

## **Der Verband öffentlicher Verkehr VöV fordert eine gesicherte Finanzierung für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr**

Der Verband öffentlicher Verkehr VöV forderte im Rahmen der Generalversammlung 2002 Bund und Kantone auf, neue und tragfähige Finanzierungsgrundlagen für den öffentlichen Verkehr zu schaffen. In Zukunft müsse mehrjährige Sicherheit in der Finanzierung anstelle von alljährlichen Budgetkämpfen treten. Für die bevorstehende Bahnreform 2 ist die Gleichstellung aller Transportunternehmungen bei der Investitions- und Verkehrsfinanzierung das zentrale Verbandsanliegen.

Weitere Informationen:

Verband öffentlicher Verkehr VöV

[www.voev.ch](http://www.voev.ch)

23. September 2002

---

Redaktion Mobilservice  
Büro für Mobilität AG  
Andreas Blumenstein  
Aarberggasse 8, 3011 Bern  
Fon 031 311 93 63 Fax 031 311 93 67  
mailto: [redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)

Geschäftsstelle Mobilservice  
Monika Tschannen-Süess  
Postfach 47, 3115 Gerzensee  
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16  
mailto: [info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
homepage: <http://www.mobilservice.ch>

## **Verband öffentlicher Verkehr VöV Generalversammlung 28. – 30. August 2002 in Basel**

### **Medienmitteilung**

#### **Ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr braucht eine gesicherte Finanzierung**

**An seiner heutigen Generalversammlung in Basel forderte der Verband öffentlicher Verkehr VöV Bund und Kantone auf, neue und tragfähige Finanzierungsgrundlagen für den öffentlichen Verkehr zu schaffen. In Zukunft muss mehrjährige Sicherheit in der Finanzierung anstelle von alljährlichen Budgetkämpfen treten. Für die bevorstehende Bahnreform 2 ist die Gleichstellung aller Transportunternehmungen bei der Investitions- und Verkehrsfinanzierung das zentrale Verbandsanliegen. Als neuer Präsident wurde der bisherige Vizepräsident Walter Herrmann, Direktor der Verkehrsbetriebe Schaffhausen VBSH, gewählt.**

Die kurzfristigen Budgetentscheide und stetig ändernden Finanzplanungen von Bund und Kantonen erschweren den Transportunternehmungen zunehmend eine zuverlässige und effiziente Erbringung ihrer Leistungen. "Wir rennen ständig mit Sandsäcken herum, um undichte Stellen von Budgetrunde zu Budgetrunde abdichten zu können", stellte Peter Vollmer, Direktor VöV, an der GV enttäuscht fest. Für die Erhaltung des öffentlichen Verkehrs ist künftig eine tragfähige und sichere Finanzierungsgrundlage notwendig. Ähnlich dem FinöV-Fonds für die grossen Schieneninfrastrukturbauten ist ein langfristiger Finanzierungsmechanismus für den gesamten öffentlichen Verkehr auf Bundesebene zu schaffen. Dazu gehört auch die Erschliessung konstant fliessender Mittel, wie etwa die Zweckerweiterung der Mineraölsteuererträge für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs. Denn Investitionen in den Agglomerationsverkehr sind lohnende Investitionen, wie Urs Hanselmann, Direktor der Basler Verkehrs-Betriebe BVB, in seiner Begrüssungsansprache anhand der trinationalen Agglomeration Basel ausführte. Die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund gehört weiterhin zu den zentralen Forderungen des VöV. Sie bildet einen unentbehrlichen Pfeiler für die Sicherung des öffentlichen Verkehrs als Gesamtsystem.

#### **Keine Demontage des Bahnnetzes in der Bahnreform 2**

Ein zweiter Schwerpunkt der Versammlung bildete die anstehende Bahnreform 2. "Der VöV unterstützt alle Reformbestrebungen, die das Gesamtsystem öffentlichen Verkehr der Schweiz stärken", bekräftigte Walter Herrmann, neuer Präsident des VöV, einleitend die Position des Verbandes. Die Gleichstellung aller Transportunternehmungen bei der Investitions- und Verkehrsfinanzierung ist das zentrale Postulat des VöV in diesem Reformpaket. Das Instrument der Leistungsvereinbarung, wie es bei den SBB seit 1996 erfolgreich erprobt wurde, ist auf alle Transportunternehmungen auszudehnen. Gleichlange Spiesse im liberalisierten Umfeld bedeutet auch die Entschuldung der konzessionierten Transportunternehmungen analog den SBB. Als weitere unerlässliche Rahmenbedingungen der Liberalisierung des öffentlichen Verkehrs verlangt der VöV klare und verbindliche Regeln für die Ausschreibungen von Verkehrsleistungen. Entschieden wenden sich die Transportunternehmungen in der Bahnreform 2 gegen die Bestrebungen des Bundes, das Bahnnetz durch eine Aufspaltung in ein Grund-

und Ergänzungsnetz zu demontieren. Alle Bahnen, die eine ganzjährige Erschliessungsfunktion für Ortschaften aufweisen, müssen weiterhin zum vom Bund mitfinanzierten Grundnetz gehören.

### **Neue Verbandsführung**

Die Verbandsmitglieder wählten den bisherigen Vizepräsidenten Walter Herrmann, Direktor VBSH, zu ihrem neuen Präsidenten. Er tritt die Nachfolge des zurückgetretenen Peter Joss an. Als Vizepräsident wurde der Direktor der Chemin de fer Montreux Oberland Bernois MOB, Richard Kummrow, bestimmt. Neu in den Vorstand rücken Michel Joye, Direktor der Verkehrsbetriebe Lausanne, sowie Franz Kagerbauer, Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV nach.

*Dr. Peter Vollmer, Direktor Verband öffentlicher Verkehr VöV*

# **Die Finanzierung muss so zuverlässig werden wie der öffentliche Verkehr selbst!**

*(Es gilt das gesprochene Wort.)*

Generalversammlung VöV

Basel, 29. August 2002

Liebe VöV-Mitglieder  
Geschätzte Gäste  
Meine Damen und Herren

Walter Herrmann hat bei der Eröffnung der Generalversammlung klar gemacht, welche Botschaften von Seiten der Transportunternehmungen heute vordringlich sind:

- Aspekte im Zusammenhang mit der Bahnreform,
- und immer brennender, die Finanzierungsfrage.

In seinem Referat hat unser neuer Präsident nicht nur aufgezeigt, wie wir uns bisher im Prozess der Bahnreform positioniert und eingebracht haben, sondern auch klargemacht, welche zentralen Eckpunkte für den VöV in der weiteren Ausgestaltung unverzichtbar sind. Mir obliegt jetzt die Aufgabe, zur gesamten Finanzierungsfrage unsere Leitlinien aufzuzeigen um auch nach aussen deutlich zu machen, was wir jetzt von Bund und Kantonen diesbezüglich erwarten.

In unserer Verbandstätigkeit werden wir im Lauf eines Jahres ja mit Dutzenden von Problem- und Handlungsbereichen oder mit Anliegen konfrontiert, bei denen man von uns Stellungnahmen, Interventionen und aktive Tätigkeiten erwartet.

Auf ganz wenige, werde ich ganz kurz auch noch eingehen.

Aber eben, vieles was als Einzelgeschäft einen hohen Stellenwert hat und auch unsere volle Aufmerksamkeit verdient und erfordert, relativiert sich bei der Gewichtung unserer Probleme oft klar gegenüber den Anliegen und VöV-Aktivitäten im Bereich der Finanzierungsfragen! Denn die öffentlichen Mittel sind und bleiben sozusagen der Sauerstoff zum Überleben und Wachsen des öffentlichen Verkehrs.

Verstehen Sie mich nicht falsch, unser Orientierungspunkt bei der Erfüllung unserer Aufgaben ist weiss Gott nicht die öffentliche Hand, sondern müssen noch vermehrt die Kunden sein. Wir definieren unser Verhältnis zur öffentlichen Hand ja auch nicht so, dass wir als notleidende Branche Subventionen oder Unterstützungsgelder beanspruchen wollen. Nein, die öffentliche Hand, das Gemeinwesen finanziert beim öffentlichen Verkehr eine unter jedem Titel sinnvolle, öffentliche Aufgabe mit. Denn der öffentliche Verkehr hilft dem Gemeinwesen und der Öffentlichkeit ihre verkehrspolitischen, umweltpolitischen, sozialpolitischen, regionalpolitischen, tourismuspolitischen, aber vermehrt auch die volkswirtschaftlich wichtigen Standortentwicklungsziele umzusetzen. So definieren wir auch unsere Rolle als Service public.

Wir mussten deshalb auch noch nie mit Schienentraktoren vors Bundeshaus fahren, denn schlussendlich konnten wir uns bisher noch mit anderen Mitteln durchsetzen, nicht zuletzt auch im Netzwerk mit vielen Partnern: Ich denke an die Kantone und Städte, welche uns vielerorts (unabhängig vom politischen Couleur) in ihrem ureigensten Interesse unterstützen.

Ich denke aber auch an die befreundeten Mitglieder, bei denen neben der erfreulich feststellbaren Empathie zum öffentlichen Verkehr auch ganz nüchterne Erkenntnisse einfließen dürfen. Der jährliche Investitionsauftragswert unserer Branche beträgt immerhin über 3 Milliarden Franken.

Umso widersprüchlicher ist es deshalb, dass der öffentliche Verkehr in den verschiedensten Finanzierungs-Bereichen derart rudern und kämpfen muss, damit er das minimal-sinnvollste Angebot überhaupt betreiben kann. Ein solcher Zustand ist weder zukunftsorientiert noch entspricht er den bundes- und regierungsrätlichen Sonntagsreden und Strategiepapieren zur Nachhaltigkeit unserer Politik!

Sogenannte Bahn- oder besser gesagt öV-Reformen und die öV-Finanzierungsfragen sind ja in verschiedener Hinsicht aufs engste miteinander verknüpft! Darum passen beide Bereiche als heutige Schwerpunkte bestens zusammen!

Wir erinnern uns gut an die bundesrätliche Motivation bei der öV-Gesetzgebungsreform in den neunziger Jahren, dem eigentlichen Vorläufer der Bahnreform und dann an die sogenannte Bahnreform 1:

Ein Ausgangspunkt (wenn ich ein Ausgangspunkt sage, anerkenne ich auch die weiteren Aspekte, wenn auch der jetzt anvisierte zweifellos im Zentrum stand), ein Ausgangspunkt war das Zittern der eidgenössischen und kantonalen Finanzverantwortlichen vor den möglichen Löchern, die der öffentliche Verkehr in die Rechnungen reissen konnte.

Der öffentliche Verkehr wurde damals vom obersten Kassenwart sogar als „Haushaltsrisiko“ bezeichnet, nicht ganz zu Unrecht, angesichts des alten Systems mit den nachträglichen Defizitdeckungen. Die Leistungen der öffentlichen Hand haben ja tatsächlich auch massiv zugenommen, jedoch sicher nicht hauptsächlich aufgrund des erwähnten, nicht unproblematischen Mechanismus.

Gleichzeitig müssen wir in einer Hintergrundanalyse feststellen, dass der öffentliche Verkehr in vielen Bereichen immer noch einen eklatanten Nachholbedarf im Infrastrukturbereich aufweist, besonders auch im Bereich vieler konzessionierter Transportunternehmungen.

Die schon fast dramatische Entwicklung des Modalsplits (der Aufteilung zwischen dem Anteil des öffentlichen und des Individualverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommens) haben sicher nicht nur ihre Erklärung in den unterschiedlichen Infrastrukturinvestitionen. Faktoren wie die der technologischen Entwicklung, des neuen Mobilitätsverhaltens, aber auch der raumentwicklungsmässigen Fehlergebnisse tragen das ihre dazu bei. Dennoch, es ist beeindruckend, die Statistik der Infrastrukturfinanzierungen der letzten 50 Jahre zwischen öffentlichem und motorisiertem Individualverkehr mit den in der gleichen Periode erfolgten Veränderungen des Modalsplits zu vergleichen! Immerhin: Die forcierten Anstrengungen und die zunehmende Kundenorientierung und -bindung in den letzten Jahren trägt Früchte. Der Trend scheint gebrochen.

Wie auch immer, unsere Aufgabe ist es ja nicht, die Vergangenheit zu bejammern, sondern für die Zukunft bessere Rahmenbedingungen zu schaffen.

Die finanzpolitische Motivation oder Vorgabe für die Bahnreform haben wir im VöV im Grundsatz auch nie bestritten:

Die Zielsetzung für die öffentliche Hand bei der öV-Finanzierung das Kosten/Nutzen-Verhältnis zu verbessern. Es ist ja unbestritten auch unser Ziel, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln möglichst viel, qualitativ guten und am Kunden orientieren öffentlichen Verkehr zu produzieren!

Man darf in diesem Zusammenhang auch deutlich festhalten, dass die allermeisten der öV-Unternehmungen diesbezüglich ihre Hausaufgaben mehr als nur gut gemacht haben und diesen Prozess auch weiter vorantreiben!

Dennoch wissen wir, dass es diesbezüglich noch viel zu tun gibt! Denn die Konkurrenz schläft ja nicht und auch die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung kennzeichnen sich durch veränderte Formen, Zeiten und Wegstrecken aus. Denken wir nur an den zunehmend an Bedeutung gewinnenden Freizeitverkehr, wie das die Nationalfondsstudien im Programm Umwelt und Verkehr drastisch aufgezeigt haben.

Dennoch drehen wir jetzt den Spiess um und sagen:

1. Wir sind nach den bisherigen auch rechtlichen Reformen kein Haushaltsrisiko mehr, und
2. aus dem öffentlichen Verkehr ist heute ein auch ökonomisch effizientes Produktionssystem geworden,

so dass es sich heute für die öffentliche Hand eindeutig wieder lohnt, zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Ziele im Interesse der Allgemeinheit, welche ja auch in der Verfassung festgeschrieben sind, wieder mehr Mittel in den öffentlichen Verkehr zu stecken !

In unserem Tagesgeschäft spüren wir davon leider noch nicht allzuviel. Klar hat und wird unser öV-System durch die mit der FinöV-Vorlage möglich gewordenen Grossprojekte (NEAT, Bahn 2000, Lärmschutz, Anbindungen an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz) massiv gestärkt. Doch den Match entscheiden (wie das auch im Fussball der Fall ist) ja nicht nur die grossen Stars, also bei uns die Grossprojekte, sondern ebenso die Stabilität und die Qualität des gesamten Systems in der integralen Transportkette, also – wie ich dem immer sage – vor allem auch im Kapillarsystem.

Und da rennen wir zurzeit ständig mit Sandsäcken herum, um undichte Stellen wenigstens von Budgetrunde zu Budgetrunde abdichten zu können. Das wäre noch zu verkraften, wenn wir nur einen Damm zu halten hätten: Unsere Wirklichkeit zeichnet sich jedoch ganz anders aus! Man ist in diesem Zusammenhang sogar geneigt festzustellen, dass wir in der Schweiz für den öffentlichen Verkehr mehr Finanzierungsarten und –mechanismen haben, als es Lokomotiv-Typen gibt!

Allein auf Bundesebene kennen wir (ohne Vollständigkeit zu beanspruchen) neben

- der FinöV-Finanzierung,
- die Leistungsvereinbarung der SBB,
- den (immer noch 8.) Rahmenkredit für die Investitionsvorhaben bei den KTU,
- die Abgeltungsvereinbarungen im Regionalverkehr,
- Sonderfinanzierungen wie für das ETCS,
- vereinzelt, meist allzu bescheidene Bundesbeiträge für besondere Vorhaben wie EasyRide, das Eisenbahnregelwerk, u.a.m.,
- die besonderen (leider immer noch grösstenteils blockierten) Gelder im Bereich der Verkehrstrennung,
- Mittel aus dem IHG im touristischen Bereich,
- Ansätze einer neuen Mit-Finanzierung im Agglomerationsverkehr (wo sich einiges endlich, nicht zuletzt auch dank einer gemeinsamen Strategie mit den verschiedensten Partnern wie Städteverband, Kantone, LITRA und TCS bewegt)
- dann die Abgeltungen des UKV im Güterverkehr,
- Abgeltungen im Huckepack-Verkehr,
- Trassenpreisverbilligungen,
- Subventionierung der Autoverlade,
- Beiträge bei der Erstellung von Anschlussgleisen,
- Beiträge bei der Erstellung von Verladeterminals.

In all diesen Bereichen gilt es immer wieder zu verhindern, dass sie undifferenzierten Sparübungen oder jetzt neuerdings der Budgetbremse zum Opfer fallen! Polemisch auf den Punkt gebracht, könnte man heute auch sagen:

Längst nicht mehr wir, sondern die Hüftschuss-Sparer sind heute das Haushaltsrisiko.

Für die Budget- und Finanzplanvorgaben, welche der Bundesrat letzte Woche verabschiedet hat, können wir heute immerhin feststellen, dass wir nach intensivem Gerangel im Vorfeld - um das etwas undiplomatisch auszudrücken – noch mit einem blauen Auge davongekom-

men sind. Die Kürzungen beim Autoverlad, beim Rahmenkredit, bei der Verkehrsverlagerung und bei der Leistungsvereinbarung mit den SBB sind gesamthaft wenigstens alle kleiner ausgefallen, als das in den ersten Papieren noch als Krisenszenario bei uns angekommen ist.

Und die befürchteten Kürzungen bei den Abgeltungen im regionalen Personenverkehr sind immerhin abgewendet, nachdem es uns für das Jahr 2002 noch gelungen ist, eine Aufstokkung um ca. 2,2% zu erreichen. Auch bei den Investitionen hat gesamthaft doch die Vernunft Oberhand gewonnen. Es wäre auch konjunkturpolitisch völlig falsch gewesen, hier nochmals im grösseren Stil abzubauen.

Die Gesamteinschätzung führt uns dennoch zu klaren Schlussfolgerungen:

So kann es – wenn diesem Land der öffentliche Verkehr für die Zukunft wichtig bleiben soll – nicht weitergehen!

Wir haben im VöV darum klare Kriterien und Forderungen entwickelt:

- Der öffentliche Verkehr braucht eine mehrjährige Finanzierungssicherheit (darum Frau Hanselmann: wir müssen den Kopf schütteln ob des BAV-Rundschreibens an die Kantone, möglichst keine mehrjährigen Verpflichtungen einzugehen).
- Wir brauchen eine Gleichstellung von SBB und KTU (was bereits von Walter Herrmann im Zusammenhang mit der Bahnreform 2 vertieft wurde).
- Die Verkehrstrennungsverordnung muss reaktiviert werden.
- Der Agglomerationsverkehr (wo der Verkehr am stärksten wächst) braucht endlich eine neue und sichere Finanzierung (das hat schon Urs Hanselmann in seiner Begrüssung klargestellt).
- Es darf kein Abschieben von Bundesfinanzverantwortungen auf die Kantone geben. Den neuen Finanzausgleich halten wir deshalb intensiv im Auge.
- Es braucht eine besondere Lösung für den öffentlichen Verkehr bei den absehbaren künftigen Mehrwertsteuererhöhungen. Ein öV-Sondersatz könnte mit dem Einfrieren des heutigen Normalsatzes ohne Steuerausfälle anvisiert werden.

Damit sind in diesem Zusammenhang nur die wichtigsten Punkte erwähnt.

Mit diesem Raster können wir jetzt die Vielfalt der Finanzierungsquellen durchkämmen. Das müssen und tun wir auch; doch das reicht leider nicht ! Um eine zukünftige finanzielle Sicherheit ausserhalb des jährlichen Budget-, Spar- und Staatsquotensenkungsgerangels zu erreichen, braucht es eine zuverlässigere Basis.

Ohne den alten sog. GVK-Fonds als solchen zum Leben zu erwecken, könnte es in eine ähnliche Richtung gehen. Mit der Schaffung eines öV-, allenfalls eines darüber hinaus erweiterten Fonds, in den aus allen Verkehrsträgern leistungsabhängige Mittel fliessen und aus dem aus einer Gesamtsicht Investitionen für die verschiedenen Verkehrssparten getätigt werden. Allenfalls könnten das auch verschiedene, jedoch unter sich kommunizierende Fonds sein.

Sicher ist, dass wir in irgendeiner Weise auch eine Fortführung, resp. eine Weiterentwicklung des heutigen FinöV-Mechanismus brauchen werden. Sicher ist auch, dass das (auch von Automobilverbänden mitgetragene) Modell einer Zweckerweiterung der heutigen Mineralölsteuern für den Agglomerationsverkehr (was ja im Interesse aller Verkehrsteilnehmer ist) weiterentwickelt werden muss.

Nicht zuletzt kann es ja in niemandem Interesse sein, dass interessante Zukunftsprojekte (ich denke an den ganzen Telematikbereich) im öffentlichen Verkehr für die Entwicklungs- und Planungsphase nicht finanziert werden können, während im Individualverkehr hierfür die Mittel – übrigens mit Recht – fast beliebig bereitstehen.

All das lässt sich zusammengefasst auf den Punkt bringen, mit dem ich auch mein heutiges Referat getitelt habe:

**Die Finanzierung muss so zuverlässig werden wie der öffentliche Verkehr selbst !**

---

Lassen Sie mich jetzt ganz kurz noch einige Ausführungen zur verbandsinternen Tätigkeit machen.

Ich habe bereits vorher kurz die Vielfalt unserer Tätigkeiten angesprochen. Die neue Rolle, die der VöV mit der Erweiterung der Mitgliedschaft auf jetzt alle öV-Unternehmungen (also inklusive SBB und PAD) erfahren hat, aber auch die neuen Aufgaben, welche sich als Folge des Strukturwandels in der öV-Landschaft ergeben, erfordern auch unsererseits eine Herausforderung, die wir bestmöglich aufnehmen wollen. Dafür haben wir unsere Arbeitsweisen und Strukturen angepasst, uns selber neuen Abläufen unterworfen, um auch das von uns den Transportunternehmungen empfohlene Qualitätsgütesiegel des Schweizerischen Tourismus Verbandes STV beanspruchen zu können, ein bescheidener Umbau unseres Bürohause wird die Transparenz auch optisch unterstützen und nicht zuletzt sind bereits einige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in anspruchsvollen Weiterbildungsprogrammen verpflichtet.

Wir freuen uns, Ihnen heute auch gleich drei neue Mitarbeiter resp. Mitarbeiterinnen vorstellen zu können.

- Heute vormittag hat der Vorstand die Wahl des neuen Vizedirektors bestätigt.
- In gut einem Monat wird auch unser neuer juristischer Mitarbeiter seine Tätigkeit bei uns aufnehmen.
- Ebenso freuen wir uns, nach dem Ausscheiden von Yvette Gerber mit einer neuen Übersetzerin den Qualitätsansprüchen unserer Romands weiterhin Rechnung tragen zu können.

Bei den verschiedensten Sachgeschäften möchte ich nur drei herausgreifen:

- Die Aus- und Weiterbildung:  
Mit der Übernahme der Trägerschaft für die neue KV-öV-Ausbildung, mit der jetzt im zweiten Vorbereitungskurs laufenden neuen öV-Manager/in-Ausbildung (übrigens in einer hervorragenden Kooperation mit der HSW Luzern), mit verschiedenen Weiterbildungsseminaren (für einen Teil gewährleistet dank altbewährten Kooperationen mit dem IVT der ETHZ), wollen und müssen wir als Dachverband teilweise völlig neue Aufgaben übernehmen.
- Das Stichwort Sicherheit:  
Unter dem Stichwort Sicherheit wurde im öffentlichen Verkehr während langer (vielleicht sogar allzu langer) Zeit nur die betriebliche Sicherheit verstanden. Ausschliesslich an dieser orientierten sich auch die Infrastrukturbauten und das Rollmaterial. Düstere Unterführungen, für Kunden und vor allem Kundinnen unsichere Räume und Wege, gerade auch in der Verknüpfung der Haltestellen mit dem übrigen öffentlichen Raum machen uns heute zu schaffen. Denn unterdessen hat uns eine neue gesellschaftliche Realität auch beim öffentlichen Verkehr eingeholt.  
Unsere Bahnhöfe und Haltestellen, vor allem unsere Züge und Busse sind sozusagen als Teil des öffentlichen Raums mit dessen Problemen konfrontiert. Es wäre fatal, wenn der

öffentliche Verkehr vor diesem Hintergrund anstatt Kunden zu gewinnen, solche verlieren würde! Hier braucht es unternehmungsübergreifende Sensibilisierungen, Ansätze und Finanzierungen. Da sind auch wir gefordert!

- Zum Stichwort EasyRide:

Für einige ein Reizwort, für andere weiterhin uneingeschränkt eine bald zu verwirklichende Vision. An verschiedenen Anlässen – das war ja ein Schwerpunkt der letzten Generalversammlung und zuletzt am Unternehmungsleitertreffen in Biel – haben wir den organisatorischen und inhaltlichen Schrittwechsel vorgestellt.

Es braucht aber zweifellos noch vermehrte und zuverlässigere Kommunikationsanstrengungen mit allen TU, damit nicht irgendwelche Industriefirmen-Communiqués weiterhin derart Verwirrung schaffen können, wie das neulich der Fall war.

EasyRide ist alles andere als tot. Im Gegenteil, die Arbeiten in verschiedensten Teilprojekten werden mit Elan weitergeführt. Die ursprünglichen Träger (die SBB, Postauto Schweiz und der VöV) sind klar übereingekommen, dass tragfähige Lösungen, welche letztlich den Kundennutzen erhöhen aber gleichzeitig auch den Transportunternehmungen zum Vorteil gereichen sollen, nicht im Alleingang sondern nur als Kooperationsprojekt entwickelt werden können. Die letztes Jahr im Rahmen von EasyRide erfolgten Arbeiten mit klaren Schlussfolgerungen in Richtung einer Marketing-, resp. öV-Vision haben entsprechende Wirkungen erzeugt.

EasyRide ist heute aber nicht mehr die ausschliessliche Vision eines (postpaid-)EasyAccess-Chips. Diesbezüglich sind die Arbeiten zwar nicht gestoppt, doch einerseits war der seinerzeitige Fahrplan zu ehrgeizig und andererseits ist es heute allen klar, dass wir im Hinblick auf mögliche Industriekooperation auch ähnliche Entwicklungsprojekte in unserer Nachbarländern mitberücksichtigen müssen. Da man sich bei derartigen Zukunftsprojekten von Seiten des Bundes aus finanzpolitischen Gründen bei der Unterstützung ja mehr als zugeknöpft zeigt, wäre das Projekt für eine Vorfinanzierung allein durch die Transportunternehmungen einfach eine Kiste zu gross !

Dennoch – und das ist mir wichtig – arbeitet man jetzt in der neuen EasyRide-Projektorganisation mit Volldampf an den verschiedenen Teilprojekten, wo sich in der Marketingvision ein unabdingbarer Kooperations- und Innovationsbedarf zeigte. Beispielsweise beim EasyTicket, beim Internetticket, bei gemeinsamen Kundenkarten, bei den Kundenselbstbedienungsgeräten, beim gemeinsamen Zahlungs- und Clearingbereich u.a.m.. Dazu kommt das neue Kooperationsprojekt „Allianz“, welches die gemeinsamen kommerziellen Aufgaben auch rechtlich/organisatorisch tragen soll. EasyRide ist so gesehen vitaler denn je.

Wir sind als Branche in vielen Bereichen gefordert. Das macht unsere Arbeit ja auch derart spannend. An dieser Stelle möchte ich auch meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bestens für ihren grossen Einsatz danken. Nur als Team sind wir in der Lage unsere Aufgaben auch erfüllen zu können.

Und Ihnen – meine Damen und Herren – danke ich für das Vertrauen. Das ist uns Ansporn für unsere Arbeit.

Ich danke Ihnen.

*Walter Herrmann, Vizepräsident Verband öffentlicher Verkehr VÖV*

# **Bahnreform 2**

## **Kundenorientierte Erneuerung der Strukturen im öffentlichen Verkehr**

*(Es gilt das gesprochene Wort.)*

Generalversammlung VÖV

*Basel, 29. August 2002*

Der öffentliche Verkehr der Schweiz hat sich in den letzten 20 Jahren erneuert. Die Reformen haben sich an den Kundenbedürfnissen orientiert. Taktfahrplan, die erste Etappe von Bahn 2000, die Schaffung von Verkehrs- und Tarifverbunden in allen Landesteilen, Halbtaxabo, ein Generalabonnement, das auch den Nahverkehr miteinschliesst, Stimmbürger, die öV-Vorhaben wie eine NEAT mittragen, dies sind nur einige Stichworte zu diesem Prozess.

Resultat dieser kundenorientierten Erneuerung ist ein erfreuliches Ansteigen unserer Stammkunden. In einem Land mit 7,3 Mio. Einwohnern sind heute eine Viertelmillion Menschen mit dem Generalabonnement unterwegs und geniessen ungehinderten Zugang zum öffentlichen Verkehr der Schweiz; wir haben über eine halbe Million Kunden in den Tarif- und Verkehrsverbunden und fast 2 Mio. Menschen benutzen ein Halbtaxabo.

Die strukturelle Erneuerung geht harziger vonstatten. Unzweifelhaft ist aber mit der Eisenbahngesetz-Revision von 1996, quasi der Bahnreform 0, ein Durchbruch gelungen:

- Einführung des Wettbewerbselementes,
- Trennung der politischen und unternehmerischen Funktionen, Bestellprinzip statt Defizitdeckung,
- eine erste Harmonisierung der Finanzströme, insbesondere im Regionalverkehr.

Dies waren die Ziele der Bahnreform 0. Entscheidend geändert wurde auch die Stellung der Kantone. Erfreulicherweise ist der Prozess der strukturellen Reformierung des öffentlichen Verkehrs damit aber nicht ins Stocken geraten.

Die Bahnreform 1 von 1999 brachte den neuen **Netzzugang** für den Güterverkehr und eine neue Struktur für die SBB. Aus dem Regiebetrieb des Bundes wurde eine **spezialgesetzliche Aktiengesellschaft** mit weitgehend entschuldeten Bilanzen. Eine Leistungsvereinbarung brachte den SBB für Betrieb und Investitionen klare Zielvorgaben, ohne sie unternehmerisch allzusehr einzuengen.

Das Bundesamt für Verkehr hat jetzt mit der Einleitung der Bahnreform 2 die Weichen richtig gestellt. Wir sind froh darum. Und unser Verband vertritt hiezu seitens der Unternehmungen klare Vorstellungen.

Gestatten Sie mir zu diesem Prozess aber eine persönliche Feststellung. Und ich richte mich damit an alle Reformer in Departementen und Ämtern, in unserer Geschäftsstelle und auch in unseren Unternehmungen, die viel tiefer in diesem Prozess drinstecken, als ich es je sein werde. Sie wissen alle, wieso etwas so ist, wie es ist, und weshalb es so sein muss, wie es ist. Manchmal sträuben sich mir als Mann der Front aber ob all der technokratischen Ansätze und der historischen Sprache die Haare. Um ein kleinstes Beispiel zu nennen. Zwar rattert seit vierzig Jahren kein Bähnli mehr von Schaffhausen nach Schleithem, sondern es besteht eine dichte Busverbindung, dennoch untersteht unsere Unternehmung nach wie vor nicht einem Gesetz zur Förderung und Entwicklung des öffentlichen Verkehrs, sondern dem Eisenbahngesetz, welches zwar einem erfreulichen Reformprozess unterliegt, aber immer noch seinen Namen aus dem vorletzten Jahrhundert trägt. Warum? Man will jetzt eben nicht eine Gesamtrevision, sondern pragmatisch Schritt für Schritt vorgehen. Vielleicht mag das richtig sein. Man mag mir das beim Pausentee erklären. Aber ich denke eher, es ist wie es ist. Und es gibt eben viele Gründe, dass es ist, wie es ist. Aber vielleicht müsste es nicht so sein?

Statt mich mit allen Details auseinanderzusetzen, gestatte ich mir gerade deshalb, primär klare Kriterien zu nennen, an welchen sich die strukturellen Reformen ausrichten müssen. Wir haben unsere Aufgaben in der Bahnreform dann gelöst,

- wenn die Kundenorientierung verstärkt werden kann;
- wenn Planungssicherheit im Interesse unserer Kunden geschaffen werden kann;
- wenn weitere Effizienzgewinne möglich sind;
- wenn ökologische Gesichtspunkte nicht auf der Strecke bleiben und
- wenn die Interessen unserer Mitarbeitenden berücksichtigt werden.

Meine folgenden Äusserungen mögen geprägt sein durch die Tatsache, dass ich eine städtische Unternehmung leite; nichts desto trotz hoffe ich, dass Sie die Optik nicht als einseitig betrachten!

### **Stichwort Kundenorientierung:**

Eine nationale Gesetzgebung für den öffentlichen Verkehr darf und kann nicht jene Bereiche ausblenden, wo die Verkehrsprobleme am grössten sind, wo wir aber auch am meisten Fahrgäste haben: die Agglomerationen. In Bern, Zürich und Basel – Urs Hanselmann hat dies in seinem Begrüssungsreferat anschaulich geschildert – fahren heute auf den gleichen Schienen die Trams der städtischen Verkehrsbetriebe und sogenannte „Bahnen des allgemeinen Verkehrs“ mit weitgehend identischen Transportaufgaben, aber völlig unterschiedlicher Infrastrukturfinanzierung. Die Finanzierungsregelung darf sich nicht an historischen, sondern muss sich, kundenfokussiert, an modernen Strukturen orientieren. Da spielen die Agglomerationen eine Hauptrolle. Da besteht Handlungsbedarf.

### **Stichwort: Planungssicherheit**

Förderung des öffentlichen Verkehrs heisst, zugunsten unserer Kunden zu investieren. Investitionen erfordern Planungssicherheit. Dass das Bundesamt für Verkehr gerade kürzlich in einem Schreiben die Kantone vor langfristigen Vereinbarungen mit den Unternehmungen gewarnt hat, empfinden wir als befremdlich. Wie sollen die Unternehmungen ihre Aufgabe zugunsten ihrer Kunden wahrnehmen, wenn sich das zuständige Bundesamt statt an Verkehrs- primär an Finanzpolitik orientiert?

Und ich bleibe beim Stichwort

### **Finanzpolitik contra Kundenorientierung**

Das Finanzdepartement und das BAV möchten die **Rückerstattung der Mineralölsteuer** für die öV-Fahrzeuge streichen. Davon betroffen sind z.B. auch städtische und touristische Unternehmungen, beispielsweise die Schifffahrt, die nicht mit Bundessubventionen Kompensationen erhalten. Es würden erneut 50 Mio. Franken zu einem erheblichen Teil zu Lasten der Kantone und Städte verschoben. Oder ganz konkret am Beispiel der Verkehrsbetriebe Schaffhausen: die Kompensation des Ausfalls der Mineralölsteuer-Rückerstattung würde eine Tarifierhöhung von ca. 7% nötig machen. Die Kunden hätten zu leiden. Heisst dies Förderung des öffentlichen Verkehrs? Uns zustehende Mittel dürfen nicht auf diese Weise in die Finanzierung des Strassenverkehrs fliessen. Die Steuerbefreiung ist unbedingt beizubehalten.

## Stichwort Ökologie

Vielleicht wenig verstanden wird im Rahmen der Bahnreform die Forderung unseres Verbandes, auch Trolleybusnetze – also unsere Trams auf Pneu – ins durch den Bund finanzierte Grundnetz aufzunehmen. Die Forderung stammt nicht von mir, auch wenn wir in Schaffhausen ebenfalls ein solches Netz betreiben. Aber ich versichere Ihnen, dass die Trolleybusse in wenigen Jahren aus den Schweizer Städten verschwinden, wenn nicht mit solchen Massnahmen die Städte und die Kantone entlastet werden. Der Trolleybus ist nach wie vor das umweltfreundlichste Fahrzeug für den Stadteinsatz, aber er und seine Infrastruktur sind teuer. Die Frage lautet deshalb: was ist uns dieser Einsatz für den Umweltschutz in Ballungsräumen wert?

Damit möchte ich nun aber überleiten zu einer gesamtheitlichen

## Übersicht über unsere Positionen in den strukturellen öV-Reformen

Unser Verband sieht folgende Massnahmen in der Bahnreform 2 als prioritär an:

- die **Harmonisierung der Investitionsfinanzierung** zwischen konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) und SBB;
- die **Entschuldung der KTU**;
- die Verbesserung der Regeln für die **Gewinnverteilung** und eine
- **Besitzreform** bezüglich der Unternehmungen.

Wir fordern zudem klar und eindeutig **gleiche Rechte und Pflichten für die KTU und die SBB**, insbesondere für die **Pensionskassen** und für **gemeinsam betriebene Systeme**.

### Zum Verkehrsbereich:

Bei den **Betriebsabteilungen im Verkehrsbereich** möchten wir an den bewährten Lösungen festhalten. Es drängen sich aber bezüglich der Fristen differenziertere Lösungen auf. Dabei ist zu unterscheiden zwischen den eigentlichen Bestellperioden und den Fristen für den Investitionsschutz resp. die Erneuerung der Konzessionen. Unseres Erachtens sollen für Bahn- und Busunternehmungen neue Angebotsvereinbarungen für jeweils mindestens zwei Jahre vorgesehen werden, analog den Fahrplanperioden. Der Investitionsschutz ist hingegen auf die Konzessionsdauer abzustimmen. Damit würde er in der Regel z.B. bei Bussen 10 Jahre betragen.

Die **Verkehrs-Investitionsfinanzierung** soll nach Meinung des BAV, vor allem für Fahrzeuge und Rollmaterial, keine Bundesaufgabe mehr sein und soll grundsätzlich über den Kapitalmarkt erfolgen. Das ist machbar. Für kleinere Unternehmungen wird aber die Kreditbeschaffung bei den Banken wegen der tiefen Eigenkapitalquoten nicht nur schwieriger, sondern vor allem teurer. Die Kapitalkosten werden die Rechnungen zusätzlich belasten. Diesen Umständen ist in der Abgeltungsquote Rechnung zu tragen. Zudem können Eigenkapitalaufstockungen resp. die Umwandlung der bestehenden Darlehen in Eigenkapital oder eigenkapitalähnliche Positionen die Situation verbessern. Möglich wären auch Bürgschaften oder andere Garantien des Bundes, insbesondere für den Zugang zu Mitteln der EUROFIMA, wie dies für die SBB möglich ist. Der Bund muss solche flankierenden Massnahmen fördern und darf sich nicht aus der Verantwortung stehlen.

Nicht befreunden können wir uns mit der Idee des BAV, die Finanzierung der Fahrzeuge resp. des Rollmaterials zentral über eine spezielle **Beschaffungsgesellschaft** abzuwickeln. Diese Konstruktion verursacht grossen Aufwand und bringt wenig Nutzen. Viel zu viele Fragen sind offen: Wird die unternehmerische Freiheit nicht massiv beeinträchtigt, wenn entsprechende Kapitalkosten nur noch anerkannt werden, falls eine solche Beschaffungsgesellschaft involviert ist? Ist ein obligatorischer Beitritt überhaupt rechtlich zulässig? Ist dies eine neue dreiteilige Trennung Verkehr – Fahrzeugbeschaffung – Infrastruktur? Ist für jede Verkehrsart eine eigene Gesellschaft zu konstruieren, je eine für Schmalspur, eine für Normalspur, eine für Loks mit und ohne Zahnrad, eine für Busse? Wer besorgt und bezahlt die Revisionen, den Unterhalt, die Ersatzteilbeschaffung? Wem gehören diese Gesellschaften, etwa dem BAV? Und wo bleibt der Wettbewerb? Wie ist die Mitsprache der Kantone zu regeln, oder bezahlen diese nur noch?

### **Zum Infrastrukturbereich:**

Auch beim Pièce de Résistance der Bahnreform, der **Finanzierung der Infrastruktur**, ist das Ziel eine vollständige Harmonisierung mit den SBB. Bei den Betriebsabteilungen sollen die Bahnunternehmungen nach unseren Vorstellungen eine z.B. vierjährige Infrastruktur-Leistungsvereinbarung mit dem Bund abschliessen. Dazu gehört die Infrastruktur-Abteilung wie heute. Wir sind der Auffassung, dass analog zur SBB auch Unterhaltsbeiträge und nichtrückzahlbare Beiträge zur Substanzerhaltung der Infrastruktur darin enthalten sind.

Auch die **Infrastruktur-Investitionsfinanzierung** ist in dieser mehrjährigen Leistungsvereinbarung zu regeln. Die vom BAV vorgeschlagene Aufteilung in ein Grundnetz und ein Ergänzungsnetz schafft neue Ungleichheiten und wäre ein Rückfall ins Zeitalter der Sekundärbahnen. Wir teilen die Argumentation des BAV nicht, wonach den kleinen peripheren Bahnen mit einer kantonalen Ergänzungsnetzfinanzierung besser gedient sei. Letztlich sind immer gesamtpolitische Überlegungen massgebend.

Die abteilungsberechtigten Bahnen sollen das Grundnetz bilden. Allerdings sind nun die Abgrenzungsprobleme zwischen den Trambahnen in den Agglomerationen und dem trambahnähnlichen Regionalverkehr zu lösen. Nachdem der Bundesrat am 15. April 2002 die **Botenschaft zur AVANTI-Initiative** und einen entsprechenden Gegenvorschlag veröffentlicht hat, gemäss welchem Zweckverbände in den Agglomerationen Globalbeiträge des Bundes erhalten sollen, sind nun in der Bahnreform 2 die Absichten des Bundes bezüglich zukünftiger Finanzierung der Infrastruktur des Agglomerationsverkehrs zu koordinieren und zu klären.

Bezüglich Infrastruktur muss – und ich komme damit zurück auf meine einleitenden Ausführungen und insbesondere diejenigen von Urs Hanselmann – muss die Harmonisierung deshalb **auf sämtliche Tram- und auch Trolleybuslinien** im Agglomerationsverkehr ausgedehnt werden. Wir erwarten, dass die Linien des Fernverkehrs, des abteilungsberechtigten Nahverkehrs und des Ortsverkehrs rechtlich gleich behandelt werden. Alle diese Infrastrukturen sollen in die Planungs- und Finanzierungsverantwortung des Bundes, d.h. ins Grundnetz, übergehen. Die Regelungen der Zuständigkeiten im Orts- und Regionalverkehr der Agglomerationen müssen im Rahmen der Bahnreform 2 den Vorschlägen im Gegenvorschlag zur AVANTI-Initiative angepasst werden.

Selbstverständlich sind die bisher praktizierten **Übernahmen der Geltungsbereiche** des Eisenbahngesetzes bezüglich dem allgemeinen Verkehr weiterzuführen. Dies betrifft den allgemeinen Verkehr der Schifffahrt, der Seilbahnen und die Bundeszuständigkeit bei den Trolleybusnetzen.

Zu den zu finanzierenden Infrastrukturinvestitionen gehören auch Strecken und Anlagen, die speziell für den **Güterverkehr** erstellt werden, soweit deren Finanzierung nicht durch die FinöV erfolgt.

Sind unsere Forderungen unrealistisch? Ich frage Sie: Ist die heutige Lösung noch nachvollziehbar? Identische Transportaufträge von Trambahnen und trambahnähnlichem Regionalverkehr – ein Beispiel sind hier auch Bernmobil und RBS auf den gleichen Schienen – sind auch identisch zu finanzieren und nicht aufgrund historisch gewachsener Zustände!

Eine Korrektur müsste es eigentlich nicht nur bei der Infrastruktur, sondern auch beim Verkehr geben. Dort müssten allerdings viel grössere Finanzflüsse umgeleitet werden. Dies ist aus heutiger Sicht unrealistisch. Bei der Infrastruktur fallen dagegen die grossen Brocken beim Bau an. Genau dort zielt der Gegenvorschlag der AVANTI-Initiative hin. Der Bau neuer Linien soll mit einer entsprechenden Bundesbeteiligung ermöglicht werden. Die Gelegenheit, hier eine homogene und harmonisierte Finanzierung einzuführen, muss genutzt werden.

### **Zu den weiteren Themen der Bahnreform:**

Die **Gleichstellung der KTU zur SBB** hat für uns hohe Priorität. Dazu gehört die Entschuldung der KTU analog zu jener der SBB. Die KTU-Bilanzen müssen von belastenden Elementen früherer Finanzierungen befreit werden. Insbesondere sollten die bestehenden Darlehen und bedingt rückzahlbaren Darlehen in Eigenkapital oder eigenkapitalähnliche Positionen umgewandelt werden können. Es ist ein Vorgehen zu wählen, bei welchem sich die Eigentumsverhältnisse nicht so verändern, dass die Mehrzahl der KTU danach dem Bund gehört.

Notwendig ist auch die Entschuldung der **Pensionskassen der KTU**. Auch hier sind gleich lange Spiesse zu den SBB zu schaffen. Die Situation ist von höchster Aktualität.

Zu einem anderen Thema. Die Wiedereinführung der **Tarifgenehmigung** durch das BAV lehnen wir ab. Solche Tariffestlegungen durch das BAV sind ein Rückschritt ins Zeitalter vor der EBG-Revision 1996. Wir sehen die Aufgabe der Unternehmungen ganzheitlich, kundenorientiert und nicht nur als Fuhrhaltereien. Die bestellende Instanz kann nicht einerseits den Abgeltungsbetrag bestimmen und andererseits auch noch massgebliche Faktoren, die sich wiederum auf diesen Abgeltungsbetrag auswirken. Das Besteller:Ersteller-Prinzip funktioniert sonst nicht.

Zur Besitzstruktur: Die Infrastruktur soll im Eigentum der Unternehmung bleiben. Allerdings ist eine **Unabhängigkeit von Eigner, Besteller und Leistungsersteller** anzustreben. Der Einsatz eines Regierungsmitglieds (z.B. ein kantonaler Finanzdirektor) im Verwaltungsrat soll zulässig bleiben. Die Eignerinteressen müssen in die Entscheidungsfindung einbezogen werden. Nur muss sichergestellt werden, dass die Bestellerfunktion nicht direkt von der gleichen Stelle wahrgenommen wird. Konsequenterweise können deshalb die Eignerinteressen der SBB nicht durch das UVEK wahrgenommen werden.

Bezüglich **Trassenvergabestelle** widersprechen sich die in Richtung einer Trennung Verkehrsinfrastruktur weisende Tendenz des BAV mit der eingangs dargelegten Grundhaltung, die integrierten Unternehmungen zu erhalten. Kein Thema ist auch eine Infrastruktur Schweiz AG. Die diskriminierungsfreie Trassenvergabe kann auch ohne komplizierte Regelung erreicht werden, wie die Praxis zeigt. Die heute angewendete Lösung bietet kaum Probleme und funktioniert gut.

Ein wichtiges Thema sind für uns die Ausschreibungsregeln. Es braucht eine national einheitliche **Ausschreibungspraxis** mit klaren Spielregeln und klaren Beschwerdewegen. Damit festgestellt werden kann, ob überhaupt eine Ausschreibung notwendig ist, braucht es Benchmarks.

Wir danken dem BAV für seinen Leitfaden „Ausschreibungen von Transportleistungen im öffentlichen Verkehr“, an welchem wir auch mitwirken durften. Die Zusammenarbeit war ausgezeichnet.

Zum Schluss. Flexibler abzufassen sind die Verordnungsbestimmungen bezüglich **Gewinnverwendung**. Die enge Zweckbindung muss gelockert werden. Denkbar wäre eine Beschränkung der freieren Handhabung innerhalb der jeweilige Sparte. Bei Rationalisierungsgewinnen sollten im Sinne eines Anreizsystems z.B. Prämien verteilt werden. Dass die Abgeltung bei guten Rechnungsergebnissen gewissermassen „als Strafe“ gekürzt wird, ist ja nicht gerade motivierend. Einheitliche Regeln bezüglich Reserven müssen trotzdem vorhanden sein.

\*

Das ist unsere Auslegeordnung zur Bahnreform 2, wobei ich mich nur auf die wesentlichsten Forderungen beschränkt habe. Das finanzielle Umfeld, in das diese Bahnreform passen soll, wird unser Direktor Peter Vollmer später in seinem Referat erläutern.

*Urs Hanselmann, Direktor Basler Verkehrs-Betriebe BVB*

# **Agglomerationsverkehr – Schlüsselfaktor für einen attraktiven Wirtschaftsstandort**

*(Es gilt das gesprochene Wort.)*

Generalversammlung VöV

Basel, 29. August 2002

## 1. Willkommen in Basel!

Sehr geehrter Herr Vizepräsident, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen der Basler Verkehrs-Betriebe heisse ich Sie recht herzlich willkommen in Basel!

**Basel ist die Hauptstadt des Verkehrs** – zweifelsohne des Güterverkehrs auf dem Wasser, auf der Strasse und auf der Schiene. Aber auch im Personenverkehr hatte Basel stets grosse Bedeutung:

Nachdem 1844 die erste Eisenbahn auf Schweizer Boden Basel erreichte, führten bereits 1855 von Basel aus Eisenbahnstrecken nach Frankreich, Deutschland und Schweizer Destinationen!

In wenigen Jahren wird Basel wiederum am Kreuzungspunkt des hochwertigen Eisenbahn-Fernverkehrs aller drei Länder liegen, charakterisiert durch das Dreigestirn Bahn 2000 – ICE –TGV.

## 2. Der ÖV in der schweizerischen Agglomeration Basel

Ein Fleckenteppich von nicht weniger als vier Kantonen oder Teilen davon bildet die Agglomeration Basel auf Schweizer Seite. In Zeiten fast unbegrenzter Mobilität dürfen diese alten Grenzen den natürlichen Wirtschafts- und Lebensraum nicht mehr durchtrennen. Im öffentlichen Verkehr bildet die Nordwestschweiz eine logische Einheit, verkörpert durch den Tarifverbund Nordwestschweiz TNW. Seine Entstehung 1989 war eng verknüpft mit der Pionierleistung des heute noch international anerkannten und unverändert beliebten Umweltschutz- oder kurz U-Abos.

Im engeren Bereich der Agglomeration regelt seit 1982 ein Staatsvertrag zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft die Zusammenarbeit im öffentlichen Nahverkehr: Er sorgt dafür, dass die Basler Verkehrs-Betriebe und die Baselland Transport AG ein gemeinsam betriebenes ÖV-Netz in enger Zusammenarbeit ausbauen und optimieren konnten.

**Dass der ÖV nicht an Kantonsgrenzen Halt macht, weiss man in unserer Agglomeration seit vielen Jahrzehnten.**

## 3. Der ÖV in der „Trinationalen Agglomeration Basel“ TAB

In der Stadt Basel verlaufen die Landesgrenzen direkt durch zusammenhängend bebautes Siedlungsgebiet. Nördlich der Schweizer Grenze dehnt sich die Agglomeration weiter aus entlang des Hochrheins, ins Wiesental, in die oberrheinische Ebene und ins Sundgau. In dieser trinationalen Agglomeration leben rund 600'000 Menschen. Durch den Entwicklungsprozess in der EU und die bilateralen Verträge fallen immer mehr Schranken zwischen den drei Teilen dahin, womit sich in den kommenden Jahren ein hohes Entwicklungspotenzial für die Agglomeration eröffnet. Mit Fördermitteln der EU wurde gemeinsam die trinationale Planung aufgenommen, woraus das Entwicklungskonzept TAB entstanden ist.

Es beinhaltet auch ein gemeinsames, ambitioniertes Ausbauprogramm für den öffentlichen Agglomerationsverkehr.

***Europa engagiert sich für seine Grenzregionen, auch beim öffentlichen Verkehr – Die Schweiz muss den Ball aufnehmen!***

**4. Das System Agglo-Tram am Beispiel Basel**

In den vergangenen dreissig Jahren wurden die früheren schmalspurigen Vorortsbahnen zusammen mit den städtischen Tramlinien zu einem einheitlichen schmalspurigen Tramnetz verschmolzen und weiter ausgebaut. Dieses Netz zeichnet sich aus durch:

- Sinngemässe Übertragung der Philosophie des (normalspurigen) „Karlsruher Modells“ auf Schmalspur (Ankopplung der Vorortsbahnen ans städtische Tramnetz)
- Umstellung der Vorortsstrecken auf weitgehend doppelspurigen Trambetrieb
- Bildung von Durchmesserlinien durch die Stadt hindurch
- Verknüpfung mit dem im Ausbau begriffenen S-Bahn-Netz
- Konsequenter Einsatz der Niederflurtechnik (praktisch alle Tram-Kurse weisen mindestens einen Niederflureinstieg auf)
- Zwei Betreiber, aber ein koordiniertes System

Ermöglicht wurde diese Entwicklung durch den gemeinsamen politischen Willen in der Agglomeration, einerseits trotz knappem städtischem Raum zusätzliche Linien aus den Vororten durch die Stadt zu führen und andererseits die alten Vorortslinien durch massive Investitionen zu leistungsfähigen Trambahnen auszubauen.

***Das System Agglo-Tram stellt heute ein sehr leistungsfähiges, effizientes und kundennahes System dar: Der Kunde steigt in seinem unmittelbaren Wohnbereich in Vorort oder Quartier ein und fährt direkt bis vor die Schule, das Warenhaus, das Sportzentrum oder seinen Arbeitsplatz.***

Mitten durch dieses System hindurch geht die bundesrechtliche Trennung von Regional- und Ortsverkehr.

Beispiel 1: Auf dem stärkst befahrenen städtischen Abschnitt vom Aeschenplatz zum Bankverein verkehren je eine Regionallinie der Basler Verkehrs-Betriebe und der Baselland Transport AG, vier Ortslinien der Basler Verkehrs-Betriebe und eine Ortslinie der Baselland Transport AG.

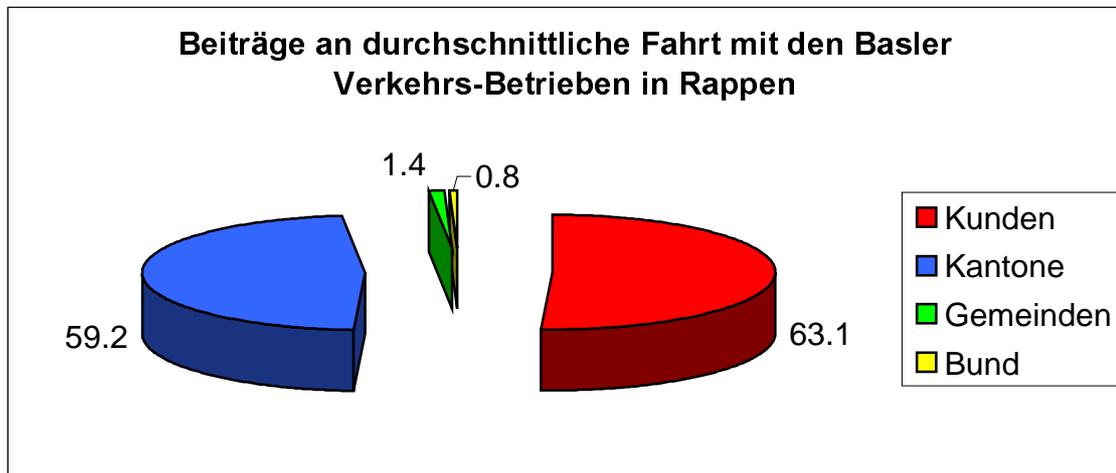
Beispiel 2: Die Tramlinie der Basler Verkehrs-Betriebe ins Basel-Landschaftliche Allschwil und diejenige ins Basel-Landschaftliche Birsfelden gelten als Ortsverkehr, die Tramlinie der Basler Verkehrs-Betriebe ins Basel-Landschaftliche Pratteln hingegen als Regionallinie. Die letzteren zwei benützen auf Stadtgebiet teilweise dieselbe Strecke.

***Die Trennung in Orts- und Regionalverkehr ist in der Agglomerations-Praxis künstlich, meist historisch bedingt und wenig sinnvoll.***

## 5. Problemstellungen im Agglomerationsverkehr am Beispiel Basel

Städte und Kantone haben bereits sehr viel geleistet und tragen hohe Kosten im öffentlichen Agglomerationsverkehr (bisherige Streckenausbauten und Fahrzeugerneuerungen, Betriebskosten-Abgeltungen, Tarifverbund, usw.).

Die folgende Darstellung zeigt beispielhaft, wer wie viel an eine durchschnittliche Fahrt mit den Basler Verkehrs-Betrieben zahlt:



Heute kommen grosse Probleme und neue Aufgaben auf den Agglomerationsverkehr zu:

- Auf dem Hochleistungsstrassennetz (z. B. der A2) kommt es infolge Überlagerung von Transitverkehr und Agglomerationsverkehr regelmässig zu grösseren Staus.
- Auch die Kapazitäten des normalspurigen Schienennetzes sind knapp, insbesondere weil es in Zukunft wesentlich mehr Güterverkehr aufzunehmen hat (Rheinbrücke, Verbindung Basel-Olten).
- Das Schienennetz verläuft weitgehend entlang der historischen Siedlungsschwerpunkte. Neuere Entwicklungsgebiete sind oft nur auf der Strasse gut erschlossen (z. B. der Raum Pratteln-Schweizerhalle).
- Mit steigender Pendlerdistanz gewinnt die optimale Verknüpfung von Schienenfernverkehr und S-Bahn mit den Nah- und Mittelverteilern an Bedeutung (Beispiel: bessere Anbindung der Gemeinden Allschwil und Riehen ans übergeordnete Bahnnetz).
- In grenzüberschreitenden Agglomerationen besteht Nachholbedarf beim grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr. Im Gegensatz zum Individualverkehr, für den der Grenzübertritt im Prinzip mit einem Rollstopp abgehandelt ist, türmen sich beim öffentlichen Verkehr trotz vielen Anstrengungen immer noch vielfältige, auf die unterschiedlichen Strukturen in den verschiedenen Ländern zurückzuführende Hindernisse auf (Planung, Bestellung, Finanzierung, Betrieb, Tarife, usw.).

Zur Lösung der grenzüberschreitenden Vernetzung liegen wie in Basel vielerorts bereits gemeinsam getragene Planungen vor. Deren Finanzierung übersteigt allerdings die Möglichkeiten der Agglomerationen bei weitem.

***Angesichts der bereits bisher hohen finanziellen Leistungen für den Agglomerationsverkehr können Städte und Kantone die grossen neuen Aufgaben der Zukunft allein nicht bewältigen.***

## **6. Zwei Pfeiler des Schienenausbaus in den Agglomerationen**

### ***a) Agglo-Tram-Systeme***

Als Mittel- und Feinverteiler sind die Tramnetze weiter auszubauen durch Verlängerungen existierender Tramlinien, Bau neuer Linien in neue Entwicklungsgebiete sowie durch Beseitigung von Engpässen oder Schaffung neuer Verbindungen im städtischen Bereich. Zudem ist durch weitmögliche Eigentrassierung bzw. durch hohe Priorisierung der Tramverkehr im Stadt- und Vorstadt-Bereich zu beschleunigen (was im politischen Alltag nicht immer einfach durchsetzbar ist). Für die Agglomeration Basel können hier als Ausbauprojekte genannt werden:

Verlängerung von drei Tramlinien nach Deutschland und Frankreich, direkte Tramlinie von Allschwil zum Bahnhof SBB, Verbindungslinie Claragraben, Bau eines neuen Mittelverteilersystems Ergolzthal, Steigerung der Kapazität auf der Leimentalachse.

### ***b) S-Bahn-Systeme***

Für die Groberschliessung und zur schnellen und attraktiven Anbindung weiter entfernt gelegener Siedlungsgebiete sind die S-Bahn-Systeme weiter auszubauen. Diese bedingen aber nebst allfälligen neuen Verbindungsstrecken eine Steigerung der Kapazitäten auf dem Normalspurnetz, auch damit die steigenden Anforderungen von Fern- und Güterverkehr nicht zu einer Verdrängung des Agglomerationsverkehrs führen. Für die Agglomeration Basel können hier als Ausbauprojekte genannt werden:

Neue Rheinbrücke, Wisenberg Tunnel als neuer Juradurchstich, Schienenanschluss Euro-Airport Basel-Mulhouse, neuer City-Tunnel für die Regio-S-Bahn zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof.

## **7. Bedeutung der Bahnreform II für die Agglomerationen**

### ***a) Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung***

Grundsätzlich ist die Finanzierung von neuen Infrastrukturen der S-Bahnen, der regionalen und städtischen Tram- und Trolleybuslinien sowie zur optimalen Verknüpfung von Nah-, Regional- und Fernverkehr zu harmonisieren und auf das neue Konzept des Bundes zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs abzustimmen.

Dies drängt sich deshalb auf, weil auf gleichen Infrastrukturen Orts- und Regionalverkehr bzw. Regional- und Fernverkehr abgewickelt werden und weil durch Ausbauten für eine Verkehrsart oft auch gemeinsam benutzte vorhandene Infrastrukturen entlastet und damit indirekt neue Kapazitäten für andere Verkehre geschaffen werden.

Die Harmonisierung muss es ermöglichen, die Mittel so einzusetzen, dass für die Agglomerationen optimale Entlastungswirkungen erzielbar sind. Beide Pfeiler, Tramnetze und S-Bahnen sind dabei einer gesamtheitlichen Betrachtung und Planung zu unterziehen.

### ***b) Gleich lange Spiesse für alle Transportunternehmen in den Agglomerationen***

Eine wirtschaftlich optimale Entwicklung der Verkehrssysteme in den Agglomerationen ist nur möglich, wenn die Unternehmen über gleiche Rahmenbedingungen verfügen. Dazu gehört insbesondere die Entschuldung der KTU.

Ein kontrollierter Wettbewerb hat bereits in verschiedenen Agglomerationen zu guten Resultaten geführt. Es ist aber von zentraler Bedeutung für einen fairen Wettbewerb, dass klare Regeln für Ausschreibungen formuliert werden. Diese sind als verbindlicher Teil in die Bahnreform II zu integrieren.

Wenn auch nicht direkt im Zusammenhang mit der Bahnreform II stehend, so ist in den Agglomerationen auch eine Stärkung der unternehmerischen Stellung der städtischen Verkehrsbetriebe erforderlich, da diese einen grossen Teil des Agglomerationsverkehrs abwickeln (im TNW beträgt der Umsatz-Anteil der Basler Verkehrs-Betriebe beispielsweise 54%).

## **8. Mit - Finanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund**

Es ist erfreulich, dass der Bund die Bedeutung des Agglomerationsverkehrs für die Wirtschaft des Landes erkannt hat und feststellt, dass „ohne Investitionen in übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen als auch in lokale Verkehrsnetze für die kommenden Jahre in vielen Städten und Agglomerationen massive Verkehrsüberlastungen zu erwarten sind“.

***Für diese volkswirtschaftlich äusserst lohnenden Investitionen sind neue Finanzmittel unerlässlich.*** Der Bundesrat hat festgehalten, dass diese wie im Bericht der „Expertengruppe Bieri“ vorgeschlagen, über eine Zweckerweiterung der Mineralsteuererträge bereitgestellt werden sollen. Die entsprechende Verfassungsgrundlage soll im Rahmen des NFA verabschiedet werden.

Die Verkehrspraxis in den Agglomerationen erfordert zwingend eine ***Koordination der entsprechenden Ausbauprogramme über Kantons- und auch Landesgrenzen hinweg, sowie zwischen Schiene und Strasse.*** Zur Sicherstellung dieser Koordination verlangt der Bund die Einbettung der entsprechenden Planungen in die Agglomerationsprogramme.

Im Bericht zum Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative hat der Bundesrat seine Politik zur Lösung der Probleme im Agglomerationsverkehr bekräftigt.

Die neue ***Agglomerationspolitik und die Bahnreform II*** können nicht unabhängig voneinander realisiert werden. Beide sind nötig, müssen aber ***inhaltlich harmonisiert werden***, damit eine konsistente Rechtsgrundlage für die Finanzierung von Schieneninfrastrukturen in Städten und Agglomerationen entsteht.

Im Sinne einer Sofortmassnahme hat der Bund Mittel aus dem 8. Rahmenkredit für die KTU aufgestockt und ausdrücklich für dringende Projekte im Regional- und Ortsverkehr der Agglomerationen bereitgestellt. Dies ist sicher die lang ersehnte erste Schwalbe im Frühling – wichtig ist nun aber eine Umsetzung der Hauptpfeiler der neuen Politik.

Die volkswirtschaftlichen Kosten der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen sind hoch. Attraktive Agglomerationen sind Schlüsselfaktoren für einen attraktiven Wirtschaftsstandort Schweiz. Nur sie sind in der Lage,

neue Investoren und Unternehmungen sowie deren Kader ins Land zu holen, und damit hohe Wertschöpfungen und viele Multiplikatorwirkungen auszulösen.

***Unser Land besteht zum Glück nicht nur aus Städten und Agglomerationen, aber Wohlstand in Städten und Agglomerationen bedeutet Wohlstand für das ganze Land!***

***Der Kanton Basel-Stadt unterstützt diese Entwicklungen auf Bundesebene aktiv und setzt sich auch dafür ein, dass die besonderen Anforderungen der trinationalen Agglomeration Basel bei den neuen Regelungen mitberücksichtigt werden können.***