

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (1999)

Heft: 2

Artikel: Unbefriedigende verkehrspolitische Rahmenbedingungen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957723>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Unbefriedigende verkehrspolitische Rahmenbedingungen



*Bild: SBB Open-Access
(Der Zugang zum Netz der SBB-Infrastruktur kann via Internet bestellt werden.)*

Réforme du rail

Les avantages du développement intégré

En encourageant la concurrence et en garantissant la prise en charge par les pouvoirs publics des investissements non amortis, le Parlement s'est engagé en faveur des transports publics. Le coup d'envoi d'une amélioration des transports ferroviaires a été donné. Pourtant, dans un rapport récent consacré au dossier bilatéral des

- ▶ Pressedienst Litra
- ▶ Redaktion collage

Integrierte Unternehmung im Vorteil

Mit der Einführung von mehr Wettbewerb und Übernahme von «Altlasten» hat das Parlament mit der Bahnreform grundsätzlich ein klares Beekenntnis zum öffentlichen Verkehr abgelegt. Es gibt aber noch eine ganze Reihe von Mängeln, welche bei weiteren Reformen beachtet werden müssen. Die Erfahrungen mit dem jetzigen Modell sind jedoch abzuwarten.

Der Startschniss für eine bessere Bahnzukunft ist aus der Sicht des öffentlichen Verkehrs insgesamt geglückt. Dies geht aus einer Broschüre des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr LITRA zum Thema «Bahnreform: Rückblick – Ausblick» hervor. Hingegen liess ein kürzlich veröffentlichter Bericht der Firma Trans-Care zum Thema Verkehrsdossier CH-EU anderes verlauten:

«Die Liberalisierung des Zugangs Dritter zum Verkehrsträger Schiene von der sich Politik und Markt eine Qualitäts- und Preisoffensive versprochen hatten, blieb weitgehend Makulatur. Drohende soziale Konflikte und eine teilweise aggressive Verteidigungsstrategie der ehemaligen Staatseisenbahnen verhinderten bisher die eu-

ropäische Liberalisierung auf breiter Front.»
(Quelle: SER 5/1999)

So haben denn auch die SBB in den ersten 3 Monaten nur je rund 20 «Open-Access Trassen» verkauft. Also weniger als 1 pro Tag. Zum Vergleich: Unter der Flagge der SBB laufen täglich durchschnittlich 5600 Personen- und Güterzüge. Das Parlament hat im Rahmen seiner Beratungen die Bahnreform-Vorlage des Bundesrates in verschiedenen Punkten geklärt und verbessert. Zu den positiven Aspekten bei der Bahnreform gehören generell die Sanierung der SBB Pensionskasse, die Einführung von mehr Wettbewerb, das Einräumen von mehr unternehmerischer Freiheit und die Einführung von vierjährigen Leistungsvereinbarungen. Alle öV-Betreiber sind nach diesem Vertrauensbeweis gefordert, ihre Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit täglich am Markt zu beweisen.

Unbefriedigende Rahmenbedingungen

Zwar wird mit dem Stabilisierungs- bzw. Lastenverschiebungsprogramm des Bundes bereits wieder ein Wermutstropfen auf dem Weg zu einer längerfristig ausgerichteten kohärenten Verkehrspolitik zu verkraften sein. Die Ziele der Bahnreform sind aber gesetzt und auch die Wege dorthin skizziert. Als Mängel der am 1.1.99 in Kraft getretenen Bahnreform gibt es indessen immer noch die unbefriedigenden Rahmenbedingungen, welche den Strassenverkehr begünstigen. Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) kann deshalb eine weitere Wettbewerbsverzerrungen verhindert werden. Für wettbewerbsfähige Bahnen entscheidend ist die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur, wie sie mit der FinöV nun möglich ist.

Und die KTU?

Eine weitere Pendenz ist die uneinheitliche Finanzierung von Bahninvestitionen bei den Schweizerischen Bundesbahnen und den konzessionierten Transportunternehmungen (KTU). Hier hat sich das Parlament mit der Überweisung einer Motion verpflichtet, innerhalb von drei Jahren klare Verhältnisse zu schaffen. Die Bahnreform hat nur die finanziellen Verhältnisse Bund – SBB neu geregelt. Ausgeklammert blieben die KTU. Gleichzeitig wurden mit der FinöV Sonderfi-

nanzierungen beschlossen. Damit ergeben sich unterschiedliche Finanzierungen für weitgehend identische Projekte. Zusätzlich kompliziert sich die Finanzierung, da KTU-Investitionen (Rollmaterial und Infrastruktur, nicht aber Lärmsanierung) von Bund und Kantonen über Rahmenkredite gemeinsam finanziert werden. Als weitere Schwierigkeit erweisen sich die von Kanton zu Kanton unterschiedlichen Beitragssätze sowie die Tatsache, dass die Kredite des Bundes von den Kantonen wegen Budgetrestriktionen nicht abgerufen werden und sich die KTU bei den Investitionen zurückhalten (müssen), weil sie die damit verbundenen höheren Betriebskosten nicht mehr verkraften. Zu wettbewerbsfähigen Bahnen gehören auch gleiche Rahmenbedingungen für alle. So werden weitere Reformschritte namentlich die Sanierung der Deckungslücken bei den Pensionskassen der KTU rasch möglichst zu regeln haben.

Anpassungsfähiges Trassenpreissystem mit nachteiliger Wirkung

Bei der Umsetzung der Bahnreform ist auch die Regelung der Trassenpreise von Bedeutung. Da auf gesamteuropäischer Ebene das richtige System noch nicht gefunden ist, muss ein möglichst flexibles und anpassungsfähiges System gefunden werden. Die SBB haben ihrerseits eine

Open-Access gerechte Form erarbeitet, die einerseits die marktwirtschaftlichen Erfordernisse und andererseits eine aggressive Marketingpräsenz vereinigen. Im internationalen Verkehr arbeiten die SBB eng mit den «One-stop-shops» der Infrastrukturbereiche der europäischen Bahnen zusammen. Unter anderem kann der Netzzugang via Internet bestellt werden. Die Trassenpreisregelung in der Schweiz ist transparent und klar. Sie beruht auf normierten Grenzkosten der Infrastrukturbenützung und sieht differenzierte Deckungsbeiträge nach Verkehrsarten vor. Darüber hinaus ist keine weitere Preisdifferenzierung, insbesondere kein Mengenrabatt vorgesehen. Dieser gutgemeinte Schutz kleiner Unternehmen im Netzzugang führt zu einem fehlenden Anreiz für potentielle Grosskunden, welche nicht einsehen, weshalb sie für 100 regelmässig gefahrene Trassen den gleichen Preis bezahlen sollen, wie ein kleiner Kunde für eine einzelne Trasse. Die lineare Abhängigkeit der Trassenkosten von der Anzahl gefahrener Züge führt dazu, dass in der Schweiz auch grosse Kunden tendenziell versuchen, die von ihnen bestellten Anzahl Trassen durch Zusammenlegen von Zügen zu reduzieren. Das kann zwar beispielweise im Gütertransitverkehr durchaus erwünscht sein, weil es die Produktivität erhöht und auf hochbelasteten Strecken freie Kapazitäten schafft. Wo diese Art der Optimierung aber

transports, la firme Trans-Care affirme :

«La libéralisation du rail, dont le monde politique et les milieux économiques attendaient une amélioration des prestations et des prix, ainsi que son ouverture à des tiers, sont restés pour ainsi dire lettre morte. L'imminence de conflits sociaux et une défense parfois agressive des anciennes compagnies ferroviaires d'Etat ont empêché à ce jour toute libéralisation à vaste échelle en Europe.» (source: SER 5/1999)

Les CFF n'ont pas vendu plus de 20 tracés «open-access» au cours des trois premiers mois de l'année. Soit moins d'un passage par jour sur le réseau. À titre de comparaison, rappelons que les CFF font circuler en moyenne 5600 trains de voyageurs et marchandise par jour.

La réglementation des prix des tracés joue un rôle non négligeable dans la mise en œuvre de la réforme du rail. Comme il n'existe pas encore de système européen adéquat, il s'agit de trouver une solution aussi flexible que possible. La réglementation sur les prix des tracés en Suisse est transparente et claire. Elle repose sur des normes tenant compte des coûts limite d'utilisation des infrastructures et prévoit une couverture différenciée selon les types de transport. Mais le coût des tracés dépend linéairement du nombre de trains qui y circulent, ce qui amène les gros clients à gonfler les trains pour réduire les tracés dont ils se servent. Cette optimisation est sans doute parfaitement souhaitable en ce qui concerne le transit des marchandises, mais elle peut entraîner une diminution de l'offre au niveau du transport des voyageurs (notamment avec l'introduction de limitations horaires au niveau des transports régionaux), ce qui est en parfaite contradiction

Trassenpreise in der Schweiz

Der Trassenpreis in der Schweiz setzt sich nach „Philosophie“ Bahnreform zusammen aus:

- Mindestpreis, der die Grenzkosten einer durchschnittlichen, modernen Infrastruktur deckt;
- Deckungsbeitrag, der die Abschöpfung der Zahlungsbereitschaft erlaubt.

Da grundsätzlich das Postulat der diskriminierungsfreien Trassenpreisfestlegung gilt, ist die Abschöpfung der Zahlungsbereitschaft natürlich nicht individuell, sondern nur bezogen auf eine bestimmte Verkehrsart insgesamt möglich.

Trassenpreise nach EBG Art. 9b und NZV Art. 19 bis 23

(für Trambahnen und ähnliches gelten reduzierte Ansätze)

	Konzessionierter Personenverkehr bestellt (RPV, A)	Konzessionierter Personenverkehr nicht bestellt	Übriger Verkehr (Güterverkehr, nicht regelmässiger Personenverkehr)
Gültig ab	1. 6. 1999	1. 1. 1999	1. 1. 1999
Mindestpreis	durch BAV festgelegt: 40 Rp./Zkm Fahrdienstkosten 0,3 Rp./Btkm leistungsabhängiger Unterhalt Energie nach Verbrauch (0,3 Rp./Btkm für Diesel unter Fahrdruck)		
Deckungsbeitrag	durch Konzessionsbehörde festgelegt: 10% der Verkehrserlöse (ohne Nebenerlöse)	individuell pro Konzession mindestens alle 5 Jahre	durch TU festgelegt
Zusatzaufwendungen	bis 31. 5. 1999: 3,50 Fr./Zkm plus 1 Rp./Btkm (inklusive Strom) Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken nach bisheriger Regelung		durch TU festgelegt



*Nur mit verbesserten Angeboten im Bereich Fahrplan und Rollmaterial kann der Regionalverkehr erfolgreich operieren.
(Bild: SER 6/94)*

avec la réforme du rail, visant à ouvrir la voie à une augmentation des parts du marché. Avant de procéder à une répartition linéaire du trafic à distance, il s'agit d'en examiner les effets économiques. Il faut aussi poursuivre de manière plus serrée la discussion qui a été amorcée sur une éventuelle concentration ou au contraire sur le développement d'un réseau exploité par plusieurs entreprises. Lors des appels d'offre, la durée d'exploitation de grands réseaux interdépendants devrait être prolongée pour que les petites lignes n'en soient pas exclues. Cette mesure est décisive pour le trafic régional. Enfin, les anciennes compagnies nationales doivent devenir indépendantes de l'Etat. Elles doivent pouvoir se transformer en entreprises internationales si elles le souhaitent. La globalisation du marché des transports implique le développement de lignes internationales.

zu einer Ausdünnung des kundenwirksamen Angebots oder gar zur Substitution von Bahn durch Busleistungen führt (zum Beispiel Randstundenkonzepte im regionalen Personenverkehr), widerspricht es diametral der Zielsetzung der Bahnreform, wonach auf der Schiene höhere Marktanteile zu erringen sind!

Weg vom «Kässeli-Denken»

Bei weiteren Reformen steht die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur Schiene und Strasse im Vordergrund. Die Mittel werden zwischen Strasse und Schiene nach wie vor sehr ungleich und volkswirtschaftlich ineffizient verteilt. Die Verkehrsinvestitionen sollten sich vom «Kässeli-Denken» lösen. Nicht historisch gewachsene Zweckbindungen ohne klare verkehrspolitische Zielsetzung sollten über die Weiterentwicklung unserer Verkehrsinfrastrukturen entscheiden, sondern der direkte Kosten-Nutzenvergleich konkreter Projekte. Die Finanzierung des Strassenverkehrs ist deshalb neu zu regeln und auf die gesamtverkehrlichen Bedürfnisse auszurichten. Ebenso ist der weitere Ausbau der Verkehrsträger aufeinander abzustimmen. Dazu sind auch Neuentwicklungen, wie zum Beispiel die Swissmetro, frühzeitig auf ihre Integrationsfähigkeit in das bestehende Verkehrssystem zu prüfen.

Integrierte Unternehmung im Vorteil

Für weitere organisatorische Anpassungen bei den Bahnen, wie es zum Beispiel eine Fraktionsmotion bereits fordert, ist es indessen zu früh. Die Erfahrungen mit dem jetzigen Modell sind abzuwarten, bevor weitere Reformschritte in die Wege geleitet werden. So häufen sich beispielsweise die Anzeichen, dass nach der Trennungseuphorie der letzten Jahren die Vorteile einer in-

tegrierten Unternehmung (getrennte Geschäftsbereiche Verkehr und Infrastruktur, aber unter einem Dach) wieder stärker gesehen werden. Gemäss Obligationenrecht ist die Organisation einer Unternehmung ein unentziehbares Recht des Verwaltungsrates. Eine gesetzlich vorgeschriebene Organisation mit definierten Einheiten – womit gewisse Kreise immer wieder liebäugeln – dürfte in einem dynamischen Markt wie im Schienenverkehr kaum die richtige Lösung sein.

Angebote optimieren

Ebenso müssen vor einer linienweisen Aufteilung des Fernverkehrs die volkswirtschaftlichen Effekte untersucht werden. Die angelaufenen Diskussionen darüber, ob ein Verbundsystem wirtschaftlicher ist als ein von mehreren Unternehmungen betriebenes öV-Netz, müssen intensiviert werden. Grosse, zusammenhängende Netze sollten für eine längere Betriebsdauer ausgeschrieben werden. Damit werden kleinere Bahnen vom Vergabewettbewerb nicht ausgeschlossen. Sie müssen sich jedoch mit anderen Bahnen zu Angebotsgemeinschaften zusammenfinden. Das Beispiel der Seelinie(Betrieb durch die Mittelthurgau Bahn und Zugang zum DB-Netz im Südbadischen Raum) zeigt, dass aus solchen Kooperationen ein optimiertes öV-Angebot resultiert, das unproduktive Stillstandszeiten eliminiert und zu kundenfreundlichen und kostengünstigen Angeboten im öffentlichen Verkehr führt. Diese Entwicklung ist gerade für den Regionalverkehr entscheidend. Schliesslich müssen die (ehemaligen) Staatsbahnen zusehends aus der nationalen Bevormundung entlassen werden. Sie müssen die Chance haben, sich zu internationalen Unternehmungen weiterzuentwickeln. Der globalisierte Verkehrsmarkt verlangt nicht zuletzt auch internationale Bahnen. ■