



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Bundesamt für Verkehr

Mediengespräch Fernverkehrskonzession

19.04.2018

Dr. Peter Füglistaler/Pierre-André Meyrat

Ausgangslage

- Die gewerbsmässige Personenbeförderung ist ein Regal des Bundes, kann in Form von Konzessionen an Transportunternehmen abgetreten werden.
- SBB und BLS haben im September 2017 Gesuche für Fernverkehrskonzessionen eingereicht. Diese konkurrenzieren sich teilweise ab Ende 2019.
- Um eine Vergleichbarkeit herzustellen, sind umfangreiche Abklärungen erfolgt.
- Die bisherige SBB-Konzession wurde im November 2017 als Übergangslösung bis Ende 2019 verlängert.



Kriterien für Beurteilung der Gesuche und für Konzessionserteilung

- Kundennutzen
- Beitrag zur Weiterentwicklung des öV-Systems als Ganzes
- Positiver wirtschaftlicher Effekt für öffentliche Hand

Basis: Gesetz und Verordnung zur Personenbeförderung





Vorgesehene Fernverkehrskonzessionen




- Fernverkehr Intercity-Netz
- Fernverkehr Basis-Netz
- Übriges Schienennetz

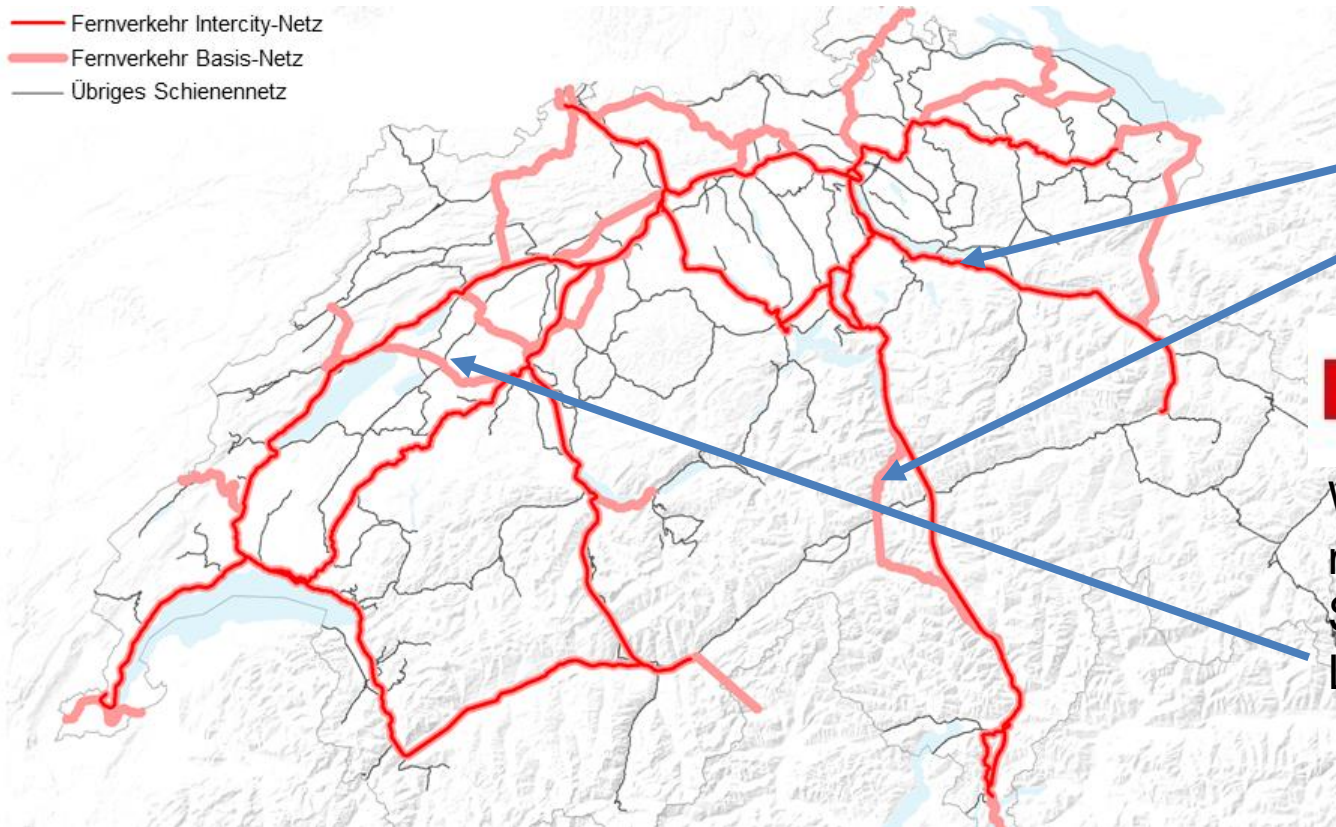


Linien Bern - Biel
und Bern -
Burgdorf - Olten
(Basisnetz)

Gesamtes Intercity-
Netz und grösster
Teil des Basisnetzes
(neu: Bern-Neuen-
burg-La Chaux-de-
Fonds sowie Chur-
St. Gallen stündlich)

Vorgesehene Betriebsverträge

-  Fernverkehr Intercity-Netz
-  Fernverkehr Basis-Netz
-  Übriges Schienennetz



SOB SÜDOSTBAHN
gerade unterwegs

SOB fährt ab Ende 2020 Basis-FV-Linien Chur-Bern und Gotthard-Bergstrecke für SBB

 **SBB CFF FFS**

Weitere Betriebsverträge möglich, z.B. zwischen SBB und BLS für Bern – La-Chaux-de-Fonds

**bls**
verbindet.



Besseres Angebot dank Ideenwettbewerb



- Fernverkehrszüge auf Gotthard-Bergstrecke
- Direktverbindung Chur – Bern
- Neue Fernverkehrslinien Bern – Neuenburg - La Chaux-de-Fonds und Chur – St. Gallen stündlich
- Züge im Fernverkehr mit Begleitung durch Zugspersonal
- Einheitliches Linien-Konzept
- Verbesserung mobile Arbeitsplätze und besseres Verpflegungsangebot
- Entlastung der Steuerzahlenden
- ev. Tarifsenkungen



Grundlagen und Weiterentwicklung des Mehrbahnenmodells

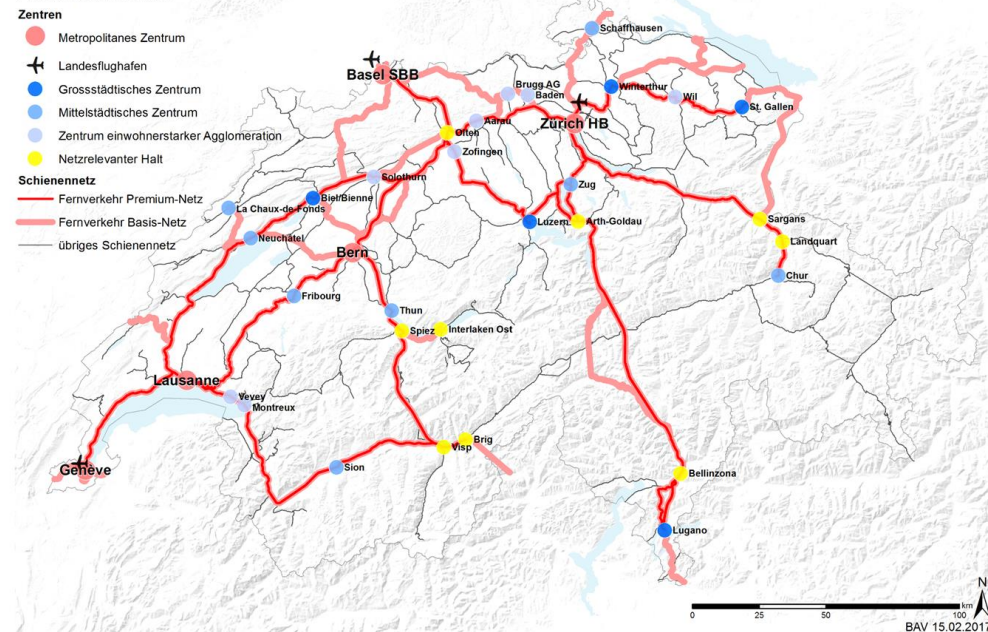


- Bundesratsentscheid zur Bahnlandschaft von 2003: Modell «SBB plus x» mit starker Rolle der Normalspurbahnen BLS und SOB
- Modell aus Ideenwettbewerb und Kooperation ist Erfolgsrezept des Schweizer öV
- Weiterentwicklung im Hinblick auf nächste Fernverkehrs-Konzessionsvergabe (v.a. bezüglich Fristen)
- Aktuelle Konzessionen für Norm-Dauer von 10 Jahren

Umsetzung der BAV-Wegleitung zum Fernverkehr

- Nachvollziehbare, objektive Definition für Fernverkehr auf Basis des Raumkonzepts Schweiz
- Bereinigung des historisch gewachsenen Netzes
- Mindestvorgaben zur Qualität (z.B. Rollmaterial, Zugbegleitung)
- Mindestvorgaben zur Haltepolitik (zusätzliche Halte möglich)

Entwicklung Fernverkehrskonzession
Fernverkehrsnetz



Festlegung des Deckungsbeitrags: Ausgangslage



- «Normaler» Trassenpreis deckt «nur» die Grenzkosten der Infrastruktur, d.h. die direkt durch den Zug verursachten Kosten
- Fernverkehr liefert infolge Ertragsstärke zusätzlich einen Deckungsbeitrag an die Infrastruktur-Fixkosten (= Prozentsatz des Umsatzes, heute 13,5 %)
- Höhe des Deckungsbetrages wird mit der Konzessionserteilung festgelegt und kann periodisch überprüft werden (alle 5 Jahre)

Festlegung des Deckungsbeitrags: Neue Regelung



- Bemessung hat nach gleichen Kriterien für verschiedene Netze zu erfolgen
- BAV geht von zulässiger Spannweite des Netto-Gewinns im Fernverkehr aus (max. 8 Prozent Umsatzrendite)
- Wenn Umsatzrendite höher, dann Erhöhung Deckungsbeitrag
- Alternative in Kompetenz der Bahnen: Tarifsenkung
- BAV offen für Massnahmen zur Verbilligung der Fernverkehrs-Tarife

Weiteres Vorgehen

- Anhörung bis 23. Mai 2018
- Konzessionsentscheid Mitte/Ende Juni 2018
- Anschliessend 30-tägige Beschwerdefrist

