Es gilt das gesprochene Wort !

Sperrfrist: 28. August 2003

# Die öV-Landschaft der Zukunft

Referat von

**Ulrich Sieber**

**Chef Politik und Kommunikation**

**Bundesamt für Verkehr**

anlässlich der Generalversammlung des VöV auf dem Säntis

Bern, im August 2003

Sehr geehrte Damen und Herren

BAV-Direktor Max Friedli hat kurzfristig ein Aufgebot erhalten, das er nicht ausschlagen konnte. Er kämpft in einer parlamentarischen Kommission für unsere gemeinsame Sache. Nämlich dafür, dass der öffentliche Verkehr beim Entlastungsprogramm nicht noch mehr unter die Räder kommt.

Ich überbringe Ihnen deshalb an seiner Stelle die Grüsse der Geschäftsleitung unseres Amtes. Ich persönlich erinnere mich immer wieder gerne an prägende Kontakte und Weichenstellungen, die ich in früheren Tätigkeiten beim VöV erleben durfte.

Es freut mich, Herr Friedli vertreten zu dürfen. Er hätte nicht gleich gesprochen, der er hätte das Gleiche gesagt.

Wir beginnen mit einem Ausflug ins waadtländischen Hinterland, nach Pampigny. Wir schreiben das Jahr 2020. Ein dort seltener Tourist wartet geduldig am Bahnhof. Auf was? Ist es der grün-weisse Zug, der kommen wird? Oder ein blau-weisser mit gelben Türen und roter Stirnseite? Oder gar einer, den es heute noch gar nicht gibt – rosa mit gelben Streifen? Oder kommt gar keiner?

Das sind Szenarien einer zukünftigen öV-Landschaft Schweiz. Doch bevor ich auf diese Szenarien näher eingehe, möchte ich kurz die Ausgangslage skizzieren.

Betrachten wir zunächst die Entwicklung in der EU: Die Liberalisierung wird fortgesetzt – sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Die Anzahl der Ausschreibungen sowie die Wettbewerbsintensität nehmen zu. Wenige, grosse, Allianzen versuchen im ganz oder teilweise geöffneten Markt den europäischen Verkehr zu dominieren. Das europäische Unternehmen Connex versucht beispielsweise mit äusserst günstigen Angeboten im Regionalverkehr in ganz Europa Fuss zu fassen. Noch sind die Connex-Marktanteile marginal – unter 5%.

Der Open Access im Güterverkehr erfolgt im Jahr 2006. Die Interoperabilität wird vorangetrieben. Das Ziel der EU ist klar. Es soll ein einheitlicher europäischer Markt für Bahndienstleistungen entstehen.

Angesichts dieser Entwicklung wächst der Druck auf die Schweiz. Sie will und muss mitmachen, mitziehen und – in ihrem Interesse – mitgestalten. Und ihre zukünftige öV-Landschaft auf jene Europas ausrichten, weil Europa in Zukunft den relevanten Markt bil-

den wird.

Das BAV geht von Folgendem aus: Wenn Europa den Bahnmarkt öffnet, noch mehr öffnet, dann sind nur effiziente Unternehmen konkurrenzfähig. Kleine oder grosse.

Doch um mit anderen europäischen Unternehmen wie der DB, SNCF oder der Connex konkurrieren zu können, müssen die schweizerischen Unternehmen ihre Effizienz und Leistung steigern.

Ein weiteres Element ist die so genannte „kritische Grösse“ eines Unternehmens: Wer bei einer Ausschreibung im Regionalverkehr auf europäischem Niveau nicht mithalten kann, der dürfte wohl früher oder später vom Markt verdrängt werden.

Fazit für das BAV: Die Überlebensfähigkeit und die Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Unternehmen im geöffneten europäischen Markt ist ein übergeordnetes Ziel der zukünftigen öV-Landschaft Schweiz.

Nicht nur die europäische Entwicklung schreitet voran, sondern auch der Finanzdruck steigt. Gnadenlos.

Schuldenbremse und Entlastungsprogramm sind keine Eintagesfliegen. In den nächsten Jahren wird weniger Geld oder zumindest

nicht mehr Geld in den Infrastrukturbetrieb bzw. in das Verkehrsangebot fliessen.

Im Jahr 2002 gab der Bund für den öffentlichen Verkehr insgesamt rund 4,8 Milliarden Franken aus. Davon entfielen

- 1,9 Mrd. Franken auf die über den FinöV-Fonds finanzierten Grossprojekte,
- 1,8 Mrd. Franken auf Infrastrukturabgeltungen über das ordentliche Budget
- und rund 1,1 Mrd. Franken auf Abgeltungen für den Personen- und Güterverkehr.

4,8 Mrd. Franken - das ist viel Geld. Und dieses Geld ist mittel- bis längerfristig nicht mehr gesichert. Gleichzeitig werden die Anforderungen an den öffentlichen Verkehr jedoch steigen. Deshalb müssen wir mit diesem Geld die bestmögliche Leistung erzielen. Sonst sind das breite öV-Angebot und die hohe Qualität gefährdet.

Dass Effizienzsteigerung möglich ist, beweisen die Fortschritte im Regionalverkehr seit der Revision des Eisenbahngesetzes. Die an die SBB gezahlten Abgeltungen pro Zugkilometer reduzierten sich zwischen 1999 und

2001 um rund 14%.

Ein Instrument für die Steigerung der Effizienz und Leistung ist die Konsolidierung. Sie schafft stärkere Bahnen. Stärke ist unverzichtbar. Sie ist das „sine qua non“, wenn sich die Bahnunternehmen im sich öffnenden Markt behaupten wollen. Stärke ist allerdings nur bedingt gleichzustellen mit Grösse: Darauf hat die SBB in ihrer Stellungnahme zu Bahnlandschaft und Bahnreform zu Recht hingewiesen.

Die kleine Schweiz hat 140 abgeltungsberechtigte Transportunternehmen – kleine, mittlere und die grosse SBB. 40 davon gehören dem Bund ganz oder teilweise. Dies ist eine sehr hohe Zahl für einen sehr engen Markt.

Seit 1997 hat eine Fusionswelle die Schweizer Bahnunternehmen erfasst. Jüngstes Beispiel ist der Zusammenschluss der Furka-Oberalp-Bahn mit der Brig-Visp-Zermatt-Bahn zur Matterhorn-Gotthard-Bahn. Auch hier ganz in der Nähe planen die Bahnen längerfristig eine engere Zusammenarbeit. VR-Präsident Hanswalter Schmid hat das Thema heute Morgen angesprochen.

Der Prozess ist angelaufen, deshalb nur so viel: Das Wohlwollen des Bundes in dieser

Sache ist grenzenlos.

Grundsätzlich schafft eine Konsolidierung Synergien (z.B. im Bereich der Rollmaterialbeschaffung), vereinfacht administrative Abläufe und senkt die Kosten. Es gibt aber auch Risiken: Zum Beispiel können unternehmenskulturelle Unterschiede dazu führen, dass die von Experten berechneten Synergiepotentiale nicht realisiert werden können. Oftmals werden auch die Lohndifferenzen bei Fusionen an den oberen Wert angeglichen (vgl. Thurbo).

Im Normalspurnetz ist die SBB AG unbestrittener Systemleader, z.B. bei Tarif und Fahrplan. Und sie verfügt als einzige Bahn der Schweiz über ein fundiertes Know-how, z.B. bei Technologie (ETCS), Trassenvergabe oder langfristiger Eisenbahnplanung. Die konzessionierten Transportunternehmen orientieren sich schon heute stark an der SBB.

Die Bahnlandschaft wird sich - mit oder ohne staatliche Eingriffe - weiter verändern. Wie? Das lässt sich heute nur grob skizzieren. Der letzte Nebel hat sich noch nicht verzogen.

Zuerst müssen wir die Form definieren. Zum Beispiel: Wollen wir einen Wettbewerb unter den wichtigsten Bahnen innerhalb der Schweiz oder wollen wir nur eine starke

schweizerische Bahn? Wollen wir mit einer starken SBB europäische Konkurrenten abwehren? Was machen wir mit der Infrastruktur? Ich nehme das eingangs erwähnte, bereits gesetzte Kriterium wieder auf: Die Wettbewerbs- und Überlebensfähigkeit der schweizerischen KTU in Europa bzw. gegenüber den grossen, europäischen Unternehmungen. Dass dabei – vereinfacht gesagt – ein Spannungsfeld zwischen Europakonformität und Heimatschutz entsteht, ist kein Wunder. Aber auch kein Unglück. Wir lassen den Vorwurf nicht gelten, das BAV habe eine allzu sehr auf Europa ausgerichtete, gewissermassen KMU-feindliche Optik. Die Antwort ist einfach: Niemand kann sich der Realität verschliessen.

Im Folgenden umreisse ich, wie die schweizerische Bahnlandschaft dereinst aussehen könnte. Ich beschränke mich auf das Normalspurnetz und auf die Bahnen, die vollständig in den Systemverkehr integriert sind.

Sie haben von den zwei Hauptszenarien bereits gehört, die im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage zur Bahnreform im letzten Quartal dieses Jahres öffentlich diskutiert werden. Sie unterscheiden sich vor allem im Regionalverkehr; im Fern- und im Güterver-

kehr sind keine Änderungen vorgesehen. Beide haben eine Gemeinsamkeit. Diese hat die NZZ gestern maliziös formuliert: „Wie viel SBB soll es denn sein?“

**Szenario 1: Variante SBB plus x**

SBB und KTU bleiben als integrierte Unternehmen bestehen. Mit Blick auf die Entwicklung in der EU und die ungemütliche Finanzlage des Bundes ist eine weitere Konsolidierung unausweichlich. Diese Bahnlandschaft besteht somit aus der SBB AG und einer Zahl x verstärkten Privatbahngruppen. Die Zahl x kennen wir noch nicht: Einige sagen 2, andere „einige“. Es gibt Konkurrenz und Wettbewerb, was Anreiz ist für Effizienzsteigerung. Eine dieser Gruppen würde – ich verrate kein Geheimnis – durch die BLS geführt, die auch im alpenquerenden Güterverkehr aktiv und erfolgreich ist. Voraussetzung für das Gelingen dieses Modells ist die Gleichbehandlung aller TU. Der Handlungsbedarf ist erkannt, die Bahnreform 2 wird die Lücken schliessen.

Der kontinuierliche Wettbewerb im Regionalverkehr wird die Effizienz erhöhen, die Qualität des Angebots steigern und die finanziellen Belastungen für die Besteller verringern. Das Szenario ist EU-kompatibel.

**Szenario 2: Stärkere SBB**

In dieser Bahnlandschaft nimmt der heutige Marktleader SBB eine zentrale, noch stärkere Position ein. Im Bereich Normalspur gäbe es nur noch eine Bahn. Aus Distanz betrachtet, scheint diese Lösung nahe liegend. Das Modell ist aber, wenn überhaupt, nur mit harten Benchmarking-Vorgaben steuerbar. Damit gehen wir einig mit Herrn RR Keller. Auch hier gibt es offene Fragen: Werden regionale Gegebenheiten genügend berücksichtigt? Wären die Marktchancen für ausländische Unternehmen im Fall von Ausschreibungen sogar grösser?

Wir gehen mit Sicherheit von Synergieffekten und damit Kostensenkungen aus.

Viele Privatbahnen sehen das anders. Das BAV hat deshalb zu diesem Thema eine externe Untersuchung in Auftrag gegeben.

Die Ausgestaltung der künftigen Bahnlandschaft Schweiz ist eine Entwicklung mit Chancen und Risiken. Der Eingriff in ein an sich funktionierendes System hat immer etwas den Charakter einer Herzoperation. Wegweisend für die Bahnlandschaft sind Markt, Wettbewerb, die Finanzlage des Bundes, die europäische Politik.

Die Bahnlandschaft ist in Bewegung. Die Bahnreform 2 bestimmt die Bahnlandschaft nicht allein. Aber sie muss und wird dieser Entwicklung Rechnung tragen. Sie ist auf die Existenz von KTU mit eigener Infrastruktur ausgerichtet. Deshalb nimmt sie auch die wichtigen Forderungen wie Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung, Leistungsvereinbarung und Entschuldung auf.

Es sind noch keine Entscheide gefallen, doch die Weichen werden demnächst gestellt. Das UVEK möchte bis Ende Jahr in Absprache mit den Kantonen die TU-Strategie des Bundes festlegen. Spätestens zu diesem Zeitpunkt werden die heute noch offenen Fragen beantwortet sein.

Auch wenn der Markt und die europäischen Dimensionen eine wichtige Rolle spielen, trägt der Bund als Eigner der SBB, als Miteigner der KTU und als Besteller diese Entwicklung massgeblich mit. Und deshalb ist der Bund auch sehr daran interessiert, die schweizerische Bahnlandschaft für die Zukunft zu rüsten. Und deshalb dringt er auf eine Konsolidierung der annähernd 40 Normalspurbahnen auf wenige überlebensfähige. Diese Konsolidierung ist Inhalt aller Szenarien, sie ist heute eine Konstante.

Und auch Sie selber haben festgestellt und so kommuniziert: Die zukünftige Bahnlandschaft muss Änderungen erfahren. Auch Sie erwarten eine weitere Fusionswelle und eine Reduktion der Bahngesellschaften um mindestens die Hälfte.

Der Bahnmarkt wird sich weiter öffnen. In- und ausländische Unternehmen können sich in gleicher Weise um eine Strecke oder ein Netzsystem im Regionalverkehr bewerben. Angesichts der Finanzlage der öffentlichen Hand wird das Preis-, Qualitäts-, Leistungsverhältnis eine immer grössere Rolle spielen. Auch aus diesem Grund ist es wichtig, dass unsere Transportunternehmen – sei es ein grün-weisser oder ein blau-weisser Zug – konkurrenzfähig bleiben und eine Ausschreibung gewinnen können.

Der rosa-rote Zug mit den gelben Streifen bleibt eine Option.

Doch entscheidend ist, dass überhaupt ein Zug fährt. Deshalb ist Herr Friedli heute in Bern. Wir müssen Sorge tragen zu unserem gut funktionierenden öV-System.

In diesem Sinne vertreten Sie vom VöV und wir vom BAV zuweilen unterschiedliche Ansichten. Das werden Sie heute noch hören.

Doch das Ziel ist letztlich das Gleiche.

Ich danke Ihnen.