

Die Schweiz steigt um – dazu braucht es aber noch einige Voraussetzungen!!

Dr. Peter Vollmer, Direktor VöV

Es gilt das gesprochene Wort

Geschätzte Mitglieder des VöV und der SWISSRAIL Industry Association
Sehr geehrte Gäste
Meine Damen und Herren

Die Schweiz steigt um. So lautet das Motto der heutigen GV. Das ist ja nicht einfach eine Erfindung der ÖV-Lobbyisten.

Die Aussage ist einerseits unterlegt mit statistischen Daten unseres gegenwärtigen, sogar äusserst krisenresistenten Höhenflugs, leider zwar nur im Personenverkehr.

Andererseits ist das Umsteigen auch eine verkehrspolitische Vorgabe, die sich ultimativ vor dem Hintergrund einer vernünftigen Raumentwicklung, einer konsequenten Energiepolitik, einer Umweltpolitik, und sogar einer Regional- und Sozialpolitik, zusammengefasst könnte man auch sagen einer qualitativen Standortpolitik ergibt.

Nur hat sich die gesellschaftliche Realität und mit ihr die Ökonomie noch nie allein an den wirklichen Notwendigkeiten entwickelt. Das haben uns die Ereignisse und Folgen der kürzlichen Finanzmarktkrise einmal mehr vor Augen geführt.

Wir wissen aber alle auch sehr genau, dass der öV, so wie er sich heute präsentiert, einen grösseren quantitativen Umstieg gar nicht so einfach bewältigen könnte.

Immerhin haben wir heute in der öffentlichen Diskussion insofern einen Paradigma-Wechsel, als nicht mehr von den leeren Zügen und Bussen, sondern von Stehplätzen und Engpässen die Rede ist.

Das ist zweifellos schon eine viel bessere Ausgangslage.

Wir kennen alle die vier Handlungsfelder, damit wir unsere Aufgabe effektiv erfüllen können:

1. Wir brauchen verkehrspolitische Rahmenbedingungen, die uns im Wettbewerb zum Individualverkehr nicht immer wieder diskriminieren.
2. Wir brauchen eine zeitgemässe Infrastruktur und diese kostet viel Geld, das von der öffentlichen Hand bereit gestellt werden muss.
3. Wir brauchen die unternehmerischen Handlungsspielräume, welche Produktivitätsfortschritte und Angebotsentwicklung weiter möglich machen.

4. Wir brauchen den brancheninternen Willen, auch selber noch mehr zu tun und die neuen Chancen auch effektiv zu nutzen. Dazu gehört auch die Umsetzung der Erkenntnis, dass das Erfolgsmodell des öV in der Schweiz ganz wesentlich von der Koordination und Kooperation unter allen Beteiligten verursacht ist.

Unsere USP sind bekanntlich:

- die flächendeckende Erschliessung bis in die Kapillaren des Landes,
- die intelligente Verknüpfung des Angebotes aller öV-Sparten, unter anderem mit einem aufeinander abgestimmten Fahrplan,
- das schweizweite Tarifsysteem, das mit dem GA eine weltweit unerreichte Kunden-Komfortstufe im ganzen Land bietet und
- nicht zuletzt das qualitativ hochstehende Angebot, das sich – vielleicht dank der direkten Demokratie und damit mit der Mitsprache der Passagiere – direkter an den Kundenbedürfnissen orientiert.

Die Gesamtbetrachtung kann man nicht genug in den Vordergrund stellen, denn sie ist – nicht auch aufgrund einiger Entwicklungen bei den öV-Reformen (Stichwort Wettbewerb) unter Druck.

Und keine Sparte kann für sich erfolgreich sein.

Der Fernverkehr, der Regionalverkehr, der Stadt- und Agglomerationsverkehr und der touristische Verkehr alimentieren sich gegenseitig.

Das tönt simpel, ist in der Praxis aber alles andere als immer selbstverständlich.

Wieweit behördliche Vorgaben das wieder wettmachen können ist mehr als fraglich. Das hat Richard Kummrow in seinem Referat deutlich gemacht, in dem er von der schwierigen Entwicklung zur neuen Behördenbahn gewarnt hat.

Ich möchte die heutige Gelegenheit nutzen, um zumindest einige der verkehrspolitischen Positionsbezüge des VöV auf den Punkt zu bringen, die genau mit den Voraussetzungen zu tun haben, damit der öV effektiv den Umstieg bewältigen kann.

Wir wissen es alle: Der Prozess der Bahnreform, oder besser gesagt der öV-Reform, ist seit einigen Jahren teilweise ins Stocken gekommen.

Lassen wir es mal dahingestellt, wer welche Verzögerungen verursacht hat.

Zurzeit steht wieder eine wichtige Tranche im offiziellen Vernehmlassungsprozess (das sog. Teilpaket 2.2).

Im Kapitel **Ausschreibungen** wie im Kapitel **Trassenvergabestelle** haben wir konkrete Einwände formuliert:

Es war sogar der VöV, der vor einiger Zeit den Vorschlag entwickelt und erfolgreich in die nationalrätliche Verkehrskommission und in das BAV eingebracht hat, die **Ausschreibungsregeln** für Bus und Bahn separat und vor allem etappiert vorzulegen. Aufgrund der Tatsache, dass Ausschreibungen im Busbereich heute in vielen Kantonen gängige Praxis sind, drängen sich klarere rechtliche Regeln auf, damit sowohl für die Besteller wie für die TU eine grössere Rechtssicherheit erreicht wird.

Hingegen wurde im Eisenbahnbereich bisher in der Praxis von Ausschreibungen abgesehen, nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass sehr viele Fragen betreffend des Eigentums und der Übertragung der Infrastruktur völlig ungeklärt sind.

Entgegen den ursprünglichen Vorgaben und der Entwurfsfassung im Rahmen der sog. Ämterkonsultation wurde das Projekt offensichtlich auf Stufe Bundesrat wiederum auf den Schienenverkehr ausgeweitet, obwohl dazu nähere Bestimmungen und spezifische Lösungen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur in der Vernehmlassungsvorlage fehlen.

Position des VöV:

- Der VöV unterstützte in den Vorverfahren die Festschreibung von konkreten Ausschreibungsregelungen im Busbereich, umso mehr als Ausschreibungen in diesem Sektor vielerorts Praxis sind.
- Mit den neuen Regeln sollten nicht nur die Rechtssicherheit und das Beschwerdeverfahren verbessert werden, im Zentrum unserer Position steht die Haltung, dass Ausschreibungen nur als „ultima ratio“ zur Anwendung kommen.
- Wettbewerb und Ausschreibungen sollen nicht von vornherein gleichgesetzt werden. Der (Ideen-)Wettbewerb gehörte in der vielfältigen schweizerischen öV-Landschaft schon immer zu den wichtigen Innovationsfaktoren. Mittels Benchmarking, Leistungs- oder Zielvereinbarungen stehen überdies geeignete Instrumente der Besteller zur allenfalls notwendigen Durchsetzung von erhöhten Qualitätsanforderungen zur Verfügung.
- Ausschreibungen können hingegen zwingend bei neuen Linien und Angeboten zur Anwendung kommen oder im Falle, dass die übrigen Instrumente im konkreten Anwendungsfall eindeutig unbefriedigende Ergebnisse bringen.
- Mit dem öV-Schweiz steht zuviel auf dem Spiel, als dass mit unüberlegten Zwangsausschreibungen nur ideologische Positionen befriedigt werden.

Fazit: Wir wehren uns gegen eine unüberlegte Ausschreibungspolitik!

Bei der **Trassenvergabestelle** kritisieren wir einen vorauseilenden Gehorsam und einen möglichen Rückfall in die Behördenbahn.

Der freie Netzzugang im Güterverkehr hat zwingend die Frage nach der Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs gestellt.

Mit der Schaffung der „Trasse Schweiz AG“ haben SBB, BLS, SOB und VöV (mit je 25% Beteiligung) eine Einrichtung geschaffen, die bisher ohne behördliche Regelung den Anforderungen eines diskriminierungsfreien Netzzugangs für alle EVU vollumfänglich und klaglos Rechnung getragen hat.

Nach Einschätzung des Bundesrates erfüllt diese einwandfrei funktionierende Einrichtung die Anforderungen des EU-Rechts bezüglich der Unabhängigkeit nicht. Deshalb schlägt der Bundesrat die Schaffung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt unter der Aufsicht des BAV vor.

Position des VöV:

- Der VöV verschliesst sich möglichen Einwänden bezüglich der Unabhängigkeit der „Trasse Schweiz AG“ von den infrastrukturbesitzenden Bahnen nicht, obwohl die heutige Organisationsform die Unabhängigkeit der operativen Führung von den Anteilseignern absolut sicherstellt.
- Er hat auch keine Einwände gegen eine explizite rechtliche Verankerung der Trassenvergabestelle im Eisenbahnrecht mit entsprechenden Auflagen. Sollte aus formaljuristischen Gründen, resp. aufgrund von Einwänden von Seiten der EU-Organe, die heutige Aktionariatsstruktur den Ansprüchen nicht genügen, könnten die Eigentumsanteile jederzeit entsprechend angepasst werden. Der VöV könnte seinen Anteil auf über 50% erhöhen oder der Bund und allenfalls die Kantone könnten sich an der Trasse Schweiz AG beteiligen.

- Das EU-Recht sieht ausdrücklich keine besondere Rechtsform zur Sicherung der Unabhängigkeit vor, so dass die Übernahme der heutigen Trasse Schweiz AG durch den Bund und die Umwandlung in eine öffentlich-rechtliche Anstalt in keiner Weise zwingend ist.
- Gemäss Botschaft des Bundesrates soll die heute mit 12 Mitarbeitenden funktionierende Trassenvergabestelle in der behördlichen Rechtsform 40 Personen umfassen. Es ist dabei zu vermuten, dass damit in Zukunft weitere, heute bei den TU liegende Aufgaben, beispielsweise bei der Fahrplangestaltung, neu ebenfalls in behördliche Gefässe überführt werden.
- Der VöV lehnt deshalb die vorgesehene Schaffung einer öffentlich-rechtlichen Anstalt klar ab.

Und als letzten Punkt unserer Positionierungen erlauben Sie mir einige Bemerkungen zu den für die nächste Etappe des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur zwingend und **dringend benötigten neuen Finanzquellen**.

Einerseits aufgrund des finanziellen Mehrbedarfs des NEAT-Anteils am FinöV-Fonds und andererseits aufgrund eines höheren Infrastrukturbedarfs stehen für die zweite Etappe von Bahn 2000, respektive für das Konzept ZEB, nicht genügend Mittel und insbesondere nicht rechtzeitig zur Verfügung.

Das Parlament hat deshalb mit dem Beschluss der ersten Etappe von ZEB dem Bundesrat den Auftrag erteilt, bis Ende 2010 die Bauprojekte der zweiten Etappe zu bezeichnen und dazu auch die zusätzlich notwendige Mittelbeschaffung aufzuzeigen.

Position des VöV:

- Der VöV hat die Beschlüsse im ZEB-Gesetz vollumfänglich unterstützt und sich insbesondere dafür eingesetzt, dass darin dem Bundesrat ein zwingender und zeitlich vorgegebener Auftrag für die Anschlussvorlage erteilt wird.
- Die Umsetzungschance für eine zeitlich nicht länger verzögerte Anschlussvorlage steht und fällt mit dem noch unbestimmten Finanzierungskonzept. Davon wird auch abhängen, welche der beiden Bundesratsvarianten (12 oder 21 Mrd. Franken) überhaupt weiterverfolgt werden. Das vom Bundesrat neu benannte Bahn-Infrastrukturprojekt („Bahn 2030“) wird sich sicher nicht einfach über eine zusätzliche öV-Nutzerabgabe finanzieren lassen.
- Der VöV hat im Rahmen eines sog. Think-Thank-Projektes mit einer Anzahl interner und externer Experten bisher fünfzehn mögliche Finanzierungsvarianten zur Diskussion gestellt. Diese werden nach sachlichen Kriterien (Umsetzbarkeit, Ergiebigkeit u.a.m.) wie nach Kriterien der politischen Akzeptanz (Mehrheitsfähigkeit in einer notwendigen Volksabstimmung) bewertet und sollen so früh als möglich in den politischen Meinungsbildungsprozess einfliessen.
- Es hat darunter viele verlockende Möglichkeiten, deren sachliche oder politische Realisierbarkeit hingegen eher schwierig ist.
- Ein Vorschlag zeichnet klar ab: Es ist eine Form eines „Mobility Pricing“. Das würde bedeuten, dass alle Verkehrsteilnehmer (also IV und öV, natürlich ohne den sog. Langsamverkehr) pro Kilometer eine bestimmte Abgabe zu leisten hätte, die dann nach übergeordneten Kriterien für alle Verkehrsinfrastrukturen verwendet würden.

Es ist uns bewusst, dass – angesichts der zeitlichen Dringlichkeit – kompliziertere Vorschläge möglicherweise erst nach einer kurzfristigeren Übergansfinanzierung zum Zuge kommen.

Es ist dabei aber wichtig, dass angesichts des Dschungels der verschiedenen öV-Finanzierungen, die immer wieder neu nach dem Prinzip der Ereignisbewältigung anstatt basierend auf einer längerfristigen Grundkonzeption gestaltet wurden, auch für die Zukunft tragfähige Finanzierungsmechanismen zur Anwendung kommen.

Auch wenn der Eigenfinanzierungsgrad des öV in Zukunft gesteigert werden kann und soll, bleiben wir mit den heutigen 50% Fremdmittel auch weiterhin von politischen Finanzierungsentscheiden abhängig.

Das setzt natürlich eine intensive Interessenwahrnehmung auf allen Ebenen voraus.

Ich bin jedoch überzeugt, dass das weiterhin mit der Vielzahl von Partnern aus dem öffentlichen und privaten Bereich (ich denke auch gerade an die öV-Industrie) gelingt, am Ball zu bleiben.

Erlauben Sie mir zum Schluss auch noch ein Wort des **Dankes** an den Präsidenten, den Ausschuss, den Vorstand, die Kommissionen, überhaupt an alle Mitglieder, inklusive der assoziierten und befreundeten, an die Partnerorganisationen und an die Behörden von Gemeinden, Kantonen und des Bundes und nicht zuletzt an meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die als Team unsere Arbeit überhaupt erst ermöglichen.

(Lausanne 3.9.2009/v.)