

DIE VOLKSWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DES REGIONALVERKEHRS

Referat von Ruedi Meier anlässlich der SP-Tagung "REGIONALVERKEHR" in Spiez am 15. September 1991

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Regionalverkehrs lässt sich anhand von einigen Fakten beschreiben. Für den Kanton Bern liegen folgende Daten vor:

Anzahl Beschäftigte im öffentlichen Verkehr im Kanton ca. 15000 (4%)

Anteil am Verkehrsaufkommen nach Regionstypen

Agglomerationen:
Bern - OeV:Miv 50%:50%
Biel - " eher tief

Regionalzentren - tiefer Anteil; aber gutes Potential

Ländliche Regionen - tiefer Anteil - Grundversorgung als Ziel

Touristische Regionen - gesamthaft eher tief; teilweise hoch

Verkehrsaufgaben

Pendlerverkehr: Hoher Stellenwert in den Agglomerationen
OeV als Hauptverkehrsmittel

Einkaufsverkehr: Stadt Bern knapp 70% OeV
Agglomeration eher gering

Freizeitverkehr: unterschiedlich; eher geringer OeV-Anteil

Entwicklung der Leistungsfähigkeit der Berner Privatbahnen

	1970	1989
Nachfrageentwicklung Bahnen	100	139
Betriebsproduktivität	100	142
Verkehrsproduktivität	100	132
Ertrag Reiseverkehr	100	125
Ertrag Güterverkehr	100	68
Ertrag Total	100	111

Kommentar:

- Die Leistungsfähigkeit der Privatbahnen ist recht gut
- Die Ertragsentwicklung liegt hinter dem Wachstum zurück
- Die Preise können aus Konkurrenzgründen nur ungenügend angehoben werden
- Neben der Durchsetzung von weiteren Rationalisierungsmassnahmen wie bei der

Rollmaterialbeschaffung müssen in Zukunft vermehrt die Preise angehoben werden.

Sozialen Kosten

Defizitbeiträge: Reale Zunahmen im Kanton Bern, aber stabiler Budgetanteil.

In der Region Bern:
Bahn 7 Rp/km; Bus 10 Rp/km

Regionalverkehr hat in ländlichen Regionen höhere Anteile

Umweltkosten: Region Bern
MIV 20 Rp/km (inklusive Staukosten)
Bahn 1 Rp; Autobus 5 Rp/km

BLICK ZURÜCK

Eine volkswirtschaftliche Betrachtung des Regionalverkehrs kommt nicht darum herum, die Zukunftsentwicklung abzuschätzen oder - von der Zukunft zurück zu schauen. Wählen wir den zweiten Weg und versetzen wir uns ins Jahr 2005.

Wir befinden uns im Terminus in Spiez am 14. September im Jahr 2005. Noch sind die Spuren des Einweihungsfestes des Lötschbergbasistunnels zu sehen. Bereits halten die ersten EC-Züge von Frankfurt-Basel- Bern- Spiez-Brig-Mailand. Gerade rollt ein Zug ein. Direkte Anschlusszüge in die Oberländer Touristikzentren stehen bereit.

Grindelwald per 1-1.4 Meterspur

Grindelwald kann mit einem direkten Zug erreicht werden, nachdem kurz nach dem Jahr 2000 von den Talgowerken die ersten Zugskompositionen mit Fahrgestellen für die Metervierzig- und die die Meterspur ausgeliefert wurden.

Für die Wintersaison sind bereits sehr viele Reservationen für die direkten Verbindungen nach Grindelwald eingegangen. Die Verkehrsdirektorin setzte sich dafür ein, dass nur noch Buchungen akzeptiert werden mit OeV-Anreise. Nachdem Grindelwald seit dem Jahr 2003 verkehrsfrei ist, stellt die Anreise mit dem OeV die einzig sinnvolle Möglichkeit dar.

Lassen wir aber all die Diskussionen, die notwendig waren, ein verkehrsfreies Grindelwald mit optimalen Zubringerdiensten durchzusetzen.

Noch viel umstrittener waren die Auseinandersetzungen um den Lötschbergbasistunnels.

Knapper Volksentscheid für Alptransit

Nur gerade 51,7 % stimmten im September 1992 der AlpTransit-Vorlage zu, obwohl von den Offiziellen einzig die Grüne Partei und die Autopartei gegen den AlpTransit waren.

Der knappe Konsens dauerte aber nicht lange. Ein Jahr nach der Abstimmung stellte sich heraus, dass alle Kostenschätzungen zu tief waren. Mit den notwendigen Ausbauten auf den Zulaufstrecken ergaben neueste Berechnungen, dass die Kosten bei einer vollen Realisierung des Abstimmungspaketes weit über 30 Milliarden liegen würden. Für die Bahn 2000 Projekte ergaben die Berechnungen alleine rund 15 Milliarden Franken. Böse Zungen munkelten im Herbst 1993, dass die Gesamtinvestitionen bald die 50 Milliarden-Grenze übersteigen würden.

Die eidgenössische Finanzministerin war auch bei bestem Willen ausserstande, Quellen für die Finanzierung sicherzustellen. Der Finanzmarkt war u.a. wegen Osteuropa völlig überlastet. Die Sparer freuten sich an den 9prozentigen Euroobligationen. Die Pensionskassen hatten auch keine Lust, ihr Vermögen in langfristige, eher unsichere Projekte zu stecken und die von A.Bundesrat Otto Stich angehäuften Sparbatzen schmolzen wie der Schnee in der Maisonne.

Ogi vom Abgrund zum Verkehrsfrieden

Bundesrat Ogi war verzweifelt. Alle Prognosen seiner Berater hatten sich zerschlagen.

Hinzu kam, dass die jährlichen Fehlbeträge der SBB auf gegen 5 Milliarden Franken pro Jahr anstiegen. Ein Ende war nicht abzusehen.

Mit dem Abbau der Regionallinien sollte ernst gemacht werden. In den Regionen entstand aber massiver Widerstand. Es waren vor allem auch bürgerlich gesinnte Kreise, die sich zu einmaligen Protestaktionen hinreissen liessen: Güterzüge wurden blockiert und der Verkehr auf einzelnen Autobahnstrecken wurde lahmgelegt. Die Schweiz drohte in einem Verkehrsschlamassel zu versinken.

Bundesrat Ogi geriet in arge Not. Kaum waren die Verhandlungen der Schweiz und der EG angelaufen, schien eine völlige Blockierung perfekt.

Sein sportlicher Ehrgeiz bäumte sich nochmals auf. Ein völlig neues Beraterteam erarbeitete innert wenigen Wochen eine neue Strategie für den OeV Schweiz. Am 1. März 1994 fand die Pressekonferenz statt.

Verkehrsfrieden vom 1. März 1994 - 7-Punkte-Programm

1. Der Verkehr muss seine vollen Kosten tragen. Die Realisierung hat etappenweise bis 2005 zu erfolgen.
2. Im Rahmen der Beitrittsverhandlungen mit der EG wird ein unbefristetes Transitabkommen abgeschlossen. Die Schweiz garantiert bis 2005 mindestens einen Basistunnel zu erstellen.

3. Die SBB konzentrieren sich auf den nationalen und internationalen Personenverkehr sowie den Güterverkehr.
4. Für alle Strecken von Bahn 2000 werden Neigewagenzüge beschafft. Bahn 2000 ist im Jahr 2001 mit einem flächendeckenden Knotensystem in Betrieb zu nehmen. Die Neubaustrecken Bern-Olten und Basel-Olten werden forciert. Alle anderen Neubaustrecken werden zurückgestellt.
5. Die SBB-Regionallinien werden nur in Ausnahmefällen aufgehoben und mit Bussen ersetzt. Der Betrieb der Regionallinien wird mit klaren Auflagen (Angebotsstandards, zwingende Anschlüsse an Bahn 2000, Tarifverbunde) ausgeschrieben und an die Meistbietenden mit dem besten Angebot abgetreten.
6. Alle protektionistischen Regelungen im Beschaffungswesen werden verboten. Die Ueberwachung übernimmt die Kartellkommission.
7. Die Kantone werden verpflichtet, ihre Siedlungspolitik auf das öffentlichen Verkehrsnetz abzustimmen. Die Ueberwachung übernimmt ein neues Bundesamt für Verkehr und Raumordnung.

Empörte Ablehnung bis laue Zustimmung

Die betroffenen Regionen zeigten sich erleichtert, dass die Abbaupläne nicht einfach durchgesetzt würden. Es blieb aber viel Ungewissheit, von wem der Regionalverkehr wie weiter betrieben würde. Immerhin zeigte man sich bereit, möglichst tatkräftig - etwa beim Betrieb einzelner Bahnhöfe - mitzuwirken.

Der VCS beurteilte den Verkehrsfrieden als einen Teilerfolg seiner langjährigen Bemühungen. Skepsis erntete die Absicht, die Regionallinien zu privatisieren.

Die Automobilverbände protestierten gegen eine Vollkostenrechnung des Verkehrs. Das Paket wurde aber nicht abgelehnt, da die Einsicht gewachsen war, dass das Verkehrsproblem mit einem neuen Ansatz angegangen werden musste.

Am positivsten reagierte der Swiss Performance Index. Die Aktienkurse der Busbetriebe wie auch der Privatbahnen schnellten in die Höhe. Einzig die Kurse der nationalen Lokbetriebe erlitten einen Rückschlag.

Kommentar zu einzelnen Punkten, die vor allem den Regionalverkehr betreffen:

Punkt 1

Die Internalisierung der externen Kosten wurde praktisch vollständig so übernommen, wie dies im Buch "Umweltabgaben für die Schweiz" aus dem Jahre 1991 vorgezeichnet wurde.

Im begleitenden Bericht hiess es: "Die Einführung der Umweltabgaben verbessert die Chancen, dass auch im Regionalverkehr

kostendeckend gearbeitet werden kann. In wenig besiedelten Regionen bleibt ein gewisser Lastenausgleich unabdingbar."

Punkt 3

Im Bericht heisst es zum Güterverkehr:

"Eine Konzentration des Cargo Domizil im Inland ist notwendig. Als Massnahme gegen die massiven Luftbelastungen wird ein perfektes Fahrleitsystem für Lastwagen eingerichtet, das praktisch alle Leerfahrten verhindert (-30%). Gegenüber heute ist insgesamt mit weniger Auto-Fahrkilometern zu rechnen. Es dürfen nur Lastwagen eingesetzt werden, die den strengsten Umweltnormen genügen. Eine Konzentration des Lastwagengewerbes ist unumgänglich." (Bericht, Seite 37).

Im Zusammenhang mit der Umstrukturierung der SBB sei einzig noch vermerkt, dass bereits am 1. Mai 1994 bei der SBB einer neuer Generaldirektor namens Silberschmid die Arbeit aufnahm. Wie Sie ja alle wissen, ist er inzwischen ebenfalls pensioniert.

Punkt 4

Im Bericht werden dazu detaillierte Berchnungen unterbreitet.

Punkt 5

Am meisten gab eindeutig der fünfte Punkt zu Diskussionen Anlass. Die Angst vor ungenügenden Leistungen oder gar keinen Angeboten war gross. Es stellte sich aber heraus, dass sich für alle Linien Betreiber finden liessen. Teilweise musste der Bund zusätzliche Unterstützungen zusichern, teilweise wurden aber auch Angebote gemacht, die über den Erwartungen lagen. Vielmals kamen auch unkonventionelle Lösungen zum Zuge wie regionale Rufbusse, Sammeltaxis. Die Verkehrsbedürfnisse der Regionen wurden weit besser berücksichtigt.

Am meisten meldeten sich bereits aktive Privatbahnen. Nur wenige ausländische Firmen boten ebenfalls mit.

Für die Infrastruktur blieb weiterhin der Bund zuständig. Die Kantone hatten die Einhaltung der festgelegten Bedingungen zu überwachen.

Die neuen Betriebskonzepte mussten innert drei Jahren realisiert werden. Innert dieser Zeit wechselte ein erheblicher Teil des Personals zu den neuen Betreibern.

Punkt 6

Völlig neue Dimensionen eröffnete die Freigabe des Beschaffungsmarktes. Alle internationalen Angebote wurden geprüft. Es stellte sich rasch heraus, dass leichteres Rollmaterial gewählt werden musste.

Nach einigen Jahren wurden von mehreren Privatbahnen weitere Neuentwicklungen in Auftrag gegeben. Insgesamt machte der Eisenbahnbau entscheidende Fortschritte. Zudem stellten sich die prognostizierten Einsparungen von 20%-30% bei der Rollmaterialbeschaffung tatsächlich ein.

Punkt 7

Dank einem Auftrag des Grossen Rates aus dem Jahre 1991 konnte der Kanton Bern in diesem Bereich einige Vorarbeiten einbringen. In einem Bericht wurde aufgezeigt, wie die Siedlungsentwicklung auf das öffentliche Verkehrsnetz abgestimmt werden könnte:

- Koordination der Ortsplanungen
 - Konzentration der Arbeitsplätze an den Knotenpunkten des OeV
 - Abschöpfung der Mehrwerte
 - Dezentrales P+R, vor allem aber B+R
- usw.

Allerdings wurden die Vorschläge in der Debatte des Grossen Rates stark verwässert. Erst mit dem Druck des Bundes konnte erreicht werden, dass die Vorschläge auch umgesetzt werden konnte.

spk159