

M 087/2003 BVE
M 090/2003 BVE

10. September 2003 49C

Motion

2491 Gresch, Bern (GB)

Weitere Unterschriften: 7

Eingereicht am: 07.04.2003

Öffentlicher Verkehr: Mehr Systemeffizienz statt Leistungsabbau

Im Kanton Bern existieren mindestens fünf Bahn- und 20 Busunternehmen. Diese Organisation des öffentlichen Verkehrs ist historisch gewachsen und nicht Resultat eines effizienzorientierten Konzepts. Der Regierungsrat wird beauftragt, in einem Bericht die möglichen Effizienzgewinne einer Neuorganisation im öffentlichen Verkehr aufzuzeigen. Dabei sind verschiedene Varianten vorzuschlagen und deren Auswirkungen (Vor- und Nachteile) detailliert auszuweisen.

Begründung:

Im November 2002 hat der Grosse Rat zwar den Leistungsabbau bei den Postautolinien abgelehnt, den Regierungsrat aber beauftragt, im öffentlichen Verkehr andere Sparmassnahmen vorzuschlagen. Ein Leistungsabbau im öffentlichen Verkehr ist somit nicht mehrheitsfähig. Anstatt auf der Ebene der Leistungen weitere Sparmöglichkeiten zu suchen, drängt es sich daher auf, in den Organisationsstrukturen des öffentlichen Verkehrs mehr Effizienz zu ermöglichen. Wirtschaftliche Verbesserungen sind möglich durch Fusion einzelner Unternehmen (wie jüngst die Brig-Visp-Zermatt-Bahn und die Furka-Oberalp-Bahn zur Matterhorn-Gotthard-Bahn) oder andere Formen der Zusammenarbeit wie gemeinsame Verwaltung, gemeinsame Fahrzeugwartung, gemeinsamer Einkauf, Betriebsoptimierungen. Da sich der öffentliche Verkehr in einem stark regulierten Markt abwickelt, ist die Frage nach effizienten Strukturen in einem komplexen Umfeld zu beantworten. Eine externe Prüfung dieser Frage drängt sich dadurch auf.

Es wird Dringlichkeit verlangt:

Abgelehnt: 10.04.2003

Motion

Käser, Meienried (SP)

Weitere Unterschriften: 37

Eingereicht am: 07.04.2003

Kein Abbau beim Angebot im öffentlichen Verkehr

Der Regierungsrat wird beauftragt, in einem Bericht darzustellen, wie der Sparauftrag aus den überwiesenen Planungserklärungen vom 9. Dezember 2002 ohne Angebotsabbau erreicht werden kann

1. durch die Fusion von Transportunternehmungen oder anderen Formen der Zusammenarbeit;
2. durch Steigerung der Systemeffizienz.

Begründung:

In der SAR-Debatte vom November 2002 konnte die Aufhebung verschiedener Postautolinien abgewehrt werden. Der Grosse Rat hat mit Planungserklärungen jedoch beschlossen, dass die damit verbundenen Einsparungen auf andere Art und Weise umgesetzt werden müssen.

Der Kanton ist heute Mehrheitsaktionär von mindestens fünf privaten Bahnunternehmen sowie mindestens 20 Busunternehmen. Wirtschaftliche Verbesserungen sind denkbar bei maximaler Synergienutzung durch Fusion oder andere Formen der Zusammenarbeit, z. B.

- gemeinsame Verwaltung
- gemeinsame Fahrzeugwartung
- gemeinsamer Einkauf, bes. Fahrzeuge
- höhere Verhandlungsmacht bei der Verteilung von Erträgen aus Abonnementsverbänden (GA, Halbtax, Bärenabi).

Bezüglich Fusionen interessieren insbesondere

- Abtretung der Normalspurinfrastruktur der BLS und RM an die SBB
- Fusion der Normalspurbahnen BLS und RM zu einer Unternehmung für den Betrieb der S-Bahn Bern und des Regionalverkehrs im Espace Mittelland
- Fusion der Bahnunternehmungen in regionale TU (z.B. je eine TU pro Landesteil Jura, Mittelland, Oberland)
- Fusion der Busunternehmungen in regionale TU (z.B. je eine TU pro Landesteil Jura, Mittelland, Oberland)

Die Organisation des öffentlichen Verkehrs ist historisch gewachsen und nicht das Resultat eines effizienzorientierten Konzeptes. Unseres Erachtens sind die Möglichkeiten durch eine Verbesserung der Systemeffizienz noch nicht vollumfänglich ausgeschöpft. Diesbezüglich soll der Bericht mögliche Einsparungen aufzeigen.

Es wird Dringlichkeit verlangt.

Abgelehnt: 10.04.2003

Gemeinsame Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat unterstützt grundsätzlich die Ziele beider Motionen. Im Bestreben, Effizienzsteigerungs- und Synergiepotenziale zu nutzen, bevor ein Leistungsabbau erwogen werden muss, initiiert und unterstützt die zuständige Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) effizienzsteigernde Massnahmen und die Zusammenarbeit unter Transportunternehmen mit Nachdruck. Handlungsbedarf ist vor allem dort gegeben, wo der Kundennutzen gesteigert werden kann oder wo Kosten eingespart werden können. Die BVE trifft

deshalb im Rahmen der Angebotsverhandlungen und der Eigentümerstrategie seit Jahren verschiedene Massnahmen, um die vorhandenen Effizienzsteigerungs- und Synergiepotentiale zu nutzen sowie sinnvolle Kooperationen und Fusionen in die Wege zu leiten:

Seitdem das Gesetz über den öffentlichen Verkehr in Kraft gesetzt wurde (1996), hat sich die stark fragmentierte Anbieterstruktur grundlegend verändert. Bei den Bahnen und Busunternehmen konnten viele Betriebsgemeinschaften gebildet werden, die später teilweise zu Fusionen führten. Beispielsweise fusionierten EBT, VHB und SMB zur RM. BN, GBS und SEZ haben sich mit der BLS zusammengeschlossen. Im Raum Thun haben 5 Busunternehmen zur heutigen STI fusioniert. Im Frühjahr 2003 hat die BVE zusammen mit RM und BLS eine externe Analyse in Auftrag gegeben, welche die positiven und negativen Auswirkungen eines stärkeren Zusammengehens dieser beiden Transportunternehmen ermitteln und geeignete Kooperationsmodelle vorschlagen soll. Weitere ähnliche Analysen sind von der BVE in die Wege geleitet worden. Erste Ergebnisse liegen im Herbst/Winter 2003/4 vor.

Bereits jetzt lässt sich mit Sicherheit sagen, dass es keine einfachen Patentrezepte für Verbesserungen der heutigen Anbieterstruktur gibt. Es ist von Fall zu Fall zu prüfen, welche Massnahmen zu optimalen Resultaten führen. Das Spektrum ist weit und reicht von der Ausschöpfung des Effizienzsteigerungspotentials im Alleingang (Stand Alone) über verschiedene Kooperationsformen bis hin zur Fusion.

Fusionen sind nicht in jedem Fall möglich (z.B. aus rechtlichen Gründen) und führen nicht immer zu den erwünschten Effizienzsteigerungen. Sie sind dann sinnvoll, wenn markt- und kundenorientierte, organisatorische, betriebliche und technische Synergiepotentiale vorhanden sind. Diese Voraussetzungen sind nicht überall erfüllt. Insbesondere könnte die in der Motion Käser geforderte Steigerung der Systemeffizienz kaum durch Fusionen in regionale Transportunternehmen (z.B. je eine Transportunternehmung pro Region Jura, Mittelland, Oberland) erreicht werden, was am Beispiel des Oberlandes dargelegt werden kann: Im Oberland sind die Bahnunternehmen BLS, BOB, WAB, SBB-Brünigbahn, MIB und MOB tätig. Die Technik dieser Bahnen ist ausserordentlich vielfältig (Normalspur, Meterspur, 80-cm-Spur / Adhäsionsbahn, Zahnradbahn, Seilbahn / Wechselstrom, Gleichstrom, verschiedene Spannungen). Somit sind den Synergien auf technischer Ebene sehr enge Grenzen gesetzt. Ein gemeinsamer Einkauf von Rollmaterial ist ebenfalls nur in Ausnahmefällen möglich. Die Vorstellung "eine Transportunternehmung pro Region" wäre auch aus politischen Gründen kaum umsetzbar.

Fusionen können auch Nachteile mit sich bringen, beispielsweise einen sinnvollen Wettbewerb verhindern. Wenn es nur noch eine Transportunternehmung pro Region gäbe, könnte das zu unerwünschten Monopolen führen. Die Gesetzgeber von Bund und Kantonen haben vor einigen Jahren bewusst Wettbewerbselemente eingeführt. Angebotsverhandlungen und Leistungsvereinbarungen ermöglichen seither ein Benchmarking und dadurch ein möglichst gutes Kosten-/Nutzenverhältnis. Durch das Bestellverfahren konnte die Produktivität gesteigert werden. Leider konnten Kostensteigerungen, beispielsweise wegen gestiegenen Sicherheitsanforderungen oder Vandalismusschäden, noch nicht optimal kompensiert werden. Das Effizienzsteigerungspotential ist aber noch nicht ausgeschöpft. Die Angebotsverhandlungen und die Leistungsvereinbarungen sind deshalb nach wie vor sehr wirkungsvolle Instrumente, um Effizienzsteigerung im öffentlichen Verkehr durchzusetzen. Voraussetzung dazu ist jedoch ein potentieller Wettbewerb bzw. ein Ausschreibungsdruck.

Demgegenüber überschätzt die Motion Käser die Einflussmöglichkeiten gestützt auf die Aktionärsstellung des Kantons: Der Motionär geht davon aus, dass der Kanton Bern bei mindestens 20 Transportunternehmen Mehrheitsaktionär ist und einen entsprechenden Einfluss auf die Eigentümerstrategie ausüben kann. Dies ist jedoch nicht der Fall. Der Kanton verfügt nur bei einer einzigen Bahnunternehmung - der BLS - über die Aktien-

mehrheit. Bei weiteren 9 Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs verfügt der Kanton über Beteiligungen von 0,2 % bis ca. 41%. Die Einflussnahme des Kantons bei den Transportunternehmen allein aufgrund des Aktienbesitzes ist somit beschränkt. Voraussetzung für einen starken Einfluss ist eine Koordination mit den anderen Aktienbesitzern der öffentlichen Hand, insbesondere dem Bund und den Nachbarkantonen.

Auch die Erzielung einer höheren Verhandlungsmacht bei der Verteilung von Erträgen aus Abonnementsverbänden, wie sie die Motion Käser fordert, ist illusorisch. Eine durch die Transportunternehmen bestimmte gesamtschweizerische Kommission legt die Einnahmenverteilung fest. In dieser Kommission sind grosse und kleine Unternehmen vertreten. Mit Ausnahme eines Vetorechts der SBB spielt die Grösse eines Unternehmens keine Rolle.

Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass der Regierungsrat die Anliegen der beiden Motionen grundsätzlich unterstützt. Entsprechende Massnahmen sind bereits in die Wege geleitet und werden konsequent vorangetrieben. Der Regierungsrat ist daher bereit, die Motionen als Postulate entgegenzunehmen.

Antrag

Annahme als Postulat

An den Grossen Rat