt Vorgehen des Bundes, die Regeln pragmatisch umzusetzen. SBB hat Mühe, wenn Dinge übernommen werden sollen, die zu Verschlechterungen führen (z.B. Trennung Verkehr, Infrastruktur; weitere Liberalisierungsschritte). Solche Dinge nur übernehmen, wenn auch inhaltlich sinnvoll. EU ist nicht gleich EU. SBB begrüsst, wenn die Expertengruppe die Entscheide der EU bei Recast und Gericht abwartet.

Block F: Fazit

- Das Fazit ist auf Präsentation zu sehen.
- Wenn Kompromisse gemacht werden müssen, muss das auch verhandelt werden.
- Die Kundenbedürfnisse müssen immer im Vordergrund stehen.
- Die EU versucht eine Effizienz auf CH-Level zu erreichen. Dieser Weg sollte nicht kopiert werden - Ergebnis wäre ein Rückschritt.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

SBB CFF FFS



Expertengruppe Organisation Bahn-Infrastruktur, Hearing SBB, 14.9.2011

Philippe Gauderon, Leiter Infrastruktur SBB AG, Mitglied der Konzernleitung
Anna-Barbara Remund, Leiterin Regionalverkehr SBB AG
Bernhard Meler, Delegierter Public & Government Affairs SBB AG

SBB CFF FFS

Das öV-System Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte und basiert auf zentralen Faktoren.



- Vorausschauende Verkehrspolitik und geregelte Finanzierung Gesamtsystem
- Integraler Taktfahrplan
- Direkter Verkehr
- Integriertes Bahnsystem
- Unternehmerische Freiheiten



SBB CFF FFS

Grösste Herausforderung für den öV-Schweiz ist zurzeit die nachhaltige Finanzierung



- Transportunternehmen
- Öffentliche Hand
- Kundinnen und Kunden

SBB CFF FFS

Netzentwicklung liegt in den Händen der Politik:
Priorisierungskriterien sind von zentraler Bedeutung



- Kundennutzen
- Realisierbarkeit
- Wirtschaftlichkeit
- Volkswirtschaftlicher Nutzen
- Aufwärtskompatibilität

SBB CFF FFS

SBB ist von der integrierten Bahn überzeugt.
Innerhalb der SBB und im gesamten System.



Entscheidend für Güte eines Bahnsystems ist Zusammenspiel seiner Elemente

Unter den derzeitigen Umständen stellt das Modell der integrierten Bahn das optimale Strukturmodell dar.

Die SBB hat ein Interesse und setzt sich dafür ein, dass das System im Verbund der Unternehmen optimiert wird.

Treiber dafür sind unsere Kunden und die steigende Nachfrage für nachhaltige Mobilität



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262





SBB Cargo

Vorbemerkung: Von diesem Protokoll wurde nur eine nicht gegengelesene Version eingefügt.

Das Hearing mit der SBB Cargo AG ergänzt die Ausführungen der SBB AG am Hearing vom 14. September. Gründe für die Durchführung eines ergänzenden Hearings waren

- einerseits, dass die heutigen Hearing-Partner die „2 Welten der integrierten Unternehmung“ aus der Praxis kennen (nämlich die Situation innerhalb des Konzerns SBB AG und diejenige von SBB Cargo im Ausland im Wettbewerb mit anderen EVU);
- zum anderen die Tatsache, dass im Verlaufe der bisherigen Hearings von Seiten verschiedener Cargo-Kunden kritische Meinungen gegenüber SBB Infra „unter dem Dach des Konzerns SBB AG“ geäußert wurden.

Im Hearing mit SBB Cargo AG wurde nicht „streng nach Leitfaden“ diskutiert, sondern frei, im offenen Gespräch über Themen, die im Leitfaden enthalten sind. SBB Cargo AG hat das Gespräch mit einer Präsentation vorbereitet und gibt diese als Paper an die Hearing-Teilnehmer ab. Im folgenden wird der Gesprächsverlauf skizziert.

Zum aktuellen Stand:

Die Liberalisierung im Güterverkehr hat eingeklinkt wie nirgends sonst.

Im Grundsatz gibt es 2 Geschäftsmodelle für SBB Cargo AG:

- Binnengüterverkehr mit allen Service- und Zusatzleistungen („Vollsortiment“)
- Transitgüterverkehr als reiner Traktionär, dh primär im Kombiverkehr

Das Geschäftsmodell im Transit hat den Vorteil, dass es sehr einfach ist; den Nachteil, dass es „nur ein Schnitz in der Wertschöpfungskette“ ist, ferner austauschbar und wenig ertragreich.

Frage: Warum kommen dann nur relativ wenig neue Bewerber? Antwort: Weil Bahngüterverkehr zu spezialisiert ist und weil er zu kompliziert wird, wenn ein gewisses Geschäftsvolumen überschritten ist (wenn also nicht nur 2 – 3 Züge hin- und herfahren, sondern eben mehr, und wenn es deswegen eben eine Vernetzung braucht, die entsprechend komplex und aufwendig ist).

Unterschied zu Strasse, Flug und Schiff: Man kann im Bahngüterverkehr nicht entscheiden, wann man fahren kann, sondern man ist gebunden und sehr eingeschränkt. Es braucht ein vertieftes Verständnis für das Spezifische des Bahngüterverkehrs, wenn man als Cargo unternehmerisch bestehen will. „Es wäre eine Horrorvorstellung, wenn Infrastruktur zu einer Behörde mutieren würde – dann wären die unternehmerischen Anliegen von SBB Cargo gefährdet.“



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Frage: Wäre der Bezug zu Infra gefährdet, falls die Infrastruktur ausserhalb der Unternehmung SBB angesiedelt wäre? Antwort: Ja, ganz sicher. Die Frage für Cargo SBB AG ist: Nutzen wir die Stellung innerhalb des Konzerns SBB AG, um die Interessen des Bahngüterverkehrs für alle Cargo-Anbieter zu vertreten – oder schauen wir nur für uns? Da liegt auch die Krux für die Frage der EU-Konformität.

Macht hier den Vergleich mit den Airlines und den Flughäfen (Flughäfen mit einem Home-Carrier sind anders positioniert als solche ohne und können anders operieren, insbesondere bei ihren Investitionen; ähnliches gilt im übrigen auch für Schifffahrtsgesellschaften und ihre Heimathäfen).

Im Transitgüterverkehr Schweiz - mit der heute höchsten Wettbewerbsintensität in ganz Europa - gilt ein desintegriertes Modell, dh das Transitgeschäft ist aus SBB Cargo ausgegliedert (vgl. Chart 7), da ist im übrigen die SBB Cargo AG europäisch sogar vorangegangen!

Frage dazu: Wer integriert? Antwort: das ist wirklich die Frage – die SBB hat informell die Integrationsrolle. Dh, das Geschäftsmodell führt zu mehr Distanz; Infra SBB hat verstärkte Kontakte zu Drittunternehmungen. Ihre überlagerte Integratorenrolle muss allen Beteiligten noch klarer werden. Fakt dabei ist: SBB Cargo AG hat keinen Wettbewerbsvorteil aus ihrer grösseren Nähe zum Konzern.

Im Binnengüterverkehr inkl Import / Export ist die Situation radikal anders (vgl. Chart 7). Dabei ist Cargo SBB AG mit ca 26% Marktanteil ein wesentlicher Faktor im Binnengüterverkehr (vgl. Chart 3 und 5).

Im Bereich 'Ganzzüge' herrscht ein intramodaler Wettbewerb, im EWLK hingegen ein starker intermodaler Wettbewerb, insbesondere auf der Preisebene. Der EWLK ist extrem verzahnt mit Infra (vgl. Chart 8). Ein solches Netz EWLK kann nur ein Integrierter wirklich betreiben. Unbestritten ist, dass es einen Systemführer braucht, und die Güterverkehrs-Branche findet, SBB Cargo sei der Richtige für diese Rolle. Systemintegration ist im EWLK ein ganz zentraler Aspekt.

Frage dazu: Hätte Infra SBB die Möglichkeit, wettbewerbsneutral einzugreifen falls nötig? Antwort: das wäre keine gute Idee, weil Infra zu weit vom Markt entfernt ist.

Frage: Verschiedene Verlader vertreten dezidiert die Meinung, SBB Cargo müsse aus dem Konzern herausgetrennt werden – was kann dem entgegengehalten werden? Antwort: Der Binnengüterverkehr ist extrem stark verzahnt mit Infra. Die Verlader wollen Cargo „draussen haben“, damit sie Cargo unternehmerisch stärker beeinflussen können.

Zusatzfrage: Wäre eine solche desintegrierte Cargo-Tochter überhaupt lebensfähig, oder wäre sie auf Abteilungen angewiesen? Antwort: Beurteilung schwierig. Falls es Abteilungen gäbe, so dürften sie

nicht als versteckte Subventionen für die Verlader wirken!

Erwähnt werden 2 Projekte im Binnengüterverkehr von SBB Cargo:



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

- Schaffung/Ausbau geeigneter Terminals mit dem Ziel, neue Kunden anzuziehen
- Schaffung eines Shuttles unter dem Label SBB mit Kombiniertem Verkehr. Wettbewerbsfähigkeit Bahn ist gegeben ab Distanzen von ca 100-150 km minimal. Das wäre erreichbar. In diesem Bereich herrscht sehr starker Wettbewerb. Ein Systemführer wäre zwingend.

Frage zur Netzentwicklung: Es wird moniert, sie finde ohne Berücksichtigung der Cargo-Interessen statt. Antwort: Das stimmt so nicht oder nicht mehr. FABI und der Kestenberg-Tunnel sind Gegenargumente; der Ausbau Olten-Zürich und Kestenberg sind zwingend nötig für den RB Limmattal, und dafür setzt sich SBB ein.

Zur Kritik, SBB nehme ihre Eigeninteressen wahr: Das ist eine Frage der Rollenklärung zwischen BAV und SBB. Offen bleibt, ob es einen starken Regulator braucht. Hingegen ist klar: SBB hat auf ihrem Netz sehr stark ausgelastete Netzabschnitte, und da wird auch künftig investiert werden, das ist klar.

Thema Netzzugangsverordnung und Priorisierung: Zuerst kommt der FV, dann RV und dazwischen kann G fahren. Das ist heute so. Der Letzte hat das Nachsehen. Was es hier braucht, ist ein verbindlicher Langfrist-Trassenplan (vgl. Chart 9).

Erkenntnis: Ein Trennungsentscheid ist in seinen Auswirkungen ebenso irreversibel wie ein Entscheid, Güter auf die Strasse zu verlagern.

Schlussstatements:

- Ein wesentlicher Punkt im Binnengüterverkehr ist das integrierte Modell mit einem Systemführer; es braucht die enge Verzahnung mit Infra, und einer muss das System führen.
- Im internationalen Bahngüterverkehr ist ein offenes Modell grundsätzlich machbar; jedoch: Ein Geschäftsmodell Güterverkehr Bahn ist in Westeuropa offensichtlich (noch) nicht spruchreif, sonst wären Private schon längst aufgetreten (vgl. Chart 11, Privatkapital im Schienengüterverkehr).
- G braucht Sicherheit gegenüber Infrastruktur bezüglich Trassenmenge und Qualität. Nötig ist eine langfristige Trassenvergabeplanung, das gibt Sicherheit.

(In diesem Zusammenhang festzuhalten: Cargo SBB AG schätzt aufgrund von Analysen, dass Cargo wegen der geltenden Prioritätenlösung bzw daraus resultierenden verschlechterten Produktionsbedingungen für Cargo SBB Mehrkosten von ca 20% tragen muss! Vgl. Chart 13).

- Die integrierte Bahn ist ein Erfolgsmodell in Europa, aber es braucht auch klare Regeln.
- Zur Frage der Diskriminierung: Die grössten Diskriminierungen entstehen (ausgerechnet!) aus gesetzlich vorgeschriebenen Regeln (genannt werden Beispiele aus Frankreich und Italien)!



Schweizer Bahnen des Normalspurnetzes

BLS

Datum:	06.09.11
Ort:	Bern
Zeit:	09.00 – 11.00
Vorsitz:	P. Blumenthal
Protokoll:	S. Gutmann
Anwesend:	Prof. Dr. U. Weidmann, A. Herczog, E. Rutishauser;

BLS zeigt eine Präsentation „Organisation der Bahninfrastruktur“, in der sie explizit zu den Fragen gemäss dem Raster des Hearing-Leitfadens Stellung nimmt. Im vorliegenden Protokoll wird jeweils auf diese Charts verwiesen und es erfolgen Ergänzungen, Präzisierungen und Kommentare, die sich aus der Diskussion im Hearing ergaben

Hearing-Leitfaden

A Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

Vgl. Chart „Stärken“ zu den Fragen 1 & 4, mit den Details

- solide öffentliche Finanzierung, langfristig gesichert
- Einfachheit für die P-Kunden (ein Ticket dank direktem Verkehr, integrierter Fahrplan)
- Taktfahrplan
- Qualität (Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, hohe betriebliche Qualität)

Qualität auch im Bereich Cargo: Markt Ganzzüge international, wo Wettbewerb herrscht, ist eine Chance. Zugang zum Netz funktioniert (gilt nicht beim EWLTV)

2 Was sind Schwächen?

Vgl. Chart Schwächen und Verbesserungspotentiale)

- EWLTV: Marktöffnung ist gescheitert
- Politische Steuerung, Rollenzuscheidung ist unklar (Eigner, Besteller, Regulierer, Financier)
- SBB ist Systemführer mit Wissensvorsprung, grossem Know how, ist sehr professionell; dadurch fehlt Korrektiv im System. Es müsste ein Gegengewicht geschaffen werden (bei EVU und auf Verbands-ebene, Branche macht zu wenig aktiv mit). „Solang das System sich selber eicht, funktioniert dies, geht aber nicht mehr, wenn SBB für sich selber optimiert.“ Gesamtsystem muss optimiert werden.
- ungleiche Finanzierung SBB und KTU-Netze, auch mit FABI!
- Bestellverfahren sind kantonal unterschiedlich --> sehr aufwendig für KTU
- Vermischung Monopol- / Wettbewerbsbereiche mit der Gefahr von Quersubventionierungen (Bsp.:



Rangierbahnhöfe); das gilt spezifisch im G-Bereich (EWLV-Strukturen!), aber auch von I zu V

- Kosteneffizienz: Benchmarks fehlen
- schwache Regulierungsinstanzen (erwähnt wird das Bsp. der kürzlich durchgeführten Auktion bei Trassenvergabe)

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

Vgl. Chart

BLS teilt die sechs von der Expertengruppe definierten Systemziele, und sie erwartet ferner:

- unternehmerische Freiräume
- „unbürokratische“ Regulierung, es braucht keinen riesigen Regulierungsapparat!
- Marktnähe (Infrastrukturentwicklung und -betrieb), dabei Einfluss der EVU sicherstellen, in welchem Modell auch immer. „Der Kunde muss am Ende das System wollen!“

Frage: Ist „unbürokratische Regulation“ nicht ein Widerspruch in sich selbst? --> nicht zwingend!
Mittelknappheit führt zu Verteilungskämpfen und damit auch zu „Ungerechtigkeiten“

B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Vgl. unter 1

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Vgl. unter 2

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

Vgl. Chart mit der Graphik „Handlungsbedarf im institutionellen System“

Es gibt 4 Bereiche:

- Unabhängige Planung; langfr. Netzentwicklung / mittelfr. Fahrplan / unterjähriger FP: Alle EVU müssen Einfluss nehmen können!
- Anreizstrukturen für Kosteneffizienz der Infrastrukturen (Interesse Politik) und Marktnähe (Interesse EVU)
- Starker Regulator und Marktaufsicht
- Geregelter Einfluss der EVU auf Bahnlandschaft CH: Aus heutigem System intelligent weiterentwickeln mit Netz SBB + andere EVU

oder

in Netz AG CH gehen (bedeutet Schaffung eines neuen Monopols = zweitbeste Lösung), dann



braucht es aber auch die richtigen Anreize. Kein Unbundling in Reinkultur.

Allerdings: Netz BLS an SBB wäre absoluter no go, das wäre der worst case...!

Es gibt 3 betriebswirtschaftliche Interessenlagen: FV, RPV und G. Diese kollidieren total. Wie können sie zusammengebracht werden? - das ist die Frage. --> Frage der Rollenverteilung und der Rollendefinition.

Unklar ist die Integratorenrolle, sie muss klar definiert werden. Haltung BLS: Sie muss ausserhalb des Einflussbereichs eines CEO sein.

Erwähnt wird hier ein interessantes Modell aus Deutschland: Infrastrukturbeirat, der bei Investitionsentscheiden beigezogen wird.

Lösung: Heutiges System weiterentwickeln, kein Unbundling in Reinkultur.

Einfluss heute ist nicht geregelt, vieles läuft heute „politisch“ und oft informell.

Frage nach Rolle des VöV – was ist die Haltung von BLS? VöV versucht heute, seine Rolle auszubauen, sich zu positionieren, zusätzliche Rolle auch in der infrastruktur.

Grosse Infrastrukturen sollen sich austauschen und koordinieren – wenn Branche Lösungen weitgehend selbst erarbeiten kann, dann ist dies zu begrüßen.

Insgesamt: Es braucht einen Regulator.

C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

Vgl. Chart

- Wettbewerbselemente ins System bringen
- Benchmarks in den Monopolbereichen
- Verursacherprinzip bei den Kosten (zB Trassenpreise)
- Anreizsysteme für alle Akteure
- Regulator muss Gesamtsystem regeln

Sinnvoll ist eine Öffnung bei Bau und Unterhalt durch Ausschreibungen (ist auch eine Frage der Glaubwürdigkeit des Regulators. Wenn es mehr Wettbewerb gibt, so erhält auch die Eignerrolle der Kantone eine neue Bedeutung: wo bestellen?)

Frage: Was steigert die Effizienz in Zukunft mehr, bezogen auf BLS, Trennung oder integriert?

Antwort schwierig. Bau + Unterhalt kann man trennen. Trennung im G eher unproblematisch, jedoch im P schon. --> beides ist möglich, Trennung und integriert. Bei Trennung besteht das Risiko der Distanzierung von den Kundenanliegen, Verlust von Marktnähe.

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. stei-



gern?

Vgl. 7

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

Gehört zu den ganz grossen Themen im Rahmen Organisation Infrastruktur.

Heute:

- verschwommene Verantwortlichkeiten
- intransparenter Prozess
- fehlendes Korrektiv

Vgl. Chart

Modell:

- unabhängige Netzentwicklung (keine Berücksichtigung kommerzieller Interessen von einzelnen EVU; genügend Ressourcen gesamtschweizerisch), dh Planungsbüro

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

Grundsätzlich abhängig von den Entwicklungen innerhalb EU. Die Rolle „Netzentwicklung“ gibt es zwar, sie wird aber nicht wahrgenommen.

Vgl. Chart dazu

--> eigene Organisation Planungsbüro CH AG

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

Vgl. die 2 separaten Charts zur Wettbewerbssituation

- im Personenverkehr
- im Güterverkehr

Wettbewerb im FV national ist wünschbar – dort kann man Gewinn erzielen (es ist nicht richtig, wenn derjenige Bereich, welcher Gewinne macht, dem Wettbewerb entzogen ist!). Marktöffnung im FV muss stattfinden: Bsp. Fribourg, wo mit Halt in Düringen ins FV-Regime S-Bahnen reinkommen...

FV international: EU-Regeln stehen zwar, aber Wettbewerb nicht zustande gekommen

Wettbewerb weiter entwickeln im Güterverkehr international, Gütertransit ist eine Erfolgsgeschichte, allerdings Markteintritt für kleine EVU sehr schwierig – „es braucht logischerweise Mengen, sonst sind die Hürden zu hoch“

Binnenverkehr G: Liberalisierung gescheitert – dabei spielt auch die aktuelle Prioritätenregelung



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

eine grosse Rolle. „G kommt immer als Letzter!“

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

Vgl. oben unter 12.

FV als geschütztes Monopol muss aufgelöst werden

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

Vgl. dazu 2 Charts zu „Diskriminierungspotentialen“ und zu den „Voraussetzungen für einen diskriminierungsfreien Wettbewerb“.

Systemführerschaft eines Infrastrukturbetreibers bietet Diskriminierungsmöglichkeiten

Es gibt auch bei der Netzentwicklung und bei Fahrplan-Planung Diskriminierungsmöglichkeiten

Datenmonopole können diskriminierend wirken (zB Kundendaten, Fahrplandaten – „die der SBB nicht allein gehören!“)

Betrieb und Anlagenmanagement sind weniger kritisch, dort ist eine Dialogbereitschaft vorhanden

Diskriminierungen sind oft versteckt und meist nicht nachweisbar

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

Unabhängiges Netzdesign und Fahrplanung

Zugang Distribution (Kundendaten, Preisdaten)

Zugang zu kommerziellen Daten: „keine Machtausübung über Marketing und Vertrieb!“

es braucht griffige Firewalls zwischen Monopol- und Wettbewerbsbereichen

Entwicklung der Systemführerschaft: Branchenstrategie, kein reines SBB-Thema. Systemführerschaften gehören zu den Kernthemen beim Wettbewerb!

Starke und unabhängige Aufsichts- und Rekursinstanz (Schiedskommission?)

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

Vgl. Chart

Interoperabilität ist ein entscheidender Wettbewerbsfaktor (heute unterschiedliche Systeme)

es braucht EU-weit harmonisierte Spielregeln

Negativbeispiele sind Zollverfahren (Verlängerung Grenzaufenthalt, falls keine Einigung mit EU) oder ECM. Führt zu hohen Zusatzkosten, die viel relevanter sind als technische Probleme

Frage: Soll das 1. Eisenbahnpaket in Schweizer Recht überführt werden? --> ja, aber pragmatisch



und intelligent umsetzen!

Block F: Fazit

Vgl. Chart

Heutiges System ist auch eine Erfolgsgeschichte, entstanden aus der Kooperation von Gebietsmonopolen, mit starkem Systemintegrator SBB. Aus heutiger Sicht ist dieses System jedoch ungeeignet für eine weitere Marktöffnung. Daraus ergeben sich die Forderungen der BLS an eine institutionelle Reform:

Langfristiges Netzdesign und Trassenplanung unabhängig machen

Systemführerschaften klären (nicht optimal für Gesamtsystem!)

Infra CH AG: Nein! Eher: „Unbundling light“

BLS gibt ihre Infrastruktur nie an die SBB ab! (Abtretung Infra nur unter der Voraussetzung denkbar, dass auch die SBB ihre Infra trennt)

Nötig ist ein starker Regulator „erweitert“

Eigeninteressen einer Unternehmung sind zurückzubinden

Die Erwartungen an die Expertenkommission sind im letzten Chart aufgeführt:

- geregelter Einfluss EVU auf Netzentwicklung und FP-Gestaltung
- Anreizstrukturen für Kosteneffizienz und Marktnähe
- „robuste“ Regulationsbehörde



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

SOB

Datum:	06.09.11
Ort:	Bern
Zeit:	14.30 – 16.30
Vorsitz:	P. Blumenthal
Protokoll:	S. Gutmann
Anwesend:	Prof. Dr. U. Weidmann, A. Herczog, E. Rutishauser;

Die SOB hat das Hearing mit den Experten mit einer detaillierten Stellungnahme zu den gestellten Fragen vorbereitet, die am Hearing in einer Präsentation gezeigt und in Papierform abgegeben wird.

Das vorliegende Protokoll nimmt jeweils Bezug auf diese Präsentation und fügt Ergänzungen, Präzisierungen, Fragen und Kommentare an, die am Hearing geäussert wurden.

Hearing-Leitfaden

A Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

Was funktioniert heute gut (bitte möglichst konkret)?

Vgl. Chart 1

- System ist etabliert und eingespielt
- Kunde nimmt System als integriert wahr – manchmal sogar ganz extrem im Sinne von: „Alles ist SBB!“
- hohe Identifikation mit Marke öV als „Swissness“ – öV als letzte grosse Institution in der CH, hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung
- einfacher Zugang - auch wenn es noch einfacher sein könnte!
- Sicherheitsstandards, hohe Qualität
- Beitrag an umweltpolitische Ziele
- Knapp genügend finanzielle Mittel

2 Was sind Schwächen?

- Hohes Preis-/Kostenniveau; System kostet zu viel
- Hohe und zunehmende Regulierungsdichte; gilt ganz generell
- Versteckte Diskriminierungen
- Rollenvermischung Eigner / Regulator beim Bund; betrifft alle EVU
- Verdrängung Güterverkehr



3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

Vgl. Chart

- stabile, genügende Finanzierung durch jeweils einen Eigner bzw Besteller
- Pensionskassenproblem der KTU
- Kosten nachhaltig senken
- Mehr Innovationsfreiheit (zB bei Weichenstandards, Schienenprofil uam.) mit Crossaccept: Problem ist Zulassung
- weniger Regulierung – gemeint ist die Tatsache, dass viele Vorschriften alles bis ins Detail regeln (Bsp.: „Regelwerk Technik“ bei der Bahn, das sind faktisch verlängerte Verfügungen)
- mehr Benchmarks
- weniger Diskriminierung

B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Vgl. Chart

- etabliertes System mit klaren Rollenkenntnissen
- föderalistisch – passt zur CH
- Zuständigkeit Raumentwicklung und Verkehrsinfrastruktur im gleichen Bundes-Dept (Kantone sind anders organisiert)

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Vgl. Chart

- Doppelrolle Bund als Eigner und Regulator
- Angebotsentwicklung in der Hand einer öV Unternehmung (SBB), andere sind nicht vertreten. Das war auch bei FABI-Prozess erkennbar, trotz grossen Bemühungen des BAV. Angebot, Kapazität Netz, know how sind bei SBB, die dominiert, auch bei technischen Themen
- Systembedingte Abhängigkeit des BAV von der SBB
- Unklare Rolle BAV: Regulator, Integrator, Besteller, Eigner, Aufsicht. „BAV hat zwar alle Hüte, aber es ist nicht klar, wann es welchen trägt...“
- Schwerfällige Abstimmung Bund – Kantone – EVU; hier herrscht „das Konzert der Vielstimmigkeit“
- BAV setzt sich gegenüber SBB in der Netzentwicklung zu wenig durch. SBB hat Datenho-



heit bezüglich Netz und dadurch Intransparenz (Bsp.
Rad-Schiene: BAV nicht diskussionsfähig; Kestenberg: Priorisierung?)

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

Vgl. Charts und Graphiken dazu

- stabile, nachhaltige Finanzierung inkl. KTU–Finanzierung der Infrastruktur (heutige 2-Klassengesellschaft aufheben)
- Wettbewerbsdichte ist schwach ausgeprägt: völlige Liberalisierung würde das öV-System killen. Sicht SOB: regulierter Markt mit begrenztem Wettbewerb dh Ausschreibepflicht und nicht mehr kantonale Räume, sondern Markträume, dh mehrere Kantone gemeinsam
- FV mit Pseudo-RE/REX soll zu RPV
- Frage: Warum haben Kantone im RPV nie ausgeschrieben? SOB: Knowhow und Erfahrung sind beim Kanton nicht vorhanden, zudem sind interkantonale Abstimmungen aufwendig
- Abhängigkeit BAV zur SBB reduzieren, dh BAV verselbständigen
- Rollenverständnis der Kantone bei der Angebotsplanung spezifizieren
- Rolle der Verkehrs- und Tarifverbunde klären

C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

Vgl. Chart und Graphik

- mehr Markt, mehr Wettbewerb mehr Innovation
- Normalspur-Regionalnetze und Schmalspurnetze zusammenführen (Synergien bei Betriebsführung, Netzentwicklung, Beschaffung etc)
- Weniger Gesetze Normen,
- Lockerung AZG, GAV (--> Löhne SBB und KTU angleichen!)
- Spielregeln für Nebengeschäfte vereinfachen – harmonisieren mit SBB

System Bahn:

Hilft eine Trennung eher oder Integration, um Effizienz zu steigern? Warum? (Begründung)

Vgl. dazu Graphik und Antworten unter Punkt 8.

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

Vgl. Graphik mit Prozessmodell Infrastruktur „SOB“

- Angebotskoordination – Netzentwicklung (mehrerer Netze) – Infra-Management – Fahrplan –



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Trassenvergabe – Produktion

- Es gibt Aufsicht (BAV) und eine Regulation

WICHTIG: SOB zeigt ein Trennungsmodell (rein intellektuell). Qualität des Systems wird eher schlechter.

System Bahn:

Braucht es Änderungen gegenüber heute?

Vgl. dazu die 4 Graphiken unter Punkt 8.: Prozessmodell Infrastruktur, Kernfunktionen Infrastruktur, Details zu Infrastruktur-Management und abgeleitetes Rollenmodell

- Kernkompetenzen des öV-Systems müssen nach dem Grundsatz „alles in einer Hand“ gebündelt sein, ausser Infrastruktur-Management, das ist Voraussetzung für öV-Qualität
- Dh Projektmanagement, Erstellung, Anlagenmanagement, Instandhaltung
- Netz-AG – CH: alles in einer Hand ausser Infrastruktur-Management
- Infrastruktur-Management muss regionalisiert werden
- Dh SOB wird zum reinen EVU
- SBB als Holding gäbe es nicht mehr: entweder nur noch Netz AG oder EVU

Wenn ja, welche konkreten Massnahmen wären aus Ihrer Sicht geeignet?

- Bahnlandschaft CH neu definieren
- Wo bleibt der Endkunde?
- Industrieansatz für Unterhalt

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

Heute:

- CH: BAV, ist aber „im Windschatten der SBB“ (man könnte es auch umgekehrt sagen...)
- Regional: Kantone (EVU)
- Schmalspur bleibt ausgeklammert

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

Netz AG CH

System Bahn

Mit welchem Modell lässt sich das am besten gewährleisten?

institutioneller Rahmen



Mit welchem Modell lässt sich das am besten gewährleisten?

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

Vgl. Antworten im Chart:

- aus Sicht SBB ok
- Für SOB kein Einfluss bzw nur sehr beschränkter Eingriff / Einfluss

System Bahn

Wie werden ein Tarif für Kunden / Netzstandards und technische Entwicklung etc. sichergestellt?

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

- Nein, es fördert ihn nicht. Zitat: „Es gibt keine Spielwiese. Die Aufgaben sind und werden über die Konzessionen für die Zukunft verteilt“ (Aussage eines SBB-Topmanagers). Bsp: SOB-Vorschlag zu DML wurde nicht angenommen, obwohl bessere Lösung.
- Den „Chinese-Wall“ zwischen Infra-SBB und P-SBB gibt es nicht, er ist offenbar nicht dicht. Bsp.: Es passiert, dass Ideen SOB via Infra SBB zum Konkurrenten SBB RV gehen

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

- Sicht SOB: zu wenig Dynamik; betrifft aber insbesondere den EVU-Bereich
- Benchmarks fehlen heute, müssten verbessert werden
- Instandhaltung müsste über Kooperation gelöst werden. Bsp.: poolen von Einkaufsvorhaben erbrächte Skaleneffekte

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

- Vordergründig ja, gesamthaft aber nein, es gibt viele versteckte Diskriminierungen (vgl. die Details dazu im Chart). Ein Bsp. dazu ist der verspätete Zug: Operative Betriebsführung bevorzugt den eigenen Zug, dieser wird zuerst befördert...
- heutiges Schiedsgericht ist ein „Instanzen-Hindernislauf“ und hat zu wenig Drohpotenzial. Fälle von Durchlässigkeit zwischen SBB-Infra und P-SBB müssten eigentlich vor Schiedsgericht. Ebenso Einkauf von Bestandteilen Bahntechnik, die nur über Infra SBB bezogen werden können, mit einem happigen Gemeinkostenzuschlag von 44%, versteht sich... Das wäre auch ein WEKO-Thema.

Gleiche Augenhöhe ist nicht gegeben, denn „die SBB weiss, was gut ist für alle EVU“. Wer diese versteckte Diskriminierung nicht will, muss mit erheblichem Aufwand eigenes know how aufbauen.

Welches Diskriminierungspotenzial erkennen Sie darüber hinaus im heutigen System?

Diskriminierungspotenzial besteht auch im Vertrieb und bei den Kundendaten, ferner bei der Beeinflussung der Lieferanten beim Netunterhalt



Kann der Markteintritt durch eine Regulierungsstelle unterstützt werden? Ist dies heute ausreichend der Fall?

Regulator (new) müsste hier eingreifen können

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

Ist die heutige Organisation der Trassenvergabe optimal, um eine möglichst hohe Effizienz, Qualität und Diskriminierungsfreiheit zu erreichen?

Vgl. Chart

Verbesserung im heutigen System ist zwingend.

1. Schritt:

- Bahnlandschaft CH aktuell mit gleicher Augenhöhe
- proaktiver Regulator als Kontroll- und Schiedsstelle
- Netzentwicklung und Angebotsplanung: Einbezug der KTU
- Netzunterhalt: neue Konzepte könnten über Kommission Infra bei VöV angeregt werden – reicht aber nicht

2. Schritt:

EU-kompatibles „Unbundling“, dh aber auch: Eigentumsverhältnisse ändern (aber nur, wenn EU dies ultimativ fordert)

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

Vgl. Chart mit den Details

- nicht vordringlich kurzfristig
- Bedingung: die neue Regeln müssen die heutige Qualität halten
- Unterschiedliche Spielregeln für die verschiedenen Verkehrssparten?

F Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

- Distribution
- Systemführerschaften überprüfen (ETCS, Fahrstromversorgung, Telekom): Sie sind nicht als Integrationsrolle in Frage gestellt, aber die Art und Weise, wie sie gelebt werden, sowie: versteckte Systemführerschaft offen legen (Strategie)



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Block F: Fazit

Vgl. Chart 18

- 1. Schritt: ist „plus“: punktuelle Anpassung bei Prozessen, proaktive Regulation, gesicherte Finanzierung
- 2. Schritt: Unbundling, falls EU dies ultimativ fordert
- 3. Erweitertes Wettbewerbsmodell, insbesondere im RPV



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

 SÜDOSTBAHN

Organisation der Eisenbahn-Infrastruktur

Hearing Expertengruppe
Bern, 06.09.2011

 SÜDOSTBAHN

Block A

Fragen zum System Bahn / öffentlicher Verkehr



1. Was sind die Stärken des heutigen Systems Bahn / öV ?

- Etabliert und eingespielt, jeder kennt seine Prozesse, Rollen, Kompetenzen und Aufgaben
- der Kunde nimmt das öV-System als integriert und durchgängig wahr
- hohes Qualitätsniveau
- hohe Akzeptanz bei Öffentlichkeit, Kunden und Politik
- hohe Identifikation Marke öV als Swissness
- hoher Sicherheitsstandard
- einfacher Zugang für Kunden zum System
- wesentlicher Beitrag zur Erfüllung der umweltpolitischen Ziele
- knapp genügend finanzielle Mittel

2. Was sind die Schwächen ?

- hohes Preis-/Kostenniveau durch Intransparenz der Kosten
- hohe und zunehmende Regulierungsdichte
- hoch komplex, teilweise an der Grenze des noch Führ- und Steuerbaren (schwerfällig)
- ungenügende Anreize für effizientes Ressourcenmanagement
- begrenzte Innovationskraft und Innovationsfähigkeit aller Beteiligten
- hohe politische Abhängigkeit
- versteckte Diskriminierung
- Doppelrolle Bund als Eigner und Regulator → inhärenter Zielkonflikt
- Güterverkehr wird zunehmend verdrängt
- Finanzierung nicht langfristig nachhaltig



3. Unsere Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV ?

- stabile, genügende Finanzierung durch jeweils einen Eigner
- Lösung des Pensionskassenproblems der KTU
- Sicherung eines attraktiven und leistungsfähigen Systems
- Nachfrage befriedigen
- Kosten nachhaltig senken
- nicht komplexer als heute
- mehr Innovationsfreiheit
- weniger Regulation, mehr Wettbewerb zur Effizienzsteigerung durch bessere Konzepte und Lösungen
- Entwicklung öV und MIV integral betrachtet und geführt:
 - ◆ nicht mehr öV um jeden Preis
 - ◆ sondern das richtige Transportsystem am richtigen Ort
- weniger versteckte Diskriminierung (Gleichbehandlung der TU)

Block B

Fragen zum institutionellen Modell



4. Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere in Zusammenhang mit der Organisation und Führung ?

- etabliertes, bekanntes System.
Jeder kennt seine Aufgaben, Kompetenzen und Rolle
- passt ins föderale und politische System CH
- Zuständigkeit für Verkehrsinfrastruktur und Raumplanung/Raumentwicklung in einem Departement

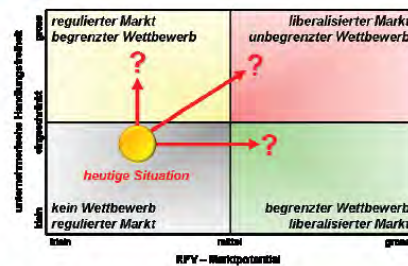
5. Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung ?

- die Doppelrolle Bund als Eigner und Regulator
- Angebotsentwicklung in der Hand einer öV-Unternehmung und 26 Kantonen
 - ➔ der Zugang für die übrigen Marktteilnehmer, im Prozess gleichberechtigt eingebunden zu sein, wird verunmöglicht
- systembedingte Abhängigkeit des BAV von grösster EVU
- unklare Rolle BAV: Regulator, Integrator, Besteller, Eigner, Aufsicht?
- schwerfällige Abstimmung: Bund – Kantone – EVU



6. Handlungs- / Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus der Perspektive SOB

- klare, stabile und nachhaltige Finanzierung
Vereinfachung der Finanzierung der KTU-Infrastruktur
- mehr und kostengünstigere Leistungen durch:
 - ♦ regulierten Markt
 - ♦ und begrenztem (Ideen-) Wettbewerb
- Rolle BAV klären und anpassen
- die teilweise Abhängigkeit des BAV von den SBB reduzieren
- die Rolle der Kantone bei der Angebotsplanung genauer spezifizieren
- die Rolle der Verkehrs- und der Tarifverbünde klären und festlegen
(z. Bsp. ZVV und dessen Rolle bei Angebotsplanung und Netzentwicklung im Fall DML)



unternehmerische Handlungsfähigkeit		
Einfluss auf	Bewertung	Unternehmen
Strategie	-	++++
Mittel/Methoden	-	++++
Finanzen	+	++++
Leistungsstärke	+	++++
Kennzahl	+	++++

RPV-Marktpotenzial		
Einfluss auf	Bewertung	Unternehmen
Marktrichtung	++	++
Dimension	++	++
Nachfrage	++	++
Strukturierung	++	++
Preisgestaltung	+	+++

Block C

Fragen zu Zielen / Kriterien



7. Mit welchen Akteuren und Regeln könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern ?

- mehr Markt, mehr Wettbewerb, mehr Innovation
- Normalspur-Regionalnetze mit Schmalspur-Netzen zusammenführen und die Gemeinsamkeiten gezielt nutzen:
 - ◆ Betriebsführung
 - ◆ Netzentwicklung
 - ◆ Facility-Management
 - ◆ Beschaffung
- weniger Gesetze, Normen und Richtlinien
- Lockerung AZG, GAV, marktgerechte Entlohnung ermöglichen
- Regeln für Nebengeschäfte und andere Einnahmenquellen (z. Bsp. Immobilien) erleichtern und vereinfachen

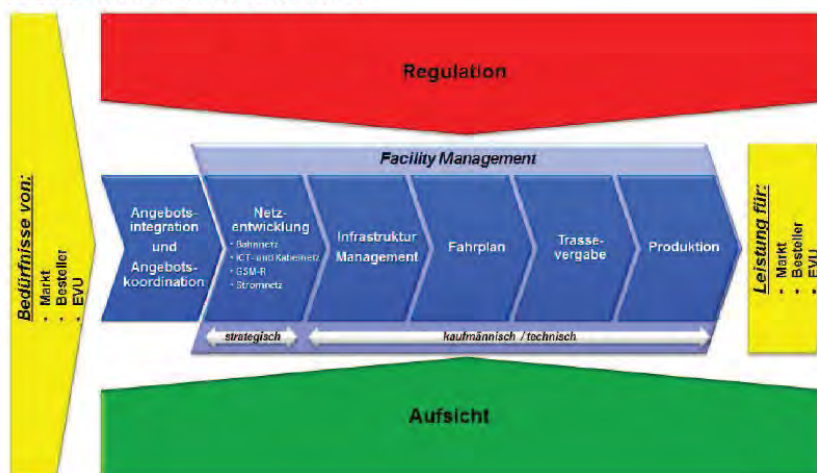
unternehmerische Handlungsfreiheit		
Einfluss auf	Besteller	Unternehmen
Strategie	+	+++
Mittel/Methoden	++	++
Finanzen	+++	++
Leistungsfähigkeit	+	+
Rendite	+	+
RPV-Markt		
Einfluss auf	Besteller	Unternehmen
Marktzugang	+	+++
Dimension	+	+++
Nachfrage	+	+++
Strukturierung	+	+++
Preisgestaltung	+	+++

Dieses Szenario funktioniert nicht !

unternehmerische Handlungsfreiheit		
Einfluss auf	Besteller	Unternehmen
Strategie	+	+++
Mittel/Methoden	+	+++
Finanzen	+	+++
Leistungsfähigkeit	+	+++
Rendite	+	+++
RPV-Marktpotential		
Einfluss auf	Besteller	Unternehmen
Marktzugang	+	+++
Dimension	+	+++
Nachfrage	+	+++
Strukturierung	+	+++
Preisgestaltung	+	+++

8. Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern ?

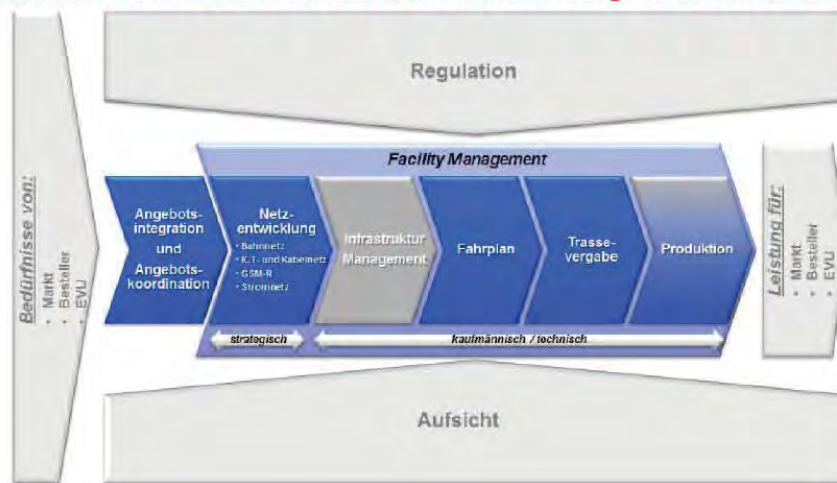
Prozessmodell «Infrastruktur»





8. Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern ?

Kernfunktionen «Infrastruktur» als Voraussetzung für die öV-Qualität



8. Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern ?

Facility – Management

- Facility – Management ist ein strategisches Konzept zur Bewirtschaftung, Verwaltung und Organisation aller Sachressourcen
(Quelle <http://de.wikipedia.org/wiki/Anlagenmanagement>)
- Das Facility – Management lässt sich in die zwei folgenden Hauptbereiche einteilen:
 - ◆ strategisches Management
 - ◆ Standards für operatives Management
 - ◆ Weiterentwicklung und Ausbau der Anlagen
 - ◆ operatives Management
 - ◆ Infrastruktur Management → Anlagemanagement
 - ◆ technisches Management → Instandhaltung
 - ◆ kaufmännisches Management → Verwaltung



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

SO SUDOSTBAHN

8. Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern ?

Detail Infrastruktur Management



Geschäftsleitung SOB

Seite 15

SO SUDOSTBAHN

8. Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern ?



Geschäftsleitung SOB

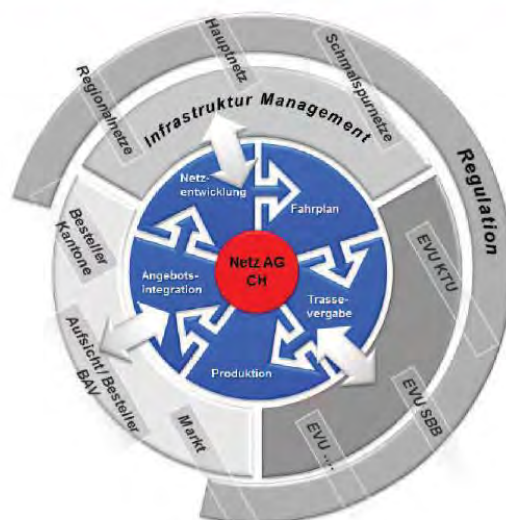
Seite 16



9. Wer ist aus Sicht SOB Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur ?

- Schweiz: BAV im Windschatten der SBB
- Regional: Kantone (EVU)
- Schmalspur bleibt ausgeklammert
kein Gesamtblick, nur lokaler und/oder touristischer Fokus

10. Wer sollte der zukünftige Treiber der Netzentwicklung sein ?





11. Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV ?

- aus Sicht SBB sehr gut, weil Mittel und Ressourcen (Personal, Finanzen) eine klare Steuerung erlauben
 - ➔ Die Ziele des Eigners stehen im Vordergrund
- die Steuerung von SBB und KTU aus Sicht öffentlicher Hand eher schwerfällig
 - ◆ SBB: Parlament, Bundesrat, Departement, Verwaltungsrat
 - ◆ KTU: Kantone, Parlament, Bundesrat, Kantonale Regierungen, Departemente, VR-Vertretungen
- aus Sicht SOB ist keine Möglichkeit, bzw. nur punktuell mit viel Kreativität, (wenn man uns lässt) vorhanden
 - ◆ national kein oder nur sehr geringer Einfluss
 - ◆ regional sehr beschränkt, infolge der übergeordneten Netzentwicklung SBB

Block D

Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung



12. Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU ?

■ Nein

das sinngemässe Zitat eines hohen SBB-Kaders unterstreicht die aktuell gültige Kultur:

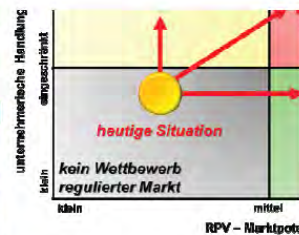
„Es gibt keine Spielwiese! Die Aufgaben sind und werden über die Konzessionen auch für die Zukunft verteilt“

unternehmerliche Handlungsfreiheit

Einfluss auf	Besteller	Unternehmen
Strategie	+	+++
Mittel/Methoden	++	++
Finanzen	+++	+
Leistungsfähigkeit	+++	+
Rendite	++++	-

RPV-Marktpotential

Einfluss auf	Besteller	Unternehmen
Marktzugang	++++	-
Dimensionen	++++	-
Nachfrage	+++	+
Strukturierung	+++	+
Preisgestaltung	++	++



13. Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge Dynamik an Wettbewerb ?

- zu wenig Dynamik für die Umsetzung von kreativen Ideen und Innovationen mit dem Ziel System- und kosteneffizienter zu werden
- es gibt zum Beispiel keinen echten Benchmark bei Infra und RPV
- die Bereitschaft echte Kooperationen auf gleicher Augenhöhe einzugehen ist in der Regel nur sehr begrenzt vorhanden



14. Ist das System frei von Diskriminierungen ?

- vordergründig ja
- gesamthaft gesehen nein
Es gibt in folgenden Bereichen belegte^{*)} versteckte Diskriminierungen oder Diskriminierungspotentiale
 - ◆ Langfristige Netzplanung / Dimensionierung des Systems
 - ◆ Trassenplanung, operative Betriebsführung
 - ◆ Netunterhalt
 - ◆ Standards
 - ◆ Systemführerschaften (offen und versteckt)
 - ◆ Bahnhöfe und Kundeninformation, Distribution
 - ◆ Konzessionsvergabe / Bestellung von Regionalverkehrsleistungen
 - ◆ Verteilung öffentlicher Mittel (Quersubventionierung I → V, PK)

^{*)} siehe Bericht BLS/SOB „Diskriminierungspotentiale als qualitätsmindernde Faktoren“

15. Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird ?

- Absolute Diskriminierungsfreiheit wird es nie geben können
- in einem ersten Schritt:
 - ◆ Verbesserung der Diskriminierungsfreiheit bei Netzentwicklung und Angebotsplanung
 - ◆ offener und transparenter Zugang für alle Beteiligten
 - ◆ Informationsfluss innerhalb Konzern SBB begrenzen (Vertraulichkeitsprinzip)
 - ◆ proaktiven Regulator mit Kompetenzen zur Durchsetzung der Diskriminierungsfreiheit als Kontroll- und Schiedsstelle über
 - ◆ Infrastrukturbetreiber
 - ◆ EVU
 - ◆ trasse.ch
 - ◆ Kantone, Bund (BAV), Verbunde
- in einem zweiten Schritt:
 - ◆ aber erst wenn die europäische Entwicklung dies zwingend verlangt
 - ◆ neues Modell umsetzen



Block E

Fragen zu internationaler Integration CH

16. Internationale Integration: Wie wichtig ist es, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der CH gleich sind wie im Ausland ?

- aus Sicht des öV-System CH nicht vordringlich
hingegen aus langfristiger Perspektive politisch kaum zu umgehen
- aus Sicht des internationalen Personen- und Güterverkehrs zwingend
- die folgenden Punkte müssen bezüglich der Übernahme von externen Spielregeln und Gesetzesgrundlagen zwingend geprüft werden:
 - ◆ neue Spielregeln müssen die heutige Qualität und das Niveau des öV-CH zu mindest halten und/oder steigern
 - ◆ der schienengebundene öV-CH inkl. nationaler Fernverkehr haben aus europäischer Sicht den Charakter einer nationalen S-Bahn
 - ◆ evtl. sind unterschiedliche Spielregeln (national-/international) ein Mittel, um das heutige Niveau des öV-Systems halten zu können
 - ◆ eine Angleichung der Spielregeln und der Gesetze ist vermutlich nur auf den international wichtigen Korridoren, z.Bsp. Nord-Süd notwendig



Block F

Weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

17. Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang Handlungsbedarf besteht ?

- Distribution
- Systemführerschaften
 - ◆ ETCS / GSM – R
 - ◆ Fahrstromversorgung
 - ◆ Telekommunikation / Datennetze / KIS
 - ◆ Interaktionstechnologien (Schnittstellen EVU / Infrastruktur)



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

SOB SUDOSTBAHN

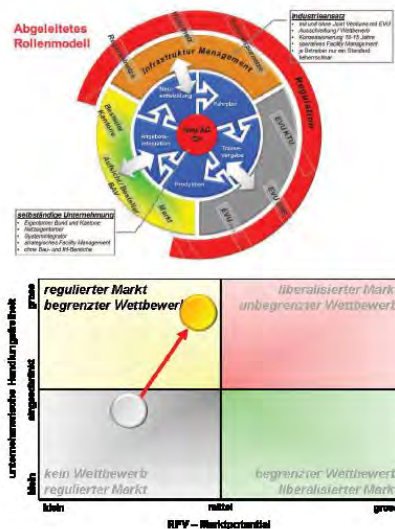
Block G

Fazit

SOB SUDOSTBAHN

18. Fazit

- absolute Diskriminierungsfreiheit wird es nie geben können
- der Handlungsbedarf, die bestehenden verdeckten Diskriminierungen zu reduzieren, ist jedoch gegeben
 - ◆ 1. Schritt:
 - ◆ punktuelle Anpassungen bei Prozessen, Beteiligungen und Informationsflüssen
 - ◆ verstärkte proaktive Regulation
 - ◆ stabile und ausreichende Finanzierung
 - ◆ 2. Schritt:
je nach Entwicklung innerhalb der EU Umsetzung des vorgeschlagenen Rollenmodells
 - ◆ 3. Schritt:
erweitertes Wettbewerbsmodell entwickeln und umsetzen





Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

SOB SÜDOSTBAHN

Besten Dank dass wir uns äussern durften



Geschäftsleitung SOB

Seite 31



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Thurbo

Datum:	16.09.11
Ort:	Bern
Zeit:	14.00 – 16.00
Vorsitz:	P. Blumenthal
Protokoll:	S. Gutmann
Anwesend:	A. Herczog, Prof. Dr. U. Weidmann;

E. Boos stellt zunächst kurz Thurbo als drittgrösste RPV-Unternehmung hinter SBB und BLS vor. Thurbo ist die erste und grösste Netzzugängerin, 90%-Tochter der SBB mit Beteiligung Kt. TG.

Hearing-Leitfaden

A Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

Was funktioniert heute gut (bitte möglichst konkret)?

- Integriert und vernetzt
- hohe Qualität des Angebotsqualität
- offen im Zugang
- hat international nicht seinesgleichen
- hat organisatorisch / strukturell Vorteile: hervorragendes betrieblich/technisches Know how bei den Akteuren (Mitarbeitenden), „es gibt kaum eine Branche, wo man mit so viel Leidenschaft dabei ist!“, Systemführerschaft SBB ist positiv
- öV hat hohe gesellschaftliche Akzeptanz und eine starke emotionale Identifizierung bei der Bevölkerung, er ist Chance für die Umwelt.

2 Was sind Schwächen?

- DV und Verbunde sind gegenüber den Kund/innen zwei verschiedene Welten
- (zu) hohe Kosten für das System öV
- Das Selbstverständnis: „Wir sind die Besten!“ (zB in der IT) ist gefährlich und innovationshemmend!“
- strukturelle Probleme:
unklare Rollen von zu vielen Akteuren führen zu „brutalem Kompetenzwirrwar“
Rolle Systemführerschaft ist zwar unbestritten, aber nicht geklärt
Das Geschäft ist kleingewerblich (KMU-mässig) organisiert in einem Bereich, der eigentlich Grössenvorteile (Skaleneffekte) unterstützt (Bsp.: IT-Systeme)



- Organisationen haben einen Hang zur Selbstverwirklichung anstatt zur Kundenorientierung (das hat auch mit Unternehmungskulturen zu tun, die diese Haltung sogar noch unterstützen...). Mit den Kunden sind Fahrgäste und die Besteller gemeint
- anstatt gemeinsame Lösungen zu suchen, grenzt man sich gegenseitig ab...

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

- Was immer auch geschieht in organisatorischer Hinsicht: Es muss bei (mindestens) gleichbleibender Qualität die Effizienz gesteigert werden. Es gilt der Grundsatz: Effizienz vor Qualität!
- Rollenklärung!
- Reduktion der Anzahl Akteure!
- Harmonisierung der Finanzierung (einfacher und transparenter)
- „Strukturbereinigung ohne Rücksicht auf örtliche Emotionen umsetzen, sofern damit auch eine Effizienzsteigerung einher geht!“ Soweit dabei der RPV betroffen ist: Er soll als service public mit den richtigen Anreizsystemen geführt werden und nicht durch Wettbewerb

B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Weitgehend diskriminierungsfreier Zugang
- Einigermassen einfacher Zugang
- Berechenbares Trassenpreis-System
- Einbezug in Infrastrukturprojekte, Angebotsgestaltung, Rollmaterial
- „Man kennt sich!“ Dh. Es gibt eine Art informeller Organisation, die gut funktioniert

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Zu den Schwächen vgl. Punkt 2, mit Ergänzungen:

- Es gibt zu viele Rollen!
- Unklar ist, wer überhaupt führt!
- Keine klaren Finanzierungsregeln – es gilt: „wer zahlt, befiehlt!“, und das generiert (manchmal) auch schlechte Entscheide
- Trennung Infra und Verkehr ist nicht bei allen EVU vollzogen; das kann zu Wettbewerbsverzerrungen führen, wenn Kosten „verlagert“ werden, vor allem vom Verkehr in Infrastruktur



tur (leichter finanzierbar), Verlagerung erfolgt weniger in Gegenrichtung

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

Rollenklärung ist nötig. Interessenskonflikte müssen reduziert werden (Abstimmung staatliche Ebene und Geschäftsfelder)

C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

„Jedes Modell ist so gut wie dessen Handhabung!“ Mehr Effizienz bedeutet in diesem Fall: „Akteurenlandschaft entrümpeln“. Es braucht einen starken Regulator, der politisch / strategisch wirkt, bei der Rechtsetzung, bei der Sicherheit, bei den finanziellen Rahmenbedingungen, und bei den Anreizen.

Umsetzung erfolgt in Verkehrsholding und Infrastrukturholding. Der Bund finanziert die Infrastruktur, der nationale Verkehr finanziert sich selbst, die Kantone den RPV.

Frage: Braucht es überhaupt Wettbewerb? Antwort: Das ist eine offene Frage.

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

Qualität ist im heutigen System ok, es gibt einen „Wettbewerb der Ideen“, der funktioniert, jedoch zu hohem Preis. Die Organisationsform ist nicht wichtig für die Qualität, wenn weiterhin die integrierte Planung sichergestellt bleibt. Die Systemführerschaft der SBB führt zu guter Qualität, „aber: auch Kleine haben dazu beigetragen“. Es braucht aktuell keine konkreten Massnahmen.

Grundsatz: „Effizienz vor Qualität.“ Konkret geht es darum, die Qualität zu halten und die Effizienz zu steigern.

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

Faktisch ist es die SBB – die das weitaus grösste Netz hat - plus der Kt. Zürich sowie einige weitere Kantone.

System Bahn:

Mit welchem Modell lässt sich das am besten gewährleisten?

Das Modell spielt hier keine Rolle, der Grösste ist führend. Bei der Infrastruktur ist das noch wichtiger als im Verkehr.

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

Ist keine wirklich relevante Frage.

Infrastruktur Holding mit Teil-AG's. Ev wäre es richtig, das Normalspurnetz in eine Hand zu geben,



wobei Regulator, Infra und Verkehr klar auseinandergehalten werden müssten und integrierte Netz-entwicklung über VR-Auswahl sichergestellt würde.

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

Es ist nicht steuerbar, ist selbstorganisierend - und das ist teuer...

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

Es gibt keinen Wettbewerb. Er ist im RPV (interner CH-Verkehr ist in der Optik der EU eigentlich auch RPV) gar nicht erstrebenswert, da kann die CH auf den EU-Zwang warten.

Wir sind in der CH auch gar nicht auf Wettbewerb vorbereitet, das Know how dafür ist nicht vorhanden.

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

Heute in etwa richtig

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

Welche Diskriminierungen haben sie schon erlebt?

System ist +/- ok, funktioniert, keine direkte Diskriminierung erlebt (fährt auf 4 Netzen)

Welches Diskriminierungspotenzial erkennen Sie darüber hinaus im heutigen System?

Vgl. dazu Punkt 5: Wettbewerbsverzerrungen durch Kostenverlagerungen Verkehr zu Infrastruktur in integrierten Unternehmungen

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

Zur Wettbewerbstauglichkeit: Es braucht eine Interessenentflechtung. Das heutige System lässt echten Wettbewerb gar nicht zu. Wichtiger Aspekt dabei: Ausschreibungs-Knowhow ist nur rudimentär vorhanden.

Schlussfolgerung. Will man mehr Effizienz durch Wettbewerb, dann müssen Infra und Betrieb getrennt werden. Will man hingegen die Qualität halten, kann man so „weiterwursteln“.

Zur Frage der Diskriminierungsfreiheit: Hier besteht kein prioritärer Handlungsbedarf.

Frage: Wie steht es mit den Erfahrungen mit Trasse CH? Antwort: Gute Erfahrungen gemacht.

Frage: Könnte man das weiterentwickeln? Antwort: Ja, aber unabhängig. Wenn man das konsequent weiterdenkt, so gelangt man zu Trennung.

Frage: Was würde eine unabhängige Trassenvergabestelle machen, was wäre ihre Aufgabe? Antwort: Die Rahmenbedingungen festlegen und die Zulassungen vornehmen.



E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

Es besteht kein Handlungsbedarf, wenn nicht andere wichtige Gründe ausserhalb der Branche es verlangen. „Nur der Not gehorchend“, sonst nicht, und momentan besteht auch gar kein Druck, „wir müssen uns nicht bewegen“.

F Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

Nein, Diskriminierungsfreiheit ist bei uns gar kein Treiber.

Block F: Fazit

Dort ansetzen, wo die Kunden betroffen sind.

Priorität bei Effizienzsteigerung oder bei Qualität – das ist die Frage. Turbo plädiert für Effizienzverbesserung unter Beibehaltung der Qualität. „Wir sind noch nicht auf dem Punkt.“ Nötig im Hinblick auf Effizienzsteigerung ist eine „Entwirrung und Vereinfachung des Institutionengefechts, sonst ist jede Anpassung des Systems nur Symptom- und nicht Ursachenbekämpfung“.

Die Eignerrolle ist nicht definiert – das ist aber lösbar, relativ schnell und gänzlich ohne EU. „Was historisch gewachsen ist, muss jetzt zurückgeschnitten werden.“



TPF

Réflexions de V. Ducrot, directeur des TPF sur le thème de l'infrastructure

A. Entretien et développement du réseau

1. Planification

La planification de l'infrastructure se concentre uniquement sur les axes principaux. Il n'existe aucune coordination, vision sur la manière dont les lignes dites secondaires seront développées. Il en va de même pour la voie étroite.

Quand je suis arrivé aux TPF, il n'y avait aucun plan d'investissements à long terme. La Confédération n'a jamais exigé de tels plans.

2. Standards

Lors de la réfection des lignes, l'OFT examine les dossiers (volumineux) que nous lui transmettons et donne son accord ou exige des modifications. Peu de chose est par contre standardisé. Chacun réinvente à chaque fois la roue. En comparaison avec la construction routière, le nombre de normes est très faible, ce qui nécessite des tâches d'ingénierie très importantes et coûteuses.

3. Allocation des moyens pour l'entretien du réseau

Il n'existe aucune systématique, ni aucune règle sur la manière dont les moyens sont alloués pour l'entretien et le développement du réseau. Cette année, nous avons dû donner en juillet une offre provisoire 2013 – 2016 et en octobre une offre 2013 – 2016 définitive. La rédaction d'une telle offre représente un gros effort de planification. A peine une semaine après la remise des offres, nous avons reçu une information de l'OFT nous indiquant un montant pour les années 13-16, montant qui a été fixé de manière assez peu claire et sans tenir compte des besoins réels, ni de plans à moyen terme comme mentionné sous 1. Cela donne une vraie impression d'arbitraire. Une plus grande coordination permettrait de mieux allouer les moyens.

4. Centralisation éventuelle du réseau

L'idée de confier à une seule entité l'ensemble de l'infrastructure m'étonne et me semble assez absurde. D'une part la différence entre les coûts des CFF et des petites structures comme la nôtre est énorme. Exemple : pour faire un point de croisement à Cheyres, CFF va dépenser 28 millions de francs. TPF va en mettre une vingtaine pour faire 4 points de croisements entre Fribourg et Morat y compris toutes les installations de sécurité. En regroupant toutes les infrastructures dans une seule entité, le coût des lignes secondaires va exploser et rendra le transport par train sur ces lignes beaucoup moins attractif. Il me semblerait plus opportun d'avoir un certain nombre de structures chargées de l'entretien d'une partie de réseau. CFF serait en charge du réseau national et TPF se chargerait par exemple des lignes Fribourg- Morat, Fribourg – Yverdon, Chiètres- Palézieux et Bulle – Romont. Trois arguments plaident pour un tel modèle :



- coût plus bas comme déjà mentionné. L'économie serait de plusieurs dizaines de millions par année au niveau suisse
- garantie que sur ces lignes un certain développement sera réalisé. Si CFF ou une structure centrale est en charge de tout le réseau, les lignes secondaires ne verront pratiquement aucun développement.
- L'identification avec les lignes est beaucoup plus grande dans les petites que dans les grandes structures. Tous les jours à 4h, nos gens vérifient la ligne Bulle-Romont pour en assurer un fonctionnement irréprochable. Ils en sont fiers et s'identifient avec leurs lignes. Chez CFF, je n'ai jamais eu ce sentiment.

Un tel modèle permettrait aussi un benchmarking entre les différents gestionnaires d'infrastructure et serait proche de ce qui se fait dans le domaine routier. La Confédération ne s'occupe pas de toutes les routes du pays. Il exige par contre la mise en place de normes plus étendues et d'un controlling performant.

5. Part à la charge des cantons

Le modèle des flux financiers actuel présente de très importantes faiblesses. Si TPF fait quelques choses sur son réseau, le canton prend 43% des coûts à sa charge. Si ce sont les CFF, le canton devra prendre en charge jusqu'à 80%, ceci pour des lignes comparables. Ces différences ne seront qu'en partie gommées par les nouvelles règles en cours de consultation. Celles-ci favoriseront les cantons où les infrastructures d'accueil ont été modernisées au détriment des autres.

B. Exploitation du réseau

1. Coordination

Celle-ci se passe de manière informelle et fonctionne bien. Par contre chacun a ses propres outils. Il me semblerait plus simple et efficace d'avoir un outil commun pour le suivi des événements. Nous avons fait le pas et obtenu grâce à nos bons contacts chez CFF de pouvoir utiliser Aléa, le système CFF. Cela permet une bien meilleure coordination entre les teams de surveillance du trafic et une gestion beaucoup plus efficace des perturbations.

Hormis cet aspect, les contacts entre les exploitants sont étroits et des solutions pragmatiques sont mises en œuvre. Nous pouvons faire appel par exemple au TES des CFF.

La proximité et la connaissance du terrain de nos opérateurs est un atout indéniable. En comparaison avec les opérateurs CFF, ils sont à même de prendre des décisions en bien meilleure connaissance de cause. Plusieurs exemples depuis la mise en place du RER me confortent dans cette opinion. La décentralisation avec des règles et des outils communs serait un progrès par rapport à la situation actuelle. Une centralisation serait par contre néfaste.

2. Energie



Dans le domaine de l'énergie de traction, nous sommes libres d'acheter notre énergie au meilleur prix pour la voie étroite et lié à CFF pour la voie normale. CFF Infrastructure réalise aujourd'hui des bénéfices dans ce domaine sur la base d'un monopole. Les ETC ne sont pas du tout associées à la réflexion sur la provenance énergétique, sur la recherche d'efficience...

C. Accès au réseau

1. Allocation des sillons

Le système actuel fonctionne bien dans la mesure où il n'a aucune concurrence entre les opérateurs voyageurs. Si le législateur souhaite des appels d'offres dans le domaine ferroviaire et une compétition entre opérateurs, la fonction d'allocation des sillons devra faire l'objet d'une indépendance plus grande. Dans le fonctionnement très centralisé de CFF, j' imagine mal une allocation indépendante des sillons. Le modèle avec Trasse.ch est certes intéressant mais est limité dans les faits. Trasse.ch ne dispose pas des compétences et outils suffisants pour une allocation sans discrimination des sillons.

2. Planification à long terme

La planification des infrastructures voulue par le DETEC par tranche de salami rend l'allocation des sillons plus délicate. En effet, des changements dans les nœuds sont plus incertains et moins planifiables que dans le cadre de rail 2000. Corollaire, la planification des lignes secondaires est devenue plus incertaine. Aujourd'hui l'évolution du nœud de Lausanne par exemple n'est pas connue et arrêtée. Lausanne impacte pour les TPF fortement sur Palézieux et Romont. Je ne sais pas si des modifications interviendront dans les 10 ans et si celles-ci changeront l'offre. Je ne peux pas dire si ces changements seront faisables sur l'infrastructure existante. Pire, certains travaux prévus pourraient s'avérer inutiles ou au mauvais endroit dans un scénario worst case.

D. En résumé

En résumé, il me semblerait opportun

- d'avoir une décentralisation plus importante de l'entretien et du développement du réseau avec des standards comparables au secteur routier, des critères clairs d'allocation des moyens et un vrai benchmarking entre les entreprises.
- d'avoir une coordination plus étroite au niveau des opérations pour faciliter l'échange d'informations et le traitement des perturbations
- de repenser la fonction d'allocation des sillons pour augmenter l'indépendance et l'efficacité du système dans son ensemble

E. Ergänzende Besprechung vom 2.2.2012 (Ducrot, Blumenthal)



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

- Netzentwicklung : für die KTU existiert heute kein erkennbarer Prozess. Die KTU stellen Mittel ein für 4 Jahre ohne Strategie / Koordination. Aus Sicht Ducrot müsste hier das BAV die Prozessführerschaft haben.
- Netzdimensionierung : jeder Infrastrukturbetreiber hat immer mehr Projekte, als tatsächlich finanzierbar sind. KTU wünschen hier eine übergeordnete Strategie, in der sie bei der Priorisierung mitgestalten und mitreden können und auch ihre Planungen berücksichtigt werden.
- Diskriminierungspotenziale : die gibt es, könnten aber mit einem Regulator überwacht und bei Bedarf korrigiert werden.
- Trasse CH funktioniert aus Sicht einer Regionalbahn nicht. Die sind immer zu spät und können nicht mehr aktiv in den Prozess eingreifen.
- Effizienzsteigerung : die Infrastruktur CH AG, unter der sämtliche Netze von SBB und KTU angesiedelt würden, führen nach Ansicht Ducrot zu einer massiven Verteuerung der Infrastrukturvorhaben, weil die KTU-Standards heute im übergeordneten nationalen Netz nicht geläufig sind. Der einzige Weg zur Effizienzsteigerung führt über eine Netzhierarchisierung mit übergeordneter Allokation der Mittel und Absprache aller Beteiligten und Betroffenen und einem klaren Prozessführer.
- Unbundling : Ducrot spricht sich klar gegen eine Separation (Unbundling) aus mit der Begründung, dass Betrieb und Produktion in Synergien gemanagt werden – bei den KTU noch mehr wie bei der SBB. Eine « künstliche » Trennung würde schweizweit zu einer erheblichen Personalvermehrung und damit Mehrkosten führen. Aus Sicht der regional tätigen KTU würde aber diese Personalvermehrung am falschen Ort entstehen : nicht in dezentralen Standorten sondern in den zentralen.



Verlader und Transporteure des Güterverkehrs

Holcim

Datum:	14. Juli 2011
Ort:	Bern
Zeit:	10.30 – 12
Vorsitz:	P. Blumenthal
Protokoll:	T. Bolleter
Anwesend:	P. Blumenthal, H. Flury, M. Finger, E. Rutishauser,

Begrüssung

Herr Meier, Holcim: 25 Jahre bei Holcim, im Bahnverkehr seit 8 Jahren; verantwortlich für CH und angrenzendes Ausland, Verkehre nach I, D, A; direkte Kontakte zu EVU;
Holcim hat eigene Bahnwagenflotte, ca. 600 Bahnwagen; dazu kommen Mietwagen; Ressourcen sind darum immer ein Thema; Aufgabe: neue Verkehre aufgleisen, definieren: wann gefahren werden kann – wichtig, wann fährt Zug ab, wann kommt er an; Umlauf muss optimiert werden = Kosten;
70-80% Kosten gehen an EVU – 20-30% sind Wagenkosten, darum sollen Stillstandzeiten minimiert werden; darum kann es sein, dass bei Kostenrechnung trotz tieferem EVU-Preis, dennoch die Strasse gewählt wird.

Hearing-Leitfaden

A Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

Was funktioniert heute gut (bitte möglichst konkret)?

- Bahn nicht gleich öV (falsche Ansicht)
- Fokus Güterverkehr
- Grosse Netzdichte
- Qualitätsstandard (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit)
- Positive gesetzliche, regulatorische Rahmenbedingungen (z.B. LSVA)

2 Was sind Schwächen?

- Politischer Einfluss, Populismus, Parlamentarier sprechen mehr für Personen- als für Güterverkehr (mit konkreten Auswirkungen – GV-Themen nicht zuoberst, z.B. lieber Viertelstundentakt im PV, längere Laufzeiten GV)
- Verankerung im Volk schlechter als PV
- Konzentration zu stark auf Nord-Süd / alpenquerend; Holcim hat viel mehr Verkehre in anderen Bereichen (Mittelland, Fläche, Bergregionen), N-S im einstelligen Bereich



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

- Lokale und kantonale Interessen erschweren eine Gesamtoptimierung; Prioritäten sind wenig anhand von Gesamtoptimierung gesetzt

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

- Trassenkapazität ist wichtiges Thema
- Z.B. schwierig, rund um den Zürichsee zu fahren – S-Bahn-Verkehr ist sehr stark vertaktet; Wartezeiten entstehen, damit wird GV teurer; einerseits Trassenkosten (sind nicht höher), aber auch Wagenkosten, ganzer Ablauf wird verteuert; Gefahr der Verlagerung auf Strasse
- Effizienzsteigerung muss kommen. Längere Züge, schwerere Züge, alle Strecken sollten für GV offen sein;

BLU: Wie müsste Einflussnahme von Grosskunden sichergestellt werden? Eigener Einfluss / Einfluss EVU(B):

- öV-Verkehr wird fast etwas übertrieben, sehr stark / zu stark vertaktet – aber Auslastungszahlen sind nicht positiv; Takt in Spitzenzeiten positiv, in Randzeiten fragwürdig; Prioritäten mit Bepreisung von Trassen anders Regeln: Vertaktet auf Zeit teurer, Auffüller sollten tiefere Preise haben;
- Politische Vertretung ist i.O. – nicht jeder Kunde sollte mitbestimmen; grosser Markt hat SBB Cargo – sie kennen die Engpässe; politische Vertretung nicht gut – SBB I und P bestimmen stärker als SBB G; bei BLS ist Cargo besser vertreten; die Verquickung von P und G macht es schwierig;



B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Stärke: Kunde von SBB Cargo – als Systemführer kann SBB Cargo schnell und flexibel reagieren; SBB Cargo mit guter Verbindung an SBB I; aus Kundensicht kann das Vorteile ergeben
- Eher ein Nachteile, wenn Holcim mit anderen Kunden arbeiten. BLS hat länger, um zu wissen, ob die Trasse frei / erhältlich ist – mit der Anfrage bei Cargo ist die Trasse reserviert
- Vorteil SBB Cargo: Tätig in CH, aber auch im Ausland; es ist auch bequem, mit SBB Cargo zu arbeiten, weil alles aus einer Hand kommt.
- Holcim arbeitet auch mit ausländischen Anbietern. Dies erfordert langfristige Planung; Vorteil: eigene Wagen; zumeist muss Kunde Wagen mieten, auf ein Jahr hinaus; Holcim kann hingegen mit jeder EVU arbeiten; Qualität und Preis müssen stimmen; mit A leidige Erfahrungen, schwierig; Staatsbahn machte Preise unter ihren Kosten, um andere zu verhindern;
- Holcim ist interessiert an Wettbewerb unter EVU, arbeitet auch strategisch – private EVU würden dann gerne Rosinen picken; Holcim arbeitet ganzheitlicher; klar definierbarer Verkehr mit Slot in ein Werk notwendig – pro Zementwerk fahren drei bis vier Züge ein und aus;
- Holcim als EVU? Kein Thema – kritische Grösse nicht erreicht, nicht nur gemäss Tonnage, sondern auch gemäss Relationen. Zu viele, „dünne“ Relationen, ca. 80 Bahnhöfe in CH. Anteil Wagenladungsverkehr ca. 50%, 50% Ganzzüge.
- Mit TVS hat Holcim nichts zu tun

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Kein übergreifendes Management des Netzes bezüglich Planung, Instandhaltung, Betrieb.
- Positiv wäre ganzes Netz, analog Nationalstrassennetz.
- Das spürt Holcim als Kunde: bei Preisverhandlungen – SBB auf eigenem Netz günstiger, als wenn auch BLS-Netz einbezogen wird. Flexibilität ist höher innerhalb von SBB-Netz. Trassenpreis ist zwar gleich, aber Preis pro Tonne ist unterschiedlich, wenn ein anderes Netz betroffen ist.
- Verknüpfung Infra – Cargo verhindert Marktzugang; Problematik der letzten Meile, wer ist vor Ort; auch BLS fährt in SBB bediente Märkte – aber das ist schwieriger (z.B. zeitliche Einschränkungen, gewünschter Slot kann nicht angeboten werden, weil dann SBB-Rangierteam keine Zeit hat); Beweise kaum vorhanden – aber SBB Cargo zeigt schon: Prio bei eigenen, danach wird aufgefüllt (mit Bedienung)

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

- Netz muss von SBB abgespalten werden. Das gilt für jedes Netz (auch RhB)



- Eisenbahnnetz ist eigene Gesellschaft. Unabhängigkeit ist zentral. Schmalspurnetz nicht unbedingt, sicher Normalspurnetz.
- Eigentum ist weniger wichtig, für den Kunden Holcim.
- Dann wäre Frage, ob auch Personenverkehre ausgeschrieben werden müsste, das ist andere Frage.

C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

- Extreme Regulierung. Zu stark.
- I gehört Staat, Verkehr privatisieren.
- Es ist unklar, was wieso subventioniert wird. Wieso Container subventionieren, anders nicht? Wieso Umschlagterminal, Anschlussgeleise subventionieren? Es weiss niemand, was genau gesteuert wird? Vereinfachung notwendig.
- Überregulierung: mit Bahnwagen, Zertifizierung (EU), bei weniger als 50 Güterwagen nicht machbar; früher: Privatwagenbesitzer konnten Instandhaltung an SBB delegieren; heute: neue Probleme mit der Öffnung; Regulierung kommt vom EU-Raum, CH übernimmt das.
- Anschlussgeleise werden zusätzlich überwacht (BAV ist aktiv, nimmt Verantwortung wahr) – Lernprozess, ist sinnvoll, aber verteuert Bahn.
- BAV wird kommen wegen Auditierung.
- Kompliziertes System Bahn wird immer komplizierter; das ist beim LKW-Betreiber nicht, das ist viel einfacher (LKW, Chauffeur, LSVA-Gerät) - tiefe Einstiegshürde. Sicherheit wird zu gross geschrieben. – das ist Wahrnehmung mit Güterwagen.

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

- Betreiberfirma Infrastruktur muss das sein, unabhängige Netzgesellschaft.
- Netzbetreiberfirma müsste auch offen sein auf Direktkontakte mit Kunden (Post, Holcim): Zugang ist sinnvoll auch für andere.
- Holcim ist auch Infrastrukturbetreiber (20 Anschlussgleise). Muss laufend investieren – das ist Aufgabe des Netzbetreibers. Jährliche Budgetplanung ist darum schwierig. Rückstellungen sind intern nicht möglich. Netzfirma muss langfristig planen können.



10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

- Netzfirma

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

- Beides muss möglich sein: Kunde möchte direkt Trassen reservieren lassen, aber auch spezifisch Gang über EVU.
- D.h. Ganzzüge direkt reservieren, Einzelwagenladungsverkehr über EVU
- Rangierbahnhöfe müssten bei Netzbetreiber sein.
- Holcim würde lieber sogar Anschlussgeleise abgeben an Netzgesellschaft.

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

- Im Bereich Ganzzug ist Wettbewerb z.T. realisiert. Begrenzt durch letzte Meile. Z.B. Frage der Elektrifizierung auf letzter Meile.
- Wagenladungsverkehr: Nein, kein Wettbewerb. Das macht nur SBB Cargo. Wettbewerb nur über LKW. „Unsichtbarer“ Wettbewerber ist der Personenverkehr (blockiert Trassen, verlängert Zeit, verteuert).
- Vom Anschlussgeleise würden ELW gesammelt, verschiedene Züge könnten ausgeschrieben werden, Betrieb im Rangierbahnhof könnten ausgeschrieben werden, Wettbewerb könnte schon gemacht werden. Güterfernverkehrszüge könnten vergeben werden - Feinverteilung mit letzter Meile zu kombinieren. Da müssten auch neue Modelle angedacht werden.

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

- Was könnte nicht mehr dem Wettbewerb ausgesetzt werden. Es dürfen letztlich nicht zu viele Akteure mitspielen, sonst wird es nicht handelbar.
- Dabei ist jeweils eine gewisse Grösse Voraussetzung.
- Ehemalige Staatsbetriebe haben sehr grossen Overhead. Private sind da effizienter. Kosten können tiefer sein. Prozesse können schneller ablaufen.
- Holcim kann sich vorstellen, dass mehr Dynamik, mehr Wettbewerb stattfindet. S. konkrete Vorstellungen oben.
- Grosse Verlader werden Kontakte mit EVUs haben, Kleinere haben Kontakte mit Speditionsunternehmen.

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

- S.o.
- Es ist ein Thema. SBB Cargo kann mit Systemkosten drohen, wenn BLS einen Teil überneh-



men würde. Thema Visiteure, sollte das nicht eine Infrastrukturaufgabe sein?

- Gewisse Leistungen werden marktbeherrschend eingesetzt.
- Private z.T. flexibler: SBB-Lokführer würden nicht auch noch Wagen kontrollieren oder andere Aufgaben übernehmen. Das ist ein Vorteil der Privaten. Auch SBB-Lokführer haben schon Nachtentlade gemacht.
- Holcim als grosser Kunde im Vorteil. Keine konkrete Diskriminierung.
- SBB Cargo ist marktorientiert. DB Schenker viel weniger, mit ganz anderen monopolistischen Ansichten. Wettbewerb spielt in CH viel mehr, ist gut.

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

Ist die heutige Organisation der Trassenvergabe optimal, um eine möglichst hohe Effizienz, Qualität und Diskriminierungsfreiheit zu erreichen?

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

- EU-Richtlinien müssen übernommen werden, CH kann keine eigenen Normen und Gesetze machen. Technische Normen mit Gültigkeit für alle sind notwendig.
- Wichtig ist, dass in CH zugelassene Wagen überall in Europa gefahren werden.
- Schlecht: Lärmsanierung von Güterverkehrswagen – Frage, ob technisch richtig, vielleicht kommt etwas Günstigeres...
- Schwierig, wenn CH weiter gehen will als andere, wenn Umsetzung hier strenger als in Europa.
- CH braucht Mitsprache.

F Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

- Güterwagen als Thema: Sollte der in einen Pool gehören? Gehört er zum Infrastrukturbetreiber? Gehört er zum Verlader? Wo gehört der Güterwagen hin?
- Wer investiert noch in Güterwagen? Grössenvorteile beim Einkauf von Güterwagen. SBB Cargo hat aber kein Interesse, da zu spezialisierte Wagen.
- Investitionsentscheid wird stärker über Kosten definiert – darum: wer investiert noch? Weil Sparen bei Fixkosten droht letztlich der Abgang auf die Strasse.
- Wettbewerbspotenzial: Modell der Österreicher, Gesellschaft mit den Werkstätten und Bahn-



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

wagen, ausserhalb von Cargo. Werkstätte sind Büchse der Pandora.

- Kein Ersatzteile seit über einem Jahr. Werkstätte funktionieren nicht richtig. Traktion über Lokpool: Entweder Personenzug oder Güterzug, nicht wie bei BLS. Gilt auch für Loks.
- Kostenrechnung SBB Cargo ist völlig intransparent. Was ist genau defizitär? Int. Verkehr, Wagenladungsverkehre, Ganzzüge? Eignerfrage?

Block F: Fazit

Welches Kriterium ist aus Ihrer Sicht wie wichtig, auf einer Skala 1-7

- Komplexes System – keine einfachen Lösungen.
- Unabhängiger Netzbetreiber CH, mit direktem Zugang.
- EVU-Leistungen durchaus privatisieren, neu ordnen
- Kunde spürt keine Diskriminierungen zwischen EVU - diskriminierend ist der Personenverkehr. Intramodaler Wettbewerb.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

VAP

Datum:	19. August 2011
Ort:	Bern
Zeit:	14.00 bis 16.00 Uhr
Vorsitz:	P. Blumenthal
Protokoll:	S. Gutmann
Anwesend:	P. Blumenthal, H.-J. Spillmann, E. Rutishauser,

Hearing-Leitfaden

Block A: Fragen Zum System Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

Was funktioniert heute gut (bitte möglichst konkret)?

Hohe Netzdichte, flexibel in der Fläche, Alternativrouten sind möglich; allg. Pünktlichkeit und Lieferqualität sind gut;

Mineralölindustrie im Besonderen: Gründung Chemoil ist grosser Vorteil → kundennäher

Schweiz ist Bähnlerland im int. Vergleich. P ist so erfolgreich, dass G manchmal ein Problem hat, seinen Platz zu finden.

Was sind Schwächen?

Vorbemerkung: EU-System, Güterverkehr ist nicht gleichzusetzen mit öV, da gibt es Strasse und Schiene usw.

Schwer verständlich, weshalb es mehrere Netzbetreiber gibt, wenn finanzielle Ressourcen knapp sind (nicht effizient, nicht transparent). Warum Synergien im Netz und Betrieb nicht nutzen? Mehrere Netze = höhere Kosten

Auch der Verlader muss enorme Investitionen machen. Externe Entscheide bewirken, dass gemachte Verladeinvestitionen von einem Tag auf den anderen nichts mehr wert sind, zB bei Entscheiden über die Flächenbedienung (Frutigen; Zürichsee). Es gibt keinen Investitionsschutz für Verlader. Prioritätenordnung ist für Güterverkehr ein Problem heute.

Rahmenbedingungen G sind schlecht.

Trassenpreise sind nicht zu rechtfertigen für Güterverkehr, gewichtsabhängige Preise sind betriebswirtschaftlich nicht optimal – wir bezahlen A-Post und fahren B-Post! Weshalb waren in den vergangenen 10 Jahren keine Aenderungen möglich? Preise sind erwiesenermassen übersetzt. Diskussionen sind gescheitert, weil SBB Cargo integriert im Konzern war. SBB Cargo integriert ist nicht gut für die Integration des Güterverkehrs.

Prioritäten liegen fast nur beim alpenquerenden G-Verkehr. Wir sind binnenvverkehrsorientiert, Verkehr in der Fläche müsste einen ganz anderen Stellenwert haben gegenüber dem alpenquerenden Verkehr. System soll nicht über geltende Abgeltungen funktionieren, hingegen sollten die



Rahmenbedingungen so sein, dass es keine separaten Abgeltungen braucht.

Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

Cargo integriert hat für Güterverkehr nichts gebracht – das ist nicht gut im Sinne der Ziele (Verlagerung, Ökologie).

SBB Cargo soll Interessen G vertreten → geht nicht als Teil Konzern SBB! Trennen!

Wir träumen von **einem** Netzbetreiber, einem Cargo, aber nicht in einem Konzern SBB. Dem Eigner unterstellt, Infrastruktur, P und Cargo und Immobilien. Der Eigner Bund erhält so eine **ungefilterte** Meinung (anders als heute, wo dies nicht stattfindet!).

Thema dabei muss die Wettbewerbsfähigkeit sein.

Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Integrator soll unabhängig sein – das ist heute nicht der Fall, heute fährt der Integrator selbst.

Wer ist heute der Regulator? Eigner, Besteller und Regulator ist heute der Bund. Das könnte neu eine eigenständige Infrastruktur sein (Normalspur) mit einer Leistungsvereinbarung mit dem Eigentümer. Eine Netzgesellschaft Schweiz.

Zur Eignerrolle: Bund, ev auch Private, aber Bund ist naheliegend.

Wer hat die Eignerrolle bei EVU-Bahnen? Ev Private. Aber die Rahmenbedingungen müssten stimmen (Netzzugang, Effizienz uam, für den Güterverkehr).

Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

Fazit: Es braucht einen Regulator, der eigenständig und unabhängig ist, das ist heute eindeutig nicht der Fall.

Rahmenbedingungen sind wichtiger als Diskriminierungsfreiheit!

Wettbewerbsfähigkeit ist im Zentrum, nicht bestellter Verkehr als Ziel. Trennen Cargo aus Konzern hilft. Integratorenrolle soll nicht vermischt werden mit EVU. Regulatorrolle ist heute bei Bahn nicht definiert → führt zu Rollenvermischungen. Unsere Erwartung sind klare Rollen → Interessenkongruenz

Eigner Bund drängt sich auf, da 100% Kostendeckung nicht realistisch.

Regulator muss unabhängige Rolle spielen.

Integrator: im G ist das EVU gegenüber dem Kunden der Integrator.

Allgemeines

Die Frage lautet: Ist ein Integrator eine EVU, oder ein Logistikunternehmen ohne eigene Infrastruktur, oder wie? Wer fasst die Summe der Einzelwünsche zusammen und macht sie geltend – da braucht es einen Integrator zur Aggregation der atomistischen Güterverkehrskundenbedürfnisse.



Integrator **Güterverkehr** ist das Thema für uns

Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

Bahn ist zu teuer.

G soll weiterhin wirtschaftlich auf Schiene möglich sein.

System Bahn:

Hilft eine Trennung eher oder Integration, um Effizienz zu steigern? Warum? (Begründung)

Die Netzauslastung zu erhöhen ist aus unserer Sicht kein Ziel.

Es braucht Mut, die Strukturen neu aufzubauen, heute ist es ein Moloch. Wir versprechen uns Verbesserungen von einer Trennung.

institutioneller Rahmen:

Hilft eine Trennung oder Integration, um Effizienz zu steigern? Warum? (Begründung)

In sich schon beantwortet.

Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

System Bahn:

Braucht es Änderungen gegenüber heute?

Trassenverfügbarkeit und Trassenqualität sind wichtige Q-Merkmale

Es gibt bei der Frage nach Qualität nach einer Trennung wahrscheinlich verschiedene Antworten.

Sicht VAP: Effizienz und Preis sind wichtig, weniger Pünktlichkeit.

Andererseits: Planbarkeit/Pünktlichkeit sind für andere sehr wichtig (Oel), eine ¼ Std kann entscheidend sein. Bsp Genf vor 2 Monaten, wo Notlage in der Versorgung und keine Trassen frei waren – schlechter und komplizierter kann es nicht sein!

Ein Q-Merkmal ist Sicherheit: Heissläuferdetektoren sind auf Netz SBB – bei MThB fehlen solche auf einer wichtigen Durchgangslinie. (Das wäre allerdings ein guter Grund für integrierte Lösung: **ein** Netzbetreiber.

Wenn ja, welche konkreten Massnahmen wären aus Ihrer Sicht geeignet?

Planbarkeit würde besser, wenn Kunden direkt mit Netzbetreiber verhandeln könnten

Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

Wie kann man das auf Seite Güterverkehr für langfristige Netzentwicklung verbessern, wer soll Trei-



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

ber sein?

Erwähnt wird Bsp kürzlich, wo Oelbranche mit SBB Cargo das Gespräch suchte, nachdem deren Prognose über Güterverkehrs-Entwicklung bekannt wurde. Das war positiv. Allerdings: hier sind noch weitere Akteure gefordert, nämlich die Kantone und deren Raumplanung. Branchen und Netzbetreiber müssen sich aussprechen, ganz direkt. Da hat der Bund eine Rolle! Er muss übergreifend optimieren.

Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

Operativ verantwortlich ist das Netz (BF).

System Bahn

Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

Spielt heute der Wettbewerb? Im Ganzzuggüterverkehr spielt das, es gibt einen Wettbewerbsdruck.

Ölbranche hat heute 75% Marktanteil, vor Liberalisierung waren es 45%. Verlagerung hat stattgefunden.

Problem ist die letzte Meile.

„Grosse Staatsbahn“ versucht gelegentlich, den Wettbewerbs-Druck etwas wegzunehmen.

Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

Reservation von Trassen/Bestellrecht muss so sein, dass nicht alle beim Monopolisten anstehen müssen...

Visiteure gehören zum Netz.

Reparaturwerke in RB: warum sind die bei SBB Cargo?

Welche Dimension von Wettbewerb (z.B. Ausschreibungswettbewerb, Wettbewerb um Kunden / Konkurrenz) sollte gefördert werden?

Wer kann Trassen reservieren? Das funktioniert nicht immer.

Thema Visiteure und Reparaturwerkstätten, bei denen man auf die SBB angewiesen ist mit privaten Güterwagen – das ist wettbewerbsverzerrend, braucht eine neue Lösung.

Ist das System frei von Diskriminierungen?

Welche Diskriminierungen haben sie schon erlebt?

Balance zwischen WLV und Ganzzugverkehr klappt gelegentlich nicht.



Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

Oeffnung der Infrastrukturunterhalt (Visiteure, Rep.werkstätte und letzte Meile) auch für Private

Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

Wir haben Nachteile mit Sicherheitsstandards erlebt, wir waren in der Schweiz zunächst im Rückstand – am Schluss hat uns das aber fit gemacht, weil unsere Wagen jetzt zertifiziert sind

Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

Effizienz, Netzzugang, Prioritäten

Block F: Fazit

Welches Kriterium ist aus Ihrer Sicht wie wichtig, auf einer Skala 1-7

- Erstes Kriterium ist Effizienz im Schienengüterverkehr
- Zweites Kriterium ist die Netzentwicklung und wie die G-Interessen eingebracht werden können
- Drittes Kriterium ist die internationale Integration

Oelbranche: Netzentwicklung ist enorm wichtig, dabei insbesondere die Frage: Wie werden die Bedürfnisse des Güterverkehrs einbezogen

Wichtig ist ferner: Internationales, Interoperabilität von CH-Wagen, Zertifizierung

Was wir der Expertenkommission „auf den Weg mitgeben“ möchten:

Lobby für G ist schwach → P-Verkehr nicht ins Uferlose wachsen lassen!

Der Güterverkehr hat sehr kurze Hosen, seine Anliegen müssen mitberücksichtigt werden; das soll in einer guten Form geschehen, so wie heute, aber wir machen uns für die Zukunft Sorgen.

SBB Cargo muss sich nicht nur fragen, wie hoch die Abgeltung sein muss. Vielleicht braucht es da einen neuen Integrator. Das Defizit muss weg, es kann nicht über die Abgeltung laufen.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Crossrail

Datum: 29.08.11
Ort: Bern
Zeit: 10.00 -12.00
Vorsitz: H.-J. Spillmann
Protokoll: S. Gutmann
Anwesend: Experten: H. Flury, Prof. Dr. U. Weidmann;

Einleitend Verweis auf Ziel der Expertenkommission: Sie soll zu Handen des UVEK reichhaltiges Material zur Thematik „Organisation Eisenbahn-Infrastruktur“ zusammentragen

Hearing-Leitfaden

A Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

Im internationalen Vergleich lässt sich zum CH Bahnsystem sagen:

- Guter Standard Netz und Qualität (Information, Trassen)
- Planungssicherheit, Verbindlichkeit

2 Was sind Schwächen?

Es wird immer spürbarer:

- Überlastung Netzentwicklung
- Priorität P
- Kapazität Lötschberg-Achse ungenügend (sinkende Stabilität Fahrplan am Lötschberg, wo Crossrail wöchentlich ca 100 Züge fährt...)
- Planungssicherheit in der Trassenzuweisung

Ursachen dafür? --> Ein Jahresfahrplan ist aus Optik G eigentlich „ein Humbug“, da rein P-bezogen. Es braucht mehr Planungssicherheit. Die Trassenvergabe ist zudem heute mit einem sehr hohen organisatorischen Aufwand verbunden!

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

Heute gilt ein „Grossväterrecht“ für die gefahrenen Trassen.

Der Prozess der Trassenvergabe muss vereinfacht / effizienter werden:

Die Trasse CH AG / SBB- und BLS-Infrastruktur sollten eine stärkere Rolle spielen als heute (Regeln für die Trassenzuteilung!).

Erwähnt als Bsp. das kürzliche Bieterverfahren mit jeweils einmaligem Angebot der Bieter – das ist aus Sicht der EVU sehr unbefriedigend.

Nützlich wäre eine Art Koordinationsgruppe Trassensicherung/-zuweisung und Trassennutzung.



Das fundamentale Problem dabei für den internationalen Güterverkehr ist die ungenügende Kapazität. 4 m – Profil nützt nichts, wenn bei der Bahn kein Wachstum möglich ist. „Wir könnten wachsen, haben aber die Kapazität dafür nicht zur Verfügung.“ Das torpediert im übrigen das Verlagerungsziel des Bundes.

B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

SBB- und BLS-Infra sind erkennbar sehr bemüht, nicht zu diskriminieren, das wird anerkannt. Es gelingt aber nicht immer, sozusagen aus institutionellen Gründen.

In der CH sind wir sehr weit, aber eben am Anschlag. Mit Trennung V / I kommen wir weiter.

Betrieb Infrastruktur hat sich gut angepasst und ist kundenorientiert

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Infrastruktur Betrieb als Teil integrierter Bahnen ist organisatorisch falsch. Es braucht eine Netz CH AG, nicht SBB- und BLS-Infra!

Konkretes aktuelles Bsp.: RB Basel wird von der SBB unter der Optik EWL Verkehr optimiert – Crossrail führt hingegen Ganzzüge...

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

Infra muss weg aus den integrierten Bahnen („integrierte Bahn ist nur historisch begründet, andere Gründe sind nicht erkennbar...“).

Es braucht die Trennung --> Netz Schweiz AG. Falls die Trennung rasch erfolgte, dann hätte die Schweiz wohl ein Vorzeigesystem

Jedoch: Auch bei Trennung würde P-Lastigkeit bleiben, langfristige Optimierung Netz wäre jedoch nach wie vor möglich, Entwicklung wäre nicht gefährdet. SBB/P bliebe der Grösste.

Zusatzfrage zu kritischen Teilleistungen von Infra, gibt es solche? Kapazitätzugang und Flexibilität sind besser geworden.

Trassenvergabe ist +/- unkritisch, könnte aber einfacher und transparenter sein. Priorität von P-Taktsystem ist ok aus Sicht von Crossrail, die dann von den positiven Auswirkungen auf das Netz ja ebenfalls profitiert. Allerdings unter der Voraussetzung „Kapazitätsverbesserung“ und „faire Trassenvergabe“.

Beurteilung heutiges System: Trasse CH AG muss ihre Rolle noch finden, wirkt zu wenig. Schiedsgericht: Damit hat Crossrail noch keine Erfahrung, man spürt es nicht. BAV ist aktiver geworden.

Erwähnt wird ferner ein Bsp von indirekter Diskriminierung durch ETCS-Vorschrift.



Allgemeines

In Deutschland sind die Nachteile fehlender Trennung 'noch schlimmer' (Bsp.: Grösse entscheidet über gewährte Rabatte)

Frankreich und Italien sind auf dem Weg, Lösung vorgespurt

In Belgien: Streikproblematik. Erwähnt Bsp. von Dumpingpreisen der SNCB aus Gründen der Streikverhinderung...

C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

Im Kern: Trennung V / I --> Infrastruktur muss zu Netz CH

Bessere Planung Netzentwicklung

Bessere Allokation der Trassen

System Bahn:

Hilft eine Trennung eher oder Integration, um Effizienz zu steigern? Warum? (Begründung)

Doppelspurigkeiten im Netz beseitigen mit einer Netz CH

SBB P bleibt auch nach Trennung der grösste Kunde, Trassenvergabe wäre transparenter unter den Cargo-Konkurrenten.

institutioneller Rahmen:

Hilft eine Trennung eher oder Integration, um Effizienz zu steigern? Warum? (Begründung)

Alle müssen wachsen können – das ist die Vorgabe!

P darf nicht auf Kosten von G wachsen!

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. Steigern?

Aufsichtsorgan über Gesamtsystem muss stärker werden. Aber nicht noch mehr Institutionen, „kein Wasserkopf“!

System Bahn:

Braucht es Änderungen gegenüber heute?

Trasse CH in Netz CH integrieren.

Wenn ja, welche konkreten Massnahmen wären aus Ihrer Sicht geeignet?

Es braucht einen Regulator. Regulator könnte ein Board sein mit Vertretungen je aus den EVU. Dem VöV fehlte ein griffiges Instrumentarium dazu.

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verant-



wortlich, prozessführend und ausführend)?

Jahresfahrplan bringt für Cargo nichts – kostet nur!

Eine FP-Bindung von Cargo über 2 – 5 Jahre ist aber durchaus möglich.

System Bahn:

Mit welchem Modell lässt sich das am besten gewährleisten?

Eine VöV / Plattform, zusammen mit SBB- und BLS Cargo, soll deren Anliegen vertreten aus EVU-Sicht. Es braucht ein proaktives Auftreten der G-EVU in der Öffentlichkeit und bei den politischen und anderen Entscheidungsträgern/beim Bund – besser kommunizieren und besser lobbyieren! (dazu die Feststellung, dass bei den Entscheidungsträgern/den Parlamentariern oft völlig ungenügende Kenntnisse über die Probleme von Cargo vorhanden sind...). Es gilt: „Steter Tropfen ...“ - das hilft. Allerdings: Trennung immer vorausgesetzt.

Wir sitzen als G-EVU immer im gleichen Boot, auch wenn wir uns im Markt konkurrenzieren, es gelten alle die gleichen gesetzlichen Rahmenbedingungen

institutioneller Rahmen

Mit welchem Modell lässt sich das am besten gewährleisten?

Gesetzlicher Rahmen müsste auch für G definiert werden --> FABI

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

Es braucht eine Konsistenz in der Politik, jeweils mit Herstellung der Querbezüge Eigner – Aufsicht/Kontrolle – Betrieb.

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

G-EVU brauchen eine Organisation, bei der ihre spezifischen Bedürfnisse längerfristig ebenfalls einbezogen sind, und sie brauchen die Sicherheit, dass darauf eingegangen wird.

System Bahn

Wie werden ein Tarif für Kunden / Netzstandards und technische Entwicklung etc. sichergestellt?

Es braucht gleich lange Spiesse (vgl. stossendes Bsp. ETCS; bei technischen Änderungen sollten alle die gleichen Bedingungen vorfinden!).

Anreiz müssten lange Züge sein. Es braucht insbesondere Anreize für eine max Auslastung der G-Züge, und die Zeitfenster müssten besser genutzt werden. Mit Zuschlägen in den Spitzenzeiten kann G nicht gesteuert werden, das funktioniert in der Praxis nicht (Öffnungszeiten der Terminals; Kundenbedürfnisse!).

institutioneller Rahmen

Wie werden ein Tarif für Kunden / Netzstandards und technische Entwicklung etc. sichergestellt?



12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

Thema ist hier eigentlich die integrierte Unternehmung. Die Konzerneinbindung hemmt den Wettbewerb.

Wettbewerb spielt über Preis und Qualität.

Crossrail will nicht auf Kosten anderer EVU durch Abwerbung wachsen, sondern über neue Kunden, durch Verlagerung.

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

Das Netz ist heute Monopolist. Es braucht transparente Regeln.

Welche Dimension von Wettbewerb (z.B. Ausschreibungswettbewerb, Wettbewerb um Kunden / Konkurrenz) sollte gefördert werden?

Die Kosten der Infrastruktur sind hoch.

Dazu eine Frage: Wie ist eigentlich Infra SBB verpflichtet, möglichst kostengünstig zu bauen? Bsp. der Weichen, die sehr teuer sind: Da wäre doch ein Benchmark, zB mit OeBB oa zweckmässig. Heute sagt Infra SBB, wieviel eine Weiche kostet...

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

Welche Diskriminierungen haben sie schon erlebt?

Vgl. oben, aber es gibt eigentlich keinen offensichtlichen Fall, der hier genannt werden könnte. Es sind kleine, indirekte, schwer nachweisbare Dinge, obwohl sich alle 3 (Infra SBB und BLS, Trasse, Schlichtungsstelle) sehr viel Mühe geben, bleibt ein ungutes Gefühl. Vom System her ist es nicht immer möglich, diskriminierungsfrei zu handeln.

Wie beurteilen Sie die gesetzlichen Voraussetzungen für den Markteintritt?

So lange es noch verfügbare Trassen gibt, geht es. Netzzugang ist aber sehr komplex. Es gilt: Wenn man ihn einmal hat, geht es. Aber: Ein Neuer kann nur starten mit viel Know-how.

Kann der Markteintritt durch eine Regulierungsstelle unterstützt werden? Ist dies heute ausreichend der Fall?

Ja. Die Zusammenarbeit mit BAV ist wichtig und wirksam dabei.

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

15 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

Ist sehr wichtig für den internationalen G-Verkehr. (Optimal wäre eine europaweite Stelle - aber das ist illusorisch...!)

Europäische Regeln sind für uns ein Must im grenzüberschreitenden Verkehr.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

F **Block F: Fazit**

Welches Kriterium ist aus Ihrer Sicht wie wichtig, auf einer Skala 1-7

- Unabhängige Infrastruktur, das würde uns weiter bringen!
- internationale Harmonisierung, Fahrplan-Vergabeprozess anpassen, auch auf Bedürfnisse von G ausrichten!
- Kapazitätsentwicklung! Dies ist uU sogar ganz zuoberst bei den Prioritäten!



Hupac

Datum:	31.08.11
Ort:	Bern
Zeit:	10.00 – 12.30
Vorsitz:	P. Blumenthal
Protokoll:	S. Gutmann
Anwesend:	H.-J. Spillmann, Prof. Dr. U. Weidmann, A. Herczog;

HUPAC verteilt vorab Charts eine ppt. - Präsentation, mit facts & figures und mit den Stichworten zu ihren Antworten auf die Fragen, die im FB des BAV für die Hearings formuliert sind. Diese Unterlage ist Basis für das Protokoll mit Ergänzungen und Präzisierungen, die im Hearing erfolgten.

Hearing-Leitfaden

A Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

Grundsätzlich: Die Bahn bündelt grosse Verkehre über lange Distanzen, darin liegt ihre Stärke. KV ist stets ein Miteinander.

Präzisierung: Güterverkehr ist nicht öffentlicher Verkehr, es gibt keine Transportpflicht, keine Fahrplanpflicht und keine öffentlichen Tarife. Güterverkehr ist privatwirtschaftlich geführter Verkehr auf einem öffentlichen Verkehrsnetz, er ist jedoch in der Öffentlichkeit nicht institutionell vertreten (weder durch den VöV noch durch die Litra).

2 Was sind Schwächen?

G kann nicht in die Fläche (last mile)

Güterverkehr bzw dessen Anliegen werden nicht wahrgenommen:

- G hat nachgeordnete Priorität gegenüber P. Folgen sind schlechtere Qualität (Verspätungen!), hohe Folgekosten wegen schlechterer Qualität (erhöhte Produktionskosten), und Subventionsbedarf Infrastruktur.
- G hat letzte Priorität bei Infrastrukturausbau (Bsp.: FABI, 4 m Korridor --> Anforderungen G wurden bewusst zurückgestellt). Pünktlichkeit im P geht zT auf Kosten von G
- G wird benachteiligt bei der Trassenplanung (Bsp.: Lötschberg)

Präzisierung: Das ist an sich keine Schwäche des Systems, sondern Folge der Spielregeln bzw der definierten Prioritäten

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Es braucht eine Strategie für den G auf der Basis der G-Anforderungen. Dabei kann ausgegangen werden von einem modellhaften Idealzustand, dem „Paradies für den Güterverkehr“.

Feststellung: P ist angebotsgetrieben, G ist nachfragegetrieben

B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Gut funktionierendes Zusammenspiel für den P!

Der Verlagerungsauftrag ist nützlich, auch im internationalen G, das hilft.

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Interessenkonflikt / Rollenvielfalt des BAV / des Bunds als Eigner, Aufsichtsorgan, Trassenvergabeinstanz, Trassenpreise festlegende Instanz, Netzzugangsbewilligungsinstanz, Besteller abgabeberechtigter Leistungen G.

Folge davon sind fehlende Transparenz, Konzerninteressen SBB dominieren (kommt zB in FABI zum Ausdruck), politische Interessen und Entscheide, nur Teilöffnung des Marktes. Stellungnahmen der SBB sind nicht gleich St.n. von Cargo, dh Konzern vertritt Interessen von Cargo nicht!

Bevor die Trasse CH AG oder die Schiedskommission überhaupt angerufen wird, muss schon vieles im Argen sein...

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

- Trennung Netz / Betrieb
- unabhängiger Regulator
- faire Preise
- nur die Kombination der Massnahmen wirkt, nicht Trennung allein, --> dann entsteht ein freier Markt

Allgemeines

HUPAC erwähnt die Bsp. international (UK, NL, S), die alle nach Trennung bedeutende Zunahmen bei G erzielt haben. Einwand: Dabei ist aber jeweils auch der (sehr tiefe!) Ausgangspunkt vor Trennung zu beachten – zT beförderte G nur sehr geringe Mengen! - und ferner gibt es Gegenbeispiele wie Frankreich.

C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

- Trennung V / I (Frist ca 5 – 10 Jahre), Infra nicht mehr Teil der SBB Holding



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

- unabhängige Regulierungsstelle „Railcom“, dh:

Mitgl. vom BR ernannt

Weisungsbefugnis gegenüber BAV

qualifiziertes, kundenfreundliches Personal

aktiv eingreifend im Markt bei Bedarf (ex ante Regulierung)

greift bei Diskriminierung von Amtes wegen ein (ex-post-Regulierung)

Aufgaben sind Zugangsregulierung, Nutzungsregulierung, Regulierung der int.

Schnittstellen mit ausländ. Regulierungsstellen, Controlling Netzbewirtschaftung

(Kosten, Effizienz), Überprüfung/Korrektur Angebotsattraktivität

- Eigner definiert die Parameter für Effizienz- und Qualitätssteigerung (Hinweis/Präzisierung: das tut der Eigner heute schon)

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

System Bahn:

Braucht es Änderungen gegenüber heute?

Ja: Eine Infrastruktur Schiene

Wenn ja, welche konkreten Massnahmen wären aus Ihrer Sicht geeignet?

Qualität wurde besser dank Wettbewerb unter Traktionsgesellschaften.

Wettbewerb wirkt qualitätssteigernd!

Es braucht eine Leistungsverpflichtung Infrastruktur (Bsp. Streckenunterbrüche). Qualität Infra leidet unter Kostendruck, Verbesserung ist nicht über Wettbewerb möglich --> es braucht Direktiven.

Nötig sind Prioritätenregelungen P / G.

Internationales Baustellenmanagement braucht dringend internationale Koordination unter den Infrastrukturen (Bsp. Brenner 2012!!). Es braucht einen Integrator auch auf internat. Ebene.

institutioneller Rahmen

Braucht es Änderungen gegenüber heute?

Vgl. oben

Wenn ja, welche konkreten Massnahmen wären aus Ihrer Sicht geeignet?

Vgl. oben

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

Klar SBB Personenverkehr, mit Priorität auf P. Anforderungen G werden nicht beachtet (dort ver-



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

dient SBB kein Geld).

Für G relevant sind jedoch:

Zugslängen

Zugsgewichte

Profile

Steigungen

Geschwindigkeit/Entflechtungen

Internationalität mit grenzüberschreitenden Konzepten (das spielt allerdings beim P internat. nicht die gleiche Rolle).

Frage: Hat HUPAC diese Themen schon einmal mit SBB diskutiert? Ja, jedoch kein Durchkommen, offenbar auch SBB Cargo nicht. In FABI des Konzerns ist von G-Anliegen nicht mehr viel enthalten. P wird priorisiert (das gilt auch für DB).

Politische Anliegen laufen gegen den Güterverkehr.

--> Charts von HUPAC: Anforderungen/Parameter für einen Leistungsfähigen KV-Korridor; Engpässe NEAT/Gotthard 2017 bleiben; schwere Züge sind produktive Züge; leistungsfähiger KV-Korridor spart Trassen.

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

Infrastruktur CH AG in Auftrag und unter Aufsicht Eigner unter Berücksichtigung der Marktanforderungen.

Internationale Benchmarks für Kosten (Bau und Wartung/Unterhalt).

Enge Zusammenarbeit international! Bei den Zulaufstrecken spielt die Koordination nicht gut. Wie das ändern? --> hat nicht mit institutionellen Fragen zu tun, sondern mit Verkehrspolitik.

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

Schlecht steuerbar

Hohe Komplexität

Interessenkonflikte

schlecht kontrollierbar durch Bund/BAV

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

P: nein

G: ja, aber: ungleiche Spiesse (Bsp. Schiebeloks: SBB oder DB als grosse Player können diese einsetzen, kleine EVU hingegen nicht. Infra oder auch ein „Neutraler“ könnten eine Dienstleistung



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

„Schiebelok“ einführen, dann könnten auch kleine EVU den Markteintritt machen). Vgl. dazu Charts zu den „Eintrittshürden für EVU“, sehr eindrücklich! Cassis de Dijon-Prinzip fehlt bei der Schiene – bei der Strasse spielt es!

KV: Benchmark ist die Strasse.

Für HUPAC spielt der Wettbewerb.

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

G: noch ok

P: zu wenig

Vgl. Chart zum Konzentrationsprozess bei den Bahnen im Alpentransit („Remonopolisierung“!).

Verlader sorgen dafür, dass Wettbewerb entsteht.

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

Welche Diskriminierungen haben sie schon erlebt?

G wird gegenüber P diskriminiert.

Keine Diskriminierung im Netzzugang

Diskriminierung gibt es beim Zugang zu Terminals (Bsp. Belgien, wo die eigene Bahn geschützt wird!)

Wichtiger Hinweis auf aufschlussreiches Chart von HUPAC „Güterverkehr zahlt Rechnung des Personenverkehrs“:

Betriebsleistung in Zug-km und Durchschnittsauslastung pro Zug von P und G klaffen immer mehr auseinander. Die Entwicklung der Trassenpreise widerspiegelt diese Entwicklung nicht, im Gegenteil. Trassenpreissystem soll nicht auf den P fokussieren.

Deshalb: Es muss ein Anreiz für lange, schwere Züge geschaffen werden!

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

Trasse CH AG – bei der sehr viel Know how und Erfahrung vorhanden ist - hat für HUPAC keine Wirkung. HUPAC spricht mit SBB Cargo... Abgleich international.

Trassenvergabestelle sehr zurückhaltend, neutral, Interventionen sind selten.

Es braucht eine Bewirtschafts- / Regulierungsstelle, die eingreifen kann. Das bedeutet: Trennung V / I.

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

Enorm wichtig!

Es geht um die Frage der EU-Kompatibilität: Spielregeln EU akzeptieren und übernehmen.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Keine nationalen Alleingänge!

Abbau technische/administrative Hürden (Bsp.: neuer Zollkodex 2013 der EU bewirkt nichts ausser Kosten- und Komplexitätserhöhung!)

F Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

Block F: Fazit

Anliegen von HUPAC:

Rascher Ausbau NEAT-Gotthard plus kostengünstiger up grade bestehender G-Strecken

KV-Fördermittel gleichen veraltete Infrastruktur aus. HUPAC möchte gerne auf marktfähiger Infrastruktur fahren statt Subventionen zu erhalten!

Keine Trassenpreiserhöhung 2013 für G

kein Gefahrgut-Zuschlag

langfristig stabile Trassenpreise im KV = höhere Auslastung = mehr Verlagerung.

Markttöffnung Schiene: Regulator mit Kompetenzen!

Trennung Netz und Betrieb als Ziel. Darüber kann man zwar diskutieren – im Vordergrund steht ein funktionierendes System!



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262



Hearing "Organisation der Eisenbahninfrastruktur"

Bern, 31.8.2011



Facts & Figures

Gründung	1967
Aktienkapital	CHF 20 Mio.
Aktionäre	100
Kapitalstruktur	72% Transport- und Logistikunternehmen 28% Bahnunternehmen
Mitarbeiter	401
Verkehr	110 Züge pro Tag 690.251 Strassensendungen – 12,4 Mio. Nettotonnen
Ressourcen	5.629 Bahnwagenmodule – ECM-zertifiziert 13 Rangier- und Streckenlokomotiven 10 in Eigenregie betriebene Terminals IT-Systeme für den kombinierten Verkehr
Finanzdaten	Umsatz CHF 504,5 Mio. (EUR 365,4 Mio.) Jahresgewinn CHF 3,2 Mio. (EUR 2,3 Mio.) Cash flow CHF 41,8 Mio. (EUR 30,3 Mio.)



1. Stärken/Schwächen des heutigen Systems "Bahn / öV"

- Begriffsklärung: Güterverkehr (GV) ist nicht "öV":
 - Keine Transportpflicht
 - Keine Fahrplanpflicht
 - Keine öffentliche Tarife
- GV ist privatwirtschaftlich geführter Verkehr auf einem öffentlichen Verkehrsnetz



- GV ist in der Öffentlichkeit institutionell nicht vertreten: "VöV", "Litra Informationsdienst für den öV", usw.



2. Was sind die Schwächen

- Systematische Nichtbeachtung der Anforderungen des GV
 - Nachgeordnete Priorität im Betrieb
 - Schlechte Qualität
 - Hohe Folgekosten
 - Subventionsbedarf
 - Benachteiligung bei der Trassenplanung
 - Beispiel: Personenverkehr am Lötschberg
 - Letzte Priorität bei Infrastrukturausbauten
 - FABI: personenverkehrslastig
 - 4-m-Korridor: Anforderungen des GV wurden bewusst zurückgestellt



3) Was sind Ihre Erwartungen?

- Strategie Güterverkehr
 - Welche Anforderungen hat der Güterverkehr?
 - PV ist angebotsgetrieben
 - GV ist nachfragegetrieben
 - Wie sieht das "Paradies" des Güterverkehrs aus?
 - Was ist möglich, was ist machbar



4. Was sind die Stärken des heutigen Systems?

- Gut funktionierendes Zusammenspiel für den PV
- Verlagerungsauftrag



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

5) Was sind die Schwächen?

HUPAC

→ Interessenkonflikt:

Bund/BAV:- Eigner der Infrastruktur

- Eigner EVU
- Aufsichtsorgan Trassenvergabestelle, SKE
- Trassenpreisfestlegungsinstanz
- Netzzugangsbewilligungsstelle
- Besteller abteilungsberechtigter Leistungen GV

→ Folgen:

- Keine Transparenz
- Konzerninteressen SBB
- Politische Interessen
- Nur Teilöffnung des Markts

6) Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf

HUPAC

→ Trennung Netz/Betrieb

- + unabhängige Regulierungsstelle
- + faire Preise (Marktorientierung)
- + Unabhängigkeit
- = freier Markt

→ Nur die Kombination dieser Massnahmen ist wirkungsvoll, einzelne Massnahmen (z.b. nur Regulierungsstelle) sind nicht ausreichend.

- UK: GV +60%, PV +40% F: -28%
- NL: GV +40% I: -
- S: GV + 40%

7) Welche Akteure und Regeln für mehr Effizienz?

HUPAC

→ Langfristig: Trennung Infrastruktur/Betrieb

→ Kurzfristig: Etablierung einer unabhängigen Regulierungsbehörde "Railcom" mit folgenden Eigenschaften:

- Mitglieder vom Bundesrat ernannt
- Weisungs- und delegierungsbefugt gegenüber dem BAV
- Ausreichendes qualifiziertes Personal; kundenfreundlich
- Greift bei Bedarf aktiv in den Markt ein (Ex-ante-Regulierung)
- Wird bei Diskriminierung von Amts wegen tätig (Ex-post-Regulierung)
- und folgenden Aufgaben:
- Zugangsregulierung
- Benutzungsregulierung
- Regulierung der internationale Schnittstellen mit ausländischen Regulierungsstellen
- Controlling der Netzbewirtschaftung (Kosten; Effizienz)
- Überprüfung und ggf. Korrektur der Angebotsattraktivität

→ Eigner: definiert Parameter für Effizienz- und Qualitätssteigerung

8) Welche Organisation für mehr Qualität?

HUPAC

→ Leistungsverpflichtung Infrastruktur

- Höhere Gewalt oder schlechte Instandhaltung?
- Kundenorientierung

→ Überarbeitung der Prioritätenregelung PV/GV

→ Internationales Baustellenmanagement

9) Wer ist Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur?

HUPAC

→ SBB Holding

- Priorität auf Personenverkehr
- Nichtbeachtung der Anforderungen des Güterverkehrs:
 - Zugslängen
 - Zugsgewichte
 - Profile
 - Steigungen
 - Geschwindigkeit/Entflechtung
 - Internationalität; grenzüberschreitende Konzepte

Zu 9) Parameter für einen leistungsfähigen KV-Korridor

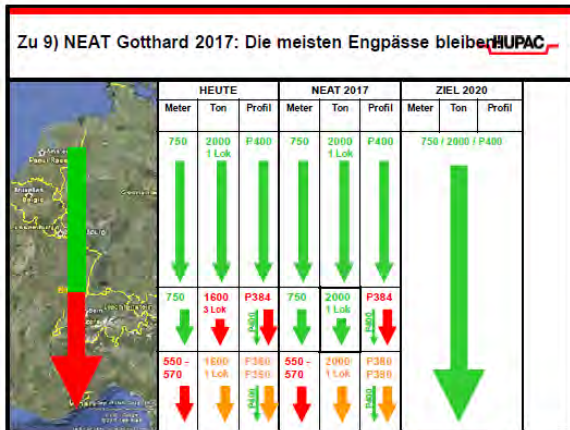
HUPAC

Heute	Leistungsparameter	Hupac-Züge: Ø Ausnutzung der Parameter
Bergstrecke	Steigungen bis 25‰	
Kurze Züge	500 – 575 m in Italien	93%
Limitation Gewicht	1.600 t	95%
Niedrige Züge	Profil für 3.80-m-Sattelaufleger	

Anforderung für KV-Korridor Gotthard/Lötschberg	Leistungsparameter
NEAT-Flachbahn	Steigungen bis 12‰
Lange Züge	750 m durchgehend bis Italien
Schwere Züge	2.000 t
Hohe Züge	Profil für 4-m-Sattelaufleger

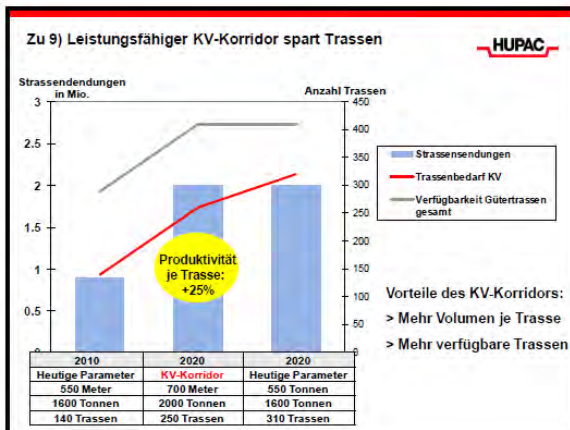


Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262



Zu 9) Schwere Züge = produktive Züge

Jahr	System	Steigung in ‰	Lokomotiven	Ton	Meter
2011		26 ‰ Gotthard		1600	575
2019 N-S		12 ‰ Luino 15 ‰ Chiasso		2000 1800	650 650
2019 S-N		12 ‰ Luino 21 ‰ Chiasso		2000 1300	650 650
Ziel Neat		12 ‰ Gotthard		2000-4000	750



- 10) Wer sollte Treiber der Netzentwicklung sein?**
- Schweiz Infrastruktur AG
 - Im Auftrag und unter der Aufsicht des Eigners
 - Unter Berücksichtigung der Marktanforderungen
 - Internationale Benchmarks für Kosten (Bau und Wartung)
 - In enger Zusammenarbeit mit den Nachbarländern; Güterverkehr ist überwiegend internationaler Verkehr!

- 11) Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des System?**
- Schlecht steuerbar
 - Hohe Komplexität
 - Interessenkonflikte
 - Schlecht kontrollierbar durch Bund/BAV

- 12) Ermöglicht/fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?**
- PV: Nein
 - GV: Ja, aber:
 - Wettbewerb mit ungleichen Spiessen (Beispiel: Schiebeloks)
 - KV: Benchmark ist die Strasse!



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Zu 12) Eintrittshürden für EVUs: Der Benchmark ist die Strasse

HUPAC

Investitionen im Güterverkehr		
Anschaffung Traktionsmittel	300.000 €	3,5 Mio. €
Anschaffung Mehrsystems-Traktionsmittel	300.000 €	4-5 Mio. €
Lieferzeit	6 Monate	12-24 Monate
Abdeckung der Zulassung	27 Länder	1 Land
Kosten für Zulassung	60.000 €	1-2 Mio. €
Wartezeit für Zulassung	< 6 Monate	> 18 Monate
Wartezeit für 2. Zulassung (cross accept)	0	< 18 Monate
Kosten für On-Board-Signalisierungssystem	0	0,5-1,5 Mio. €

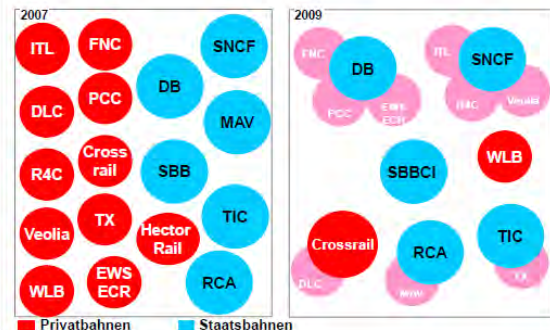
13) Gibt es heute zuviel/zuwenig Wettbewerb?

HUPAC

- GV: noch OK
- PV: zu wenig

Zu 13) Bahnen im Alpen transit

HUPAC



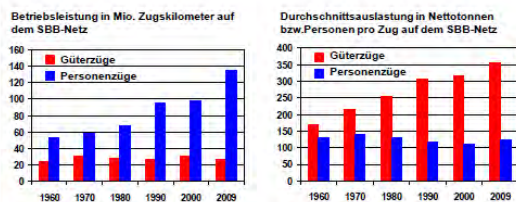
14) Ist das System frei von Diskriminierungen?

HUPAC

- Netzzugang GV: OK
- Trassenpreissystem
- Hohe Preise für Zusatzleistungen
 - Hohe Preise für Abstellgleise
 - Internationaler Benchmark?
 - werden von SBB anstatt von SBB Infra berechnet

Zu 14) Güterverkehr zahlt Rechnung des Personenverkehrs!

HUPAC



- Güterverkehr: > Beanspruchung der Netzkapazität sinkt proportional
> Markante Erhöhung der Auslastung (Produktivität!)
- Trassenpreise: > Langfristig stabile Trassenpreise pro KV-Zug → höhere Auslastung, geringere Infrastrukturkosten, mehr Verlagerung
> Einfaches, transparentes System
> Anreize für Kapazitätsauslastung (z.B. für schwerere Züge)

EWG, Weidmann/Weber, 2010

Zu 14) Trassenpreisreform geht an den Anforderungen des Güterverkehrs vorbei

HUPAC

- Die gegenwärtigen Überlegungen zur Reformierung des Trassenpreissystems fokussieren auf den Personenverkehr
- Die vorgeschlagenen Elemente zur Kapazitätssteuerung des Netzes (Nachfragefaktor) sind für den internationalen Güterverkehr nicht praktikabel. Sie verteuern die Produktion, ohne eine Steuerungswirkung zu entfalten.

Vorschlag:

- Pauschalpreis für KV-Zug im Alpen transit
 - Starker Anreiz zur maximaler Ausnutzung der Leistungsparameter Gewicht und Länge
 - Annäherung an Preisniveau der anderen europäischen Länder (Motion Bütiker)
 - Kein Gefahrgutzuschlag für das sicherste Verkehrsmittel!



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

15) Welche Voraussetzungen für mehr Wettbewerb?

HUPAC

- Trennung Netz/Betrieb
 - + unabhängige Regulierungsstelle
 - + faire Preise
 - + Unabhängigkeit
- = freier Markt

16) Internationale Integration

HUPAC

- Enorm wichtig
- Keine nationalen Alleingänge (Beispiel: Italien)
- Abbau der technischen und administrativen Hürden
- Beispiel: neuer Zollexkodex (2013) erhöht Komplexität und Kosten!

Konkrete Anliegen der Hupac

HUPAC

- Rascher Ausbau NEAT-Gotthard Plus Basel-Luino-Busto: 750 m lange Züge, Profil 4 Meter
- KV-Fördermittel gleichen veraltete Infrastruktur aus. Weitere Kürzungen führen zu Rückverlagerungen
- Trassenpreise:
 - > keine Erhöhung 2013 für Güterverkehr
 - > Verzicht auf Gefahrgut-Zuschlag
 - > Neu: Langfristig stabile Trassenpreise pro KV-Zug → höhere Auslastung, mehr Verlagerung
- Marktöffnung Schiene: Regulator mit Kompetenzen (wie Comcom)
- Trennung von Netz und Betrieb als Ziel



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

HUPAC



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Post

Datum:	31.08.11
Ort:	Bern
Zeit:	14.00 – 17.00
Vorsitz:	P. Blumenthal
Protokoll:	S. Gutmann
Anwesend:	H.-J. Spillmann, Prof. Dr. U. Weidmann, A. Herczog;

PSZ verteilt zu Beginn der Sitzung eine ppt-Präsentation mit Facts & Figures und Antworten in Stichworten zu den im FB gestellten Fragen. Das Hearing-Protokoll basiert auf diesen Antworten und enthält zudem weitere Vertiefungen und Kommentare.

Hearing-Leitfaden

Einleitend werden Verständnisfragen und Begrifflichkeiten geklärt im Zusammenhang mit dem in den Hearing-Unterlagen aufgeführten Modell zum öV-System Schweiz sowie zu den genannten Zielen und Kriterien.

Hearing-Leitfaden

A Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

Was funktioniert heute gut (bitte möglichst konkret)?

P verfügt über ein flächendeckendes, gut vertaktetes Angebot

Im G (für Postgut): Pünktlichkeit sehr gut, hohe Planungssicherheit Fahrplan, wenig grosse Störungen und Unfälle

2 Was sind Schwächen?

Prioritätenregelung bevorzugt P gegenüber G, das ist ein Nachteil im Wettbewerb („wir haben 60% auf Schiene und möchten gerne mehr, haben aber keine Trassen, zT auch deswegen, weil wir gleichzeitig mit den grossen Pendlerströmen fahren möchten. Permanenter Versuch, mehr Trassen zu erhalten. Wir könnten schneller sein als Strasse, haben aber keine Trasse...“)

Investitionssicherheit von Anlagen

schwindende bzw inexistente Trassen (es kommt manchmal darauf an, wen man anfragt...)

keine politischen Verlagerungsziele im Binnenverkehr G („Verlagerung meint immer nur Transit!“)

Statement zur Pünktlichkeit:

„85% Pünktlichkeit im G nützen uns nichts, wenn dann ein Fall von 3 Std. Verspätung auftritt. In einem Container sind jeweils 1000 Pakete - das ergäbe je 1000 Telefonate zwischen Absender und Empfänger sowie tausende an die POST pro Container. Ein Zug führt 20 Container... --> riesiger Kundenärger und gigantischer Aufwand!“



3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

Die Verfügbarkeit von Trassen für P und G ist sichergestellt (jedoch: Machbarkeit!?)
verursachergerechte Preise für Bahn-Kunden (ermöglicht den Abbau von Subventionen)
verstärkte Wettbewerbssituation (Wettbewerb funktioniert im Transit, keine Diskriminierung, es gelten gleiche Preise).
Günstige Rahmenbedingungen für effizienten Güterverkehr. Ohne andere Wettbewerber ist ein Vergleich nicht möglich

B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Überschaubares System
„man kennt sich“, kann miteinander reden und verhandeln

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Unklare Zuständigkeiten für die Netzentwicklung (ist es Infra oder SBB Cargo?)
Entwicklung SBB International ist offen
schlechte Erfahrungen mit Entwicklung Netz („da sind wir nur Zuschauer“) und mit Trassenpreisen (nicht transparent)

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

BAV als Kompetenzzentrum Schiene weiterentwickeln, auch hinsichtlich G-Markt (Präzisierung: Dann ist es nicht mehr das heutige BAV!)

C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

Ein eigenständiger Netzbetreiber, der direkt dem Eigner unterstellt ist, der Eigner sagt, welche Leistung er erwartet

Ein Netz Normalspur Schweiz, analog Autobahn

Ein Systemintegrator, der den Netzzugang sicherstellt (Trasse CH; ev. Rangierservice an den Endpunkten sicherstellen zur Lösung der last mile – Problematik auch für die Kleinen, sonst haben diese keine Chance auf einen Markteintritt...)

System Bahn:

Hilft eine Trennung eher oder Integration, um Effizienz zu steigern? Warum? (Begründung)



institutioneller Rahmen:

Hilft eine Trennung eher oder Integration, um Effizienz zu steigern? Warum? (Begründung)

Ja. Es braucht mehrere Player, weil Trassen ein knappes Gut sind, das bei Differenzen ausgehandelt werden muss. Das geht nicht über eine Priorisierung.

Einwand: Dafür braucht es aber keine Trennung! Stimmt, aber Post glaubt, dass sie bei Trennung mehr Trassen erhielte, wenn diese verhandelbar wären, G-Mengen gegen P-Mengen abgewogen würden. Fazit: Es braucht Trennung und andere Spielregeln, beides ist notwendig.

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

Vgl. oben. POST hat beide Fragen in einem Punkt beantwortet.

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

Das ist der P und sind die Kantone sowie die Politik

Frage: wer nimmt die Interessen der POST im G wahr? Antwort: SBB Cargo.

Hintergründe dazu: Problem der POST sind nicht die Standorte, zwischen denen die G-Verkehre stattfinden – diese sind gut. Es fehlen aber die Trassen. Die Verladerschaft – auch die grossen Verloader – ist bei Netzentwicklung schwach vertreten, und das wirkt sich dann bei der Trassenvergabe aus. Zudem kann sich SBB Cargo im Konzern wegen der bestehenden Priorisierung wenig durchsetzen.

Fazit: Schwache Position SBB Cargo und zudem eine schwache, heterogen zusammengesetzte Verladerschaft erleichtern eine Mitwirkung bei der Netzentwicklung nicht wirklich...

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

Der Netzbetreiber, abgestimmt auf die Eigenerziele und die Marktbedürfnisse

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

Der Eindruck von POST ist: „Man lässt durch die SBB steuern“, die Politik bzw am Schluss der Steuerzahler bezahlt.

Statement: „P und G müssen aneinander vorbeikommen“, dh entsprechend steuern, damit dies geschieht.

Es gilt heute der Grundsatz: „Wer die Kriterien erfüllt, der erhält Subventionen, auch wenn das dann erzielte Resultat nicht optimal ist.“

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

Im Transitgüterverkehr hat sich Wettbewerb entwickelt – im Binnenverkehr nicht



Trasse CH AG ist neutral bei Trassenvergabe an verschiedene EVU – Kompliment!

Im WLV international besteht kein Wettbewerb – da gibt es „Hoheitsgebiete“

Im Binnenverkehr ist die last mile preislich ein Problem, und die Lokvermietung der SBB ist nicht marktfähig

Fazit: Weder im P- noch im G-Verkehr gibt es im Binnenmarkt einen eigentlichen Wettbewerb.

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

Bei zu wenig Trassen kann keine Dynamik aufkommen! Kapazitätsmangel behindert den Wettbewerb, neue Bewerber kommen gar nicht in den Markt!

Ohne Anschlussgeleise und entsprechende Infrastruktur bringen die Verloader die Güter nicht auf die Schiene bzw zur Schiene. Diese ist zu teuer, zu wenig flexibel und bietet keine geeigneten Anreize (als Bsp. werden hier Aktionen im Detailhandel erwähnt: die Grossen im Detailhandel haben ihre LKW ausgelastet und möchten die Bahn für zusätzliche Transporte bei ihren Aktionen benützen, aber es gibt keine Kapazität dafür).

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

Nein.

Welche Diskriminierungen haben sie schon erlebt?

Genannt wird eine Offerte X-Rail versus Ganzzug Frankfurt a.M. - Zürich und zurück

Ausländische EVU fahren nicht in die CH (Bsp.: X-Rail!), allerdings eher nicht wegen Diskriminierung, sondern weil es sich gar nicht lohnt, es gibt keinen Markt für ein solches Angebot

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

Ist die heutige Organisation der Trassenvergabe optimal, um eine möglichst hohe Effizienz, Qualität und Diskriminierungsfreiheit zu erreichen?

Es braucht die Trennung von Infra / Trassenvergabestelle / P / G / Immobilien

Begründung

vgl. vorne

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

Dies ist aus technischer Sicht nötig, es bräuchte Regeln/eine Normierung „auf vernünftigem Niveau“ - das ist wahrscheinlich schwierig! - aber ohne Abstriche bei der Sicherheit!

Fazit aus Sicht POST



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Die künftige Bahnlandschaft der Schweiz könnte so aussehen:

Ein Normalspurnetz mit einem Betreiber, der direkt dem Eigner untersteht (Betrieb mit Rangier an den Bedienpunkten; marktfähige Netzentwicklung)

Trasse CH AG als Integrator (Trassenvergabe und -nutzung); für PostAuto ist die Trasse der Fahrplan – abgestimmt mit dem FP der Schiene im P

ca. 100 Bedienpunkte für WLV; Kantone und Private können bei Marktbedürfnis weitere finanzieren. (Kommentar POST: Sie gehört im WLV zu den Grossen und zahlt an dieses System WLV, welches tiefrote Zahlen generiert...)

Ein Terminalnetz für unbegleiteten Kombi-Binnenverkehr mit max. 6 Standorten (Ost-West-Nord-Süd, ev Mitte im Raum LU)

Trassenbelegung wird von Trasse CH verantwortet, kann von Stakeholdern bei ihr verhandelt werden. Trasse CH orientiert sich an den Zielen des Netz-Eigners.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262



Agenda

1. Die Schweizerische Post; Schienentransporte
2. Abgleich über Verständnis betreffend Briefing-Unterlagen
3. Antworten auf Standard-Fragebogen

31. August 2011; Hearing UVEK; Stellungnahme Die Schweizerische Post
PostLogistik PL2, Kulturelles Paket - Systemtransport, Thomas J. Ernst

Seite 2

Schienentransporte 2011



Pro Tag im Binnenverkehr Schweiz:

- 18 Paketzüge zwischen 3 Paketzentren
- 36 Paketzüge von und nach Distributionsbasen
- 15 Briefzüge
- 69 Züge Total**

31. August 2011; Hearing UVEK; Stellungnahme Die Schweizerische Post
PostLogistik PL2, Kulturelles Paket - Systemtransport, Thomas J. Ernst

Seite 3

Bahnstandorte Post

24 Bedienpunkte davon 5 Umschlags-Terminals (3 eigen, 2 fremd Cad/Lq)

3 **Paketzentren**, Frauenfeld (TG), Härkingen (SO), Daillens (VD)

↔ 49 Distributionsbasen/-filialen, davon 13 an Schiene:

Genf, Sion, Sierre, Brig, Biel, Bern, Thun, Basel,
Cadenazzo, Urdorf, St. Gallen, Buchs SG, Landquart

3 **Briefzentren**: Zürich-Mülligen (ZH), Härkingen (SO), Eclépens (VD)

↔ 2 Logistikzentren Brief: Genf und Gossau SG

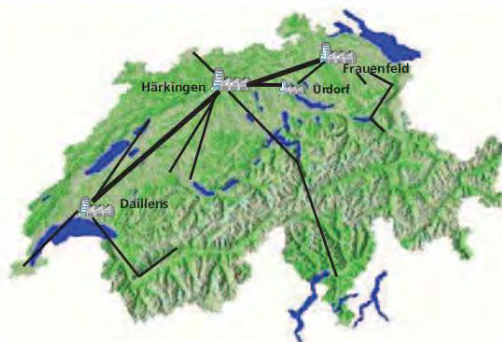
↔ 2 regionale Verarbeitungszentren: Chur und Sion

↔ 2 Briefzustellregionen: Landquart und Brig

31. August 2011; Hearing UVEK; Stellungnahme Die Schweizerische Post
PostLogistik PL2, Kulturelles Paket - Systemtransport, Thomas J. Ernst

Seite 4

Schienentransporte Post Netz für Pakete (Briefe nahezu identisch)



31. August 2011; Hearing UVEK; Stellungnahme Die Schweizerische Post
PostLogistik PL2, Kulturelles Paket - Systemtransport, Thomas J. Ernst

Seite 5

Die Bahninfrastruktur der Post

Wagen:

95 eigene Bahnwagen Brief,
Vmax 140



243 Tragwagen Paket,
Vmax 120



31. August 2011; Hearing UVEK; Stellungnahme Die Schweizerische Post
PostLogistik PL2, Kulturelles Paket - Systemtransport, Thomas J. Ernst

Seite 6

Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Die Bahninfrastruktur der Post

Rangier Post: Terminal Frauenfeld, Härkingen und Dailens/Eclépens
im 2-Schichtbetrieb mit Zusatzausbildung als
Wagenkontrollbeamte + Stellwerkfunktion



Hoflogistik in den Paketzentren:
17 Hof-Fahrzeuge



31. August 2011: Hearing UNB; SMilungnahme Die Schweizerische Post
Postlogistics R.L. Kutor/Express/Fakel – Systemtransporte, Thomas J. Ernst

Die Bahninfrastruktur der Post

Equipment:

3 x 2 Portalkräne 16 To



1200 Wechselbehälter
Typ C745



31. August 2011; Hearing UVRK; Stellungnahme Die Schweizerische Post
PostLogistics FL2, KufertExpressPalet – Systemtransporte, Thomas J. Ernst

Schienentransporte Post
Jahresleistung / EVU

Mit 17'600 Zügen pro Jahr (69 täglich) werden für

Paket: 11,5 Mio. Wagenkilometer (45 Tsd. täglich)
und

Brief: 7,5 Mio. Wagenkilometer (29 Tsd. täglich)
gefahren

EVU: 65 Züge	SBB Cargo AG, Basel
4 Züge	railCare AG, Härkingen

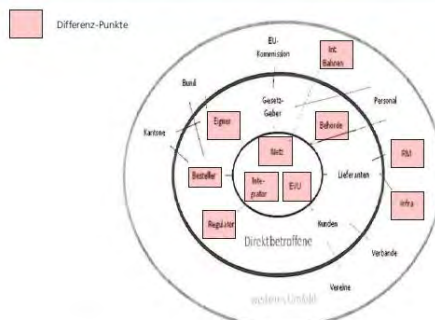
31. August 2011; Hearing UNB; Stellungnahme Die Schweizerische Post
Postlogistics R.2, Kasten/Bipress/Paket – Systemtransporte, Thomas J. Ernst

2. Abgleich über Verständnis betreffend Hearing-Unterlagen



5000 S

Setup, öV-System Schweiz



81. August 2011: Hearing UNB; Stikungnahme Die Schweizerische Post Postingsches R 2, Kurier/Express/Paket – Warentransport; Thomas J. Bräuer

Ziele, Kriterien

Ziele	Kriterien
Effizienz steigern	Eingesetzte VW-Alter pro Zug km / km / pro (Doppel-/einfache Zentrierung Sprenglein)
Qualität / Leistung halten / steigern	Punktfähigkeit / Netzauflastung
Wartezureichbarkeit (frühe TU)	Einbürgerungszeit (zu messen gemäß Reliabilität)
Plan-Entwickelbarkeit des Netzes	Längstzeit verbindliche Infrastruktur-Bestellung (optimale Investition / „Vordimensionierung“)
Steuerbarkeit (institutionelle Vereinbarungen sind klar zugeordnet)	Möglichkeit von v-jährigen Leistungsvereinbarungen
Internationalisierung	EU-Regeln (nach Recast / Klagen)

31. August 2011; Hearing UVRK: Stilllegung Die Schwarzseeische Post
PostLogistics PLZ, Kufertalpass/Palei – Systemtransporte, Thomas J. J. J. J.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262



Block A: Fragen zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1. Stärken:
Flächendeckendes, gut vertaktetes Angebot für Personentransporte „rund um die Uhr“ (vor allem für Reisende, Pendler und Ausflügler). Auch für Postgut: Pünktlichkeit, Planungssicherheit, Fahrplan, wenig grosse Störungen oder Unfälle
2. Schwächen:
 - Prioritätenregelung P-Vrk ggü. G-Vrk
 - Investitionssicherheit für Anlagen
 - schwindende bis inexistente freie Trassen-Kapazitäten
 - keine politischen Verlagerungsziele im Binnen-G-Vrk
3. Erwartungen heute und zukünftig:
 - Verfügbarkeit von Kapazitäten für P und G ist sichergestellt
 - Verursachergerechte Preise für Bahn-Kunden
 - Verstärkte Wettbewerbssituation
 - Die Rahmenbedingungen erlauben effizient „Für Güter die Bahn“

31. August 2011; Meeting UNBK; Stellungnahme Die Schweizerische Post
Postlogistics PL2, Kantonale Postämter – Systemtransporte, Thomas J. Ernst

Seite 14

Block B: Institutionelles Modell

4. Stärken heutiges System
Das System ist überschaubar, „man kennt sich“
5. Schwächen
Zuständigkeiten Netzentwicklung, Entwicklung SBB International?
Schlechte Erfahrungen mit Entwicklung Netz und Trassenpreis
6. Handlungsbedarf
BAV als Kompetenzzentrum Schiene weiterentwickeln auch hinsichtlich Markt

31. August 2011; Meeting UNBK; Stellungnahme Die Schweizerische Post
Postlogistics PL2, Kantonale Postämter – Systemtransporte, Thomas J. Ernst

Seite 15

Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7. / 8. Effizienzsteigerung: Organisation dahingehend entwickeln:
Ein eigenständiger Netzbetreiber, welcher direkt dem Eigner unterstellt ist
Ein Netz Normalspur CH-weit (analog Autobahn)
Ein Systemintegrator welcher Netzzugang sicherstellt (Trasse.ch + evtl. Rangier an Endpunkten zu prüfen)
9. Treiber Netzentwicklung
Personenverkehr, Kantone, Politik

31. August 2011; Meeting UNBK; Stellungnahme Die Schweizerische Post
Postlogistics PL2, Kantonale Postämter – Systemtransporte, Thomas J. Ernst

Seite 16

Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

10. Zukünftiger Netzentwickler
DER Netzbetreiber, abgestimmt auf die Ziele des Eigners und der Bedürfnisse des Marktes
11. Steuerbarkeit Bahn/ÖV
„Man lässt durch SBB steuern“, Politik/Steuerzahler bezahlt
Wer Kriterien erfüllt bekommt Subventionen

31. August 2011; Meeting UNBK; Stellungnahme Die Schweizerische Post
Postlogistics PL2, Kantonale Postämter – Systemtransporte, Thomas J. Ernst

Seite 17

Block D: Wettbewerb / Diskriminierung

12. Besteht Wettbewerb unter EVU
Nein, WLV international beinhaltet „Hoheitsgebiete“
Binnenverkehr: Letzte Meile ist preislich ein Problem
Lokvermietung SBB nicht marktfähig
Transit Güter: Wettbewerb hat sich entwickelt
Trasse.ch ist neutral was Trassenvergabe an diverse EVU betrifft, Bravo!
Weder im P-Vrk noch im G-Vrk besteht ein eigentlicher Wettbewerb
13. Dynamik an Wettbewerb
Bei zuwenig Trassen kann keine Dynamik aufkommen
Güter: Ohne Anschlussgleise und entsprechender Infra kriegen Verladende die Güter nicht auf die Schiene. Fazit: Teuer, unflexibel, keine Anreize (Thema Aktionen im Detailhandel). Die Strasse ist Leader

31. August 2011; Meeting UNBK; Stellungnahme Die Schweizerische Post
Postlogistics PL2, Kantonale Postämter – Systemtransporte, Thomas J. Ernst

Seite 18



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Block D: Wettbewerb / Diskriminierung

14. Diskriminierungsfrei?

Nein: Offerte X-Rail versus Ganzzug FFM-Zürich retour
Ausländische EVU fahren nicht in die Schweiz (X-Rail!)

15. Voraussetzungen System Bahn, damit diskriminierungsfrei und wettbewerbstauglich?

Selbständige Organisationen:

Infra / Trassenvergabestelle / P-Vrk / G-Vrk / Immobilien

31. August 2011; Meeting UfWK; Stellungnahme Die Schweizerische Post
Postlogistik PL2, KundenRepress/Paket - Systemtransport; Thomas J. Ernst

Seite 19

Block E: Internationale Integration

16. Spielregeln und Gesetzesgrundlagen analog Ausland?

Aus technischer Sicht nötig, auf vernünftigem Niveau, jedoch keine Eingeständnisse was Sicherheit betrifft

31. August 2011; Meeting UfWK; Stellungnahme Die Schweizerische Post
Postlogistik PL2, KundenRepress/Paket - Systemtransport; Thomas J. Ernst

Seite 20

Block F: Fazit aus Sicht Post

So sieht die zukünftige Bahnlandschaft Schweiz aus:

- Ein Normalspur-Netz für welches eine Organisation zuständig ist (Betrieb mit Rangier an Bedienpunkten sowie der marktfähigen Entwicklung des Netzes), welche direkt dem Eigner unterstellt ist
- Trasse.ch als Integrator
- ca. 100 offizielle Bedienpunkte für WLV, Kantone oder Private können bei Bedarf weitere finanzieren
- 1 Terminalnetz für unbegleiteten Kombi-Binnenverkehr mit max. 6 Standorten (Ost-Mitte-West-Nord-Süd, evtl. Mitte Raum Luzern)
- Die Trassenbelegung verantwortet Trasse.ch und kann von den Stakeholdern bei ihr verhandelt werden. Dabei orientiert sich Trasse.ch an den Zielen des Netz-Eigners.

31. August 2011; Meeting UfWK; Stellungnahme Die Schweizerische Post
Postlogistik PL2, KundenRepress/Paket - Systemtransport; Thomas J. Ernst

Seite 21





IG DHS

Datum:	26.09.11
Ort:	Bern
Zeit:	14.00 – 16.00
Vorsitz:	P. Blumenthal
Protokoll:	S. Gutmann
Anwesend:	A. Herczog, E. Rutishauser;

Die IG DHS hat eine ausführliche Präsentation vorbereitet, die am Hearing gezeigt wird und die den Experten als Hand-out zur Verfügung gestellt wurde; sie stand uns auch in elektronischer Form für das Protokoll zur Verfügung.

Die IG DHS wurde 2006 gegründet. Ihr Ziel ist die wirtschaftspolitische Interessenvertretung der Schweizer Detailhandelsunternehmen Coop, Migros, Valora, Denner, Charles Vögele und Manor.

Hearing-Leitfaden

Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1. Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

- Flächendeckendes, gut „vertaktetes“ Angebot für Personentransporte „rund um die Uhr“, vor allem für Reisende, Pendler und Ausflügler.
- Pünktlichkeit, Planungssicherheit Fahrplan, wenig grosse Störungen oder Unfälle.
- Hohe Verfügbarkeit der Infrastruktur, da Wartung und Unterhalt laufend ausgeführt werden.

Das Angebot im Personenverkehr wird laufend ausgebaut und ist luxuriös. FABI sieht gar Viertelstundentakt zwischen Zürich und Bern und Zürich und Basel vor.

Luxuriöses: 323 Güterzustellpunkte sind definitiv zu viele und deshalb nicht kostendeckend zu betreiben (Siehe auch die Nachteile: 323). Wenn man wirklich so viele – auch unrentable - Zustellpunkte will, so muss man das politisch gewollt und/oder finanziert sein. Reihenfolge: 1. durch den Kunden, die unrentable Leistung will, 2. den Kanton, der die unrentable Leistung will oder 3. der Bund, der die unrentable Leistung will.

2 Was sind Schwächen?

Generell gilt die Feststellung: „Bei den Schwächen klagen wir auf hohem Niveau!“

„Güter auf die Schiene“: Da sind wir anderen in der EU schon um Meilen voraus (gilt in CH schon für Distanzen > 90 km; in der EU: >300 km !).

- SBB Cargo kann die eigenen Interessen innerhalb des Konzerns nicht genügend einbringen (SBB Cargo verfügt nicht über einen eigenen Verwaltungsrat).
- Der Güterverkehr, speziell der Wagenladungsverkehr wird auf Grund der Prioritätenord-



nung gegenüber dem zu billigen Fern- und Regionalverkehrs benachteiligt.

- Engpässe auf den Trassen existieren schon heute. (z.B. Trassenzuteilung am Lötschberg: Vorgesehen waren 80 Trassen für den Güterverkehr, effektiv sind es heute 65). Mit den geplanten Ausbau des öV wird sich diese Problematik weiter akzentuieren.
- Wettbewerb im Wagenladungsverkehr findet nicht statt.
- Zu viele unrentable Dienstleistungen., z.B. über 300 Güterzustellpunkte werden teils aus politischen Partikularinteressen weiterhin angeboten. Dies führt zu hohen Kosten.). “ Wenn man wirklich so viele – auch unrentable - Zustellpunkte will, so muss man das (politisch) gewollt und/oder finanziert sein. Reihenfolge der Defizitübernahme: 1. durch den Kunden, die unrentable Leistung will, 2. den Kanton, der die unrentable Leistung will oder 3. der Bund, der die unrentable Leistung will.
- Mangelnde Transparenz: Trotz Effizienzsteigerungsprogrammen innerhalb der SBB Cargo ist es ihr bis dato nicht gelungen, als ersten Schritt Transparenz herzustellen, d.h. rentable von unrentablen Kunden zu unterscheiden, um ihr Geschäft letztlich profitabler gestalten zu können. Erste Fortschritte bei SBB Cargo sind seit kurzem erkennbar.
- Mangelnde Automatisierung und tiefe Produktivität führen zu hohen Kosten. Der personelle Overhead der SBB Cargo ist mit 28% zu hoch (Europäischer Durchschnitt liegt bei 15%). Die Kosten werden auf die (Gross-) Kunden abgewälzt.
- Keine Transparenz zu den laufenden Infrastrukturkosten. Es kann nicht beurteilt werden, ob die hohen Kosten anfallen, weil das Unterhaltsmaterial so teuer ist oder die bestehenden Prozesse ineffizient sind (z.B. teure Mitarbeiter nicht richtig eingesetzt).

Zu viele Gelder fliessen in die Infrastruktur Nord-Süd GV – nur wenige in Ost-West, was dem schweizerischen Binnengüterverkehr mehr dienen würde!

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

- Im GV wird fast nur der Nord – Süd -Verkehr gepusht. Prioritär ist aber der Ost – West -Verkehr!
- Zusammenlegung der Normalspurnetze in eine nationale Netzgesellschaft.
- Verursachergerechte und transparente Preise im Personen- und Güterverkehr sind einzuführen. Plakativ: Trassenpreise GV sind zu hoch, Preise für Kunden im PV sind zu günstig.
- Die Netzzugangsverordnung ist anzupassen. Die dritte Priorität des Güterverkehrs hinter dem Fernverkehr und dem Regionalverkehr kombiniert mit dem verdichteten Personenfahrplänen (Siehe Vernehmlassung FABI) lässt dem Güterverkehr zu wenig Trassen zu, die vor allem im Vergleich mit dem benachbarten Ausland in der Preisgestaltung nicht konkurrenzfähig sind. Ein Minimalbestand an Güterverkehrstrassen ist zu sichern.
 - Die geltende Prioritätenordnung spiegelt sich finanziell in der Haltegebühr sowie in der Trassenqualität viel zu wenig wider. Mit ausgeprägteren Faktoren in der Tras-



senqualität könnten die verladenden Unternehmen noch mehr Verkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern.

- Erhalt & Bau von Umschlagplätzen/ (Mini-)Terminals für kombinierte Lösungen. Aktuell reduziert sich deren Fläche wegen der Umnutzung zu Park & Ride Angeboten. Achtung: Dabei muss die Eignung nicht nur aus Sicht Bahn, sondern auch aus Sicht LKW geprüft werden (aktuelles Beispiel: Cadenazzo – bahntechnisch ok, für LKW ist Lage und Zufahrt ungeeignet). Für IG DHS sind Strasse und Schiene gleich wichtig – „Für die letzte Meile brauchen wir den LKW.“

Frage: Wie viel (Geld) ist den grossen Detailhandelsunternehmen die Nachhaltigkeit im Verkehr (= bewusste Wahl der Bahn) wert, wie viel Mehrkosten ist ein CEO bereit, für nachhaltige Transportlösungen aufzubringen? Antwort: In Franken mir nicht bekannt. Es werden jedoch viele bauliche Massnahmen im Hinblick auf den Schienengüterverkehr getätigt (Gleisanschlüsse, Rampen) Nachhaltigkeit ist aber bei allen IG DHS Unternehmen tief verankert und Teil ihrer Unternehmensstrategien.

B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- BAV und SBB (Infrastruktur) haben ein sehr gutes Image, im besonderen in Bezug auf Service public und Nachhaltigkeit.
- Die einzelnen Interessengruppen (Eigner, Behörde etc.) fokussieren sich auf ihre Kernkompetenz, was sie meist als kompetente Ansprechpartner machen.
- Das System ist eingespielt. Berechenbarkeit ist meist gegeben.

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Politische Verflechtungen führen zu Abhängigkeiten und zu mangelnder Transparenz.
 - Zu viele kantonale Forderungen werden wegen föderalem Ansatz befriedigt.
 - SBB Personenverkehr sagen faktisch welche Netze aufgrund des Kundenaufkommens neu erstellt werden sollen und nicht das BAV.
 - SBB Cargo kann Güterverkehrsinteressen innerhalb des SBB-Konzern nicht genügend einbringen und durchsetzen.
 - Es braucht mehr Wettbewerb im EWLK.
- Internationale Traktionäre betreiben im Transitverkehr Rosinenpickerei. Der schwierig rentabel zu betreibende WLV bleibt bei SBB Cargo quasi als intransparente und verlustbringende Monopoleistung.



6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

- Es wurde bis anhin vom Bund verpasst, eine verkehrsträgerübergreifende Verkehrsgesamtkonzeption vorzulegen (Strasse und Schiene sowie Terminals / Personen und Güterverkehr / national und international).
- Das BAV ist verantwortlich für die Rahmenbedingungen der Cargo-Struktur und zwar für SBB Cargo, aber auch andere EVUs für die nächsten 10 bis 20 Jahre.
- SBB Cargo ist aus der SBB herauszulösen und mit einem starken Verwaltungsrat auszustatten und als eigenständiges Unternehmen unter der Obhut des Bundes zu etablieren. Dabei soll ihr Fokus eindeutig auf dem operativen Betrieb, der Optimierung des WLV liegen.
- Die Infrastruktur aus den massgebenden Betrieben SBB und BLS sind herauszulösen und einer unter der Obhut des Bundes stehenden unabhängigen Betreibergesellschaft zu übergeben.

Frage: Genügt die Trasse CH AG nicht, um dies zu gewährleisten? Antwort: Da besteht heute zu wenig Transparenz.

C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

- SBB Cargo ist aus der SBB herauszulösen und mit einem starken Verwaltungsrat auszustatten.
- Die Infrastruktur aus den massgebenden Betrieben SBB und BLS sind herauszulösen und einer unabhängigen Betreibergesellschaft zu übergeben.
- Erhöhter Wettbewerb: Transportunternehmungen sollen Verkehrsleistungen innerhalb der Fahrplansysteme in offenem Wettbewerb erbringen können. Wo Monopolleistungen angeboten werden, sollte generell ein starker Regulator eingesetzt werden.
- Ein nationaler Regulator mit Interventions- und Entscheidungsbefugnissen soll installiert werden.
- Der Zirkulär-kumulativer Prozess (Ausdruck der avenir Suisse) muss gestoppt werden: Massive Ausbreitung der Agglomerationen durch stark verbessertes und zu günstigem öV Angebot und visa versa. Raumplanung und Verkehrspolitik müssen gekoppelt werden. Verursachergerechte Preisgestaltung im Personenverkehr sind einzuführen, um Prozess des zunehmenden öV (und der damit verbunden Infrastrukturinanspruchnahme) zu verlangsamen oder gar zu stoppen und Trassen für den Güterverkehr zu sichern.

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. stei-



gern?

- Der Schienengüterverkehr ist kein öffentlicher Verkehr.
- Der Schienengüterverkehr, im besonderen der WLV benötigt einen starken Integrator mit klaren Rahmenbedingungen, die die Politik festlegt. Frage: Wer zahlt ihn? Antwort: das ist eine offene Frage, aber es braucht ihn aus Sicht Kunde.
- Die Erbringung der Dienstleistung muss in einen offenen Wettbewerb durch die diversen EVUs (kein Monopol der SBB Cargo) erbracht werden.
 - Die Bedienung von entlegenen, schlecht ausgelasteten Güterzustellpunkten muss bei politischem Willen durch den Staat (Kanton oder Bund) transparent subventioniert werden und nicht durch die Grundaustlastung der Grosskunden quersubventioniert werden.
- Die Netzzugangsverordnung ist anzupassen. Die dritte Priorität des Güterverkehrs hinter dem Fernverkehr und dem Agglomerationsverkehr kombiniert mit dem verdichteten Personenfahrplänen (Siehe Vernehmlassung FABI) lässt dem Güterverkehr zu wenig Trassen zu, die vor allem im Vergleich mit dem benachbarten Ausland in der Preisgestaltung nicht konkurrenzfähig sind.

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

- Treiber sind heute die Transportunternehmen und Besteller im Personenverkehr, im speziellen der SBB Personenverkehr. Frage: Weshalb ist das so? Antwort: Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen (aber im GV gilt: „Kisten sprechen nicht!“). SBB Cargo müsste sich separat einbringen und könnte so mehr bewirken, als wenn es als SBB Cargo innerhalb der Konzernstrukturen „zementiert“ ist.
- Der Bund (BAV) wäre eigentlich verantwortlich für die Netzentwicklung des nationalen Normalspurnetzes im Interesse der Volkswirtschaft und für die Umsetzung der verfassungsmässigen Aufträgen
 - Das BAV wäre eigentlich verantwortlich die Netzentwicklung und die Rahmenbedingungen und zwar für SBB Cargo, aber auch andere EVUs für die nächsten 10 bis 20 Jahre.
- Hier besteht eine Diskrepanz: Faktisch ist die SBB für die strategische Netzentwicklung verantwortlich, was zu einer Bevorteilung des Personenverkehrs zu Ungunsten des volkswirtschaftlich ebenfalls wichtigen Schienengüterverkehrs führt.
 - Die in den Bahnkonzernen integrierten Infrastrukturen nehmen die Ideen und Vorgaben des Personenverkehrs laufend auf und setzen die Wünsche entsprechend um (Mittel- und Langfristplanung).

Frage zu FABI: Sind die Interessen der IG DHS da abgedeckt? Antwort: Es gab eine Vernehmlassung.



sung, aber eigentlich müssten die EVU ihre Anliegen an Infrastrukturentwicklung schon vorher einbringen können via BAV.

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

- Die Netzentwicklung sollte völlig vom SBB Konzern entflechtet werden, damit der öV sowie der Güterverkehr neutral geplant werden kann.
- Treiber sollte die nationale Politik (nicht die Kantone) sein gemäss den verfassungsmässigen Zielen/Aufträgen. Aufträge gehen an die nationale Netzgesellschaft und die Integratoren (Fahrplanstrategie).
- Transportunternehmen erbringen wettbewerbsfähige Transportleistungen (WLV und Ganzzüge).
- Regulator überwacht die Einhaltung der Rahmenbedingungen und Prozesse und ahndet Diskriminierungen.

Frage: In Deutschland gibt es seit einiger Zeit den sog. Netz-Beirat (fungiert als Transmissionsorgan für Netzentwicklungsbedürfnisse). Wäre das auch etwas für uns in der Schweiz? Antwort: Spontan ja, scheint eine gute Lösung zu sein, ist ein neuer Ansatz.

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

- Das System wäre grundsätzlich steuerbar.
- Langjährige Leistungsvereinbarungen mit dem Netzbetreiber sind ohne weiteres möglich und dringend nötig, wie dies die Vernehmlassung zu FABI vorsieht.
- Die Reduktion der Anzahl Leistungsvereinbarungen durch die Zusammenlegung der Netze in eine nationale Normalspurnetzbetreibergesellschaft erhöht zudem die Steuerbarkeit des Systems massiv.

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

- SBB Cargo ist in den SBB-Konzern integriert, hat keinen eigenen Verwaltungsrat und damit keine unabhängige Stellung (siehe Antwort zu Frage 2). Die Integration behindert den Wettbewerb zwischen Personen- und Güterverkehr und zwischen den EVUs innerhalb des Güterverkehrs.
- Die geringe Trassenverfügbarkeit für den Güterverkehr (Kapazitäten, Zugangspriorität) sowie die schlechte Trassenqualität behindern den Wettbewerb.
- Die letzte Meile (Bedienung von Anschlussgleisen, Umstellungen usw.) bleibt immer die verhältnismässig teuerste Leistung in der Transportkette und behindert den Wettbewerb, da die notwendigen Ressourcen (Traktionsmittel, Triebfahrzeugführer, Rangiermitarbeiter)



regelmässig bei SBB Cargo alleine verfügbar sind. Diese dezentralen Strukturen sollen dem Wettbewerb geöffnet werden.

- Ein Optimierungsansatz wäre: EVU's rangieren mit den Streckenloks (z.B. Pendelzug), grosse Güterbahnhöfe werden durch private neutrale Betriebsgesellschaften bedient, Anschlussgleisbesitzer rangieren mit eigenen Teams und gewähren allen EVU's Zugang, sofern technisch möglich. Die letzte Meile könnte teilweise auch bei der von SBB Infrastruktur angesiedelt werden und den diversen EVUs diskriminierungsfrei angeboten werden.
- Im Transitbereich hat die Wettbewerbssituation zugenommen, was eine gute Entwicklung darstellt. Für die IG DHS ist der Binnengüterverkehr jedoch um einiges wichtiger. Dort spielt der Wettbewerb aktuell nicht.
- Trasse.ch für die Trassenvergabe ist noch zu wenig neutral, da der Verwaltungsrat lediglich aus den Vertretern von SBB, BLS, SOB und VöV besteht.
- Der Wettbewerb könnte gefördert werden, indem andere Güter-EVU's ebenfalls einen Systemverkehr anbieten, der Aufbau ist jedoch sehr kostenintensiv.

Frage: Müsste EWLTV subventioniert sein? Antwort: Soll primär selbsttragend sein. Unrentable Leistungen müssen durch den Kunden, der die unrentable Leistung will, 2. den Kanton, der die unrentable Leistung will oder 3. der Bund, der die unrentable Leistung will, abgegolten werden. Falscher Ansatz: Quersubventionierung durch Grosskunden.

- Im Schweizer Markt besteht nur ein sehr geringer Wettbewerb. Wettbewerb besteht nur bei Ganzzügen, wenn kein vorgelagertes oder nachgelagertes Rangieren notwendig ist.
- Es braucht eine liberale Marktordnung, in der sich alle Akteure entsprechend der Spielregeln frei bewegen dürfen. Vorzugsstellungen sind strikt abzuschaffen:
 - Zwischen Personen- und Güterverkehr gibt es einen unfairen Wettbewerb aufgrund der Rahmenbedingungen des Marktes (Prioritätenordnung, Trassenpreis, Integration von SBB Cargo in Konzern).
 - Innerhalb des Güterverkehrs gibt es unfairen Wettbewerb (Vorzugstellung der SBB Cargo, Finanzierung Rollmaterial via Eurofima nur für SBB Cargo, Instandhaltungswerkstätten bei SBB Cargo).

Frage: Wie wird mehr Wettbewerb erreicht? Antwort: Das ist eine Frage des Zutritts – also offener Netzzugang. Wenn andere, neue Wettbewerber kommen, muss dafür gesorgt sein, dass sie eine Chance haben.

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

Welche Diskriminierungen haben sie schon erlebt?

Wie beurteilen Sie die gesetzlichen Voraussetzungen für den Markteintritt?

Kann der Markteintritt durch eine Regulierungsstelle unterstützt werden?

Ja, durch einen starken Regulator



15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

- Zusammenlegung der Normalspurnetze (speziell SBB und BLS und weitere) in eine unabhängigen, nationale Netzgesellschaft des Bundes ohne Verbindung zu Bahnunternehmen.
- SBB Cargo ist aus der SBB herauszulösen (aber weiterhin unter der Obhut des Bundes) und mit einem starken Verwaltungsrat auszustatten.
- Erhöhter Wettbewerb im Güterverkehr, im speziellen im WLV, ist anzustreben: Transportunternehmen sollen Verkehrsleistungen innerhalb der Fahrplansysteme in offenem Wettbewerb erbringen.
 - Ressourcen der letzten Meile zur Netzgesellschaft oder in Unabhängigkeit entlassen (siehe Pkt. 12)
- Verbesserung der Rahmenbedingungen des Marktes, insbesondere im Wettbewerb Personen- und Güterverkehr.
 - Die Netzzugangsverordnung ist anzupassen. Die dritte Priorität des Güterverkehrs hinter dem Fernverkehr und dem Agglomerationsverkehr kombiniert mit dem verdichteten Personenfahrplänen lässt dem Güterverkehr zu wenig Trassen zu, die vor allem im Vergleich mit dem benachbarten Ausland in der Preisgestaltung nicht konkurrenzfähig sind.
 - Ein Minimum an Trassen und ev. Vorratstrassen müssen unabhängig der Prioritätenregelung gesichert werden.
- Einführung eines neutralen Regulators, der Diskriminierungen ahndet.
- Kostensenkungen bei Beschaffung und Unterhalt von Bahnequipment schaffen, indem der Lieferantenmarkt liberalisiert wird. Durch die Zertifizierungskultur der Eisenbahnen wurden im Beschaffungsmarkt ebenfalls Monopolisten geschaffen, welche heute über Preis und Leistung bestimmen. Der Bund könnte dabei positiv einwirken, indem er aktiv mehr Wettbewerb im Beschaffungsmarkt verlangt und neue Lieferanten zulässt (z.B. Fahrzeugbauer für Reparaturen an Tragwagen einsetzen).

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

- Das EU-Recht soll dort übernommen werden, wo eine Zunahme der Wirtschaftlichkeit erwartet werden kann, ohne dass die hohe Schweizer Lebensqualität und Nachhaltigkeit beeinträchtigt wird. Von einer automatischen Übernahme von EU-Recht soll abgesehen werden. Bei einer allfälligen Adaption von EU-Recht muss die Reziprozität berücksichtigt werden.



F Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

- Die Zulassungsverfahren für Triebfahrzeuge, Rollmaterial, Sicherungssysteme für Lokomotiven und Bahnpersonal (Lokführer, Rangierer, Wagenprüfer) müssen international harmonisiert werden, damit die Beschaffung vereinfacht werden kann.
- Der Netzzugang zu Frankreich ist faktisch nicht oder nur schwer zu erhalten (= Quasimonopol der SNCF).

Block F: Fazit

- Zusammenlegung der Normalspurnetze (speziell SBB und BLS und weitere) in eine unabhängigen, nationale Netzgesellschaft des Bundes ohne Verbindung zu Bahnunternehmen.
- SBB Cargo ist aus der SBB herauszulösen (aber weiterhin unter der Obhut des Bundes) und mit einem starken Verwaltungsrat auszustatten.
- Erhöhter Wettbewerb im Güterverkehr, im speziellen im WLV, ist anzustreben: Transportunternehmen sollen Verkehrsleistungen innerhalb der Fahrplansysteme in offenem Wettbewerb erbringen.
- Ressourcen der letzten Meile gehört zur Netzgesellschaft oder soll in Unabhängigkeit entlassen werden.
- Verbesserung der Rahmenbedingungen des Marktes, insbesondere im Wettbewerb Personen- und Güterverkehr.
- Die Netzzugangsverordnung ist anzupassen. Die dritte Priorität des Güterverkehrs hinter dem Fernverkehr und dem Agglomerationsverkehr kombiniert mit dem verdichteten Personenfahrplänen lässt dem Güterverkehr zu wenig Trassen zu, die vor allem im Vergleich mit dem benachbarten Ausland in der Preisgestaltung nicht konkurrenzfähig sind.
- Ein Minimum an Trassen und ev. Vorratstrassen müssen unabhängig der Prioritätenregelung gesichert werden.
- Einführung eines neutralen Regulators, der die Einhaltung der Rahmenbedingungen und Prozesse überwacht sowie Diskriminierungen ahndet.

Frage: was müsste minimal verändert werden?

- Zusammenlegung Normalspurnetze
- Auslagern SBB Cargo, jedoch weiterhin unter Obhut des Bundes
- Minimale Trassenkapazität für GV
- Starker Regulator



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

IG DHS
Interessengemeinschaft
Detailhandel Schweiz

IG Detailhandel Schweiz Arbeitsgruppe Güterverkehr

Hearing der Expertengruppe Organisation der Eisenbahninfrastruktur vom 26. September 2011

Zürich, 26. September 2011/ Thomas Hess

IG DHS
Interessengemeinschaft
Detailhandel Schweiz

Wer ist die Arbeitsgruppe Güterverkehr der Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz?

- **2006: Gründung der Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG DHS)**
- **Ziel: Gemeinsame wirtschaftspolitisch Interessenvertretung der Schweizer Detailhandelsunternehmen Charles Vögele, Coop, Manor, Migros, Valora und Denner.**



MANOR

valora



MIGROS



- **2010 Konstitution der Arbeitsgruppe Güterverkehr der IG DHS**



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Block A: Fragen zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

IG DHS
Interessengemeinschaft
Detailhandel Schweiz

1. Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der der heutigen Organisation)

- Flächendeckendes, gut „vertaktes“ Angebot für Personentransporte „rund um die Uhr“, vor allem für Reisende, Pendler und Ausflügler.
- Pünktlichkeit, Planungssicherheit Fahrplan, wenig grosse Störungen oder Unfälle.
- Hohe Verfügbarkeit der Infrastruktur, da Wartung und Unterhalt laufend ausgeführt werden.
- Das Angebot im Personenverkehr wird laufend ausgebaut und ist luxuriös. FABI sieht gar Viertelstundentakt zwischen Zürich und Bern und Zürich und Basel vor.
- Luxuriöses 323 Güterzustellpunkte (Siehe auch die Nachteile: 323 sind definitiv zu viele und deshalb nicht kostendeckend zu betreiben).

3

Block A: Fragen zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

IG DHS
Interessengemeinschaft
Detailhandel Schweiz

2. Was sind die Schwächen?

- SBB Cargo kann die eigenen Interessen innerhalb des Konzerns nicht genügend einbringen (SBB Cargo verfügt nicht über einen eigenen Verwaltungsrat).
- Der Güterverkehr, speziell der Wagenladungsverkehr wird auf Grund der Prioritätenordnung gegenüber dem zu billigen Fern- und Regionalverkehrs benachteiligt.
 - Engpässe auf den Trassen existieren schon heute. (z.B. Trassenzuteilung am Lötschberg: Vorgesehen waren 80 Trassen für den Güterverkehr, effektiv sind es heute 65). Mit den geplanten Ausbau des öV wird sich diese Problematik weiter akzentuieren.
- Wettbewerb im Wagenladungsverkehr findet nicht statt.
- Zu viele unrentable Dienstleistungen (über 300 Güterzustellpunkte) werden teils aus politischen Partikularinteressen weiterhin angeboten. Dies führt zu hohen Kosten.
- Mangelnde Transparenz: Trotz Effizienzsteigerungsprogrammen innerhalb der SBB Cargo ist es ihr bis dato nicht gelungen, als ersten Schritt Transparenz herzustellen, d.h. rentable von unrentablen Kunden zu unterscheiden, um ihr Geschäft letztlich profitabler gestalten zu können.
- Mangelnde Automatisierung und tiefe Produktivität führen zu hohen Kosten. Der personelle Overhead der SBB Cargo ist mit 28% zu hoch (Europäischer Durchschnitt liegt bei 15%). Die Kosten werden auf die (Gross-) Kunden abgewälzt.
- Keine Transparenz zu den laufenden Infrastrukturkosten. Es kann nicht beurteilt werden, ob die hohen Kosten anfallen, weil das Unterhaltsmaterial so teuer ist oder die bestehenden Prozesse ineffizient sind (z.B. teure Mitarbeiter nicht richtig eingesetzt).

4



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Block A:

Fragen zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

IG DHS
Interessengemeinschaft
Detailhandel Schweiz

3. Was sind die ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

- Zusammenlegung der Normalspurnetze in eine nationale Netzgesellschaft ohne Verbindung zu Bahnunternehmen.
- Verursachergerechte und transparente Preise im Personen- und Güterverkehr sind einzuführen.
 - Wir begrüßen verursachergerechte Elemente im Trassenpreis wie z.B. die Haltegebühr, das künftige Bonus/Malus-System oder der Verschleissfaktor wie dies im neuen Trassenpreissystem vorgesehen ist.
- Die Netzzugangsverordnung ist anzupassen. Die dritte Priorität des Güterverkehrs hinter dem Fernverkehr und dem Regionalverkehr kombiniert mit dem verdichteten Personenfahrlänen (Siehe Vernehmlassung FABI) lässt dem Güterverkehr zu wenig Trassen zu, die vor allem im Vergleich mit dem benachbarten Ausland in der Preisgestaltung nicht konkurrenzfähig sind.
 - Die geltende Prioritätenordnung spiegelt sich finanziell in der Haltegebühr sowie in der Trassenqualität viel zu wenig wider. Mit ausgeprägteren Faktoren in der Trassenqualität könnten die verladenden Unternehmen noch mehr Verkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern.
- Erhalt & Bau von Umschlagplätzen/ (Mini-)Terminals für kombinierte Lösungen. Aktuell reduziert sich deren Fläche wegen der Umnutzung zu Park & Ride Angeboten. Achtung: Dabei muss die Eignung nicht nur aus Sicht Bahn, sondern auch aus Sicht LKW geprüft werden (aktuelles Beispiel: Cadenazzo – bahntechnisch ok, für LKW ist Lage und Zufahrt ungeeignet).

5

Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiven-Betrachtung auf 2. Kreis)

IG DHS
Interessengemeinschaft
Detailhandel Schweiz

4. Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- BAV und SBB (Infrastruktur) haben ein sehr gutes Image, im besonderen in Bezug auf Service public und Nachhaltigkeit.
- Die einzelnen Interessengruppen (Eigner, Behörde etc.) fokussieren sich auf ihre Kernkompetenz, was sie meist als kompetente Ansprechpartner machen.
- Das System ist eingespielt. Berechenbarkeit ist meist gegeben.

6



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiven-Betrachtung auf 2. Kreis)

IG DHS
Interessengemeinschaft
Detailhandel Schweiz

5. Was sind Schwächen des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Politische Verflechtungen führen zu Abhängigkeiten und zu mangelnder Transparenz.
 - Zu viele kantonale Forderungen werden wegen föderalem Ansatz befriedigt.
 - SBB Personenverkehr sagen faktisch welche Netze aufgrund des Kundenaufkommens neu erstellt werden sollen und nicht das BAV.
 - SBB Cargo kann Güterverkehrsinteressen innerhalb des SBB-Konzern nicht genügend einbringen und durchsetzen.
 - Bund als Eigener von SBB hat kein unmittelbares Bedürfnis, mehr Wettbewerb auf der Schiene zu fördern.
- Internationale Traktionäre betreiben im Transitverkehr Rosinenpickerei. Der schwierig rentabel zu betreibende WLV bleibt bei SBB Cargo quasi als intransparente und verlustbringende Monopolleistung.

7

Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiven-Betrachtung auf 2. Kreis)

IG DHS
Interessengemeinschaft
Detailhandel Schweiz

6. Handlungs- / Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems?

- Es wurde bis anhin vom Bund verpasst, eine verkehrsträgerübergreifende Verkehrsgesamtkonzeption vorzulegen (Strasse und Schiene sowie Terminals / Personen und Güterverkehr / national und international).
- Das BAV ist verantwortlich für die Rahmenbedingen der Cargo-Struktur und zwar für SBB Cargo, aber auch andere EVUs für die nächsten 10 bis 20 Jahre.
- SBB Cargo ist aus der SBB herauszulösen und mit einem starken Verwaltungsrat auszustatten und als eigenständiges Unternehmen zu etablieren. Dabei soll ihr Fokus eindeutig auf dem operativen Betrieb, der Optimierung des WLV liegen.
- Die Infrastruktur aus den massgebenden Betrieben SBB und BLS sind herauszulösen und einer unabhängigen Betreibergesellschaft zu übergeben.

8

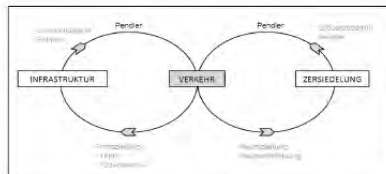


Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7. Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

- SBB Cargo ist aus der SBB herauszulösen und mit einem starken Verwaltungsrat auszustatten.
- Die Infrastruktur aus den massgebenden Betrieben SBB und BLS sind herauszulösen und einer unabhängigen Betreibergesellschaft zu übergeben.
- Erhöhter Wettbewerb: Transportunternehmungen sollen Verkehrsleistungen innerhalb der Fahrplansysteme in offenem Wettbewerb erbringen.
- Ein nationaler Regulator mit Interventions- und Entscheidungsbefugnissen soll installiert werden.
- Der Zirkulär-kumulativer Prozess (Ausdruck der avenir Suisse) muss gestoppt werden: Massive Ausbreitung der Agglomerationen durch stark verbessertes und zu günstigem öV Angebot und visa versa. Raumplanung und Verkehrspolitik müssen gekoppelt werden. Verursachergerechte Preisgestaltung im Personenverkehr sind einzuführen, um Prozess des zunehmenden öV (und der damit verbunden Infrastrukturinanspruchnahme) zu verlangsamen oder gar zu stoppen und Trassen für den Güterverkehr zu sichern.



9

Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

8. Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

- Der Schienengüterverkehr ist kein öffentlicher Verkehr.
- Der Schienengüterverkehr, im besonderen der WLV benötigt einen starken Integrator mit klaren Rahmenbedingungen, die die Politik festlegt.
- Die Erbringung der Dienstleistung muss in einen offenen Wettbewerb durch die diversen EVUs (kein Monopol der SBB Cargo) erbracht werden.
 - Die Bedienung von entlegenen, schlecht ausgelasteten Güterzustellpunkten muss bei politischem Willen durch den Staat (Kanton oder Bund) transparent subventioniert werden und nicht durch die Grundauslastung der Grosskunden quersubventioniert werden.
- Die Netzzugangsverordnung ist anzupassen. Die dritte Priorität des Güterverkehrs hinter dem Fernverkehr und dem Agglomerationsverkehr kombiniert mit dem verdichteten Personenfahrplänen (Siehe Vernehmlassung FABI) lässt dem Güterverkehr zu wenig Trassen zu, die vor allem im Vergleich mit dem benachbarten Ausland in der Preisgestaltung nicht konkurrenzfähig sind.

10



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

9. Wer ist aus Ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

- Treiber sind heute die Transportunternehmen und Besteller im Personenverkehr, im speziellen der SBB Personenverkehr.
- Der Bund (BAV) wäre eigentlich verantwortlich für die Netzentwicklung des nationalen Normalspurnetzes im Interesse der Volkswirtschaft und für die Umsetzung der verfassungsmässigen Aufträgen
 - Das BAV wäre eigentlich verantwortlich die Netzentwicklung und die Rahmenbedingungen und zwar für SBB Cargo, aber auch andere EVUs für die nächsten 10 bis 20 Jahre.
- Hier besteht eine Diskrepanz: Faktisch ist die SBB für die strategische Netzentwicklung verantwortlich, was zu einer Bevorteilung des Personenverkehrs zu Ungunsten des volkswirtschaftlich ebenfalls wichtigen Schienengüterverkehrs führt.
 - Die in den Bahnkonzernen integrierten Infrastrukturen nehmen die Ideen und Vorgaben des Personenverkehrs laufend auf und setzen die Wünsche entsprechend um (Mittel- und Langfristplanung).

11

Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

10. Wer sollte aus Sicht Ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

- Die Netzentwicklung sollte völlig vom SBB Konzern entflechtet werden, damit der öV sowie der Güterverkehr neutral geplant werden kann.
- Treiber sollte die nationale Politik (nicht die Kantone) sein gemäss den verfassungsmässigen Zielen/Aufträgen. Aufträge gehen an die nationale Netzgesellschaft und die Integratoren (Fahrplanstrategie).
- Transportunternehmen erbringen wettbewerbsfähige Transportleistungen (WLV und Ganzzüge).
- Regulator überwacht die Einhaltung der Rahmenbedingungen und Prozesse und ahndet Diskriminierungen.

12



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

11. Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

- Das System wäre grundsätzlich steuerbar.
- Langjährige Leistungsvereinbarungen mit dem Netzbetreiber sind ohne weiteres möglich und dringend nötig, wie dies die Vernehmlassung zu FABI vorsieht.
- Die Reduktion der Anzahl Leistungsvereinbarungen durch die Zusammenlegung der Netze in eine nationale Normalspurnetzbetreiber-gesellschaft erhöht zudem die Steuerbarkeit des Systems massiv.

13

Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12. Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

- SBB Cargo ist in den SBB-Konzern integriert, hat keinen eigenen Verwaltungsrat und damit keine unabhängige Stellung (siehe Antwort zu Frage 2). Die Integration behindert den Wettbewerb zwischen Personen- und Güterverkehr und zwischen den EVUs innerhalb des Güterverkehrs.
- Die geringe Trassenverfügbarkeit für den Güterverkehr (Kapazitäten, Zugangspriorität) sowie die schlechte Trassenqualität behindern den Wettbewerb.
- Die letzte Meile (Bedienung von Anschlussgleisen, Umstellungen usw.) bleibt immer die verhältnismässig teuerste Leistung in der Transportkette und behindert den Wettbewerb, da die notwendigen Ressourcen (Traktionsmittel, Triebfahrzeugführer, Rangiermitarbeiter) regelmässig bei SBB Cargo alleine verfügbar sind. Diese dezentralen Strukturen sollen dem Wettbewerb geöffnet werden.
 - Ein Optimierungsansatz wäre: EVU's rangieren mit den Streckenloks (z.B. Pendelzug), grosse Güterbahnhofe werden durch private neutrale Betriebsgesellschaften bedient, Anschlussgleisbesitzer rangieren mit eigenen Teams und gewähren allen EVU's Zugang, sofern technisch möglich. Die letzte Meile könnte teilweise auch bei der von SBB Infrastruktur angesiedelt werden und den diversen EVUs diskriminierungsfrei angeboten werden.
- Im Transitbereich hat die Wettbewerbssituation zugenommen, was eine gute Entwicklung darstellt. Für die IG DHS ist der Binnengüterverkehr jedoch um einiges wichtiger. Dort spielt der Wettbewerb aktuell nicht. Der BLS wurde beispielsweise der Wagenladungsverkehr faktisch verboten.
- Trasse.ch für die Trassenvergabe ist noch zu wenig neutral, da der Verwaltungsrat lediglich aus den Vertretern von SBB, BLS, SOB und VöV besteht.
- Der Wettbewerb könnte gefördert werden, indem andere Güter-EVU's ebenfalls einen Systemverkehr anbieten, der Aufbau ist jedoch sehr kostenintensiv.

14



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

13. Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb?

- Im Schweizer Markt besteht nur ein sehr geringer Wettbewerb. Wettbewerb besteht nur bei Ganzzügen, wenn kein vorgelagertes oder nachgelagertes Rangieren notwendig ist.
- Es braucht eine liberale Marktordnung, in der sich alle Akteure entsprechend der Spielregeln frei bewegen dürfen. Vorzugsstellungen sind strikt abzuschaffen:
 - Zwischen Personen- und Güterverkehr gibt es einen unfairen Wettbewerb aufgrund der Rahmenbedingungen des Marktes (Prioritätenordnung, Trassenpreis, Integration von SBB Cargo in Konzern).
 - Innerhalb des Güterverkehrs gibt es unfairen Wettbewerb (Vorzugstellung der SBB Cargo, Wagenladungsverkehr dem Wettbewerb verschlossen, Finanzierung Rollmaterial via Eurofima nur für SBB Cargo, Instandhaltungswerkstätten bei SBB Cargo).

15

•Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb?

Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

14. Ist das System frei von Diskriminierungen?

- SBB und BLS werden in Ämterkonsultationen des Bundes einbezogen, ihre Wettbewerber nicht.
- Fahrplan- und Netzentwicklungsstrategien erfolgen – im Auftrag des Bundes – innerhalb SBB als integriertes Unternehmen. Aussenstehende Wettbewerber werden dadurch benachteiligt. Innerhalb des SBB-Konzerns hat der Güterverkehr das Nachsehen.
 - Das tägliche Verspätungsmanagement wird z.B. folgendermassen bewirtschaftet:
 1. SBB Personenverkehr
 2. SBB Güterverkehr
 3. übriger Personenverkehr
 4. übriger Güterverkehr.

16



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

•Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb?

IG DHS
Interessengemeinschaft
Detailhandel Schweiz

Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

15. Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

- Zusammenlegung der Normalspurnetze (speziell SBB und BLS und weitere) in eine unabhängigen, nationale Netzgesellschaft ohne Verbindung zu Bahnunternehmen.
- SBB Cargo ist aus der SBB herauszulösen und mit einem starken Verwaltungsrat auszustatten.
- Erhöhter Wettbewerb im Güterverkehr, im speziellen im WLV, ist anzustreben: Transportunternehmungen sollen Verkehrsleistungen innerhalb der Fahrplansysteme in offenem Wettbewerb erbringen.
 - Ressourcen der letzten Meile zur Netzgesellschaft oder in Unabhängigkeit entlassen (siehe Pkt. 12)
- Verbesserung der Rahmenbedingungen des Marktes, insbesondere im Wettbewerb Personen- und Güterverkehr.
 - Die Netzzugangsverordnung ist anzupassen. Die dritte Priorität des Güterverkehrs hinter dem Fernverkehr und dem Agglomerationsverkehr kombiniert mit dem verdichteten Personenfahrplänen lässt dem Güterverkehr zu wenig Trassen zu, die vor allem im Vergleich mit dem benachbarten Ausland in der Preisgestaltung nicht konkurrenzfähig sind.
 - Ein Minimum an Trassen und ev. Vorratstrassen müssen unabhängig der Prioritätenregelung gesichert werden.
- Einführung eines neutralen Regulators, der Diskriminierungen ahndet.
- Kostensenkungen bei Beschaffung und Unterhalt von Bahnequipment schaffen, indem der Lieferantenmarkt liberalisiert wird. Durch die Zertifizierungs-Kultur der Eisenbahnen wurden im Beschaffungsmarkt ebenfalls Monopolisten geschaffen, welche heute über Preis und Leistung bestimmen. Der Bund könnte dabei positiv einwirken, indem er aktiv mehr Wettbewerb im Beschaffungsmarkt verlangt und neue Lieferanten zulässt (z.B. Fahrzeugbauer für Reparaturen an Tragwagen einsetzen).

17

IG DHS
Interessengemeinschaft
Detailhandel Schweiz

Block E: Fragen zu Internationaler Integration

16. Internationale Integration: wie wichtig ist es aus Ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

- Gesetze, die den Wettbewerb auf der Schiene fördern, werden begrüsst.
- Sinnvolle Gesetze, die der Sicherheit dienen, sind zu übernehmen. Eigene Standards dürfen sich hierdurch nicht verschlechtern.

18



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Block F: Weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

IG DHS
Interessengemeinschaft
Detailhandel Schweiz

17. Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

- Die Zulassungsverfahren für Triebfahrzeuge, Rollmaterial, Sicherungssysteme für Lokomotiven und Bahnpersonal (Lokführer, Rangierer, Wagenprüfer) müssen international harmonisiert werden, damit die Beschaffung vereinfacht werden kann.
- Der Netzzugang zu Frankreich ist faktisch nicht oder nur schwer zu erhalten (= Quasimonopol der SNCF).

19

Block F: Fazit

IG DHS
Interessengemeinschaft
Detailhandel Schweiz

18. Fazit / Die wichtigsten Forderungen der IG DHS im Bereich Güterverkehr

- Zusammenlegung der Normalspurnetze (speziell SBB und BLS und weitere) in eine unabhängigen, nationale Netzgesellschaft ohne Verbindung zu Bahnunternehmen.
- SBB Cargo ist aus der SBB herauszulösen und mit einem starken Verwaltungsrat auszustatten und als eigenständiges Unternehmen zu etablieren. Dabei soll ihr Fokus eindeutig auf dem operativen Betrieb, der Optimierung WLV liegen.
- Erhöhter Wettbewerb im Güterverkehr, im speziellen im WLV, ist anzustreben: Transportunternehmungen sollen Verkehrsleistungen innerhalb der Fahrplansysteme in offenem Wettbewerb erbringen.
 - Ressourcen der letzten Meile gehört zur Netzgesellschaft oder soll in Unabhängigkeit entlassen werden.
- Verbesserung der Rahmenbedingungen des Marktes, insbesondere im Wettbewerb Personen- und Güterverkehr.
 - Die Netzzuggangsverordnung ist anzupassen. Die dritte Priorität des Güterverkehrs hinter dem Fernverkehr und dem Agglomerationsverkehr kombiniert mit dem verdichteten Personenzugfahrplänen lässt dem Güterverkehr zu wenig Trassen zu, die vor allem im Vergleich mit dem benachbarten Ausland in der Preisgestaltung nicht konkurrenzfähig sind.
 - Ein Minimum an Trassen und ev. Vorratsstrassen müssen unabhängig der Prioritätenregelung gesichert werden.
- Einführung eines neutralen Regulators, der die Einhaltung der Rahmenbedingungen und Prozesse überwacht sowie Diskriminierungen ahndet.

20



Personalvertreter

SEV

Datum:	15.09.11
Ort:	Bern
Zeit:	15.00 – 17.00
Vorsitz:	P. Blumenthal
Protokoll:	S. Gutmann
Anwesend:	P. Breuer, A. Herczog;

SEV hat eine Präsentation vorbereitet, die am Hearing projiziert wird

Hearing-Leitfaden

A Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

- Beurteilung des Systems erfolgt in der Schweiz aus einer Spitzenposition.
- Das System ist leistungsfähig und stark ausgelastet.
- öV ist Teil des Service public, „für alle“, zu angemessenen Preisen, angewiesen auf öffentliche Gelder (dh Kosten/Nutzen mitbetrachten)
- Verkehrssysteme schaffen Nutzen für die Bevölkerung und für die Wirtschaft.
- Trägt zur Wettbewerbsfähigkeit der Ch bei - Schweiz und Schweden sind die wettbewerbsfähigsten Volkswirtschaften der Welt und da gehört Infrastruktur dazu.
- Verfügt über engagiertes Personal, das sich mit öV / der Unternehmung in hohem Masse identifiziert
- Ist effizient und hat in den vergangenen 15 Jahren hohe Produktivitätssteigerung erzielt

2 Was sind Schwächen?

- Geisterbahnhöfe / kein Personal in den Zügen wegen „Enthumanisierung des Systems“.
„ÖV wird von Menschen für Menschen gemacht!“
- Service public beim Güterverkehr: mehr Luft verschaffen
- Effizienz ist auch abhängig vom (Präventiv-) Unterhalt – da gibt es Mängel und Lücken: In Zukunft braucht es mehr Unterhalt, sonst sinkt die Effizienz

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

- Kundenwünsche ernst nehmen



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

- Personalabbau beim Personal mit Kundenkontakt stoppen; dies könnte sogar zu noch grösseren Nachfragesteigerungen führen
- Güterverkehr muss sich zwar dem vertakteten Personenverkehr unterordnen, braucht aber auch Platz; Prozesse / Finanzierung überprüfen (Abgeltung wie im RV)
- BAV soll Zieleinhaltung überprüfen, aber sich nicht in Umsetzung einmischen
- VöV soll vor allem im Bereich Tarif / Preise seine Rolle spielen
- es braucht keine Trennung, „Wettbewerb ist kein Heilmittel für alles!“
- Priorisierung ist notwendig wegen der knappen Ressourcen, und sie ist auch politisch gewollt

B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Vgl. Punkt 1

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Prozessoptimierungen sind nötig
- BAV ist Kontrollstelle, nicht aber Regulator
- Zusammenspiel Eigner, Besteller, Unternehmen verbessern
- Eine marktbeherrschende Unternehmung mit Systemführerschaft kann problematisch sein, wenn sie ihre Position ausnützt.

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

- Railcom prüfen
- Trassen CH AG macht ihren Job reaktiv, Trägerschaft zu überprüfen



C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

- Die Effizienzsteigerung entsteht im Moment ganz direkt über finanzielle Anreize der Geldgeber
- Produktivität pro Mitarbeiter konnte in der Vergangenheit von 1996 – 2008 um 59% gesteigert werden; Automatisierung hat die Grenze erreicht.
- Unterhalt des Netzes wurde sträflich vernachlässigt, da ist die Finanzierung sicherzustellen
- Fabi will +60% P und 70% G zusätzlich aufs Netz bringen

Hilft eine Trennung eher oder Integration, um Effizienz zu steigern? Warum? (Begründung)

- SEV ist dezidiert gegen Trennung, aus vielen Gründen: Taktfahrplan, dicht befahrenes Netz, integriertes Modell hat sich bewährt und ist ein Erfolgsmodell; Trennung wird auch europäisch sehr kontrovers diskutiert; zudem: Macht Wettbewerb wirklich alles besser? Da gibt es sehr starke Zweifel. Ein Vorbildmodell soll nicht geändert werden, auch wegen der sehr grossen Risiken, die Systemstabilität wäre gefährdet. Zudem kann eine Trennung zu einem Eigenverhalten / „Insolverhalten“ des Netzbetreibers führen, das dann zu suboptimalen Lösungen führt
- Weitere Argumente des SEV gegen eine Trennung:
EUK argumentiert aus der Liberalisierungsecke heraus rein ideologisch - „Wettbewerb ist eine Glaubensfrage“.
- Wettbewerb besteht intermodal zwischen Strasse und Schiene!
- „Wettbewerb um jeden Preis wollen wir nicht, das ist die falsche Frage!“
Vorzeigesystem SBB kann nur als integriertes System funktionieren

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

- Optimierung des Systems erfolgt über „erneute Personalisierung“, dh Präsenz von Personal und nicht durch Abbau, und das wirkt sich auch bei der Qualität positiv aus
- Service public auch im Güterverkehr: EWLV soll über Anreizsystem und Abgeltungen gesteuert werden, damit die Verlagerung auch im Binnen-GV erreicht wird, nicht nur im Transit
- Mit dem integrierten System ist Qualität am besten erreichbar

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

- Geldgeber ist selbstverständlich der Treiber, dh die Politik. Sie macht aber nicht immer das, was dem System am meisten nützt.
- Die Ziele des Eigners sind unklar oder fehlen ganz.
- Die SBB schaut als Netzentwicklerin primär für sich selbst.
- Infra SBB ist in permanenter Bewegung/Umgestaltung, sodass das Personal mit all den Reorganisationen nicht mehr klar kommt – das sind Rückmeldungen des Personals und



das ist die Sicht der Gewerkschaft.

- Der Güterverkehr hat faktisch keine Lobby.
- Politik muss sich für GV einsetzen, BAV muss entscheiden.

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

- Interessenvertretung allein durch SBB ist ungenügend, siehe oben
- Geldgeber sollte Treiber sein, aber dabei mehr die Systeminteressen berücksichtigen und weniger (regional-) politisch entscheiden.

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

- Netzentwicklung muss beim BAV angesiedelt werden

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

- keine Diskriminierungen bekannt
- Wettbewerb löst keine Probleme
- Gesamtarbeitsverträge stellen fairen Wettbewerb sicher
- Netzpriorisierungen müssen als Spielregeln definiert sein
- Engpässe könnten zu Verteilungskämpfen führen, die wieder zu Diskriminierungen durch den marktbeherrschenden Partner erfolgen

13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb? (Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)

Die Frage lautet: Was ist das Ziel von Wettbewerb? Die Kostenwahrheit Schiene – Strasse ist zentraler als „der Wettbewerb“. Zudem: Wenn die Qualität oder die Sicherheit nicht stimmt, kann es keinen wirklichen Wettbewerb geben

Welche Dimension von Wettbewerb (z.B. Ausschreibungswettbewerb, Wettbewerb um Kunden / Konkurrenz) sollte gefördert werden?

- Wettbewerb ist intermodal, findet zwischen Strasse und Schiene statt
- Beim intramodalen Wettbewerb wird am falschen Ort angesetzt

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

- Kein Thema
- Priorisierung PV / GV wird politisch festgelegt, es braucht sie in jedem System, Vorrang PV ist ok



Welches Diskriminierungspotenzial erkennen Sie darüber hinaus im heutigen System?

Das Problem liegt bei den sehr knappen Kapazitäten, nicht bei der Diskriminierung

Wie beurteilen Sie die gesetzlichen Voraussetzungen für den Markteintritt?

Aus Sicht SEV braucht es den GAV, um branchenübliche Bedingungen zu klären und durchzusetzen.

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

Ist die heutige Organisation der Trassenvergabe optimal, um eine möglichst hohe Effizienz, Qualität und Diskriminierungsfreiheit zu erreichen?

Die heutige Organisation ist in Ordnung und beeindruckend, aber über Trägerschaft kann man diskutieren. SEV ist gegen eine grundsätzliche Veränderung

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

- Integration ist vollzogen, die CH ist im Zeitplan und weit oben im „Liberalisierungsindex“ positioniert. „Bei der internationalen Integration akzeptieren wir heute schon übergenug und wir sind nirgends im Rückstand!“ Zudem ist Integration kein Ziel an sich.
- Die EU ist sich der Einmaligkeit des Systems in der CH bewusst
- CH muss als Nicht-EU-Land keineswegs vorangehen, das wäre völlig falsch – die EU nimmt sich schliesslich auch viel Zeit...
- Die EU sollte im Gegenteil bei der technischen Harmonisierung auf ihrer Seite endlich umsetzen!

F Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

Block F: Fazit

Welches Kriterium ist aus Ihrer Sicht wie wichtig, auf einer Skala 1-7

- Bestehendes System hat sich bewährt
- es geht um eine laufende Optimierung, aber es gibt keinen Grund, etwas grundsätzlich zu verändern
- System muss konsequent unterhalten werden
- Finanzierung des Systems öV sichern
- Genügend und gut bezahltes Personal im System öV ist beim Wettbewerb zwischen Stras-

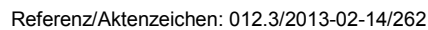


Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

se und Schiene im Fokus

- Blick stets auf das Gesamtsystem, mit service public im Vordergrund
- Schlüsselfaktoren zum Erfolg beim öV sind: gute Kooperation unter den Playern, gutes Personal, gute Unternehmungsführung, gleich lange Spiesse für Strasse und Schiene (Arbeitsbedingungen, systematische Schwerverkehrskontrollen)

Anliegen SEV: Infra SBB hat in 11 Jahren 4 grosse Reorganisationen erlebt und ist dadurch instabil geworden und zT überaltert, zudem ist viel Know how abgewandert. Da liegt ein Gefährdungspotential!





Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Die Unternehmen können sich noch auf
motiviertes und engagiertes Personal mit einer
hohen Identifikation verlassen.

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 16. September 2011



2. Effizienz des heutigen Systems

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 16. September 2011



Produktivitätssteigerung 1996 – 2008 +59%



Quelle: VÖV

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 16. September 2011



Die Effizienz des Systems hängt massgeblich
von einem kontinuierlichen (Präventiv-)
Unterhalt ab.

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 16. September 2011



3. Diskriminierung

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 16. September 2011



Diskriminierung?

Uns sind keine Fälle von Diskriminierung
bekannt.
Wo ein Nachteil besteht, ist normalerweise
auch ein Kläger. Bei der SKE ging aber seit
Bestehen im Jahr 2000 jährlich max. eine Klage
ein.
Priorisierung ist Ausdruck des politischen
Willens.

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 16. September 2011





Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

**.Das Problem ist nicht die Diskriminierung,
sondern die vorhandenen Kapazitäten.**

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 16. September 2011



4. Trennung / Liberalisierung

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 16. September 2011



**.Wer aus theoretischen Gründen für die
Trennung plädiert, ist bereit, ein sehr gut
funktionierendes System aufs Spiel zu setzen.
Qualität und Sicherheit bleiben auf der Strecke.**

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 16. September 2011



**.Das dicht befahrene Netz und der Taktfahrplan
lassen keinen richtigen Wettbewerb zu.**

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 16. September 2011



5. Optimierung

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 16. September 2011



Handeln, wo Kritik laut wird:

- .Kundenwünsche ernst nehmen:
keine Geisterbahnhöfe, unbegleitete Züge
und geschlossene Schalter**
- .Service public auch für den Güterverkehr**

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 16. September 2011





Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Optimierungen im bestehenden System:

- Bestehende Prozesse überprüfen
- Zusammenspiel von Eigner, Besteller und Unternehmen verbessern
- BAV ist die Kontrollstelle, welche die Einhaltung der Ziele überprüft, sich aber nicht in die Umsetzung einmischt.

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 15. September 2011

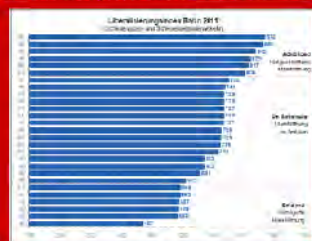


6. EU

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 15. September 2011



Liberalisierungsindex Bahn 2011



Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 15. September 2011



Stolz sein auf das Erreichte

Der EU aufzeigen, dass der grosse Erfolg des öV in der Schweiz der Erfolg einer integrierten Bahn ist

und

dass die EU-Länder vor allem für eine langfristig gesicherte Finanzierung sorgen müssen, wollen sie auch Erfolg haben.

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 15. September 2011



7. Fazit

Das bestehende System hat sich bewährt, es gibt keinen Anlass für grundlegende Veränderungen.

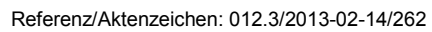
Eine erfolgreiche Zukunft des öV in der Schweiz liegt in der Optimierung des heutigen Systems und der Sicherstellung der langfristigen Finanzierung.

Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 15. September 2011



Hearing Organisation der Eisenbahn-
Infrastruktur 15. September 2011





191/231



Kundeninteressenvertreter

Kundenbeirat

Datum:	14. Juli 2011
Ort:	Bern
Zeit:	14 – 15.30
Vorsitz:	P. Blumenthal
Protokoll:	Thomas Bolleter
Anwesend:	P. Blumenthal, E. Rutishauser, H. Flury, M. Finger;

Begrüssung:

Wer ist dabei – 5 von 25 Mitgliedern des Kundenbeirats:

- Strüby, Werner – Ehemaliger Lehrer (Dts. und G.) BL, persönliche Nähe zu Bahnen
- Krafft, Willi – interessierter öV-Nutzer,
- Moos, Christine - Studium Umweltnaturwissenschaft, LU / ZH
- Staehli, Jean-Louis – Ecublens, pensioniert, Physiker, TH Lausanne, öV-Fan
- Schneiter, Marc – berufstätiger Vielfahrer, Raumplaner, Geschäftsleiter Metron

Hearing-Leitfaden

A **Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr**

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

Was funktioniert heute gut (bitte möglichst konkret)?

- Qualitativ hochstehend, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Vernetzung, Dichte des Fahrplans
- Tarife sind günstig / annehmbar
- Umweltschonend / effizient
- Mit hoher Akzeptanz in der Bevölkerung

2 Was sind Schwächen?

- Erneuerungen / Qualitätssteigerung v.a. in Zentren, weniger in Randregionen – auch bessere Anschlüsse in Zentren
- Transportkette Bus-Zug nicht immer passend
- Infrastruktur ist störungsanfällig. Kleine Probleme führen zu Destabilisierung des Fahrplans
- Angekündigte Preiserhöhungen
- Beunruhigend: Infrastruktur-Unterhalt nicht gewährleistet – finanzielle Gründe



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

- GV nicht konkurrenzfähig – Verlagerung auf Bahn ist Wunsch der Bevölkerung
- Frage: Kostenbelastung Strasse vs. Schiene?
- Kosten Bahntransport sind höher als Strasse? Komplexer?

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

- Takt, Pünktlichkeit, Sauberkeit, Preise nicht zu hoch; generell: Qualität erhalten; auch Landknoten müssen aufgebaut, eingehalten werden – systematisch
- Unterhalt hat Vorrang gegenüber Weiterausbau – z.B. Basel – Olten
- Finanzielle / ökologische Nachhaltigkeit
- Energiebedarf Bahn mit erneuerbaren Energien
- Stabilisierung des Reisefahrplans – Zugdichte nur ausnahmsweise erhöhen.
- Auch Güterzüge müssen Trassen haben / 4m-Korridor gefordert.
- Qualität Rollmaterial und Infrastruktur muss gut sein.
- Sicherheit wichtig.
- Funktionalität ist wichtig: WCs, Türöffnungen etc.
- Auch für GV: Alpendurchstiche vom Volk gewollt – GV auf die Schiene
- Energiebetrachtung ist wichtig: Basistunnel verbraucht gleich viel Energie wie Bergstreckenfahrt.
- Nachhaltige Finanzierung – Amortisierbarkeit muss hinterfragt werden. Teilstilllegungen befürchtet. Weniger ist mehr.
- Befürchtung insgesamt: Qualität sinkt wegen Marktöffnung, Finanzierungsdruck (Vgl. Deutschland)

Allgemeines



B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Der Betrieb läuft rund und wird nicht privatisiert.
- Die Eisenbahninfrastruktur gehört der öffentlichen Hand – hier keine Privatisierung. Bund muss Kompetenzregeln aufstellen.
- Nutzer muss indirekt auf Fahrplangestaltung Einfluss nehmen können.
- Auch Private sollen Trassen bestellen können.
- Trassenvergabe muss von Netzbetreibern unabhängig sein.
- TVS: Es geht nicht ohne zentrale Stelle. Fahrplan wird durch Trassen bestimmt.
- Kunde verlangt, dass das System funktioniert.

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

- Aus Kundensicht spielt die Organisation nicht optimal – z.B. in Abgrenzung S-Bahn / FV / internationaler Verkehr / Glarner Sprinter; der Kunde merkt, dass etwas nicht optimal ist;
- Abstufung Bahnhof Wipkingen
- Schnittstellen städtische Systeme / S-Bahn-Systeme / FV

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

- Finanzierung muss gesichert sein.
- Energieeffizienz muss verbessert werden.
- Eisenbahninfrastruktur muss in öfftl. Hand bleiben / Schulden im Griff / transparente Preise
- Technische Neuerungen, wo es den Kunden und dem Kerngeschäft etwas bringt.
- Unabhängige Trassenvergabe, keine Diskriminierung – ökologische Kriterien sind wichtig.
- Direktbetroffene (Gemeinden, Kantone, ...) sind zu berücksichtigen.
- Kerngeschäft (nicht Werbung Sergio, Benoit, ...) – viel Marketing, aber wenig Investition in Transport (=Kerngeschäft); Bahnhof-Ausbau mit zuviel Gewicht auf Marketing, Fahrpläne auf Bildschirme;
- Wenn die Qualität stimmt, spielt es keine Rolle, wer das Angebot fährt – aus Kundensicht (sogar wenn es ein Ausländer ist).
- Privatisierung der Infrastruktur kommt nicht in Frage.
- Grenzüberschreitende Qualität ist schwierig.



- Heute grundsätzlich gut – Privatisierung muss nicht forciert werden.

C Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

- Raumentwicklung, Bevölkerungsentwicklung – Nachholbedarf in Ballungsräumen bez. Verkehrssystemen; v.a. Autobasiert; in Ballungsräumen muss öV ausgebaut werden – da sind die Märkte für Verkehr.
- Taktverdichtungen in S-Bahn-Systemen
- Zuständigkeitsprobleme wenn es über Kantonsgrenzen hinausgeht; Grenze zwischen RPV, S-Bahn, Fernverkehr.
- Taktknotensysteme in grossen Bahnhöfen überleben sich.
- Effizienter als FV-Ausbau wäre S-Bahn-Verdichtung.
- Nicht mehr Geschwindigkeit – mehr Dichte in Ballungszentren.
- Regionalisierung ist wichtig. Re-Lokalisierung, Regionen re-dynamisieren.

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

- Ausbau-Entscheid: Bevölkerung entscheidet mit.
- Kundenbeirat öV wäre notwendig. Gesamtsystem müsste gesehen werden. Kunde will es nicht merken, wenn er an organisatorischen Schnittstellen vorbeikommt.
- Das interessiert die Kunden nicht.
- Die verschiedenen Verkehrssysteme müssen integriert sein und zusammenpassen.
- Integrationsrolle ist zentral.
- Vergleichbare Linien sollen vergleichbare (nicht zu hohe) Standards gesetzt werden – Übergang von Tram zu S-Bahn, da Standards unterschiedlich sind.
- Dem Kunden sind diese Standards egal, aber hier wäre Effizienz zu verbessern. Es gibt zu hohe Standards.
- Regional differenzieren und handeln, national integrieren – Verhältnismässigkeit wahren.

9 Wer ist aus ihrer Sicht heute Treiber für die Netzentwicklung der Infrastruktur (wer ist verantwortlich, prozessführend und ausführend)?

- Pendeln ist für viele ein Muss – Abstimmung über ALV (zwei Stunden sind zumutbar).
- Verantwortlich Bund und Kantone. TVS.



- Ausführend TU.
- Netz soll nicht auf heutigem Stand eingefroren sein: Die Kunden müssen über Regionen angehört werden bezüglich Ausbau. Die Kunden verursachen, dass das Netz ausgebaut werden muss.
- Saubere IST-Erhebungen notwendig (Datengrundlage muss verbessert werden) – dann ist eine Strategie gefordert: Wohin in 20 Jahren? Dann können Profis entwickeln. Vernetztes Gremium.
- „Preisüberwacher Zukunft“ – Raumplanung; Fragestellung fehlt: wie entwickelt sich der Raum Schweiz.

10 Wer sollte aus Sicht ihrer oben formulierten Erwartungen zukünftig der Treiber der Netzentwicklung sein?

- Es braucht eine Institution, die gut zusammengesetzt ist.
- Kleinräumige Schweiz (pro Kanton) – grossräumigeres Denken ist wichtig.
- Man müsste 7 – 9 Regionen machen (funktionale Räume) = für öV zuständig in diesen Räumen wären Institutionen
- Auch Konsumenten müssen ein Mitspracherecht haben, einbezogen werden. Wirtschaftliche / ökologische Überlegungen sind wichtig.

11 Wie beurteilen Sie die Steuerbarkeit des Systems Bahn / öV?

- Wenn Nutzende mitbestimmen könnten, muss dies auch abgeholt werden.
- Auch in Vorarbeiten zu FABI (Bsp.) müssten Kunden einbezogen werden. Interessenvertreter haben heute mehr zu sagen als Kunden / als Nutzende.
- Schnittstelle Raumplanung – Bahnentwicklung fehlt.
- Fazit: Nutzende müssen einbezogen / abgeholt werden.

Allgemeines

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

- Aus Sicht Kunde: keine Diskriminierung gefühlt.
- System funktioniert.
- Ausschreibung i.O. – PSS muss aber erfüllt sein! Qualität muss stimmen. Kunden haben Zweifel, ob das gut kommt. Lieber das Bestehende, Bewährte erhalten, als sich in Abenteuer stürzen.
- Nein – mehr Wettbewerb nicht notwendig.
- Eher mit Werten statt mit Wettbewerb zum Erfolg kommen. -> PSS (Pünktlichkeit, Sauberkeit,



Sicherheit)

**13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb?
(Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)**

- Mehrwert des Systems ist wichtiger als Wettbewerb. Wettbewerb als Mittel ist zu hinterfragen.

14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

- Keine erlebte Diskriminierung.

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

- Es gibt eine gewisse Skepsis gegenüber Trennung.
- Kunden sehen eher Vorteile der Integration.
- System funktioniert gut – muss beibehalten werden. An Grenzen / Schnittstellen funktioniert etwas nicht gut.
- Kunden können das nicht einschätzen.
- Never change a running system.

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

- Gegen Gleichschaltung – für pragmatische Zusammenarbeit. Internationaler Verkehr darf nicht behindert sein. Technische Normen sind wichtig. Wichtig: Verlagerung des GV auf Schiene. Hier kann es Differenzen geben.
- Verbindungen über die Grenzen müssen funktionieren – das ist heute nicht befriedigend. Z.T. schlecht, z.T. fast inexistent.
- Aus Kundensicht unterschiedliche Optik bezüglich Übernahme EU-Recht – ideologische Frage.

F Block F: Fazit

Welches Kriterium ist aus Ihrer Sicht wie wichtig, auf einer Skala 1-7

- Heutiges System funktioniert, wenn auch in Teilen verbesserungswürdig.
- Das muss auf jeden Fall zumindest erhalten bleiben. PSS stehen im Vordergrund.
- Entwicklung des Systems muss Kunden einbeziehen. Kundenbedürfnisse müssen abgedeckt werden.
- Raumplanungsaspekte sind zu berücksichtigen.
- Auch GV-Entwicklung ist wichtig.



Politische Interessenvertreter

Economiesuisse

Datum:	23.11.11
Ort:	Bern
Zeit:	13.15 – 15.15
Vorsitz:	E. Rutishauser
Protokoll:	S. Gutmann
Anwesend:	H. Flury;

Einleitend erklärt economiesuisse kurz die Funktionsweise des Verbands, wie sie auch auf der Webseite nachzulesen ist.

Die breit gefächerte Zusammensetzung des Verbandes bringt es mit sich, dass auch die Interessen und das Meinungsspektrum entsprechend breit sind.

economiesuisse wird sich im Hearing-Gespräch bei einigen Fragen an den zugestellten Leitfaden halten, andere aber auslassen oder auch zusammenfassen, und dabei die Sicht des Verbands zum Thema Bahninfrastruktur darlegen.

Hearing-Leitfaden

A Block A: Fragen Zum System Bahn / öffentlicher Verkehr

1 Was sind Stärken des heutigen Systems Bahn / öV (und der heutigen Organisation)?

Was funktioniert heute gut (bitte möglichst konkret)?

- Hohe Qualität
- Offenes System
- economiesuisse verweist hier auf das Ranking des WEF, wo die Schweiz sehr gut abschneidet bei der Bahn und bei der Bahninfrastruktur sowie bei der Qualität, nämlich weltweit auf Platz 1. Die Strasseninfrastruktur Schweiz figuriert auf Platz 8.

2 Was sind Schwächen?

- Hohe Kosten des Systems
(relevant ist das Preis-Leistungsverhältnis bzw die Kosten-/Nutzenrelation; man kann argumentieren, dass bei so hohen Systemkosten eine sehr gute Qualität zwingend ist...
- „Überraschungen durch Intransparenz“; aktuelles Beispiel dafür sind die in



diesem Jahr kommunizierten hohen Zusatzkosten für Infrastruktur-
Unterhalt SBB von 850 Mio Franken.

- Der durch den Mehrverkehr verursachte höhere Unterhalt wurde nicht adäquat eingerechnet. Das mindert die Glaubwürdigkeit des Systems
- Es bestehen politische Zielkonflikte: Fernverkehr, S-Bahn/Regionalverkehr, Verlagerungsauftrag, Prioritätenordnung. Konflikte zwischen Güter- und Personenverkehr – manifestiert sich auch innerhalb SBB.
Alle verkehren auf der gleichen Trasse, dabei hat Cargo 3. Priorität. Das schafft erhebliche Probleme
Eine Grundsatzkritik:

In der Schweiz sind seit einigen Jahren die Mittel für die Verkehrsinfrastrukturen etwa hälftig auf Strasse und Schiene verteilt. Gleiche Investitionen vorausgesetzt, müsste die Leistungserbringung der Schiene sich an diejenigen der Strasse angleichen, was aber in Realität nicht oder nur in geringem Ausmass geschieht. Nach wie vor liegt die Verkehrsleistung einseitig bei der Strasse. Die Nachhaltigkeit der investierten Mittel muss sich künftig in höheren Marktanteilen, besseren Unternehmensergebnissen und sinkendem Mittelbedarf / abnehmenden externen Zuschüssen, sprich bei der Rentabilität ausdrücken.

Eine Feststellung zur Effizienz:

Die Skaleneffekte nach vielen Jahren des Wachstums bei der Bahn und bei der SBB im Besonderen müssten sich heute im Ergebnis eigentlich stärker auswirken, und insbesondere die hohe finanzielle Abhängigkeit vom Staat müsste sich nach und nach reduzieren. Dies ist aber nicht der Fall, eher im Gegenteil. Das weist nicht auf eine Effizienzsteigerung des Verkehrsträgers hin.

3 Was sind ihre Erwartungen an das heutige und künftige System Bahn / öV Schweiz?

Zwingend Lösung der politischen Zielkonflikte (Verlagerung, Agglomerationsverkehr, Fernverkehr, Prioritätenordnung). Deutlich mehr Kostentransparenz. Entflechten der Rollenkonflikte. Stärkung der Nutzerfinanzierung (Betrieb und Unterhalt) im Personenverkehr. Kostenwahrheit.

Vgl. auch Ausführungen zu Transparenz, Potential und Nachhaltigkeit unter Punkt 2.



B Block B: Fragen zum institutionellen Modell (Perspektiv-Betrachtung auf 2. Kreis)

4 Was sind Stärken des heutigen Systems, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Treiber bei der Diskussion über das Modell:

Anzustreben ist gemäss economiesuisse ein verlässliches, transparentes System, bei dem es klar ist, wer was macht und zu welchen Kosten.

Beispiel: Nach der Einsicht in das Prozess-Schema der SBB AG („die sog. Prozesslandschaft SBB“), erhielt economiesuisse aufgrund der darin abgebildeten Komplexität den klaren Eindruck, dass erhebliches Transparenzpotential und Effizienzpotential besteht.

Die angestrebte Transparenz kann beispielsweise durch eine Netztrennung erreicht werden. Dies vermeidet künftige negative finanzielle Überraschungen, wie als Beispiel unter 2. aufgeführt. Die sehr spät und überraschend aufgetauchten hohen Zusatzkosten beim Infrastruktur-Unterhalt wären bei Trennung so nicht passiert.

Die Trennung Netz / Betrieb würde auch „entpolitisierend“ wirken, als Korrektiv dank wirksamer Kontrolle, und sie wäre finanziell nachhaltig wirkend.

Trennung ist kein Selbstzweck. Die Vorteile der Trennung müssen natürlich überwiegen.

Das Ziel der Transparenz ist am Schluss für die Kunden mehr Nutzen, sie muss auch für die Kunden aufgehen. Zum Beispiel dadurch, dass eine nachhaltige Finanzierung möglich wird, ohne Preissprünge.

Alternative zu einer Trennung ist aus Sicht von economiesuisse eine auch für Dritte völlig transparente buchhalterische Trennung von Infrastruktur und Betrieb. (Einwand eines Experten dazu: dies gibt es bereits, die buchhalterische Trennung ist realisiert).

Feststellung von economiesuisse: Es braucht einen starken Anreiz für die Infrastruktur, nichts zu bauen, was sich nicht rechnet bzw. nur das zu bauen, was rentabel ist.“ Volks- und Betriebswirtschaftliche Rentabilitätskriterien sind bei der Auswahl von Ausbauprojekten deutlich stärker zu gewichten.

5 Was sind Schwächen, insbesondere im Zusammenhang mit der Organisation und institutionellen Führung?

Es besteht ein Diskriminierungspotenzial gegenüber Dritten und keine bzw. deutlich zu geringe Anreize zur Effizienzsteigerung. Ebenfalls fehlt eine ausreichende Transparenz (Rentabilität, Kosten, Effizienz, Nachfrage,...). Zudem bestehen Abhängigkeiten zwischen Regulator und Betreiber sowie zu wenig Wettbewerb durch Rollenkonflikte.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Zu klären sind die Beziehungen zwischen Eigner, Besteller, Betreiber und Regulator. Eigner müsste das Finanzdepartement sein.

Der Regulator müsste unabhängig vom Finanzdepartement, vom Eigner und vom Besteller sein.

Die Trassenvergabe ihrerseits muss unabhängig sein von Regulator, Finanz-Dept. und BAV.

economiesuisse erwartet, dass die Trennung Effizienzdruck erzeugt, der sich positiv für die Kunden auswirkt.

Wenn das System (Effizienz, Wettbewerb, etc.) einmal wirklich funktioniert, ist die sektorspezifische Regulierungsbehörde hinsichtlich Kompetenz und Existenz zu überprüfen. Der Bereich der Infrastruktur und die Verkehrsunternehmungen werden aufgrund der Trennung auch ganz anders aufgestellt.

economiesuisse stellt diesbezüglich ähnliche Entwicklungen auch bei anderen Infrastrukturen fest, die mehr Wettbewerbsdruck erhalten haben: Bei Telekom, Energie, und im Ansatz bei der Post.

6 Handlungs-/Weiterentwicklungsbedarf des heutigen Systems aus ihrer Perspektive?

Vgl. vorne.

Ab hier gibt es den Break zum Leitfaden, Antworten auf mehrere Fragen werden im Folgenden zusammengefasst.



C **Block C: Fragen zu Zielen / Kriterien**

7 Mit welchen Akteuren und Regeln (Organisation) könnte man die Effizienz des Bahn- und öV-Systems am besten steigern?

Effizienzsteigerung erfolgt durch die Fokussierung auf die Kundenbedürfnisse, nicht auf die Politik!

Die Wirkungskette dabei:

In einem offenen System gibt es Wettbewerbsdruck, und dieser führt automatisch zu mehr Effizienz. Der Wettbewerb wirkt nicht nur intramodal, sondern auch intermodal.

Zu fördern ist auch der Wettbewerb im „inneren Markt“, innerhalb des Systems öV.

Ausschreibungen im RV generell und für Buslösungen insbesondere werden von economiesuisse begrüsst. Sie sollten auch im regionalen Schienenverkehr die Regel sein.

Wettbewerb der Transportunternehmen muss spielen, wozu es einen unabhängiger sektorspezifischer Regulator mit geeigneten Kompetenzen braucht, dessen Kompetenzen und Existenz regelmässig (z.B. alle 10 Jahre) kritisch überprüft wird.

Rahmenbedingungen für den Güterverkehr sollten spürbar verbessert werden, sofern man ernsthaft mehr Güter auf den Schienen transportieren will. Die Preise für die Netzbenutzung sollen in einem angemessenen Verhältnis zum Aufwand des Infrastrukturbetreibers und zur Qualität und zeitlichen Lage einer Trassenbenutzung stehen.

Frage: Muss der Kunde die vollen Kosten finanzieren?

Antwort: Nein, das ist keine explizite Forderung, aber es müsste in diese Richtung gehen (Verursacherprinzip, Nutzerprinzip). Die Allgemeinheit soll weniger bezahlen. Der Bund „ist heute wegen seiner Zuschüsse mit Abstand der grösste Kunde der Bahn!“

Die Reduktion der staatlichen Mittel hat auch das Ziel der Effizienzsteigerung: Es soll nur dort investiert werden, wo es Kundenbedürfnisse gibt und die Investition soll deren Ausmass Rechnung tragen.

Zu Cargo insbesondere: Der Kunde beurteilt immer das Preis- / Leistungsverhältnis, nicht einfach die absolute Höhe des Preises. Wenn Cargo einmal nicht mehr nur die 3. Priorität besitzt, können auch andere Leistungen angeboten werden und dann ist von Kundenseite auch die Bereitschaft da, für eine bessere Leistung einen höheren Preis zu bezahlen.

In Analogie zum Strassengüterverkehr müssen auch beim Schienengüterverkehr die Kosten nahezu vollständig gedeckt sein.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

System Bahn:

Hilft eine Trennung eher oder Integration, um Effizienz zu steigern? Warum? (Begründung)

Ja. Begründung vgl. vorne

institutioneller Rahmen:

Hilft eine Trennung eher oder Integration, um Effizienz zu steigern? Warum? (Begründung)

Eher Trennung, Argumente vgl. vorne.

8 Mit welcher Organisation kann man die öV-Qualität für die Kunden am besten halten bzw. steigern?

Mit Trennung und funktionierendem Wettbewerb, das hat eine nachhaltige Wirkung auf die Investitionen und die Finanzen.

Es braucht eine Ausrichtung auf die Kundenbedürfnisse, nicht auf die Politik.

D Block D: Fragen zu Wettbewerb / Diskriminierung

12 Ermöglicht oder fördert das heutige System den Wettbewerb unter den EVU?

Es gab konkrete Fälle von politischer Diskriminierung, die dann allerdings im Nachhinein noch parlamentarisch abgesegnet wurden. Ein Beispiel dafür sind die Frühpensionierungen mit hohen Kostenfolgen für die Pensionskasse durch die SBB. Die Nachfinanzierung dieser Kosten wurde später durch das Parlament genehmigt.

Diskriminierungen gibt es auch bei der Ausarbeitung des Fahrplans durch die marktdominante Unternehmung. Ein Aufbegehren oder die Anrufung des Schiedsgerichts funktioniert nicht, weil der grösste und marktdominante Player zu mächtig ist, als dass man sich mit ihm anlegen möchte. Ähnliches gilt auch beim Abo-Verkauf, Ausfinanzierung der SBB Pensionskasse, Einbezug der SBB in Ämterkonsultationen, Fahrplan- und Netzentwicklungsstrategien im Sinne der SBB, Verspätungsmanagement, usw.

Frage: Wie ist die Situation im Güterverkehrsmarkt?

Antwort: Dort ist es ok, was die Spielregeln betrifft, zwischen den Konkurrenten könnte da eher ein Wettbewerb spielen. In diesem Markt ist die SBB Cargo aufgrund der Zugehörigkeit zum Konzern SBB vermutlich eher benachteiligt.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Frage: Wie ist es im Personenverkehr?

Antwort: RV sollte ausgeschrieben werden, und zwar nicht nur für die Strasse, sondern auch für die Schiene. Das bedeutet, dass die Versorgung ausgeschrieben wird, nicht das Transportmittel.

Frage: Wie steht es mit der Qualität?

Antwort: Das bestimmt der Ausschreiber, er sagt, welche Qualität er braucht und basiert sich dabei auf die Kundenbedürfnisse.

Frage: Und im Fernverkehr?

Antwort: Schwierige Frage, weil das Angebot und dessen Qualität im nationalen bzw sogar internationalen Kontext optimal zu gestalten ist. Da stellen sich auch viele politische Fragen.

Die Optimierung des Angebots und der Qualität müsste international geschehen. Es ist allerdings sehr fraglich, ob so etwas zurzeit überhaupt umsetzbar ist.

Grund: Die Eisenbahnsysteme sind weit davon entfernt, offen zu sein. Der nach wie vor politisch regulierte und abgeschottete Markt verhindert, dass unterschiedliche Anbieter auftreten. Absicht muss hier sein, dass sich die Bahnsysteme im Gleichschritt mit den umliegenden Systemen entwickeln, EU-weit. Da braucht es eine internationale Sichtweise, keine nationale wie bisher immer üblich.

Das Bahnsystem CH fokussiert im Übrigen auf „künstliche Wirtschaftsräume“, die an den Landesgrenzen aufhören.

Momentan gibt es kein funktionierendes europäisches Modell, das wir in der CH übernehmen könnten.

Unterschiedliche Netze hemmen eine europäische Entwicklung: Bahnnetze für den Binnenverkehr, für den Güterverkehr und für Hochgeschwindigkeitszüge. Bei den letzteren hat die Schweiz den Anschluss etwas verpasst.

Ein europäischer Verbund der Bahnsysteme wäre erwünscht. Dann könnten die Bahnen auch ihre Stärken ausspielen – grosse Distanzen, grosse Mengen – und der Wettbewerb könnte funktionieren. So könnte das sehr spezifische System Bahn / Schiene seine Vorteile wirkungsvoll zur Geltung bringen. Unter schweizerischen Verhältnissen ist dies sehr schwierig.

**13 Gibt es heute zu viel, zu wenig oder genau die richtige Menge / Dynamik an Wettbewerb?
(Wenn möglich konkret begründen, warum Sie zu dieser Beurteilung gelangen)**

Vgl. vorne



14 Ist das System frei von Diskriminierungen?

Vgl. vorne

15 Welche Voraussetzungen müssen im System Bahn und im institutionellen Rahmen verändert werden, damit das System wettbewerbstauglich und diskriminierungsfrei wird?

Rollenkonflikte klären (Besteller, Betreiber, Eigner, Regulator). Auflösung der politischen Zielkonflikte – Güterverkehrsverlagerung, Ausbau Agglomerationsverkehr, Hochgeschwindigkeitsanschlüsse, Prioritätenordnung.

E Block E: Fragen zu Internationaler Integration CH

16 Internationale Integration: wie wichtig ist es aus ihrer Sicht, dass die Spielregeln und Gesetzesgrundlagen in der Schweiz gleich sind wie im Ausland?

Sehr wichtig. Die Interoperabilität ist eine wichtige Grundlage für ein europaweit funktionierendes Bahnsystem.

F Block F: weitere Voraussetzungen für diskriminierungsfreien Marktzugang

Gibt es weitere Themenbereiche, in denen für einen diskriminierungsfreien Marktzugang aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf besteht?

Die Bahn muss in eine Situation gelangen, wo sie ohne Zuschüsse des Staates funktioniert, wo auch der Wettbewerb funktioniert. Das Marktzugangsinteresse (es ist heute nicht gegeben) muss steigen.

Die Situation der Bahn verbessert sich, wenn sie nach betriebswirtschaftlichen Kriterien geführt wird, nicht nach politischen. Das Mittel dazu sind betriebswirtschaftlich und volkswirtschaftlich attraktive Projekte. Wenn die Bahn nur noch Investitionen tätigt, die eine positive Rendite bringen, so verbessert sich schrittweise ihre Gesamtsituation.

Nachhaltigkeitskriterien für Infrastruktur-Projekte bestehen zwar bereits, aber die volks- und betriebswirtschaftliche Rentabilität ist dabei zu wenig gewichtet, das müsste man ändern. Sie müsste die Grundlage für die Bewertung von Projekten bilden. Die finanzielle Nachhaltigkeit von Projekten der Bahn muss künftig sichergestellt werden. Das ist der zentrale Punkt.

Frage: Ist Fabi nach diesen Kriterien gewichtet?

Antwort: Auf jeden Fall stärker als früher, da ist eine Verbesserung eingetreten. Wenn die finanzielle Nachhaltigkeit stärker gewichtet wird – auch dank mehr Transparenz – geht es bei der Bahninfrastruktur in die richtige Richtung. Aber ganz generell gilt immer noch: Unter den heutigen



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Rahmenbedingungen ist ein Markteintritt nicht attraktiv für neue Bewerber.



Internationale Hearings

Die internationalen Hearings wurden zu einem grossen Teil per E-Mail durchgeführt. Nach den schriftlichen Rückmeldungen wurden die Hearings teilweise durch telefonisches Nachfragen ergänzt. Die Protokolle wurden nicht gegengelesen.

Internationale EVU's und Institutionen

Verkehrsministerium Niederlande

Datum:	8. November 2011
Ort:	Bern, per Telefon
Zeit:	15.00 bis 15.30
Vorsitz:	Petra Breuer
Protokoll:	Petra Breuer

Hearing-Leitfaden

A **Das vorhandene Modell kurz darstellen**

1 Verkehr und Infrastruktur sind in Holland komplett getrennt.

Infrastrukturbetreiberin: ProRail

Nationaler Verkehr: NS, Hochgeschwindigkeitsverkehrs separate Gesellschaft.

Regionaler Personenverkehr: geringer Anteil, wird ausgeschrieben und erhält Geld, hauptsächlich von Provinzen, kleiner Anteil Ministerium NL, es gibt (wenige) verschiedene TU

Güterverkehr: verschiedene TU

Finanzierung Infrastruktur durch Ministerium, ebenso Konzessionserteilung im Verkehr; NS bekommt kein Geld für den nationalen Verkehr, eigentwirtschaftlich zu erbringen;

Eignerrolle NS ist analog zu Energie, Telekom beim Finanzministerium.

National Safety Authority: ist unabhängig vom Verkehrsministerium, diesem aber angegliedert.

Hochgeschwindigkeitsverkehr: wurde 2001 ausgeschrieben, wird von separater TU erbracht, separate Konzession. Die TU ist in finanziellen Schwierigkeiten, Ministerium bereitet Integration des Hochgeschwindigkeitsnetzes in das Nationale Netz vor (und Konzession). dieses soll 2015 "ausgeschrieben" werden, Vergabe wieder an NS.

Regulator: ist beim Wirtschaftsministerium angesiedelt, Mitfinanziert vom Verkehrsministerium (7 Personen), aber Verkehrsministerium hat keinen Einfluss auf den Regulator (gibt nur Geld).

Governance / Steuerbarkeit



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Vor 2 Jahre Evaluation des Systems: mit dem Konzessionssystem sind alle Parteien zufrieden.

Steuerbarkeit aus Sicht des Ministerium gut, auf Performance - deutlich besser als vor ca. 6-7 Jahren, dort gab es viel mehr Beschwerden über Trassenpreise und Allokation der Kapazität.

Schwierig: Assets zuscheiden, wer macht z.B. was in den Bahnhöfen; hier gibt es ausgefeilte Verträge.

2 Integratorenrolle (z.B. bei Störungen, Entwicklungen (technisch und planerisch u.a.m.)): wie und durch wen?

In den letzten Jahre Schwierigkeiten im Winter, da viel Schnee. System "zusammen gebrochen" - und man hat gemerkt, dass in Störungsfällen Vieles nicht gut läuft. Es braucht dann engen Kontakt aller Beteiligten.

Lösung aus Sicht des Ministeriums: Federführung liegt bei ProRail (Infrastruktur), sie richten jetzt Operational Rail Center ein. Für die Information der Reisenden ist NS verantwortlich.

3 Regulatoren-Rolle: wer, Unabhängigkeit, Kompetenzen, Ressourcen

Regulator: ist beim Wirtschaftsministerium angesiedelt, Mitfinanziert vom Verkehrsministerium (7 Personen), aber Verkehrsministerium hat keinen Einfluss auf den Regulator (gibt nur Geld).

Unabhängigkeits- / Diskriminierungsklausel: wie werden EU-Vorgaben (Diskriminierungsfreiheit) erfüllt

durch klare Trennung Verkehr - Infrastruktur, unabhängiger Regulator

B Block B: Fragen Auswirkungen des Modells

4 Trassenvergabe / Zuteilung

Durch ProRail

5 Betriebsführung, Planung Bauarbeiten

siehe oben

6 Netzentwicklung

Die Netzentwicklung wird von ProRail zusammen mit NS gemacht, im Auftrag des Ministeriums - sie beraten sozusagen das Ministerium. Das Ministerium entscheidet über die Netzentwicklungsplanung, spricht Geld und bestellt Studien etc. bei ProRail.

C Block C: Fragen zu Kundenwirkung, TU

7 Kunden: Was zeigen die Erfahrungen mit dem Modell? Haben die Kunden profitiert?

siehe Folie 29

TU: Was zeigen die Erfahrungen? Gab es Auswirkungen auf Performance, Kosten?

Performance besser, Kosten nicht beantwortet



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

8 Perspektiven

Zeichnen sich bereits Änderungen ab?

siehe oben, Hochgeschwindigkeit, Kommunikationsprobleme im Störfall



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262



Ministry of Infrastructure and the Environment



Railways in the Netherlands

Hinne Groot
Rail Transport Department,
Paris, 05 October 2011



Contents

- 1° what is the Rail infrastructure manager perimeter and missions in the Netherlands ? (what does it do ? with which external or internal resources ?)
- 2° what are relationships between the infrastructure manager and rail companies in the Netherlands ?
- 3° From your point of view and considering your experience, what is the best perimeter (missions and means attached) for the infrastructure manager to optimize the system (safety, punctuality, compliance with EU regulations,...) and, particularly, to optimize costs of the rail network (above all recurrent cost as operation, maintenance and regeneration/refurbishment) ? Why ?



Contents

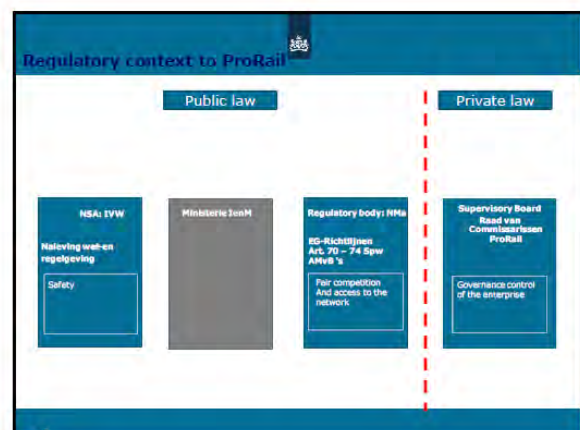
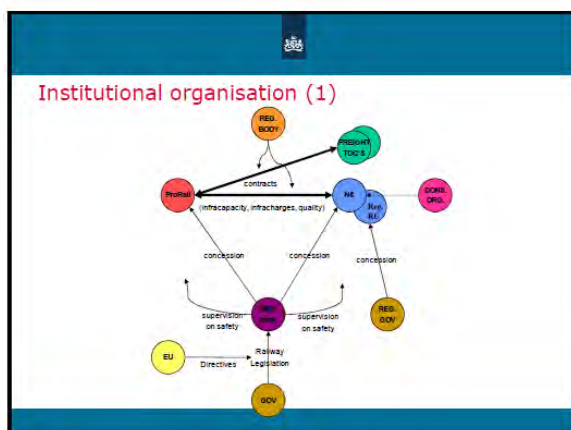
- 4° From your point of view and considering your experience, what is the best organisation between the infrastructure manager and the rail companies to optimise the system (safety, punctuality, compliance with EU regulations,...) and, particularly, to optimise costs of the rail network (above all recurrent cost as operation, maintenance and regeneration/refurbishment) ? Why ?
- 5° What should be role and place in this system of the Regulation entity ? of the Safety entity ?



1° what is the Rail infrastructure manager perimeter and missions in the Netherlands ? (what does it do ? with which external or internal resources ?)

Responsibilities Railway infrastructure manager ProRail:

- Access contract with railway undertakings, including infrastructure charging, capacity allocation, quality performance;
- Managing the network; renewal / maintenance, capacity allocation, traffic control, international cooperation with IM's;
- Developing, planning the network, new lines and stations, enhancements;





Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

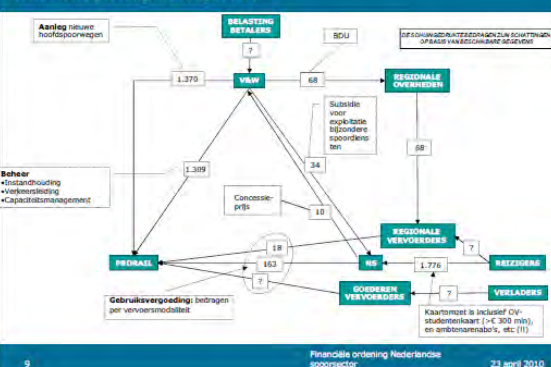
Governance Minister - ProRail:

- Legal framework capacity allocation and infrastructure charging;
- Concession ProRail 2005-2015 based on national railway act with conditions;
- Multi-annual budget for 10 years, annually updated;
- Annual management plans for managing the network (beheerplan):
 - Based on output criteria (KPI);
 - ProRail responsible for its own affairs;
 - Special provisions on improvement projects;
 - Information and consultation provisions, penalty clauses;
- Investment planning, multi-annual Infrastructure and Spatial planning document, annually updated (MIRT)
- Special cases infrastructure management: Betuweroute (Keyrail) and HSL (Infraspeed)

Key Performance Indicators ProRail

Key Performance Indicators (KPI) ProRail				
KPI	Realisation 2008	Realisation 2009	Realisation 2010	Target value 2011
1. Availability of Infrastructure	99.62%	99.51%	99.55%	99.45%
2. Maintenance of Infrastructure	0.23%	0.26%	0.25%	0.34%
3. Disturbances	0.15%	0.23%	0.20%	0.21%
4. Capacity allocation based on requests railway undertakings	Na	99.8%	99.8%	99.6%
5. Train paths delivered	Na	Na	97.8%	98%
6. Alternative train paths delivered	na	Na	59.4%	60%
7. Cleanliness Transfer	55%	58%	59%	55%
8. Social security daytime	91%	90%	91%	90%
9. Social security at night	60%	58%	59%	58%
10. Travel info during disturbances	51%	56%	55%	56%
11. Realised measures accessibility stations	45%	56%	74%	86%

2a. Financiële stroom spoorsector Situatie 2009, bedragen in miljoenen €



2° what are relationships between the infrastructure manager and rail companies in the Netherlands ?

Institutional organisation (3)



Cooperation in day to day operations:

- ProRail issues network statement
- ProRail and railway undertakings (RU) have contracts for use of network
- Railway undertakings pay user fees for use of infrastructure (in 2011 around € 260 mln EUR)
- NS is biggest user (90%). Regional lines and freight make up for 5% each.
- ProRail allocates capacity and is responsible for traffic management
- Operations Control Centre Rail, joint cooperation ProRail-RU's to enhance quality

3° From your point of view and considering your experience, what is the best perimeter (missions and means attached) for the infrastructure manager to optimize the system (safety, punctuality, compliance with EU regulations,...) and, particularly, to optimize costs of the rail network (above all recurrent cost as operation, maintenance and regeneration/refurbishment) ? Why ?



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Incentives

- 'Compliance' ProRail NS with law and regulations
- Duties defined in law;
- Supervision task by Ministry Infrastructure and the environment (concession ProRail)
- Possibility tendering main railway passenger network
- Financial audits on behalf of Minister
- Benchmarking with IM's and RU's surrounding countries
- Concession with annual requested performance improvements (KPI's)
- Consultation procedure for annual draft Infrastructure Management and transport plans;
- Consultation procedure NS and ProRail with rail passenger organisations
- Purchasing possibility for regional rail authorities (provinces()) for public service contracts and regional infrastructure

→All-in addition to Market incentives

Court of auditors, October 2011

- Minister insufficient control on ProRail?
- ProRail not living up to expectations, €1bln on subsidy payments not spent in reality?;

Contents

4° From your point of view and considering your experience, what is the best organisation between the infrastructure manager and the rail companies to optimise the system (safety, punctuality, compliance with EU regulations,...) and, particularly, to optimise costs of the rail network (above all recurrent cost as operation, maintenance and regeneration/refurbishment) ? Why ?

Best organisation, elements

- Infrastructure Manager independence from Railway undertaking, confirmed in evaluation Railway Act 2009;
- Infrastructure manager able to apply life cycle costing approach and optimizing balance operation - maintenance - renewal costs of the network;
- Independent regulatory body with powers to investigate and enforce its decisions
- Multi-annual budget takes into account gradual improvement of efficiency under the condition of meeting the agreed performance indicators;

5° What should be role and place in this system of the Regulation entity ? of the Safety entity ?

Regulatory body

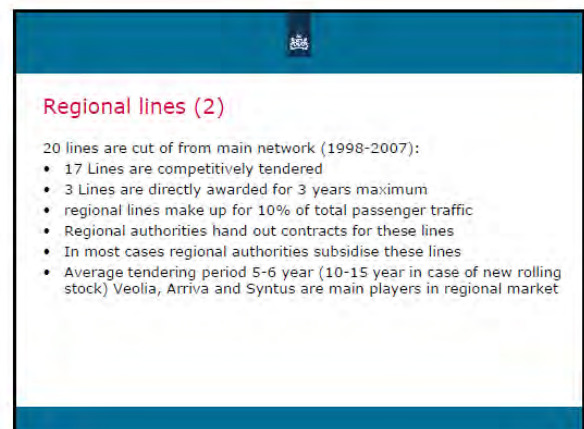
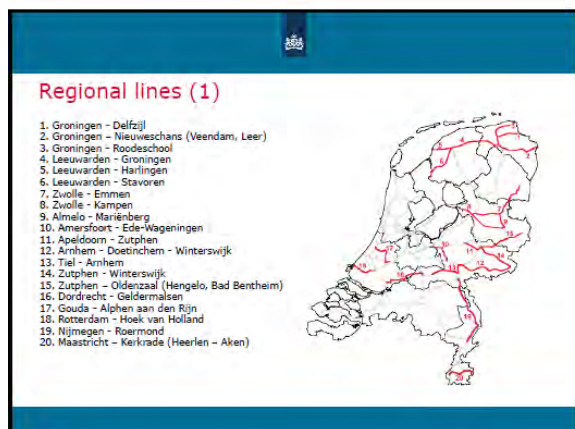
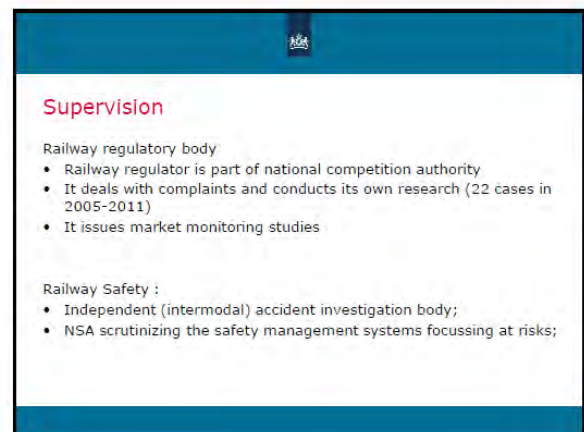
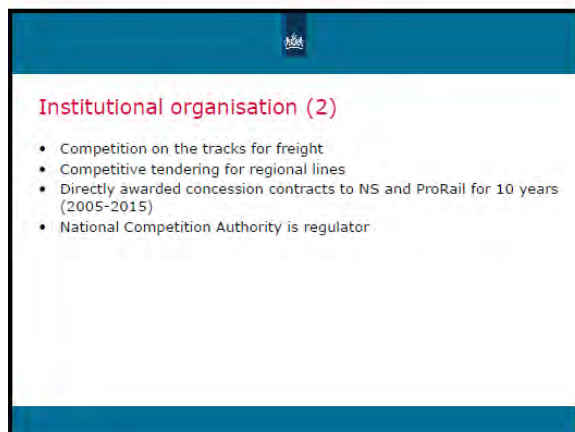
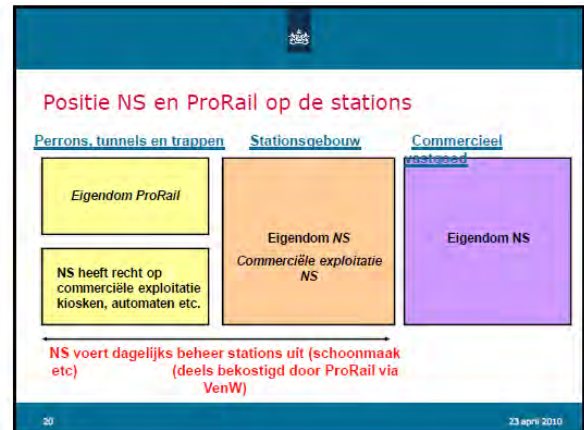
- Independent regulatory body, part of general competition authority
- Regulating the charging system geared at direct costs, supervised by independent regulatory body;
- Complaint body for railway undertakings for access to the network, stations, railway related services

National Safety Authority

- scrutinizing the safety management systems;



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262





Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Regional lines (3): competitive tendering effects

More value for money

- Higher frequency
- New trainwagons
- No ticket inspector
- Less staff and overhead
- Parallel bus and train lines removed
- Less intricate train circulation
- In some cases, bus and train concessions are integrated
- Improved connection train – local public transport

Efficiency effects

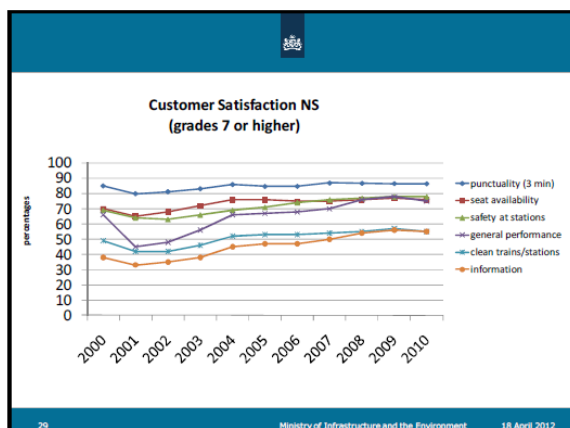
- NS is not funded by Dutch government. NS makes a profit € 300 mln a year (7,5% of yearly turn over). Starting in 2009 NS pays a concession fee to the government (€ 20 mln in 2011).
- Regional governments fund public transport. They get more value for the same amount of money.
- Both NS and regional lines have improved their efficiency
- Hard to compare regional lines with main network because of:
 - Different scale/lay-out
 - Different product (conductor/personnel)
- No systematic comparisons on effects are made between regional lines and between regional lines and main network

Main network concession contract 2015-20..(?)

- Debate on concession-contract for main network
- What is scope main network? More lines up for decentralisation and competitive tendering?
- Direct awarding or competitive tendering for main network?
- Which Key performance indicators (KPI) in contract?
- €160 mln efficiency target NS and ProRail (concession price and subsidy reduction)

Customer satisfaction NS (1)

- In concession contract NS: Performance fields (eg. punctuality, clean trains, information)
- Key performance indicators are set for all performance fields:
 - Objective measurements (eg 93% punctuality)
 - Customer satisfaction (e.g. 75% grades NS a 7 (out of 10) or higher for general performance)
- Levels are proposed each year by NS in transportplan, consumer organisations are consulted, minister has to agree.
- NS conducts customer satisfaction research
- Customer organisations in steeringcommittee of this research
- Minister may impose an independent audit



Customer satisfaction regional lines

- Independent organisation reports on customer satisfaction
- National and regional governments have set up monitor system (klantenbarometer)
- System is used for all regional lines: results are comparable
- In some concession contracts there are bonus/malus provisions for customer satisfaction
- There are regional consumer organisations
- Consumer organisations participate in the tendering proces and make recommendations during the tender
- A network organisation for exchanging best practices (knowledge platform regional transport)
- General customer satisfaction improvement (7 out of 10)



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Implications for personnel and railway staff

- Staff and rolling stock from former operator transferred to new RU
- Exception: First competitive tender (transfer from NS to new RU):
 - Direct personnel and a percentage of indirect staff may choose to stay with NS
 - RU may choose to hire new staff
 - same procedure for rolling stock
- 2000/2001 staff protest against simplifying train schedules:
- shortening routes
- same staff on same route every day

Freight performance

- 15 rail freight undertakings
DB Schenker +/- 75% market share
- 85% of rail freight is international, 500-1500km key markets

Modal share

- rail freight: 5%,
- Inland waterways: 40%

Year	Nationaal (x miljoen ton)	Internationaal (x miljoen ton)	Total (x miljoen ton)
2001	5	20	25
2002	5	22	27
2003	5	23	28
2004	5	25	30
2005	5	28	33
2006	5	32	37
2007	5	35	40
2008	5	38	43
2009	5	32	37

Bron: CBS berekening KML voor 2009 raming Rail Cargo op basis van cijfers Havenbedrijf Rotterdam en reakties marktpartijen

Lessons learned

Competitive tendering:

- possible if performance criteria can be defined for whole contract periode

Direct awarding:

- more flexibility to change criteria during the concession periode: eg toilets in trains, better performance in winter conditions
- Line by line approach (no big bang) gives smooth transition to competitive tendering
- Access to services (e.g. stations and ticketing) and rolling stock availability are crucial for successful tendering

DISCUSSION



SNCB Holding Belgien

Notiz über die Besprechung vom 15.6.2011 in Brüssel mit Herrn Luc Vansteenkiste (LV), Directeur Accès au Réseau Infrabel

Das Gespräch wurde anhand der Unterlagen „Belgian unbundling model“ geführt (Beilage). In der Notiz wird jeweils auf das entsprechende Chart der Beilage hingewiesen.

1. Etappenweise Entwicklung

S2 Beilage:

- als erste Etappe war 2003 die Ausgliederung der Trassenvergabestelle geplant. Wurde nie ausgeführt, da die Gewerkschaften sich weigerten, für das Personal einen anderen Status als den des Angestellten bei SNCB zu akzeptieren.
- 2005 wurde die Holding eingeführt. Infrabel als eigenständiges Unternehmen mit 3 Einheiten:
 - o Direction Infrastructure (Unterhalt und Erneuerung Bahninfrastruktur)
 - o Direction Réseau (Operative Betriebsführung Infrastruktur)
 - o Direction Accès au Réseau (Kapazitätsmanagement, Trassenzuweisung und Trassenverkauf).

2. Die Unabhängigkeitsgarantien

LV:

Theoretisch ist das Modell gut (S3 Beilage). Die EU Kommission akzeptiert die Holdinglösung unter der Voraussetzung der **Unabhängigkeitsgarantien**. Damit wird garantiert, dass **die für den Netzzugang „essentiellen Funktionen“** von Infrabel der Macht der SNCB Holding entzogen sind.

- **Unabhängigkeitsgarantien Infrabel (S 4 Beilage):**
 - o Stimmenmehrheit in GV Infrabel = 80 + 1 Stimme beim Staat und nur 20 – 1 Stimme bei SNCB Holding (bei inversen Eigentumsanteilen!),
 - o Staat ernennt selber 4/5 der Direktoren von Infrabel,
 - o Direktoren und Verwaltungsräte von Infrabel haben Konkurrenzverbot (dürfen nicht für eine EVU oder Töchter von EVU arbeiten) während ihrer Tätigkeit für Infrabel plus 2 Jahre danach,
 - o Direktoren und VR von Infrabel dürfen auch keine Anteile von EVU oder von Töchtern von EVU erwerben,
 - o 2 vom Minister ernannte „Commissaires du Gouvernement“ kontrollieren Legalität der Geschäftstätigkeit von Infrabel.



- Dazu ist eine Kreuzvertretung in den VR SNCB Holding und Infrabel ausgeschlossen.

- **Unabhängigkeitsgarantien Direction Accès au Réseau (S 5 Beilage)**

- = „la bulle dans la bulle“. Alle Mitarbeitenden, die für Netzzugang relevante Funktionen ausüben („Specialized Services“) unterliegen ebenfalls einem analogen Konkurrenzverbot wie die Direktoren und VR Infrabel.

3. Voraussichtliche Entwicklung

LV: das belgische Holdingmodell hat nur einen Zweck: Vermeiden von Konflikten mit den Gewerkschaften über das Personalstatut ausgelagerter Funktionen. Das gesamte Personal ist bei der Holding zu gleichen Konditionen angestellt und wird SNCB und Infrabel zur Verfügung gestellt. Infrabel bestimmt aber, „wer an welchem Arbeitsplatz“.

Die SNCB Holding hat gegenüber Infrabel keinerlei Weisungsbefugnis.

Sogar in der Oberaufsicht gilt Gewaltentrennung:

- Aufsicht über SNCB Holding = Finanzminister
- Aufsicht über Infrabel = Verkehrsminister.

LV: Das Holdingmodell muss sich ständig weiterentwickeln, oder sogar verschwinden:

- Mit dem „pouvoir de committologie“ hat die EU Kommission das Recht, auf Verordnungsebene die wesentlichen Elemente einer Direktive zu verändern (ohne parlamentarische Beschlussfassung).
- S 6 Beilage: EU Kommission hat getrennte operative IT-Systeme und IT-Server verlangt (Verdacht des Einblicks in wettbewerbsrelevante Kundendaten). Das konnte SNCB Holding bisher abwehren mit Hinweis auf die enormen Kosten und den Zeitbedarf. SNCB Holding musste sich aber gegenüber der Kommission auf einen Zeitplan verpflichten.
- EU Kommission wartet Entscheid EUGH ab.
- Transportkommission des Europäischen Parlaments hat „full ownership separation“ verlangt.
- Der belgische Regulator hat bereits verlangt, dass neben den fonctions essentielles der Direction Accès au Réseau auch die ganze Direction Réseau (Betriebsführung) der Unabhängigkeitsgarantie unterworfen werden müsse.

4. Beurteilung des belgischen Modells durch Luc Vansteenkiste

- Die Holding SNCB ist für die gegenwärtige Situation sehr zweckmässig und funktioniert gut, wird aber nicht dauern.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

- Die Holding kann Infrabel nichts befehlen.
- Bei Streiks der SNCB, streikt auch Infrabel und beeinträchtigt damit auch das Geschäft der Konkurrenten.
- Infrabel wird eines Tage ganz aus der SNCB Holding herausgelöst werden.
- Wichtig dabei ist, dass die drei für die Effizienz der Kapazitätsnutzung und die Qualität des Bahnverkehrs zentralen Funktionen in einer Einheit bleiben:
 - o Trassenzuweisung
 - o Planung der Bauarbeiten
 - o operative Betriebsführung Netz.
- Das finale Modell wird eine Infrastrukturgesellschaft im Staatseigentum sein, auf der diverse EVU verkehren.
- Die Entwicklung erfolgt etappenweise, wobei jede Etappe 5 – 10 Jahre Zeit braucht!
- Belgien strebt eine Entwicklung des Bahnnetzes nach einer mit „Bahn 2000“ vergleichbaren Logik an: Optimieren im Dreieck Angebot – Rollmaterial – Infrastruktur. LV: „mais pour arriver là, il faut deux: l'entreprise ferroviaire et l'infrastructure“.

LV: das belgische Modell wie es sich heute präsentiert, ist nur eine Übergangslösung! **Endziel des belgischen Staates ist die institutionelle Trennung nach dem Modell der Niederlande.**

Mit der EU Kommission kann man sich auf einen Migrationspfad einigen und auch auf die notwendige, lange Zeitdauer bis man in der neuen Struktur aktiv ist.

5. Persönlicher Eindruck

Die SNCB Holding ist eine Holding, der man alle Zähne gezogen hat. Sie kann kaum als Integrator wirken und ist in ihrer unternehmensinternen Wirkung mit der DB Holding nicht vergleichbar. Ihre einzige Rechtfertigung ist der Erhalt des sozialen Friedens. Durch die gemeinsame Anstellung aller belgischen Cheminots in der Holding wird allenfalls eine indirekte Integrationswirkung (Mitarbeiter der SNCB und Infrabel sind Kollegen und nicht Angestellte verschiedener Unternehmen oder gar Konkurrenten) erzeugt.

Interessant sind die Erfahrungen der SNCB mit der EU Kommission, welche zeigen, dass es offenbar **Spielraum für sorgfältige und etappenweise Umsetzungsschritte ohne Zeitdruck** gibt.

Im Moment ist das Thema in Belgien aus 2 Gründen nicht dringend: erstens wegen der Regierungskrise und zweitens wartet man die Entscheide des EUGH und besonders deren Begründungen ab.

Für die Notiz: Hans-Jürg Spillmann

Beilage: charts Infrabel „Belgian unbundling model“



Where Do We Come From?

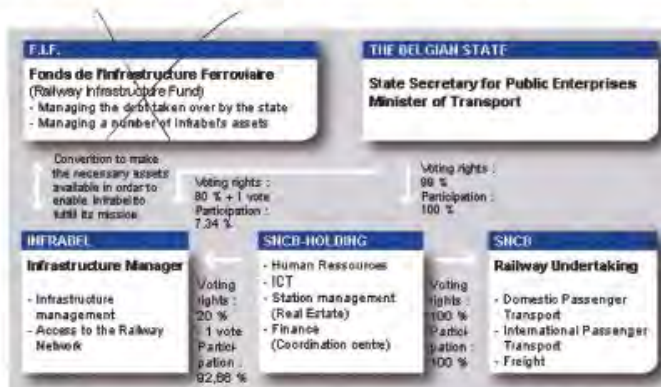
- SNCB/NMBS, the incumbent was vertically integrated and the sole railways operator in Belgium (save for some touristic lines and international JVs: Thalys, Eurostar, etc.)
- First idea (2003) : an allocation body (*Spoordienst inzake de toewijzing en tarifiering*)
- Never implemented
- In view of the criticism, setting up of a full-function infrastructure manager, Infrabel SA

Confidential draft of 16/03/2011

1



The Current Structure (2005)



Confidential draft of 16/03/2011

1



The Safeguards

- State has 80%+1 voting rights; SNCB Holding is a minority shareholder.
- Several measures are taken to ensure the independence of the individuals managing Infrabel and sitting on its board:
 - 4/5 of the directors are appointed directly by the State
 - The directors and the members of the Executive Committee cannot exercise any function for a railway undertaking (including the SNCB Holding), during their mandate and two years afterwards
 - These persons may not have any interest in such undertakings
 - Infrabel is under the control of two "commissaires du gouvernement", the Ministers' representatives which ensure that Infrabel is managed in compliance with its legal duties.

Confidential draft of 16/03/2011



The "Specialized Service"

- Sensitive tasks, from a competition viewpoint: capacity allocation, tariffs
- Members of this Specialized Service :
 - Are held to a duty of professional secrecy
 - Are prevented from exercising any function to the benefit of a railway undertaking
 - Cannot work for such an undertaking, two years after having left the Service, if they belong to its management.

Confidential draft of 16/03/2011



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262



IT Segregation

- Huge legacy systems, built over the years, layer by layer, in an integrated fashion
- Impossible to achieve immediate segregation between Infrabel IT systems and the other IT
- Commitments to the EU Commission as to a timetable to achieve the aim, with an emphasis on Infrabel confidential data.

Confidential draft of 16/03/2011

8



Overall and Provisional Assessment

- EU Commission has not taken the case further – seems to imply that the Belgian regime is compliant
- Note that the Recast of the First Package, currently being discussed before the EP, would put an end to the "holding" model.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Kcw GmbH Berlin, Deutschland

Datum:	19. Oktober 2011
Ort:	Berlin, kw
Zeit:	15.30 bis 17.00
Vorsitz:	Petra Breuer
Protokoll:	Petra Breuer
Anwesend:	Dr. Jan Werner, Geschäftsführer, Ingo Kühl und Me-

Hearing-Leitfaden

A Das vorhandene Modell kurz darstellen

1 Verkehr und Infrastruktur sind in Deutschland in Hand der DB AG, Holding.

Infrastrukturbetreiberin: DB Netze

Nationaler Verkehr: DB Mobility Logistics

Regionaler Personenverkehr: in Verantwortung der Bundesländer, wird teilweise ausgeschrieben und erhält Geld von Ländern (für 10 Jahre fixer Teil vom Bund, der an die Länder verteilt wird), es gibt verschiedene TU

Güterverkehr: hauptsächlich DB, verschiedene TU

Finanzierung Infrastruktur durch Ministerium, DB bekommt kein Geld für den nationalen Verkehr, eigentwirtschaftlich zu erbringen; Abgrenzungsfragen Nationaler / regionaler Verkehr

"Eignerrolle" DB beim Verkehrsministerium, jedoch sehr eingeschränkt (siehe unten).

National Safety Authority: EBA, ist unabhängig vom Verkehrsministerium, diesem aber angegliedert.

Aus Sicht kw hat Deutschland kein Modell, das bewusst so gewählt wurde. vor der Bahnreform anfang der 1990er Jahre gab es Modelldiskussionen, daraus folgte 1994 die Reform der DB AG, die Regionalisierung des Nahverkehrs und 1996 der Netzzugang. Grundidee: Netzzugang für alle und "Selbststeuerung der Infrastruktur" durch Unabhängigkeit.

Seit dem seien die Diskussionen EU-getrieben, keine eigentliche Modell- und Zieldiskussion mehr in Deutschland. Man hat sich vom ursprünglich verfolgten Trennungsansatz der Verkehrsbereiche verabschiedet, die Re-Integration innerhalb der Holding wurde politisch gestützt.

Vieles vom heute Vorhandenen sei im Zuge der Privatisierungsdiskussion der DB als "Pflaster" für die politisch involvierten gegründet worden, so Netz- und Infrastrukturbeirat oder die Netzagentur, diese vor allem um die nicht vorhandene "Selbststeuerung" der Infrastruktur etwas zu kompensieren.

Auch sind verschiedene Steuerungsinstrumente nach und nach dazu gekommen, zum Beispiel die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (ähnlich der LV in CH), Umfang rund 2.5 Mrd. Euro pro Jahr

Governance / Steuerbarkeit



"Fisch stinkt vom Kopf her" - aber nicht CEO, sondern Eigner: der Eigentümer kann nicht wirklich steuern, und zwar aufgrund der gewählten Rechtsform. Die DB AG ist gemäss Gesetz als Wirtschaftsunternehmen zu führen, sie hat volle unternehmerische Unabhängigkeit und muss Gewinn maximieren. Dies ist so in der Verfassung und im Aktienrecht verankert. Dies führt zu einer "institutionalisierten Ohnmacht des Eigentümers Bund".

2 Integratorenrolle (z.B. bei Störungen, Entwicklungen (technisch und planerisch u.a.m.)): wie und durch wen?

DB behauptet, diese Integration vorzunehmen, macht es aber aus Sicht kcw nicht, sondern optimiert für sich im Konzern. Rolle nimmt auch sonst niemand wahr. Die DB kann auch nicht dazu verpflichtet werden vom Eigner, siehe Steuerbarkeit.

Aus Sicht kcw braucht es dies auf verschiedenen Stufen, im Hinblick auf einen europäischen Eisenbahnmarkt auf Stufe EU, aber auch auf Stufe des Bundes. In der EU immer der Entwicklung hinterher.

3 Regulatoren-Rolle: wer, Unabhängigkeit, Kompetenzen, Ressourcen

Regulator: Bundesnetzagentur ist unabhängig, kümmert sich vor allem um Bepreisung und Diskriminierungen. Sie hat (anders als andere Regulatoren) keine Beschlusskammer, d.h. sie kann nicht sofort umsetzen. Dadurch gibt es Verfahren, die bis zu 2 Jahre dauern. Es bräuchte eine Beschlusskammer mit gerichtsähnlicher Zusammensetzung beim Regulator und Beisitzer von allen Akteuren.

Unabhängigkeits- / Diskriminierungsklausel: wie werden EU-Vorgaben (Diskriminierungsfreiheit) erfüllt

werden heute nicht erfüllt, "Pflaster" siehe oben.

Das Diskriminierungspotenzial, das vom Netz ausgeht, ist ungelöst.

z.B. Signal- und Funktechnik, Umrüstung läuft nach Prioritäten DB; Aufgabenträger im Regionalverkehr haben z.B. vor Ausschreibungen und Rollmaterialvorgaben dafür gefragt, wo noch alte Fahrzeuge fahren können, bzw. was neue Fahrzeuge können müssen. DB Netz hat dann Planung für Umrüstung und Ausstattung geändert bzw. konnte nicht sagen, ob der Plan eingehalten wird. Auch zur Stromversorgung konnte am Anfang einer Vertragsperiode keine klare Aussage gemacht werden; es gibt keine Preisliste, wenn Energiebezug nicht bei DB Energie erfolgt

Anderes Thema: "Konzernjuristen": vertritt DB Infrastruktur in Rechtsverfahren, keine Unabhängigkeit gegeben.

Infrastrukturbeirat: ist ein Gremium des Bundes, beim BMVBS angesiedelt, berät EBA. Ist aus Fachpolitikern zusammengesetzt und dient aus Sicht kcw dazu, das "Loch" zwischen Eigner und TU zu füllen.

Netzbeirat: berät DB Netz. Ist aus EBA, Bundesnetzbeirat, EVU, Forschung, VDV etc. zusammengesetzt und wird durch das EBA benannt. DB Netz lädt ein, macht Medienmitteilung, soll Impulse geben, zuletzt war Thema z.B. zur Bundesverkehrswegeplanung.

Beiräte wurden im Vorfeld der geplanten Privatisierung gegründet, um Gegner der Privatisierung einzubinden.



B **Block B: Fragen Auswirkungen des Modells**

4 Trassenvergabe / Zuteilung

Im Fernverkehr ist der Markteinstieg eines neuen 2 Mal unterbunden worden durch unattraktive Trassenvergabe, ein drittes Mal droht gerade.

5 Betriebsführung, Planung Bauarbeiten

Bau- und Unterhaltsintervalle nicht transparent.

6 Netzentwicklung

In Dänemark bestellt das Verkehrsministerium einen Netzzustand und den Netzausbau; die Politik fühlt sich für Netzzustand verantwortlich.

In Deutschland liegt das politische Interesse beim Fernverkehrsangebot, sehr gering beim Güterverkehr, und beim Ausbau einzelner Strecken, aber nicht auf dem Netz als Ganzes und seinem Substanzerhalt. Die Bundesverkehrswegeplanung ist auch eine Streckenbetrachtung, keine Netzbetrachtung, Input kommt von DB für den Teil Schiene.

Es gab Strecken, die für Neigetechnik ausgebaut wurden, aber es fährt dort kein einziger Zug mit Neigetechnik.

C **Block C: Fragen zu Kundenwirkung, TU**

7 Kunden: Was zeigen die Erfahrungen mit dem Modell? Haben die Kunden profitiert?

teilweise, vor allem Regionalverkehr dort, wo aktive Aufgabenträger da sind.

TU: Was zeigen die Erfahrungen? Gab es Auswirkungen auf Performance, Kosten?

Wettbewerb im Regionalen Personenverkehr hat grundsätzlich positive Effekte gehabt, aber es fehlt eine ordnungspolitische Vision, z.B. zur Höhe des Marktanteils neuer TU. Wie generell eine politische Vision fehlt.

8 Perspektiven, Rat an Schweiz

Zeichnen sich bereits Änderungen ab?

- derzeit nicht

Rat an Schweiz?

Wichtig ist, dass die Steuerung durch den Eigner möglich ist und diese auch erfolgt. Dies sieht aus deutscher Sicht in CH gut aus.

Die Rolle des Bundes bezüglich Integration und Netzentwicklung sollte es sein, die langfristige Leitlinie für die Entwicklung zu geben.

Den Regulierer auf die spezifischen Probleme zuschneiden, nicht auf andere Regulierer.

Über Ziele diskutieren, dann über Massnahmen (statt wie in D über Massnahmen und nicht über Ziele).



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Veolia Niederlande

Datum:	15. September 2011
Vorsitz:	P. Blumenthal
Protokoll:	P. Blumenthal
Anwesend:	Frank van Setten

Wie sieht das NL-Modell aus und welche Erfahrungen hat eine EVU damit?

- NL hat Pro Rail als staatliches Infrastrukturunternehmen. Machen Fahrpläne, managen Strecken und Bahnhöfe und haben den „Traffic Control“. Pro Rail ist einem Regulator unterstellt, der aber bisher nicht gebraucht wurde.
- EVU sind DB Schenker. NS fährt Grossteil und hat Konzession bis 2014. NS-Port ist Eigentümer der Drittnutzungsanlagen; Arriva, Veolia-Transdev, Synthes,
- Net Rail ist Wartungsunternehmen der NS.

Nach der Trennung ging es schlechter mit Pünktlichkeit und mit dem Winterbetrieb. Die Abstimmung EVU zu Pro Rail ist nicht optimal und hat Erwartungen nicht erfüllt.

Auf dem konzessionierten Netz der NS darf niemand ohne Zustimmung der NS fahren d.h. kein Wettbewerb bis 2014!

Trotz Trennung waren 95% der ProRail-Mitarbeiter mit NS verbunden. Der Change-Prozess fand trotz neutralen Zugängen von Personal nicht wie von EU erwartet statt. Die Mitarbeiter bei ProRail entfernen sich zusehends vom Markt. Dispositionen auf / am Zug hat niemand verstanden – inzwischen dauert die Abstimmung zwischen EVU und I doppelt so lange. Die Verkehrsleitung muss nun tendenziell wieder weg von den EVU zu ProRail verlagert werden muss – mit Einsitz der Verkehrsunternehmen. Das Winter-Problem mit vielen Störungen mit unzufriedenen Kunden hat stärkere Integration und Prozess-Zusammenführung verlangt. Getrennte Prozesse Verkehr und Infrastruktur führt zu merkbaren Verschlechterungen beim Kunden.

Auf Druck der Kunden und der Politik werden Prozesse und Strukturen wieder zusammengeführt (dh optisch: EU-konform, technisch: Kooperation auf holländisch; ist aber nicht EU-kompatibel)

Wenn ProRail wieder bei NS wäre, wäre dies nur für EU ein Problem, nicht aber für die EVU. Kooperation steht ohnehin über dem Wettbewerb. Der Verkehr hat nicht über Marktöffnung und neue Unternehmen zugenommen.

WICHTIG: für die Kunden ist Trennung kein Vorteil!



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

Kooperation zwischen den Verkehrsunternehmen wird in der Schweiz zelebriert und damit ist die Schweiz auch höher entwickelt.

Im Busbereich werden alle Lose in 6-8 Jahren neu ausgeschrieben um jeweils eine Erneuerung des Angebots und der Busse zu fördern.

Im Bahnmarkt will man diese totale Öffnung noch nicht.

Das Interesse von Veolia an der Bahn ist das Zusammenwirken von Bus und Bahn. Der strukturierte Markt soll über dem Dogma des freien Marktes stehen.

Trennung ist irreversibel und nur über Bypass EVU's mit ProRail wieder reversibel.

Endkundenbezug der Monopolinfrastruktur ist faktisch gleich Null.

ProRail spielt eine gute Rolle bei der Fahrplangestaltung, weil da echte Profis (ehemalige NS-Leute) sind. Ein Regulator hat es bislang nicht gebraucht. Gute Verträge mit dem Infrastrukturbetreiber sind wichtiger. In Deutschland hat Veolia mehr Probleme! In Holland ist der Prozess Fahrplangestaltung richtig gut und professionell geführt. In Holland hat ProRail eine Zeitlang Trassen gesperrt, um (fiktiv) zu bauen bzw. zu unterhalten.

EU-Kompatibilität: Strukturell getrennt, ProRail hat aber nicht alle Macht. Die Organisation entwickelt sich zusehends zur informellen Organisation – das OCC wird jetzt sogar formalisiert (wenn alle EVU den Zugang haben und alle profitieren, ist das von EU akzeptiert). ProRail könnte längerfristig auch als Service-Center organisiert werden.

Netzentwicklung wird von ProRail gemacht, Veolia kann sich jährlich mit Wünschen einbringen; die Gesamtplanung wird darauf abgestimmt. Abstimmungsbedarf ist zeitlich lang und anspruchsvoll.

A.) Die **Auswirkungen des Modells** zeigen sich mit den ersten gemachten Erfahrungen. Diesbezüglich interessieren die Erfahrungen mit:

- Trassenvergabe / Zuteilung
- Betriebsführung
- Planung Bauarbeiten
- Netzentwicklung

Dabei steht immer auch die Diskriminierungsfrage im Raum: gibt es nicht!

B.) **Perspektiven:** Stehen bereits erste Anpassungen an? Was wurde seit Einführung des Modells bereits verbessert? Wie wird sich das Modell voraussichtlich weiter entwickeln?

Was empfehlen Sie der Schweiz?



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

- Trennung wird Ärger geben und Geld kosten; es gibt keinen echten Grund, etwas zu ändern, weil in der Schweiz das System gut läuft. Wenn in Frankreich ein übermächtiger Incumbant zerschlagen werden muss, weil er sich nicht bewegt, muss man trennen.
- Veolia hat zwar von den Marktöffnungen profitiert (in D, S, England)
- „ProRail CH“ könnte ein Service-Center sein mit einem starken Regulator in Nacken. Offen dabei ist die Frage, wie die Netzentwicklung gemacht werden soll. Langfristige Planung muss stärker beim Ministerium erfolgen.



DB Schenker

Datum:	08.11.11
Ort:	Bern
Zeit:	15.15 – 16.25
Vorsitz:	P. Blumenthal
Protokoll:	S. Gutmann
Anwesend:	A. Herczog, M Finger;
Entschuldigt:	H. Flury

Aufgrund der besonderen Hearing-Partnerin erfolgte ein freies, themenzentriertes Gespräch, der gewohnte Leitfaden war dabei zu spezifisch und detailliert. Es wurden deshalb einzelne Fragen und Themenbereiche herausgegriffen.

Die Argumentation von Frau Pirierros, DB Schenker, erfolgt immer aus der Optik Cargo, Nord-Süd

Frau Pirierros stellt sich und ihre langjährige Tätigkeit für die DB Cargo kurz vor. Heute ist sie die Verantwortliche für die Geschäftsentwicklung Nord – Süd. BLS Cargo macht 85% des DB-Verkehrs durch die Schweiz.

- Generelle Sicht DB Schenker:
Die Schweiz ist ein guter, verlässlicher Partner. „Alles ist bestens geordnet.“
- Wie erleben Sie den Wettbewerb?
Es gibt einen starken, aber fairen Wettbewerb, insbesondere auf der Preisebene. Infrastruktur führt die Trassenvergabe fair. Diskriminierungsfälle gibt es nicht.
- Die Bestellung läuft über die BLS, das funktioniert gut. Auch die Zusammenarbeit mit der SBB über x-Rail läuft gut.
- Modelle D und CH im Vergleich: CH entwickelt die Infrastruktur innovativ und die Trassenpreise sind im internat. Vergleich günstig, die Rechtssicherheit ist sehr hoch und sie ist wichtig.

Bei den Trassenpreisen ist es ein Vorteil, dass sie gewichtsabhängig sind, man zahlt dann nur für die effektive Achslast, auch wenn man mehr bestellt hat.

Die Trassenpreisgestaltung 2013 hat sich verschlechtert. Eine Preiskalkulation für den Endpreis ist nicht damit mehr möglich – die vielen Zuschläge machen die Sache ziemlich schwierig.

Die Prioritätenordnung ist im europäischen Vergleich mit Abstand am besten - „es gibt Schwachpunkte bei den Schnittstellen, aber damit können wir leben“.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

- Frage des Unbundling:
Es gibt nur integriert eine Entwicklung. DB ist mit der Situation in der CH mit diskriminierungs-freiem Zugang und der fairen Behandlung zufrieden.

DB Schenker ist entschieden gegen eine Trennung, das bedeutet wirtschaftliches Auseinanderdividieren und den Verlust des Marktbezugs bei der Infrastrukturbetreiberin.

Trennung ist kein Mittel zur Steigerung des Wettbewerbs, wie die EU meint – im übrigen gibt es doch schon Wettbewerb!

(Der Fall/die Haltung BLS AG, wie in einem Papier zur Frage der Trennung festgehalten, ist speziell. DB Schenker teilt diese Haltung nicht und distanziert sich. „Das sehen wir anders, können das nicht nachvollziehen, es ist aus P-Sicht heraus betrachtet“).

Der Misserfolg der Trennung am Beispiel England zeigt, wie irreversibel das Auseinanderdriften ist, da liegen Welten dazwischen.

Wettbewerb ist in Deutschland auch ohne Unbundling möglich.

- Frage der Effizienzsteigerung:
Wettbewerb ist ein Mittel, um die Effizienz zu steigern. Nimmt die Dynamik des Wettbewerbs ab, so sinkt auch die Effizienz.
- Verbesserungen im institutionellen Modell:
DB ist zwar Hauptfrachtführerin (das bedeutet: In allen Belangen direkt gegenüber dem Kunden verantwortlich), wird aber in der Schweiz nicht als solche wahrgenommen.

Das äussert sich zB an den Subventionen für lärmsanierte Wagen, die nur an das EVU ausgeschüttet werden (in diesem Fall an die BLS). Die BLS stellt nur das Lokpersonal und hat keinerlei Investitionen für die Lärmsanierung der Güterwagen geleistet (das tat ausschliesslich die DB als Eigentümerin der Wagen und Loks).

Fazit: Die Auszahlungsmöglichkeit von Subventionen sollte geändert/optimiert werden: Urheber / Investor sollte die Gelder erhalten.

Perspektiven und Ausblick:

Der Weg durch die CH (anstatt Brenner) ist trotz längeren Distanzen dank der Qualität attraktiv.

Und ein Anliegen:

Der D – CH – Güterverkehr umfasst im Durchschnitt knapp 1000 km, und da sind heute 4 EVU beteiligt. Das ist nicht zukunftsträchtig. Wir sollten keine „Kleinstaaterei“ mehr betreiben, „sonst gehen wir gemeinsam unter!“

„Wir sollten lange Distanzen nutzen und keine 'Wegelagei' mehr betreiben!“



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

DB AG

Datum:	18. Januar 2012
Ort:	Bern, per Telefon
Zeit:	14.00 bis 14.30
Vorsitz:	Petra Breuer
Protokoll:	Petra Breuer

Hearing-Leitfaden

A **Das vorhandene Modell kurz darstellen**

1 vgl. Fragebogen

Governance / Steuerbarkeit

Vorteile der heutigen Governance: man kann Effizienzpotenziale heben. Die sollte nicht gefährdet werden. Ein Beispiel ist der konzernweite Arbeitsmarkt, hier hilft es, dass der Konzern "durchsteuern" kann.

Wichtig sei ausserdem, die Transparenz, diese sei deutlich höher als früher.

2 Integratorenrolle (z.B. bei Störungen, Entwicklungen (technisch und planerisch u.a.m.)): wie und durch wen?

Es gibt ein Technik-Ressort, dieses wurde gerade reorganisiert, teilweise wurden Themen wieder in die Divisionen zurück gegeben (z.B. Zulassungen Rollmaterial, Handbuch).

Anspruch auf Ebene Konzern: Verbundthemen Infrastruktur - Verkehr sind "vor der Klammer" zu optimieren, beim Einkauf sollen Verbundvorteile genutzt werden.

3 Regulatoren-Rolle: wer, Unabhängigkeit, Kompetenzen, Ressourcen

Der Regulator hat aus Sicht DB heute fast zu viele Kompetenzen. Mit anstehenden Novellierung des Regulierungsgesetzes (läuft seit Mitte Januar) soll er noch mehr bekommen.

Massgeblich für die Frage der Kompetenzen sollte sein, welche Kosten das System dadurch hat und ob die Effizienz gesteigert werden kann.



Referenz/Aktenzeichen: 012.3/2013-02-14/262

B **Block B: Fragen Auswirkungen des Modells**

6 Netzentwicklung

Neue Infrastrukturen werden gemäss den Vorgaben des Bundesgesetzes geplant, durch BMVBW und DB. Aus Sicht von Herrn Miram ist die Planung zu wenig auf die verkehrlichen Bedürfnisse ausgerichtet.

C **Block C: Fragen zu Kundenwirkung, TU**

8 Perspektiven

Wettbewerb ist auch Sicht der DB in Deutschland gesetzt, wird (anders als in CH) nicht grundsätzlich hinterfragt. Rechtliche und organisatorische Desintegration daher nicht in Frage gestellt.