Jahresbericht 2008/2009 Verkehrschronik

LITRA
INFORMATIONSDIENST FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR
SERVICE D'INFORMATION POUR LES TRANSPORTS PUBLICS
SERVIZIO D'INFORMAZIONE PER I TRASPORTI PUBBLICI
SURVETSCH D'INFORMAZIUN PER IL TRAFFIC PUBLIC

Vorstand der LITRA 2008–2009

Präsident

* Peter Bieri, Ständerat, Dr. sc. techn. Ing. Agr. ETH, Schmittegass 2a, 6331 Hünenberg

Vizepräsident

* Peter Spuhler, Nationalrat, Vorsitzender der Geschäftsleitung StadlerRail Group, 9565 Bussnang

Mitglieder

Nationalrat Caspar Baader, Baumgärtliring 52, 4460 Gelterkinden (bis 30. April 2009)
Nationalrat Max Binder, Loorenhof, 8308 Illnau-Effretikon (bis 30. April 2009)
Paul Blumenthal, Mitglied Konzernleitung SBB AG, Leiter Personenverkehr (bis 30. September 2009), Wylerstrasse 123/125, 3000 Bern 65
René Böhlen, Mitglied GL PostAuto Schweiz AG, Belpstrasse 37, 3030 Bern
Ständerat Christoffel Brändli, Hochwangstrasse 3, 7302 Landquart
Ständerat Peter Briner, Tresura Treuhand AG, Mühlentalsträsschen 25, 8204 Schaffhausen
Nationalrat Tarzisius Caviezel, Mattastrasse 48, 7270 Davos
Barbara Egger-Jenzer, Präsidentin Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV, Regierungsrätin, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
Nationalrätin Jacqueline Fehr, Ackeretstrasse 19, 8400 Winterthur
Nationalrat Peter Föhn, Gängstrasse 38, 6436 Muotathal (bis 30. April 2009)
Frank Furrer, Dr., Generalsekretär VAP, Postfach, 8142 Uitikon
Siegfried Gerlach, Generaldirektor und Delegierter des VR, SIEMENS Schweiz AG, Postfach, 8047 Zürich
Ständerat Konrad Graber, BDO Visura, Landenbergstrasse 34, 6002 Luzern
Bernard Guillelmon, Vorsitzender der GL BLS AG, Genfergasse 11, 3001 Bern
Nationalrat Andrea Hämmerle, Rietberg,7415 Pratval
Nationalrätin Ursula Haller, Gemeinderätin Stadt Thun, Thunerhof, 3602 Thun
Matthias Handschin, Managing Director Transport ALSTOM (Schweiz) AG, Oberer Quai 140, 2503 Biel
Nationalrat Urs Hany, c/o Ing. Greuter AG, Langmattstrasse 8, 8182 Hochfelden
Ständerat Claude Hêche, Case postale 100, 2822 Courroux
Hansjörg Hess, Mitglied Konzernleitung SBB AG, Leiter Infrastruktur (bis 31. Dezember 2008), Hochschulstrasse 6, 3000 Bern 65
Gabi Huber, Nationalrätin, Präsidentin Parlamentarische Gruppe für Tourismus und Verkehr, Dr.iur., Anwältin und Notarin, Rathausplatz 7, 6460 Altdorf
Ständerat René Imoberdorf, Weingartenweg 22, 3930 Visp
Michel Joye, Direktor Transports publics de la région lausannoise, Chemin du Closel 15, 1020 Renens
Nationalrätin Marianne Kleiner, Sonnenböhl, 9100 Herisau
Bernhard Kunz, Direktor HUPAC Intermodal SA, Viale Manzoni 7, 6830 Chiasso
* Daniel Landolf, Mitglied der Konzernleitung Post, Leiter PostAuto Schweiz AG, Belpstrasse 37, 3030 Bern
Alex Naef, dipl. Ing., CEO Hess AG, 4512 Bellach
Nationalrat Fabio Pedrina, Casella postale 1, 6780 Airolo
Nicolas Perrin, Mitglied Konzernleitung SBB AG, Leiter SBB Cargo AG, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basel
* Alfred Ruckstuhl, Präsident VR Bombardier Transportation Schweiz, Brown-Boveri-Strasse, Postfach 8384, 8050 Zürich
Erwin Rutishauser, Vorsitzender GL Rhätische Bahn, Bahnhofstrasse 25, 7002 Chur
Ständerätin Géraldine Savary, Avenue de France 21, 1004 Lausanne
Hans-Peter Schär, Direktor Verkehrsbetriebe Zürich (bis 30. Juni 2009), Luggwegstrasse 65, 8048 Zürich
René Schmied, Direktor BERNMOBIL, Eigerplatz 3, 3000 Bern 14
Guido Schoch, Dr.oec.HSG, Vorsitzender der GL Schweizerische Südostbahn AG (bis 30. Juni 2009), Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen
Andreas Siegrist, Leiter Abt. Schienenverkehr, Pöyry Infra AG, Hardturmstrasse 161, 8037 Zürich
* Kurt Signer, Generalsekretär SBB, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern 65
Renzo Simoni, Dr.sc.techn., Vorsitzender der GL AlpTransit Gotthard AG, Zentralstrasse 5, 6003 Luzern
Ulrich Sinzig, Präsident RAILplus AG, Riedhofstrasse 16, 4900 Langenthal
Ständerat Hansruedi Stadler, Dr. iur. Rechtsanwalt und Notar, Pfyffermatt 8, 6460 Altdorf
Nationalrat Georges Theiler, GT-Consulting, Obergütschrain 2, 6003 Luzern
Peter Vollmer, Dr.rer.pol., Direktor Verband öffentlicher Verkehr VöV, Dählhölzliweg 12, 3000 Bern 6
Prof. Dr. Ulrich Weidmann, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme IVT, ETH Hönggerberg, 8093 Zürich

(Mitglieder des Ausschusses)*

Stand: August 2009

LITRA Verkehrsforum
Tony Lüchinger, Geschäftsführer
www.litra.ch/info@litra.ch

Spitalgasse 30, Postfach 7123, 3011 Bern
Telefon 031 328 32 32, Telefax 031 328 32 33

73. Jahresbericht 2008/2009 Verkehrschronik

Ziel und Organe
Zweck und Mitglieder 3
Organe 3
Geschäftsstelle 54

Verkehrspolitik
Aus der publizistischen Tätigkeit 56
Aktuelle Übersicht 86

Verkehrspolitische Chronik
Siehe farbiges Blatt

LITRA
INFORMATIONSDIENST FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR
SERVICE D'INFORMATION POUR LES TRANSPORTS PUBLICS
SERVIZIO D'INFORMAZIONE PER I TRASPORTI PUBBLICI
SURVETSCH D'INFORMAZIUN PER IL TRAFFIC PUBLIC

THURGAU

Ziel und Organe

Zweck und Mitglieder

Der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA ist eine nicht kommerzielle Vereinigung nach Art. 60ff ZGB und hat zum Zweck, über Fragen des öffentlichen und privaten Verkehrs zu informieren und zu den Verkehrsproblemen im Sinne einer zielgerichteten Förderung des öffentlichen Verkehrs Stellung zu nehmen. Er ist eine Gemeinschaftsinstitution der im öffentlichen Verkehr tätigen Transportunternehmungen, der Wirtschaft, der Kantone und der Verbände. Der LITRA gehören juristische Personen des privaten und des öffentlichen Rechts, Firmen, Verwaltungen, Behörden und Einzelpersonen an.

Organe

Mitgliederversammlung

Die 72. ordentliche Mitgliederversammlung fand am 2. Oktober 2008 unter dem Vorsitz von Ständerat *Dr. Peter Bieri,* Hünenberg, in Bern statt. Rund 200 Personen aus den Eidgenössischen Räten, den Direktionen der öffentlichen Transportunternehmungen, den Kantonen, den am öffentlichen Verkehr interessierten Unternehmungen der Privatwirtschaft, aus allen Kreisen des öffentlichen und des privaten Verkehrs, Vertreter des Bundes sowie der Medien, nahmen daran teil. Die versammelten Mitglieder genehmigten einstimmig das Protokoll der Mitgliederversammlung 2007, den Jahresbericht mit der verkehrspolitischen Chronik auf der LITRA-Internetseite 2007/08, die Jahresrechnung 2007 und den Voranschlag 2009. Sodann standen Gesamterneuerungswahlen des Vorstandes, der Revisoren sowie des Präsidiums für die Amtsdauer 2008–2012 an. Aus dem Vorstand zurückgetreten sind: Ständerätin Erika Forster (FDP/SG), a. Ständerat Rolf Escher (CVP/VS), a. Ständerat Dr. Thomas Pfisterer (FDP/AG), a. Nationalrat Otto Laubacher (SVP/LU) und a. Nationalrat Yves Christen (FDP/VD). Seitens der Unternehmungen reichten ihre Demission ein die Herren Werner Blatter, Leiter Logistik PostAuto Schweiz, Dr. Hubert Keiber, Delegierter VR Siemens Schweiz AG, Daniel Nordmann, ehem. Leiter SBB Cargo AG, Peter Teuscher, Unternehmensleiter BLS AlpTransit und Dr. Matthias Tromp, ehem. Vorsitzender GL BLS AG. Neu in den Vorstand ziehen seitens des Parlamentes ein: Nationalrat Tarzisius Caviezel (FDP/GR), Nationalrätin Jacqueline Fehr (SP/ZH), Ständerat Konrad Graber (CVP/LU), Nationalrat Andrea Hämmerle (SP/GR), Nationalrat Urs Hany (CVP/ZH), Ständerat Claude Hêche (SP/JU), Ständerat René Imoberdorf (CVP/VS), Nationalrat Fabio Pedrina (SP/TI), Ständerätin Géraldine Savary (SP/VD). Seitens der Unternehmer gehören neu dem Vorstand an: Bernard Guillelmon, Vorsitzender der GL BLS AG, Nicolas Perrin, Mitglied GL SBB und Leiter Cargo SBB AG, Basel, Siegfried Gerlach, Generaldirektor und Delegierter des VR Siemens Schweiz AG, Zürich, René Böhlen, Mitglied GL PostAuto Schweiz AG, Leiter Information und Verkehrspolitik, Dr. iur. Frank Furrer, Generalsekretär Verband verladende Wirtschaft VAP, Uitikon/Zürich, Bernard Kunz, Direktor Hupac Intermodal SA, Chiasso, Ulrich Sinzig, Präsident Railplus AG, Bern. Alle bisherigen Vorstandsmitglieder wurden für eine neue vierjährige Amtsdauer in ihren Ämtern bestätigt (siehe gegenüberliegende Vorstandsliste).

◀

Eine beschauliche und abwechslungsreiche Fluss- und Seenfahrt mit der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein URh. Im Bild das Motorschiff Thurgau bei Stein am Rhein. *© URh*

Die Wiederwahl von Ständerat Dr. Peter Bieri (CVP/ZG) als Präsident und Nationalrat Peter Spuhler (SVP/TG), Stadler Rail Group, als Vizepräsident wurde ebenfalls einstimmig vorgenommen. Als Hauptrevisoren für die neue Amtsdauer wurden bestimmt: Ernst Bigler, Wirtschaftsprüfer und Leiter Interne Revision SBB (bisher), und Hans-Peter Pizzato, stv. Direktor und CFO Aare Seeland mobil AG, als Ersatz für den zurücktretenden Dr. Ernst Boos, Geschäftsführer THURBO AG.

Als Revisor-Suppleanten wurden gewählt: Reinhard Pfäuti, Revision SBB (bisher), und als Ersatz für den zurücktretenden Christoph Stucki, Direktor unireso, wurde Silvio Briccola, lic.oec.HSG, stv. Vorsitzender der GL und Leiter Finanzen RhB AG, gewählt.

Seine *Präsidialansprache* an die versammelten Mitglieder und Gäste der LITRA aus Politik, Verkehr, Wirtschaft, Bund, Kantonen,

Die Gewinne aus dem Fernverkehr müssten zur Finanzierung der Erneuerung des Rollmaterials verwendet werden können, hielt der Präsident der LITRA in seiner Ansprache an der LITRA-Mitgliederversammlung fest (im Bild aufmerksame Zuhörer). Wenn der Zahlungsrahmen der Leistungsvereinbarung nicht erhöht werde, würden die Bahnen immer weniger zusätzlichen Handlungsspielraum besitzen, namentlich um die steigenden Aufwendungen für den Unterhalt übernehmen zu können. Generell müsse man sich die Frage stellen, ob und wie zur Finanzierung des Verkehrs ganz allgemein das Verursacherprinzip verstärkt herangezogen werden könne.

© U. Kocher

Der Präsident der LITRA, Ständerat Dr. Peter Bieri (CVP/ZG), sprach an der 72. ordentlichen LITRA-Mitgliederversammlung mit Verkehrsforum über die «Tragbare Finanzierung der Bahninfrastruktur». Mit Blick auf die erfolgreiche Eröffnung der ersten Schweizer Metro M2 in Lausanne und dem Ansturm von 40 000 bis 50 000 Passagieren pro Tag von Beginn weg zitierte der Präsident einen Kommentator mit den Worten «Cool – so sollte Geld investiert werden».

© U. Kocher

Wissenschaft und den Spitzenverbänden stellte der Präsident der LITRA, *Ständerat Dr. Peter Bieri (CVP/ZG),* unter den Titel: **«Cool – so sollte Geld investiert werden – Tragbare Finanzierung der Bahninfrastruktur»**.

Gemäss den Ausführungen des LITRA-Präsidenten hat der öffentliche Verkehr Erfolg und wird zuweilen ein Opfer seines Erfolgs. Der öffentliche Personenverkehr habe in den letzten Jahren seinen Marktanteil sukzessive erhöht. Die Investitionen in Bahn 2000 sowie in viele kantonale und kommunale Projekte zeigten Wirkungen. Viele Angebote des öffentlichen Verkehrs seien aber heute bereits wieder überlastet, führte Peter Bieri, zugleich Präsident der ständerätlichen Verkehrskommission, vor den versammelten Spitzen der Politik, des Verkehrs und der Wirtschaft aus. Mit Blick auf die erfolgreiche Eröffnung der ersten Schweizer Metro M2 in Lausanne und dem Ansturm von 40 000 bis 50 000 Passagieren pro Tag, zitierte der Vorsitzende einen Kommentator mit den Worten: «Cool – so sollte Geld investiert werden».

Ein Teil der Verantwortung der Politik liege darin, dass Projekte und Finanzen in Einklang gebracht werden können, unterstrich Ständerat Dr. Peter Bieri (CVP/ZG) in seiner Präsidialansprache. Um die Verlässlichkeit der Investitionsfinanzierung in den Gesamtverkehr sicherzustellen, sollte diese in etwa 1,5 Prozent des Bruttoinlandproduktes betragen. Dieser Anteil am BIP würde es erlauben, eine Politik der konstruktiven Fortschreibung zu realisieren, die darauf abzielt, die besonders ausgewiesenen Mobilitätsbedürfnisse zu decken. Im Bild Mitglieder und Gäste der LITRA an der Mitgliederversammlung 2008 mit Verkehrsforum. *© U. Kocher*

Präsident Bieri lobte sodann die immer komfortabler werdenden öffentlichen Verkehrsmittel in und aus allen Landesteilen der Schweiz. Die Verkehrsteilnehmer machten täglich ihre Erfahrungen mit bereits realisierten Projekten und Investitionen, derzeitigen Baustellen und den noch ungelösten Problemen des Verkehrsnetzes. Anlass zur Sorge bereiteten indessen die langfristige Finanzierung der Investitionen und der steigende Aufwand für Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen.

Die Gewinne aus dem Fernverkehr müssten zur Finanzierung der Erneuerung des Rollmaterials verwendet werden. Allein dafür wende die SBB bis 2030 rund 20 Milliarden Franken auf (12 Mrd. im Fernverkehr, 8 Mrd. im Regionalverkehr). Die steigenden Abschreibungen für das Rollmaterial sowie die ebenfalls zunehmenden Aufwendungen für den Unterhalt liefen gemäss SBB-Gesetz über die Leistungsvereinbarung. Wenn deren Zahlungsrahmen nicht erhöht werde, würden die Bahnen immer weniger zusätzlichen Handlungsspielraum besitzen.

Generell müsse man sich die Frage stellen, ob und wie zur Finanzierung des Verkehrs ganz allgemein das Verursacherprinzip verstärkt herangezogen werden soll. Die Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit und der Subventionseffizienz seien wichtige Voraussetzungen dafür, dass der öffentliche Verkehr seinen Marktanteil weiter ausbauen kann.

Die Abwälzung der Kosten über die Billettpreise könne jedoch mit Blick auf die gesamtgesellschaftlichen, volkswirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Rahmenbedingungen nicht unbeschränkt hinaufgedreht werden. Bezüglich der zeit- bzw.

nachfrageabhängigen Preisgestaltung hielt LITRA-Präsident Bieri fest, dass hier Goodwill für den öffentlichen Verkehr in der Bevölkerung verloren gehen könnte. Es brauche für eine Akzeptanz in der Bevölkerung ein subtiles Vorgehen. Es sei darauf zu achten, dass statt höhere Preise in den Spitzenzeiten durchzusetzen, vielmehr die weniger gut besetzten Bahnen, Trams und Busse in den Zwischenzeiten durch günstige Angebote attraktiver gemacht werden sollten. Zusatzerträge müssten für die Finanzierung von Investitionsbedürfnissen im Verkehrsbereich, zur Stabilisierung der Abgeltung im Regionalverkehr und für eine höhere Beteiligung an den Investitionsfolgekosten des Netzbetriebes verwendet werden.

Ein Teil der Verantwortung der Politik liege darin, dass Projekte und Finanzen in Einklang gehalten werden können, unterstrich der Präsident der ständerätlichen Verkehrs-

Am Verkehrsforum 2008 der LITRA begrüsste der Vorsteher des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesrat Moritz Leuenberger, die versammelten Spitzen der Politik, des Verkehrswesens und der Wirtschaft. Der Verkehrsminister (im Bild) referierte über «Aktuelle Themen der Verkehrspolitik» und nahm gleich zu Beginn seiner Ausführungen dezidiert Stellung zur Frage, ob der Bund ein verlässlicher Verkehrspartner sei. Am Beispiel der Aufgabenüberprüfung zeigte er auf, was für Sparpakete auf den Verkehr zukommen. Die Rede ist von 900 Millionen Franken allein im Verkehrsbereich, welche jährlich weniger ausgegeben werden sollen. © U. Kocher

kommission Bieri. Im Rahmen des Folgeprojektes ZEB II (Bahn 2030) stünden finanzrelevante Überlegungen im Vordergrund wie die Generierung neuer Einnahmequellen, die Vorfinanzierung durch die Kantone und Public-Private-Partnership. Eine Standortbestimmung der schweizerischen Verkehrspolitik habe gezeigt, dass das Grundgerüst unserer Verkehrspolitik im Blick auf den Zeithorizont 2030 gut verankert sei. Um die Verlässlichkeit der Investitionsfinanzierung in den Gesamtverkehr sicherzustellen, sollte diese in etwa 1,5 Prozent des Bruttoinlandproduktes betragen. Dieser Anteil am BIP würde es erlauben, eine Politik der konstruktiven Fortschreibung zu realisieren, die darauf abzielt, die besonders ausgewiesenen Mobilitätsbedürfnisse zu decken.
(Siehe auch unter *http://www.litra.ch/dcs/users/2/MV08_Referat_Bieri_d.pdf)*

Bei der vom Bundesrat geplanten Aufgabenüberprüfung dürfen gemäss dem Vorsteher des UVEK die Bildungsausgaben um 4,5 Prozent wachsen, die Ausgaben für Entwicklungshilfe um 3,3 Prozent, die soziale Wohlfahrt um 4,4 Prozent, die Ausgaben für den Verkehr aber nur um 2 Prozent, und dies alles inkl. der Teuerung. Das hiesse im Klartext: im öffentlichen Verkehr herrscht ein Null-Wachstum. Verkehrsausgaben und Rüstungsausgaben gehörten zu den ungebundenen Ausgaben. Sie seien eben leichter zu kürzen als alle anderen, welche gebunden sind und nur über Gesetzesänderungen gekürzt werden können. Im Bild (v.l.n.r.) Pierre Cosandier, Direktor STI (im Frühjahr 2009 verstorben), Christoph Herren, stv. Amtsvorsteher Amt für den öffentlichen Verkehr Kanton Bern, und Hans-Jakob Stricker, stv. Direktor RBS, beim Apero anlässlich des LITRA-Verkehrsforums 2008. *© U. Kocher*

Im Gegensatz zu den Bemühungen, überall Kosten zu sparen, wachse der Drang nach Mobilität weiter, unterstrich Bundesrat Moritz Leuenberger unmissverständlich. Alle diese Verkehrsprognosen hätten etwas gemeinsam: sie hätten die Zunahme der Mobilität stets massiv unterschätzt. Heute lege ein Mensch täglich durchschnittlich rund zehn Kilometer mehr zurück als noch vor 25 Jahren. Allein der Personenverkehr wachse bis ins Jahr 2030 zwischen 15 und 29 Prozent. Der Mobilitätsdrang als solcher dürfe vom Staat nicht unterbunden werden. Hingegen sei es seine Aufgabe, diesen Mobilitätsdrang in nachhaltige Bahnen zu lenken. Im Bild der Referent am LITRA-Verkehrsforum 2008. © U. Kocher

Schweizer Verkehrsforum

Das anschliessende Schweizer Verkehrsforum der LITRA stand im Zeichen des Referates von ***Bundesrat Moritz Leuenberger,*** Vorsteher des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. An den Anfang seiner Ausführungen stellte er eine Überschrift in der Samstagausgabe der NZZ, welche ihn erschreckt habe: *«Beim Verkehr ist auch beim Bund kein Verlass mehr.»* Anlass für diese Feststellung sei der Umstand gewesen, dass der Kanton Zürich der SBB faktisch ein zinsloses Darlehen für die Fertigstellung der Durchmesserlinie gewähre. Auch der Verkehrsminister habe in diesem Artikel ein bisschen sein Fett abbekommen. Es hiess nämlich: «Bisherige Verkehrsminister hätten sich wenigstens in den letzten Jahrzehnten immer mit einem Tunnel verewigt: Roger Bonvin mit dem Furka-Tunnel, Leo Schlumpf mit dem Vereina-Tunnel, Adolf

Wirtschaftliche und politische Prominenz am Verkehrsforum 2008 (v.l.n.r.): Nationalrat Peter Spuhler (SVP/TG), Vizepräsident der LITRA, Vorsitzender Geschäftsleitung Stadler Rail Group, Andreas Siegrist, Leiter Abteilung Schienenverkehr, Pöyry Infra AG, und Martin Bachmann, Vorsitzender GL Pöyry Infra AG. *© U. Kocher*

Ogi mit dem Lötschbergast, nur der Zürcher Leuenberger würde nicht einmal in Zürich dafür sorgen, dass er verewigt wird, sondern müsse sich vom eigenen Kanton den Bahnhofausbau vorschiessen lassen.» Natürlich melde sich da zunächst Widerspruch und der gegenwärtige Verkehrsminister reibe sich die Augen und denke: «Wenn wir zurückschauen, hat Bonvin in der NZZ nicht immer nur Lob für seinen Furka-Tunnel bekommen. Die Netzvariante mit dem Lötschberg-Tunnel hat der NZZ auch nicht überaus gefallen und da können wir völlig auf der Seite lassen, ob jetzt Ogi oder Leuenberger für diese Netzvariante verantwortlich gewesen sei.» Reibe man sich aber zunächst mal die Augen, dann erlaube das einen zweiten, etwas klareren Blick und mit diesem könne man sich fragen: «Ist denn der Bund heute ein verlässlicher Verkehrspartner? Können sich die Romands mit ihrer Forderung nach einem dritten Gleis wirklich auf den Bund verlassen? Kann sich die Nordwestschweiz mit ihrem Wunsch nach einem Wisenberg-Tunnel tatsächlich auf den Bund verlassen?» Bei genauem Hinschauen müsse man sich eingestehen: «Nein. Und das ist ein Alarmzeichen. Deshalb benütze ich in diesem Kreis die Gelegenheit, ein wenig die Alarmglocke zu ziehen.»

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen steht in Konkurrenz zu anderen Aufgaben:

zum Schuldenabbau, zur Bildung und Forschung, zur Entwicklungshilfe, zum Rüstungsprogramm, und sie alle haben ihre guten Argumente. Umweltschützer sagen: «Wir tun es für unsere Kinder», Bildungspolitiker sagen: «Das wahre Kapital der Schweiz ist die Bildung», die Entwicklungshelfer sagen: «Wir tun es aus Solidarität mit den Armen» und der andere Spruch heisst bekanntlich: «Geht es der Wirtschaft gut – geht es dem Land gut».

Bundesrat Moritz Leuenberger: «Was aber ist der Slogan für den Verkehr? Wie steht es um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur?

Klar ausgedrückt: Hinter dem Stichwort ‹Aufgabenüberprüfung› versteckt sich für den öffentlichen Verkehr das grösste Sparpaket aller Zeiten. Die Rede ist von 900 Millionen Franken im Verkehrsbereich. Zur Erinnerung: Jährlich sollen die Bildungsausgaben um 4,5 Prozent wachsen, die Ausgaben für Entwicklungshilfe um 3,3 Prozent, die soziale Wohlfahrt um 4,4 Prozent, die Ausgaben für den Verkehr um 2 Prozent, und dies alles inkl. der Teuerung.

Das heisst faktisch im Klartext: im öffentlichen Verkehr ergibt sich ein Null-Wachstum.

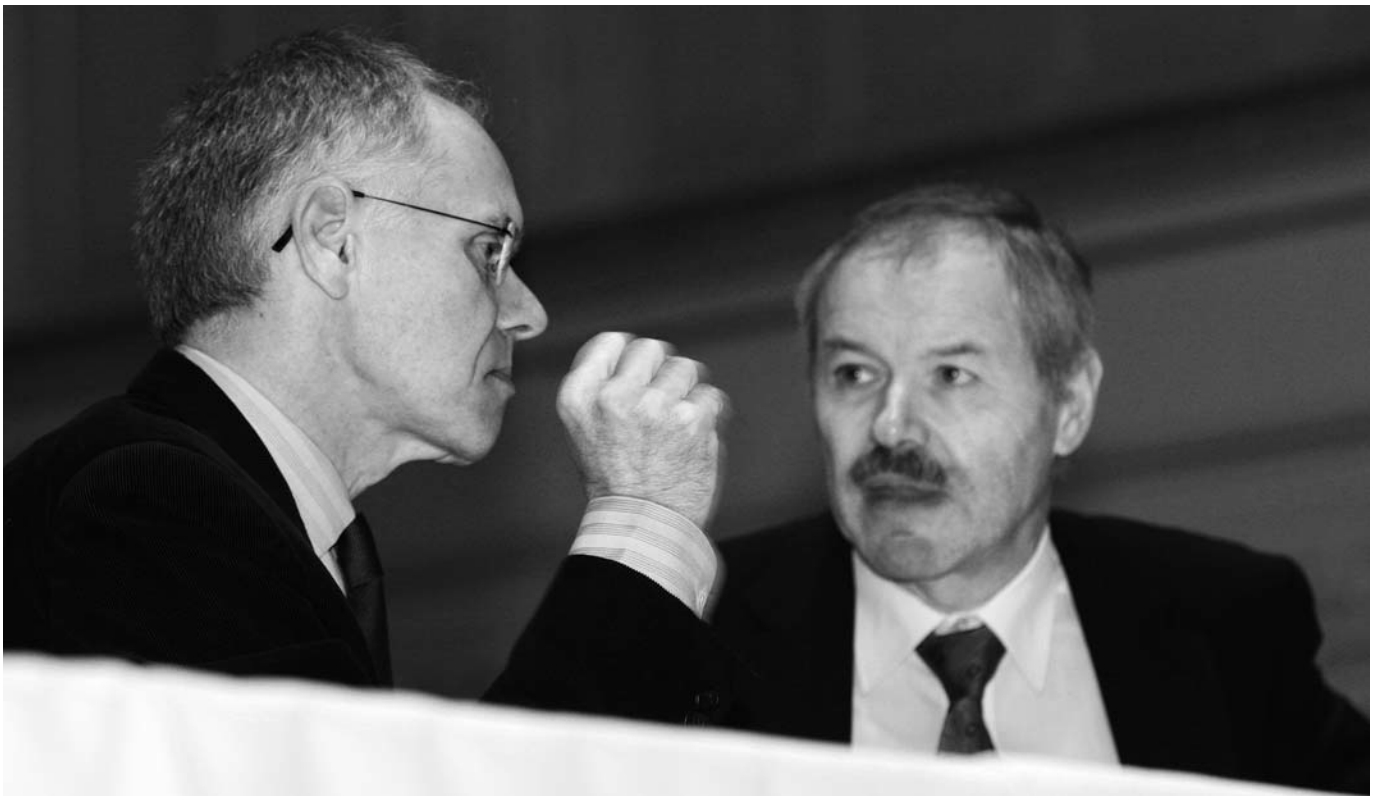
Die LITRA wurde 1935 als «Ligue suisse pour l'organisation rationelle du trafic (=«litra») bzw. «Schweizerische Liga für rationelle Verkehrswirtschaft» gegründet und 1977 in litra Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr umbenannt. Die Veranstaltungen der LITRA sind Plattformen für die Präsentation und den Austausch von Informationen, Ideen und Standpunkten. Im Bild Paul Blumenthal, Mitglied der Konzernleitung SBB AG und Leiter Personenverkehr, im Gespräch mit Hans Streuli, Inhaber Ruf Gruppe. © U. Kocher

Hinzu kommen noch die Projekte für die Verkehrsinfrastruktur: Diese werden grösstenteils mit ungebundenen und nicht mit gebundenen Ausgaben bezahlt, und das wiederum heisst Folgendes:

Immer dann, wenn aus irgendwelchen Gründen als Folge der Schuldenbremse gekürzt werden muss, kommen eben die ungebundenen Ausgaben zunächst zum Zug, denn für die gebundenen müsste man ja zuerst die Gesetze ändern. Im Grossen und Ganzen sind das die Verkehrsausgaben und die Rüstungsausgaben. Unter diesem Umstand leiden die Verkehrsausgaben und die Investitionen in ganz besonderem Ausmass.

Stelle ich mir vor, was jetzt in den USA abläuft. Damit will ich nicht sagen, das sei bei uns auch der Fall. Es käme also eine ausserordentliche Ausgabe dazu und wir haben soeben beschlossen, dass auch für die ausserordentlichen Ausgaben die Schuldenbremse gilt. Dann heisst das, die ungebundenen Ausgaben müssen wieder die Zeche bezahlen.

Somit ist der Verkehr im Verteilkampf um öffentliche Gelder für viele einfach nur noch ein Kostenfaktor. Das dritte Gleis hat dann gegen die Zukunft unserer Kinder kaum eine Chance und ein Tunnel oder eine Durchmesserlinie gegen das wahre Kapital der Schweiz natürlich auch nicht.



Fondslösungen ermöglichten eine langfristige, sichere Planung und garantieren auch den nötigen Gestaltungsspielraum, führte Bundesrat Moritz Leuenberger am LITRA-Verkehrsforum 2008 aus. Das sei für grosse Infrastrukturen besonders zentral, weil von der Idee bis hin zur Inbetriebnahme viel Zeit vergehe. Die LITRA-Verkehrsforen sind ideale Plattformen für den Austausch von Informationen. Im Bild Bundesrat Moritz Leuenberger im Gespräch mit LITRA-Präsident Ständerat Dr. Peter Bieri.

© U. Kocher

Träger der LITRA sind die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Strasse, die Kantone, Industrie- und Dienstleistungsunternehmungen, Spitzenverbände des Verkehrs und der Wirtschaft, die Hochschulen sowie weitere interessierte Kreise des Verkehrs, der Behörden, der Politik und der Wirtschaft. Im Bild Exponenten der Schweizer Politik im Gespräch am Verkehrsforum 2008 (v.l.n.r.): Nationalrat Andrea Hämmerle (SP/GR), Präsident der Verkehrskommission, und Thomas Egger, Direktor der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB). *© U. Kocher*

Es scheint jetzt, dass zahlreiche Menschen den öffentlichen Verkehr nur noch in seinen Einzelprojekten wahrnehmen und vor lauter Tunnels die Bedeutung des Verkehrs nicht mehr sehen. Sie sehen nur noch die einzelnen Bäume, wie ZEB, DML, CEVA, aber den ganzen Wald, die Gesamtbedeutung, welche der öffentliche Verkehr für unser Land bedeutet, haben sie nicht mehr vor Augen. Die Bedürfnisse nach dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs übersteigen ja bei Weitem die finanziellen Möglichkeiten.

Im Gegensatz zur Bemühung, überall Kosten zu sparen, wächst der Drang nach Mobilität weiter. Wir wissen alle, Mobilitätsprognosen – ob ganz generell oder die Agglomerationen oder beispielsweise den Transitverkehr betreffend – all diese Prognosen haben etwas gemeinsam: Sie haben die Zunahme der Mobilität stets massiv unterschätzt. Heute legt ein Mensch täglich durchschnittlich rund zehn Kilometer mehr zurück als noch vor 25 Jahren. Nach Szenarien unseres Amtes für Raumentwicklung wächst allein der Personenverkehr bis ins Jahr 2030 zwischen 15 und 29 Prozent. Aus Erfahrung müssen wir eigentlich davon ausgehen, dass auch diese Prognosen alle zu niedrig sind. Im ersten Halbjahr 2008 wuchs der Personenverkehr der SBB um 6,9 Prozent. Hier ist also eine sehr dynamische Entwicklung im Gang.

Unsere Frage lautet stets: ‹Müssen wir einfach akzeptieren, dass die Mobilität dermassen wächst? Ist das eigentlich vernünftig? Weshalb müssen sich die Menschen tatsächlich immer schneller und immer weiter bewegen?› Ich bin der Überzeugung, dass dieser Mobilitätsdrang als solcher durch den Staat nicht unterbunden werden kann. Hingegen ist es seine Aufgabe, diesen Mobilitätsdrang in nachhaltige Bahnen zu lenken. Wir wollen ja unsere ganze Verkehrspolitik unter der Nachhaltigkeit gestalten. Es scheint mir auch wichtig und nötig, die Bedeutung des Verkehrs unter diesem Titel wieder in Erinnerung zu rufen. Sie können sich nun sagen, das muss er jetzt nicht ausgerechnet hier tun, aber manchmal müssen sich Verschworene wieder finden. Die LITRA ist ja eine Gemeinschaft, wo man sich zumindest gegenseitig noch die Wahrheit sagen kann, nämlich wie wichtig der öffentliche Verkehr zunächst einmal für die erste Säule der Nachhaltigkeit ist: der Wirtschaft.

Ich habe es oft – vor allem in der letzten Legislatur – erlebt, dass die Anliegen des öffentlichen Verkehrs in einen Gegensatz zur Wirtschaft gestellt wurden, einfach deswegen, weil Investitionsausgaben damit verbunden waren. Also Staatsausgaben. Der Staat solle nichts ausgeben, denn je weniger er ausgebe, wird da behauptet, desto besser sei das für die Wirtschaft. Hier muss wieder einmal daran erinnert werden: Die Infrastrukturen des Verkehrs sind die Lebensadern der Wirtschaft.

Ich will jetzt nicht den öffentlichen Verkehr gegen den privaten Verkehr ausspielen und auch nicht Schiene gegen Strasse, aber beides miteinander ist die Lebensader, wo das Blut der Wirtschaft fliesst.

Umgekehrt erleben wir ja auch die Forderungen, die uns die Wirtschaft diesbezüglich stellt, indem sie etwa ausrechnet, wie viele Millionen Franken ein täglicher Stau kostet. Das sind berechtigte Anliegen, aber man darf die Ausgaben für die Investitionen nicht als einen Gegensatz zu den Interessen der Wirtschaft darstellen.

Umgekehrt gestalten wir den öffentlichen Verkehr sehr wirtschaftlich. Die Verkehrsinfrastruktur wird von der öffentlichen Hand bezahlt und der öffentliche Verkehr kommt ohne Subventionen nicht aus, aber diese Gelder werden ja effizient und sinnvoll eingesetzt. Die Subventionen setzen immer dort an, wo der Verkehr nicht selbsttragend ist, das heisst, beim Regional- und Güterverkehr. Da konnte die Effizienz enorm gesteigert werden. Es gibt immer mehr Regionalverkehrsangebote bei etwa gleich bleibenden Mitteln und auch beim Güterverkehr gibt es immer weniger Subventionen pro Container, das heisst, mit dem gleichen, öffentlich mitfinanzierten Betrag werden immer mehr Container transportiert.

Ebenfalls ist festzuhalten, dass das ökologische Element des öffentlichen Verkehrs wieder in Erinnerung gerufen wird: Es gibt weniger Schadstoffe pro transportierte Person und Kilometer, es gibt weniger Lärmbelastungen und es wird weniger Raum beansprucht. Die Verlagerungspolitik ist zudem ein Verfassungsauftrag, und trotz all den Anwürfen angesichts der Tatsache, dass wir Mühe haben, die erfolgreiche Kurve der Verlagerung weiterzuziehen, muss ich sagen: Wir haben deutlich weniger Lkw's über die Alpen als im Jahre 2000 und ohne diese Verlagerungspolitik mit LSVA, 40-Tonnen-Limite, Bestellung des Güterverkehrs und das europäisch abgestimmte Landverkehrsabkommen, hätten wir heute 500 000 Lkw's mehr als im Jahr 2000, welche die Alpen queren würden. Österreich erlebt gegenwärtig was es heisst, wenn die entsprechenden Instrumente nicht

zur Verfügung stehen. Natürlich braucht es weitere Instrumente wie die Alpentransitbörse und die volle LSVA, wie sie damals in der Volksabstimmung beschlossen wurde und bis heute noch nicht durchgesetzt ist. Mit der Güterverkehrsvorlage, die in beiden Räten beraten worden ist, setzen wir weiterhin auf die Schiene.

Im Zusammenhang mit dem Plädoyer für den öffentlichen Verkehr muss auch das soziale Element der Nachhaltigkeit erwähnt werden. Ohne öffentlichen Verkehr wäre der soziale Zusammenhalt der verschiedenen Regionen in unserem Lande unter keinen Umständen garantiert. Er leistet für das Selbstverständnis und die Grundfeste unseres Landes ganz Wesentliches.

Was sind unsere konkreten Projekte? Die Schweiz ist noch nicht gebaut. Ich verweise zunächst auf die Vorlage ZEB 1, die 5,2 Milliarden Franken umfasst. Die Vorlage ist durch den Ständerat vollständig beraten worden und liegt jetzt beim Nationalrat. Ich bin froh, dass die Beratungen sehr diszipliniert erfolgten. Damit meine ich Folgendes: Das Parlament ist der Versuchung nicht erlegen, hier sehr viel mehr regionale Anliegen hineinzubauen, obwohl diese äusserst berechtigt gewesen wären. Die Finanzierung aber wäre nicht garantiert gewesen. Ich bin erleichtert, dass man sich jetzt auf diese 5,2 Milliarden Franken beschränkt hat. Wir können damit etwa den Eppenberg-Tunnel bauen, St. Gallen–Zürich wird neu unter einer Stunde miteinander verbunden sein, ebenfalls Lausanne–Bern, und es wird ein markant besseres Angebot auf der Jurasüdfusslinie geben.

Damit verbunden ist natürlich der dringende und sehr berechtigte Wunsch des Parlamentes nach der Folgevorlage ZEB 2. Ich muss Ihnen die zum Teil als desolat beschriebenen Zustände nicht schildern, insbesondere am arc lémanique und auch nicht im Verkehr von und nach Zürich.

Die zahlreichen Klagen sind nicht zu überhören. Diese Engpässe können mit ZEB 1 allein nicht behoben werden.

Bezüglich der Vorlage ZEB 2 sind uns schon sehr viele verbindliche Aufträge durch das Parlament erteilt worden, insbesondere das dritte Gleis Genf–Lausanne, der Zimmerberg-Tunnel, Wisenberg-Tunnel, Heitersberg-Tunnel 2, Brüttener-Tunnel, die Strecken Ligerz–Twann, Jurasüdfuss, die NEAT-Zufahrten im Norden und im Süden. Wir werden auch hier gezwungenermassen Prioritäten setzen müssen. Wir könnten punktuelle Verbesserungen beschliessen, das heisst, eine Abrundung von ZEB 1 vornehmen.

Es würde schon etwas mehr kosten, wenn wir gezielte und weiterführende Akzente in den Agglomerationen vorschlagen wollten und es wäre mit noch höheren Investitionen zu rechnen, wenn eine netzweite Stärkung des Personen- und Güterverkehrs im Sinne einer systematischen Weiterentwicklung die Grundlage von ZEB 2 wäre. Ganz klar, ich als Infrastrukturminister möchte berechtigterweise das Letztgenannte, doch wir werden die Angelegenheit an der möglichen Finanzierung messen müssen. Und die Finanzierung ist der politisch schwierigste Teil der ZEB 2-Vorlage. Wir werden im Bundesrat eine Diskussion über die Möglichkeiten führen – wenn möglich noch in diesem Jahr – und alsdann die Vorlage in die Vernehmlassung schicken. Die Botschaft für die Bahn 2030 ans Parlament soll dann spätestens 2010 vorliegen. Es ist damit zu rechnen, dass es zu einer Verfassungsabstimmung kommen wird, weil ich im Moment keine verlässliche oder alternative Finanzierung sehe, die nicht eine Verfassungsänderung bedingen würde. Es ist ein konfliktreiches Geschäft, nicht nur hinsicht-

lich der Finanzierung, sondern auch dann, wenn die verschiedenen Anliegen der Regionen in Konflikt geraten.

Bei der Finanzierung gehe ich vom Status quo aus: Wir können heute wirklich froh sein, dass wir die beiden Hauptelemente mit zwei Fonds bezahlen können. Für die Schiene kommt hauptsächlich der FinöV-Fonds zum Tragen und er ist auch für ZEB 1 ein gutes Instrument. Der Fonds ermöglicht die Planungssicherheit, die Gelder fliessen regelmässig. Er geniesst eine hohe Legitimation durch die Zustimmung von Volk und Ständen im Jahre 1998. Er wird durch die LSVA sowie die Mineralölsteuer und Mehrwertsteuer gespiesen.

Die Strasse wird mit zweckgebundenen Teilen der Mineralölsteuer und neu durch den Infrastrukturfonds finanziert. Damit hat auch die Strasse ihren Fonds erhalten; gespiesen wird er durch die Mineralölsteuer. Total sind das 20,8 Milliarden Franken; davon werden 8,5 Milliarden Franken für die Erneuerung der Nationalstrassen benötigt.

Solche Fondslösungen ermöglichen eine langfristige, sichere Planung und garantieren auch den nötigen Gestaltungsspielraum. Das ist für grosse Infrastrukturen besonders zentral, weil von der Idee bis hin zur Inbetriebnahme viel Zeit vergeht. Zudem unterliegt der FinöV- oder der Infrastrukturfonds bis jetzt weder der Schuldenbremse noch irgendwelchen Sparprogrammen. Es gibt Versuche, das trotzdem so zu tun. Die Schuldenbremse soll nämlich jetzt auch auf Fondslösungen ausgedehnt werden. Da ist äusserste Zurückhaltung geboten.

Der Bundesrat unterbreitet dem Parlament eine flexible Lösung mit der Botschaft über die Ergänzungsregel zur Schuldenbremse. Erfasst davon werden die Vorschüsse an den FinöV-Fonds. In extremis kann das in der Tat aber eine Herabsetzung des Ausgabenplafonds nach sich ziehen. Dieses muss jährlich vom Parlament bei der Verabschiedung des Voranschlages so beschlossen werden. Das heisst, ausserordentliche Ausgaben werden nur dann direkt mit dem ordentlichen Haushalt kompensiert, wenn keine Überschüsse vorhanden sind. Die volle Unterstellung unter die Schuldenbremse würde heissen, die Planbarkeit – das war ja der Fortschritt dieser Fonds – ginge vollständig verloren. Es wären massiv weniger Investitionen möglich.

Zum Thema Aufgabenüberprüfung. Eine Wachstumsrate von lediglich 2 Prozent hat im Verkehr negative Auswirkungen auf den Finanzrahmen. Dem Verkehr wird quasi ein Nullwachstum bis ins Jahr 2015 vorgeschrieben. Das hätte zur Folge, dass sich der Regionalverkehr massiv ausdünnen müsste. Wäre dem so – dann muss ich zugeben – ist der Vorwurf berechtigt, es sei auf den Bund in Verkehrsfragen kein Verlass mehr. Hinzu kommt, dass wir bei diesem System auf Bundesebene immer die Vorbehalte der Bundesrats- und Parlamentsentscheide haben; das ist in der Politik so. Ich erinnere mich noch daran, als ich das Amt angetreten habe: Der Bahnhof Chur wurde trotzdem nicht verwirklicht, obwohl mein Vorgänger ihn beim guten Glauben versprochen hat. Die politischen Verhältnisse können sich ändern, und wenn man keinen Fonds zur Verfügung hat, kann diese Verlässlichkeit nicht gegeben werden. Aus diesem Grund mussten wir den Vertrag über die Durchmesserlinie in Zürich mit all diesen politischen Vorbehalten machen.

Zur Finanzierung: Im Zusammenhang mit ZEB 2 werden wir über alle Möglichkeiten diskutieren müssen: Die Erhöhung der Mehrwertsteuer und auch der Einbezug der Mineralölsteuer. Hier müssen wir wissen: Die

Mineralölsteuer als Finanzierung für den öffentlichen Verkehr zu benutzen gerät natürlich in Konflikt mit den Strassenverbänden. Ähnlich wie beim Infrastrukturfonds wird die Diskussion sein: Inwiefern entlastet der öffentliche Verkehr direkt auch die Strasse? Zur Diskussion steht die Frage, ob die Bahnbenutzer selbst einen weiteren Teil der Finanzierung übernehmen müssen. In diesem Zusammenhang wird von Verursacherprinzip gesprochen, was meiner Meinung nach nicht unbedingt der richtige Ausdruck ist, denn es sind ja die Kunden, die hier ihren Teil bezahlen müssen. Das Ganze hat mit der gegenwärtigen Diskussion nichts zu tun, die jetzt etwas unglücklich unter dem Titel läuft ‹Die Billettpreise sollen während der Stosszeiten höher sein›. Das ist eine völlig andere Geschichte, von der ich bedaure, dass sie kommunikativ folgendermassen rübergekommen ist: ‹Während der Stosszeiten sollen die Billettpreise erhöht werden›. Man müsste es eigentlich umgekehrt formulieren: ‹Während der Zeiten, wo die Züge halb leer sind, könnte man die Billette etwas günstiger anbieten›. Das wäre nämlich völlig das Gleiche und der angestrebte Effekt ist ja auch der, dass die Kunden sich hier etwas anders verhalten. All die Wanderer, die morgens zusammen mit den Pendlern ebenfalls um 7 Uhr in den Zug steigen, werden vielleicht eher später reisen. Dann haben sie auch für ihre Rucksäcke mehr Platz.

Es gibt die Idee der VCS-Initiative, dass die Hälfte der Mineralölsteuer in den öffentlichen Verkehr zu investieren sei. Dagegen haben sich natürlich die Strassenverkehrsverbände gewehrt. Langfristig gesehen ist es sicher richtig, dass hier ein Ausgleich geschaffen werden muss, wobei ich bezüglich der Strasse auch etwas längerfristig dem Gedanken schon jetzt etwas Platz einräumen will, dass die Mineralölsteuer eben doch durch ein Road pricing abgelöst werden

Zusammen mit der Parlamentarischen Gruppe für Tourismus und Verkehr (PGTV) führte die LITRA eine weitere Sessions-Veranstaltung durch zum Thema «Bahn und Bus – kost' es was es wolle?». Der Preis für die Mobilität von Personen und Gütern ist eine entscheidende Voraussetzung für die Benützung sowohl des Individual- als auch des öffentlichen Verkehrs. Dazu referierten Dr. Peter Vollmer, Direktor Verband öffentlicher Verkehr VöV, Vincent Ducrot, Mitglied a.i. Konzernleitung SBB und Leiter a.i. Personenverkehr, sowie Dr. Stefan Meierhans, Preisüberwacher. Durch die Veranstaltung führte der Präsident der LITRA, Ständerat Dr. Peter Bieri (CVP/ZG) sowie … © U. Kocher

muss. Unsere Bemühung zielt ja dahin, dass der Strassenverkehr keine fossilen Treibstoffe mehr braucht. Wenn wir also die ganze Finanzierung letztlich am Öl anhängen, riskieren wir die Gefahr, dereinst keine Einnahmen mehr zu haben, wenn wir mit der Umweltpolitik den notwendigen Erfolg haben. Wir wollen ja, dass kein CO_2 ausgestossen

wird und es wird bestimmt zu einer Änderung im zur Verfügung gestellten Treibstoff kommen. Ursprünglich war die Mineralölsteuer nicht aus Umweltgründen verlangt worden, sondern als eine verursachergerechte Finanzierung des Strassenverkehrs. Langfristig werden wir wahrscheinlich zu einer Roadpricing-Lösung kommen und wenn ich ‹wir› sage, meine ich Europa. Also werden wir das dann wieder autonom nachvollziehen. Letztlich wird es gar keine andere Lösung geben. Glauben Sie mir, es gibt überhaupt kein Projekt in unseren Schubladen, ich denke nur voraus. Wir können nicht die gesamte Einnahmenpolitik an der Mineralölsteuer aufhängen.

Zu erwähnen ist, dass all diese Verkehrsausgaben in Konflikt mit andern berechtigten Staatsausgaben geraten. Eingangs wollte ich mich nicht ansatzweise weder um die Bildung, noch um die Entwicklungshilfe lustig machen. Ich bin lediglich etwas eifersüchtig darüber, wie einfach die andern es diesbezüglich haben. Ich selbst habe Projekte, die in Konflikt geraten, wie beispielsweise der Hochwasserschutz. Dieser ist dringendst notwendig und wird uns Milliarden kosten. Wie sollen wir das bezahlen? Hier steht zum Beispiel die Idee einer Förderabgabe im Raum. Das wäre dann eine Art CO_2-Abgabe, bei der der ganze Ertrag direkt in den Hochwasserschutz fliesst. Politisch sehr schwierig, aber wie anders können diese notwendigen Ausgaben bezahlt werden und wie garantieren wir, dass diese Ausgaben nicht wieder den öffentlichen Verkehr gefährden? Meiner Meinung nach können wir für den öffentlichen Verkehr durchaus auch den Slogan der Umweltschützer für uns in Anspruch nehmen: ‹Wir tun es für unsere Kinder›. Wir durften ja die Pioniertaten – wie die Gotthard-Bahn – auch erben und wir sind gehalten, für künftige Generationen ebenso zu investieren. Den Wirtschaftsvertretern können wir auch sagen: ‹Geht es dem Verkehr gut – geht es dem Land und der Wirtschaft gut›.

Wir müssen uns nicht nur um einzelne Verkehrsprojekte balgen, sondern um eine umfassende, langfristige Finanzierung. Interessant ist, dass ich in Begegnungen mit Verkehrsministern anderer Länder manchmal die etwas verständnislose Frage gestellt bekomme: ‹Was, du kümmerst dich um die Finanzierung deiner Projekte? Bei uns werden Projekte aus Steuergeldern finanziert und das ist Sache des Finanzministers›. An dieser Stelle bitte ich Sie einfach, uns für eine allumfassende und langfristige Finanzierung zu helfen, damit der Bund beim Verkehr wieder ein verlässlicher Partner werden kann.»

Die an die Ausführungen von Bundesrat Moritz Leuenberger anschliessende *Fragerunde* wurde rege benutzt. So wurde die Frage gestellt, wie sich der Bundesrat zur Bildung einer Eisenbahn-Infrastrukturgesellschaft für alle Normalspur-Netze stellt, welche das gesamte Normalspur-Schienennetz aus einer Hand betreibt und unterhält, ob dabei eine SBB Holding AG eine Option sei und ob es daraus allenfalls Effizienzgewinne gäbe. Gemäss den Ausführungen von Bundesrat Leuenberger sei eine solche Gesellschaft nicht geplant. Der Bundesrat sei stets gegen eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb gewesen. Die SBB habe verschiedene Divisionen, welche rechnerisch getrennt seien. Ein Blick nach England zeige, was aus der zusätzlichen rechtlichen Trennung geworden sei.

Eine weitere Frage galt den Instrumenten für die Verlagerung des Güterverkehrs und da namentlich der Ausgestaltung der Trassenpreise, welche heute für den Güterverkehr mit Nachteilen behaftet seien und bis wann mit einer Botschaft des Bundesrates gerech-

… Nationalrätin Dr. Gabi Huber, Präsidentin der Parlamentarischen Gruppe für Tourismus und Verkehr (PGTV). Mit dem massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs steigen auch die Kosten für den Betrieb und den Unterhalt der Verkehrsunternehmungen. Es muss verhindert werden, dass die Verkehrsunternehmungen in eine Kostenfalle geraten, vor allem dann, wenn sie ihre Preise nicht aufgrund betriebswirtschaftlicher Daten in regelmässigen Abständen anpassen können.

© U. Kocher

net werden dürfe. Gemäss den Ausführungen von Bundesrat Moritz Leuenberger wird dieses Thema in der nächsten Tranche der Bahnreform 2 angegangen. Ein wesentliches Anliegen des Bundesrates liege darin, dass die Trassenpreise so gestaltet werden könnten, dass ein unter Umständen längerer Weg oder Umweg billiger werden kann. So könnte das Netz besser ausgelastet werden. Denn beim Güterverkehr auf der Schiene sei nicht so sehr die Geschwindigkeit das Entscheidende, sondern eher der Preis und natürlich die Pünktlichkeit.

Eine weitere Frage galt der Vorfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen und Projekten durch die Kantone. Die Kantone müssten immer mehr in die Lücke springen. Letztes Beispiel sei die Durchmesserlinie Zürich. Der Bundesrat sei in der heutigen Phase froh um solche Vorfinanzierungen, gab Bundesrat Moritz Leuenberger zur Antwort. Das könne allerdings nur bei Projekten realisiert werden, welche durch das Parlament verabschiedet worden seien.

Andernfalls würden die Kantone durch die Vorfinanzierung eines Projektes in einen Zugszwang gesetzt werden, der unter demokratischen Aspekten als nicht gerechtfertigt angesehen werden müsse. Eine entscheidende Frage sei auch die des Zinssatzes.

Sessions-Veranstaltungen

In der vorliegenden Berichtsperiode fand eine Sessions-Veranstaltung statt, welche die LITRA wiederum gemeinsam mit der Parlamentarischen Gruppe für Tourismus und Verkehr (PGTV) organisierte. Sie war dem Thema **«Bahn und Bus – kost' es was es wolle?»,** gewidmet. Dazu referierten *Dr. Peter Vollmer,* Direktor Verband öffentlicher Verkehr, *Vincent Ducrot,* Mitglied a.i. Konzernleitung SBB und Leiter a.i. Personenverkehr, sowie *Dr. Stefan Meierhans,* Preisüberwacher.

Durch die Sessions-Veranstaltung führten Ständerat Dr. Peter Bieri (CVP/ZG), Präsident der LITRA, und Nationalrätin Dr. Gabi Huber (FDP/UR), Präsidentin der Parlamentarischen Gruppe für Tourismus und Verkehr (PGTV).

Der Preis für die Mobilität von Personen und Gütern ist eine entscheidende Voraussetzung für die Benützung sowohl des Individual- und des öffentlichen Verkehrs.

Die Nachfrage nach diesen Leistungen beeinflusst die Anforderungen an die Verkehrs-

Gemäss den Ausführungen von Dr. Peter Vollmer, Direktor Verband öffentlicher Verkehr VöV, ist der öffentliche Verkehr ein Gesamtsystem und dies unabhängig davon, ob ein Teil der Fahrstrecke mit Bahn, Bus Schiff oder Seilbahn zurückgelegt werde. Es gebe immer nur Entscheide der gesamten Branche. Der VöV sei der Träger des Gesamtsystems. Bezüglich Reformbedarf gelte es, unter anderem den schweizerischen Verkehr (DV) mit dem Verbundpreissystem besser zu verknüpfen und die Benutzungsbestimmungen zu harmonisieren. © U. Kocher

Vincent Ducrot, Leiter a.i. Personenverkehr SBB AG, informierte die zahlreich anwesenden Mitglieder beider Kammern über die Tarifstrategie des öffentlichen Verkehrs im In- und Ausland. Massgebend bei der SBB sei das Eignerziel im Personenverkehr, jährlich ein positives Betriebsergebnis zu erzielen, welches langfristig mindestens die Finanzierung der notwendigen Investitionen aus dem selbst erarbeiteten Cash-flow sichert. Die SBB wolle und müsse wachsen. Bis 2030 würden 20 Milliarden Franken in 38 Prozent mehr Sitzplätze investiert. Mit dem Ziel, so einfach wie möglich müssten die Transparenz und Nachvollziehbarkeit des Preissystems verbessert werden. *© U. Kocher*

infrastruktur, welche leistungsfähig und attraktiv zu erhalten und auszubauen ist. Letzteres ist Voraussetzung für die Erhaltung der Funktionalität des Strassen- wie auch des Schienennetzes. Wichtig ist die zeit- und nachfragegerechte Realisierung von Ersatz-, Erweiterungs- und Neuinvestitionen. Beim öffentlichen Verkehr kommt die Anschaffung von modernem und komfortablem Bus- und Rollmaterial hinzu. Für die Finanzierung sind die Unternehmen zuständig, welche ihrerseits diese Kosten über die Preise beim Kunden oder mit Hilfe der öffentlichen Hand decken müssen.

In die Tarif- und Preisgestaltung spielt die Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs mit. Dank Effizienzsteigerungen der Unternehmen konnte der öV seine Kosten deutlich senken und zusätzliche Leistungen zu tieferen Preisen übernehmen. So liess sich die Subventionseffizienz wesentlich verbessern. Diese Entwicklung lässt sich jedoch mit Blick auf den anstehenden dringenden Ausbau des öV-Angebotes nicht unbeschränkt weiterführen.

Mit dem massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs steigen die Kosten für den Betrieb

und den Unterhalt. Es besteht die Gefahr, dass die Bahnen in eine Kostenfalle geraten. Prof. Weidmann von der ETH-Z schreibt dazu in der Mittellandzeitung vom 21. April 2008: «Dann erdrückt die Fixkostenlast den öffentlichen Verkehr, weil er die zusätzlichen Beträge am Markt nicht hereinholen kann.» Die Bereitschaft seitens der Steuerzahler sowie der politischen Mehrheiten, die nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen, ist nicht unbeschränkt. Der öffentliche Verkehr hat auch deshalb alles Interesse daran, seine Effizienz und seine Eigenwirtschaftlichkeit weiter zu verbessern.

Der öffentliche Verkehr steht heute unter dem Druck, eine ökologische, qualitativ hochstehende Alternative zum Individualverkehr zu bieten, die erst noch billiger ist als die Konkurrenzprodukte. Gewinnen aus dem öffentlichen Verkehr stehen die Bevölkerung und der Preisüberwacher skeptisch gegenüber. Die Verkehrsunternehmen müssen indessen Gewinne erzielen können, um ihre Investitionsfähigkeit in den Ausbau der Netze und in neue Fahrzeuge im Dienste der Kunden zu erhöhen. Im öffentlichen Verkehr muss eine marktgerechte Tarifierung möglich sein.

Aus der Sicht des Preisüberwachers referierte Dr. Stefan Meierhans. Er bezeichnete den öffentlichen Verkehr in vielerlei Hinsicht als Hoffnungsträger und zitierte dazu den Bundesrat, der in seinem Strategiebericht für eine Verlagerung des privaten Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr plädiert. Es brauche Zeit, bis ein neues Tarifsystem erarbeitet sei. Dabei dürften auch Tabus, wie z.B. die Abschaffung der Tarifkilometer, nicht unter den Tisch gewischt werden. © U. Kocher

Der öffentliche Verkehr steht heute unter dem Druck, eine ökologische, qualitativ hochstehende Alternative zum Individualverkehr zu bieten, die erst noch billiger ist als die Konkurrenzprodukte. Sessions-Veranstaltungen von PGTV und LITRA schaffen Gelegenheiten für wichtige Kontakte auf politischer und fachlicher Ebene. Im Bild (v.l.n.r.): Dr. George Ganz, Delegierter/Geschäftsführer KöV, Renate Amstutz, Direktorin Schweiz. Städteverband, Dr. Hans Werder, Generalsekretär UVEK, und Peter Schuster, Mitglied Geschäftsleitung Ernst Basler+Partner AG.

© U. Kocher

Die zeit- bzw. nachfrageabhängige Preisgestaltung könnte deshalb in Zukunft eine stärkere Rolle spielen. Wie kann zum Beispiel mit gezielten Preisanreizen dafür gesorgt werden, dass die stärksten Passagier- und Pendlerströme am Morgen und am Abend, welche den Standard für Ausbauten und die Behebung von infrastrukturellen Engpässen diktieren, besser verteilt werden.

Eine attraktive Preisgestaltung wird letztlich auch die Struktur der Fahrausweise mit einschliessen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass Tariferhöhungen stets auch die Leistungsqualität mit einbeziehen müssen. Es muss ein erkennbarer Zusatznutzen vorhanden sein (Betriebsstabilität, Angebot, Komfort, kürzere Fahrzeiten, mehr Sitzplätze usw.). Die Preisgestaltung im öffentlichen Verkehr hat überdies immer auch einen wichtigen sozialen, volkswirtschaftlichen und gesellschaftspolitischen Aspekt. Nicht zu vergessen sind regionalpolitische und raumplanerische Aspekte.

Dr. Peter Vollmer äusserte sich in seinen Ausführungen zu grundsätzlichen Fragen im Zusammenhang mit dem künftigen Preissystem im öffentlichen Verkehr Schweiz. Die öffentlichen Verkehrsunternehmungen verzichteten dieses Jahr angesichts der gegenwärtig schwierigen wirtschaftlichen Situation auf Preiserhöhungen. Es gebe ein Dilemma zwischen betriebswirtschaftlicher Notwendigkeit und volkswirtschaftlicher Verantwortung. Der öffentliche Verkehr sei ein Gesamtsystem und dies unabhängig davon, ob ein Teil der Fahrstrecke mit Bahn, Bus, Schiff oder

Seilbahn zurückgelegt werde. Gemeinsamer Fahrplan, gemeinsames Billett, gemeinsames Kundeninformationssystem usw. prägten den öffentlichen Verkehr. Es gebe immer nur Entscheide der gesamten Branche. Der VöV sei der Träger des Gesamtsystems.

Die Tarifgenehmigung durch Behörden existiere nicht mehr, allenfalls gebe es Interventionen durch den Preisüberwacher. Dies alles gelte aber nicht für viele rein touristische Unternehmungen oder für sogenannte lokale/regionale Verbunde.

Bezüglich Reformbedarf gebe es aus Kundensicht folgende Schwachstellen zu berücksichtigen: Transparenz (einschliesslich Medien), unzureichende Verknüpfung des schweizerischen Verkehrs (Direktverkehr) mit den Verbundpreissystemen, unzureichende Harmonisierung der Benutzungsbestimmungen. Aktuelle Schwachstellen aus Unternehmenssicht seien: Anforderungen der verschiedenen Unternehmenskategorien sind zu wenig flexibel abbildbar (Angebotsqualitäten, saisonale Unterschiede, usw.), es bestehen eingeschränkte Möglichkeit zur Preisdifferenzierung. Folge:

Die Verkehrsunternehmen müssen Gewinne erzielen können, um ihre Investitionsfähigkeit in den Ausbau der Netze und in neue Fahrzeuge im Dienste der Kunden zu erhöhen. Sessions-Veranstaltungen der LITRA und der PGTV sind gute Gelegenheiten, um sich auch in solchen Fragen über die damit zusammenhängenden Fragen zu informieren. Im Bild (v.l.n.r.): Jürg Gygax, CEO Stadler Winterthur, Ständerat Hermann Bürgi (SVP/TG) und Christian Neuweiler, Geschäftsführer Neuweiler AG. © U. Kocher

Bei der Tarif- und Preisgestaltung ist die Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs ein wichtiger Faktor. Dank Effizienzsteigerungen der Unternehmen konnte der öffentliche Verkehr seine Kosten deutlich senken und zusätzliche Leistungen zu tieferen Preisen übernehmen. Exponenten des Schweizer Verkehrs an der Sessions-Veranstaltung (v.l.n.r.): Michel Joye, Directeur Transports publics de la région lausannoise, Alex Naef, CEO Hess AG, und Hans Käser, Delegierter VR CIDEON Schweiz AG. © U. Kocher

«Aktionitis», neue Vertriebssysteme (mobile, @, usw.) als Chance, erhöhen aber gleichzeitig auch die Systemkomplexität.

Die Vorgaben bzw. Anforderungen sind gemäss Peter Vollmer klar: Prinzip der Durchtarifierung (ein Ticket), offenes System (keine Reservationspflicht), GA, Halbtax, Akzeptanz bei Kunden/Nachvollziehbarkeit/ kein Angebotssalat, mehr Preisautonomie für Transportunternehmungen, künftiges Preissystem ermöglicht Ertragsoptimierung und -sicherung (finanzpolitische Dimension/ Situation öffentl. Haushalte!), Teil des gesamten Mobilitätssystems (Wettbewerb unter Verkehrsträgern!). Die Probleme und Herausforderungen lägen auf dem Tisch: Heutige Tarifhoheitsvielfalt in den Verbunden, regional unterschiedliche Preisniveaus (Verbunde), Integration des Fernverkehrs in den bestehenden Verbunden (Streckensystem versus Zonensystem), europäische Marktöffnung/ Desintegration durch Wettbewerb/Service Public. (Siehe auch unter *http://www.litra.ch/dcs/users/2/090318_Referat_Vollmer_d.pdf*)

Vincent Ducrot, Leiter a.i. Personenverkehr SBB, informierte die zahlreich anwesenden

Politische und fachliche Prominenz an der Sessions-Veranstaltung der LITRA und der Parlamentarischen Gruppe für Tourismus und Verkehr (PGTV) mit der Präsidentin des Nationalrates, Chiara Simoneschi (CVP/TI). *© U. Kocher*

Mitglieder des Eidg. Parlamentes über die Tarifstrategie des öffentlichen Verkehrs im In- und Ausland. Massgebend sei dabei das Eignerziel im Personenverkehr: «Jährlich ein positives Betriebsergebnis, welches langfristig mindestens die Finanzierung der notwendigen Investitionen aus dem selbst erarbeiteten Cash-Flow sichert.» Die Ausgangslage für die SBB sei klar: «Wir wollen und müssen wachsen.» Beim Fahrplan 2009 gehe man von einer Nachfrage-Steigerung von 16 Prozent bei den Personenkilometern und von 5 Prozent bei den Zugkilometern aus. Bis 2030 würden 20 Milliarden Franken in neue Sitzplätze investiert. Mehr investiert werde auch in den Service und die Qualität.

Das Finanzierungsprinzip im Regionalverkehr basiere darauf, dass Kantone und Bund die Verkehrsleistungen bestellten, beide gelten die ungedeckten Kosten ab, es erfolgten zweijährige Offerten und ein allfälliger Gewinn werde zurückgestellt. Im Fernverkehr stünden den Kosten hier die Einnahmen gegenüber. Die Verkehrsleistungen seien bis 2017 in Netzkonzessionen definiert. Gewinne müssten langfristig die Investitionen absichern und es gebe keine öffentlichen Gelder. Die Sitzplatz-Kapazitäten würden bis 2030 insgesamt um 38 Prozent erhöht. Die Qualität für die Reisenden weiter verbessert. Von 2000 bis 2008 hätten die Trassenkilometer um fast 20 Prozent zugenommen. Durch weitere Netzauslastungen drohe eine abnehmende Systemstabilität. Massnahmen zur Erhaltung von Stabilität und Qualität seien indessen mit hohen Kosten verbunden.

In der Folge seiner Ausführungen stellte Vincent Ducrot das Basispreissystem und das dynamische Preissystem vor. Bei der Tarifstrategie gälten folgende Maximen: so offen wie möglich, keine integrale Reservationspflicht im Binnenverkehr, Einschränkungen bei der Optimierung der Reisekosten. Mit dem Ziel, so einfach wie möglich, müsse die Transparenz und Nachvollziehbarkeit des Preissystems verbessert werden; angestrebt werde «eine Reise = ein Billett». Es gelte, «Evolution statt Revolution» zu pflegen und die Massnahmen sorgfältig abzuwägen.

National gehe die Stossrichtung bei der Tarifstrategie der SBB in Richtung Sicherstellung eines Free Cash Flow durch Mehrkonsum und Steigerung der Erträge, Stabilisierung der Erträge pro Personenkilometer, Dämpfen der Hauptverkehrszeiten und stärkere Auslastung der Nahverkehrszeiten, der Preisgestaltung auf Basis Angebot und Nachfrage auf den einzelnen Strecken und eine selbstständige Optimierung von Reisezeit, -weg und -kosten durch die Kunden. Die SBB wird dem öffentlichen Verkehr die Einführung eines 9-Uhr-GA vorschlagen. 50 Prozent der

Reisenden seien in 25 Prozent der Betriebszeit unterwegs. Das 9-Uhr-GA belohne diejenigen Kunden, welche bewusst nicht in der Morgenspitze fahren. Das sei zum Vorteil beider Kundengruppen. Der Preisvorteil bewege sich um 20 Prozent zum normalen GA. Aus Unternehmenssicht stehen die Lenkungswirkung und die Generierung von Mehrverkehr in den Nebenzeiten im Vordergrund.

International stehe das Yield-Management im Vordergrund, welches zusammen mit dem Leistungsausbau den Marktanteil steigere. Das Yield-Management ist ein informatikgestütztes Konzept zur Gewinnsteuerung mit Hilfe einer Mengen-Preis-Steuerung mit dem Ziel der Gewinnmaximierung und Kapazitätsnutzung. Ein besonderes Augenmerk werde der Positionierung der SBB im Rahmen der Marktöffnung im internationalen Personenverkehr ab 2010 geschenkt. Hier müsse es ein leistungsstarkes Angebot gegenüber Strasse und Luft geben. (Siehe auch *http://www.litra.ch/dcs/users/2/090318_Referat_Ducrot_d.pdf*)

Eine attraktive Preisgestaltung wird letztlich auch die Struktur der Fahrausweise mit einschliessen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass Tariferhöhungen stets die Leistungsqualität mit einbeziehen müssen. Es muss ein erkennbarer Zusatznutzen vorhanden sein (Betriebsstabilität, Angebot, Komfort, kürzere Fahrzeiten, mehr Trassen, mehr Sitzplätze usw.). Im intensiven Gedankenaustausch an der Sessions-Veranstaltung (v.l.n.r.): Dr. George Ganz, Delegierter/Geschäftsführer KöV, Dr. Christian Küng, Direktor a.i. Amt für Raumentwicklung, und Dr. Frank Furrer, Generalsekretär Verband verladende Wirtschaft VAP. © U. Kocher

Dr. Stefan Meierhans bezeichnete in seinen Ausführungen gleich zu Beginn den öffentlichen Verkehr in vielerlei Hinsicht als Hoffnungsträger.

Er zitierte dazu aus dem bundesrätlichen Strategiebericht über die nachhaltige Entwicklung (Leitlinien und Aktionsplan 2008–2011) den Satz zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs: «Mit Hilfe von Instandhaltung, Modernisierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und dank der Schaffung geeigneter institutioneller Strukturen soll dafür gesorgt werden, dass die angestrebte Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs und des Personenverkehrs auf die Schiene bzw. den öffentlichen Verkehr erreicht wird.» In der Folge ging er auf die Rolle der Preisüberwachung ein, stellte diese in den grösseren Zusammenhang des Bundes als Eigner, gab einen Einblick in die Geschichte der Masseinheiten, welche nicht in jeder Epoche das Gleiche aussagten und stellte die Frage in den Raum, inwiefern von den Pendlern ein höherer Preis verlangt werden darf, wenn die Leistung abnimmt (z.B. kein Sitzplatz, Unpünktlichkeit usw.) Der Sonderfall «Borromini» interessiere ihn als Preisüberwacher sehr.

Damit leitete er über zur Tagesaktualität bzw. der letzten Tarifrunde, bei der der Preisüber-

Erneut versammelte die Sessions-Veranstaltung der LITRA und der Parlamentarischen Gruppe für Tourismus und Verkehr (PGTV) eine grosse Zahl von Mitgliedern der Eidgenössischen Räte und des LITRA-Vorstandes. Im Bild Nationalrätin Thérèse Meyer-Kaelin (CVP/FR) und Nationalrat Norbert Hochreutener (CVP/BE). © U. Kocher

Durch weitere Netzauslastungen droht eine abnehmende Systemstabilität. Massnahmen zur Erhaltung von Stabilität und Qualität sind indessen mit hohen Kosten verbunden. National geht die Stossrichtung bei der Tarifstrategie der SBB in Richtung Sicherstellung eines Free Cash Flow durch Mehrkonsum und Steigerung der Erträge, Stabilisierung der Erträge pro Personenkilometer, der Preisgestaltung auf Basis Angebot und Nachfrage auf den einzelnen Strecken und eine selbständige Optimierung von Reisezeit, Reiseweg und Reisekosten durch die Kunden. Im Bild interessierte Mitglieder des Eidgenössischen Parlamentes an der erneut gut besuchten Sessions-Veranstaltung von LITRA und PGTV am Mittagstisch. *© U. Kocher*

wacher mit Empfehlungen mitgewirkt hatte. Er ging im Detail auf den Entscheid von Anfang März ein und zeigte auf, wie sich die ganzen Verhandlungen und Gespräche abgewickelt haben. Die Zeit für Gespräche bei solchen Tarifrunden sei sehr wichtig. Es gelte auch die Erwartungen an ein neues Tarifsystem zu analysieren. Die Zeit zur Erarbeitung eines neuen Systems brauche Zeit. Dabei dürften auch Tabus nicht unter den Tisch gewischt werden wie z.B. die Abschaffung der Tarifkilometer. Ein neues System müsse klar sein, objektiven Kriterien folgen, die Pendler nicht bestrafen und kein ungerechtfertigtes Abschöpfen von Monopolsituationen beinhalten. (Siehe auch *http://www.litra.ch/dcs/users/2/090318_Referat_Meierhans_d.pdf*)

Mitglieder-Informationsfahrt

Die Informationsfahrt für unsere Mitglieder, den Vorstand, die Mitglieder der Eidg. Räte sowie die Vertreter der Verwaltung von Kantonen und des Bundes war im Frühling dieses Jahres dem Thema **«Reisekomfort und Innovationen im Busbereich»** gewidmet. Sie führte die Teilnehmer am Vormittag zu LANTAL TEXTILES in Langenthal/Melchnau, einem Unternehmen, das als Schöpfer, Designer und Hersteller besonderer Textilien für Bahn, Bus und Flugzeug einen weltweiten Ruf geniesst. Am Nachmittag kamen dann bei HESS AG in Bellach grundlegende Innovationen im Busbereich zur Sprache.

Sessions-Veranstaltungen der LITRA und der PGTV sind Foren für Politik und Verkehrswelt mit einer breiten Fülle von Informationen über Entwicklungen im öffentlichen Verkehr. Dazu gehörte an der diesjährigen Veranstaltung unter anderem die Bekanntgabe, dass 50 Prozent der Reisenden in 25 Prozent der Betriebszeit unterwegs sind und dass deshalb der öffentliche Verkehr an die Einführung eines 9-Uhr-Generalabonnements für Passagiere denkt, welche nicht in der Morgenspitze fahren. Im Bild Mitglieder des Eidgenössischen Parlamentes im angeregten Gespräch am Mittagstisch der Sessions-Veranstaltung (v.l.n.r.): Ständerat Claude Hêche (SP/JU), Nationalrätin Anita Lachenmeier-Thüring (Grüne/BS) und Jean-René Germanier (FDP/VS). *© U. Kocher*

Nach der Begrüssung und einer kurzen Tour d'horizon über die aktuelle Verkehrspolitik durch den Präsidenten der LITRA, *Ständerat Dr. Peter Bieri,* begrüsste Herbert H. Chautems, Leiter Märkte LANTAL TEXTILES, die Teilnehmer am Produktionsort des gastgebenden langjährigen LITRA-Mitgliedes. Anschliessend referierte

Vincent Ducrot, Mitglied a.i. Konzernleitung SBB und Leiter a.i. Personenverkehr SBB, über *«Kundenbedürfnisse und Flottenpolitik der Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG».* Im Sinne einer Ausgangslage stellte der Referent die Frage, was sich denn der Kunde allgemein wünsche? In den letzten Kundenbefragungen, die zum Thema Service erhoben wurden, seien die Faktoren (Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit) sowie die Anforderungen an Infrastrukturelemente am wichtigsten eingestuft worden. Persönliche Service-Elemente würden zwar auch ge-

nannt, kämen aber in allen Studien eher am Schluss der Aufzählungen. Was wünscht sich der Kunde der 1. Klasse, lautete eine weitere Frage. Antwort: Der Kunde wünsche sich eine hohe Verfügbarkeit, d.h. er wolle einen freien Sitzplatz finden. Es kommen dazu grosszügige Platzverhältnisse, nicht den Arm des Nachbarn spüren, sich ausbreiten können, Platz für Gepäck, seine Ruhe haben, keine lauten Schüler, breiter bequemer Sitz, bevorzugte Bedienung, funktionierendes WC.

Bezüglich der Infrastruktur zum Arbeiten braucht es Steckdosen und Internet für Pendler, mobiles Büro, evtl. Raum für Besprechungen.

Die Gesamtzufriedenheit sei gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken, erklärte Ducrot. Dies sei auf einen Rückgang im Bereich Wohlbefinden zurückzuführen. Die übrigen Bereiche liegen auf dem Niveau des Vorjahres. Der Stellhebel sei tatsächlich die Flotten-

Die Informationsfahrt für die Mitglieder der LITRA, den Vorstand, die Mitglieder der Eidgenössischen Räte sowie die Vertreter der Verwaltung von Kantonen und des Bundes war im Frühling dieses Jahres dem Thema «Reisekomfort und Innovationen im Busbereich» gewidmet. Sie führte die Teilnehmer am Vormittag zu LANTAL TEXTILES in Melchnau/Langenthal, einem Unternehmen, das als Schöpfer, Designer und Hersteller besonderer Textilien für Bahn, Bus und Flugzeug einen weltweiten Ruf geniesst (im Bild Teilnehmende beim Begrüssungsapéro). Am Nachmittag kamen sodann bei HESS AG in Bellach grundlegende Innovationen im Busbereich zur Sprache.

© U. Kocher

politik (siehe dazu die Grafik). Dem Wunsch nach mehr Komfort sei unter anderem mit Wagen mit Ruhezonen Rechnung getragen worden. Mit dem gleichen Ziel sei der vermehrte Einsatz von Restaurant-/Bistro-Wagen im Gange. Bis 2030 seien 38 Prozent mehr Sitzplätze geplant. Dazu brauche es Investitionen in der Grössenordnung von 20 Milliarden Franken in neues Rollmaterial. Derzeit laufe die Ausschreibung für 59 Züge für den IC- und IR-Verkehr. Die Ablieferung soll in den Jahren 2012 bis 2019 erfolgen. Zusätzlich gebe es mehrere Angebotsvarianten und -optionen (z.B. Wankkompensation) für eine umfassende Flexibilität. (Siehe auch *http://www.litra.ch/dcs/users/2/Referatfolien_Ducrot_6.5.09.pdf*)

Dr. Urs Rickenbacher, CEO LANTAL TEXTILES, und *Anna-Maria Müller,* Lei-

Ständerat Dr. Peter Bieri (CVP/ZG), Präsident der LITRA, begrüsste die zahlreich teilnehmenden Mitglieder und Gäste der LITRA. Die LITRA-Informationsfahrten hätten auch den Zweck, den Teilnehmenden den hohen technologischen Stand, die Vielfalt und das Angebot des öffentlichen Verkehrs zu zeigen. So seien die LITRA-Anlässe generell eine Plattform für den Gedanken- und Informationsaustausch auf allen Ebenen der Wirtschaft und der Politik.
In seiner Begrüssungsrede ging Bieri namentlich auf aktuelle verkehrspolitische Vorlagen und Themen ein, allen vorab die derzeitige Wirtschaftskrise und die Konjunkturpakete, die Botschaft zur Sanierung der Pensionskasse der SBB und der Ascoop, die Revision des Mehrwertsteuer-Gesetzes, Bahnreform 2, den Güterverkehr sowie die Bahn 2030 und deren Finanzierung.

© U. Kocher

Die Veranstaltungen der LITRA sind Plattformen und Foren, wo sich die Vertreter von Politik, Behörden, Wirtschaft und Verkehr treffen und den Gedanken- und Informationsaustausch pflegen. Unser Bild zeigt Teilnehmer der Informationsfahrt bei den Vorträgen im Ausstellungssaal der gastgebenden LANTAL TEXTILES in Melchnau/Langenthal. © U. Kocher

terin Design LANTAL TEXTILES, referierten anschliessend über das *«Wohlbefinden für Reisende»*. Lantal Transportation Fashion biete für Reisende höchstmögliches Wohlbefinden. Wichtig dabei sei die Einzigartigkeit und die Identität der Transportmittel.

Ihr Design-Team habe viel Knowhow und verstehe es gut, damit umzugehen, denn es kreiere Mode für Fahrzeuge. Lantals Designer interessierten sich für alles was mit Farben, Formen, Mode und Kunst zu tun hat. Sie schauten sich überall um: in der Natur, in Städten, bei Architekturen, Wohntrends und in anderen Kulturen. Beobachte man zudem die Vielfalt an Menschentypen und deren Charakteren, sei man sich der schwierigen Aufgabe doppelt bewusst.

Beispielsweise gibt es den klassischen Typ, den modernen, den jugendlichen, den extravaganten, den romantischen, den natürlichen. Jeder Typ Mensch hat punkto Kleider, Wohnung, Auto u.a.m. seinen eigenen Stil. Bei Lantal würden alle Gattungen ganzheitlich angeschaut und dies mache die Aufgabe noch viel schwieriger. Lantals Bestreben liege ja darin, dass sich jeder Menschentyp im gleichen Verkehrsmittel wohl fühlen soll!

Betrachtet man die enorme Vielfalt und die unterschiedlichen Bedürfnisse der Verkehrsmittel, werde die Aufgabe keineswegs einfacher. Es gebe Fahrzeuge auf Schienen und Strassen, Nahverkehrs- und Fernverkehrsmittel. Die Reisezeiten dauerten von durchschnittlich zwanzig Minuten bis zu Reisen über Stunden. Die Anforderungen und Wünsche des Fahrzeugkonstrukteurs müssten berücksichtigt und Normen und Spezifikationen erfüllt werden. Die Referenten entführten die Teilnehmer der Informationsfahrt alsdann mit einer perfekten Performance und viel auslösender Begeisterung in die Welt der Farben.

Gemäss Anna-Maria Müller gäben Farben in jedem Bereich ungeahnte Möglichkeiten um zu verändern, gestalten und verschönern: «Farben haben Kraft, schaffen Stimmungen, wecken Gefühle, haben psychologische und symbolische Wirkung, sind Kommunikation ohne Worte, repräsentieren Firmen und Logos. Farben haben physikalische Schwingungen: sie wirken auf Personen und lassen diese emotional reagieren.»

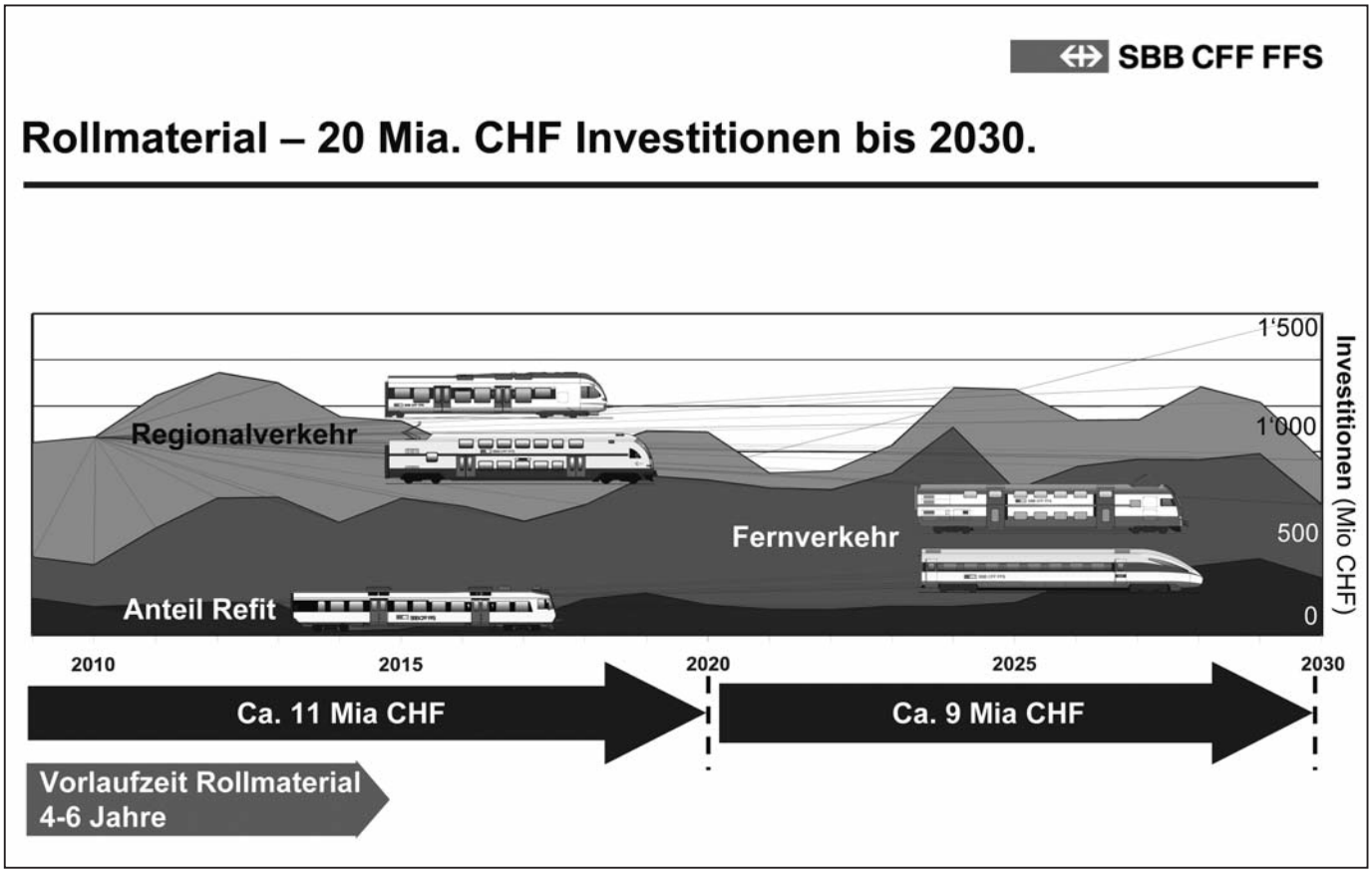
Vincent Ducrot, Leiter a.i. Personenverkehr SBB und Mitglied Konzernleitung SBB AG, sprach an der LITRA-Informationsfahrt über «Kundenbedürfnisse und Flottenpolitik der Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG». In den Kundenbefragungen, die zum Thema Service erhoben wurden, seien die Faktoren (Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit) sowie die Anforderungen an Infrastrukturelemente am wichtigsten eingestuft worden. Persönliche Service-Elemente würden zwar auch genannt, kämen aber in allen Studien eher am Schluss der Aufzählungen. © U. Kocher

Einleitend hiess Herbert H. Chautems (im Bild), Leiter Märkte der gastgebenden LANTAL TEXTILES, die Teilnehmenden willkommen. Er gab einen Einblick in die Entwicklung, Herstellung und den Vertrieb von LANTAL-Produkten. Lantal Transportation biete für Reisende höchstmögliches Wohlbefinden. Wichtig dabei seien die Einzigartigkeit und die Identität der Transportmittel. © U. Kocher

Textilien umgäben uns Tag und Nacht. Textil sei Mode, Wohnen, Technik, Kunst, Freizeit und Sport. Textilien würden uns wärmen und schützen, machen das Leben angenehm und schön. Ein Leben ohne Textilien wäre für uns undenkbar. Nun gäbe es zwei verschiedene Philosophien, wie ein Fahrzeuginterieur wirken soll. Beispielsweise soll es ohne Passagiere total «cool» aussehen, vielfarbig und topmodern. Die andere Variante sei, dass das Interieur ruhig, angenehm und harmonisch wirken soll, denn es seien nämlich die Fahrgäste, welche die Buntheit und das Bele-

Anna Maria Müller, Leiterin Design LANTAL TEXTILES (im Bild), entführte die Teilnehmenden an der Informationsfahrt in die Welt der Farben. Farben gäben in jedem Bereich ungeahnte Möglichkeiten um zu verändern, gestalten und verschönern: «Farben haben Kraft, schaffen Stimmungen, wecken Gefühle, haben psychologische und symbolische Wirkung, sind Kommunikation ohne Worte, repräsentieren Firmen und Logos. Farben haben physikalische Schwingungen: sie wirken auf Personen und lassen diese emotional reagieren.» Zum Einen solle das Interieur ohne Passagiere total «cool» aussehen, vielfarbig und topmodern. Die andere Variante sei, dass das Interieur ruhig, angenehm und harmonisch wirken soll, denn es seien nämlich die Fahrgäste, welche die Buntheit und das Belebende hineinbrächten. Das sei die bevorzugte Variante von LANTAL. © U. Kocher

Die Referate der Gastgeber LANTAL TEXTILES standen unter dem Motto «Wohlbefinden für Reisende». Das Design-Team von Lantal Transportation habe viel Knowhow und verstehe es gut, damit umzugehen. Es kreiere Mode für Fahrzeuge. Lantals Designer interessierten sich für alles was mit Farben, Formen, Mode und Kunst zu tun hat. Sie schauten sich überall um: in der Natur, in Städten, bei Architekturen, Wohntrends und in anderen Kulturen. Beobachte man zudem die Vielfalt an Menschentypen und deren Charakteren, sei man sich der schwierigen Aufgabe doppelt bewusst. Beispielsweise gibt es den klassischen Typ, den modernen, den jugendlichen, den extravaganten, den romantischen, den natürlichen. Jeder Typ Mensch hat punkto Kleider, Wohnung, Auto u.a.m. seinen eigenen Stil. Lantal's Bestreben liege darin, dass sich jeder Menschentyp im gleichen Verkehrsmittel wohl fühlen soll. Im Bild der CEO von LANTAL TEXTILES, Dr. Urs Rickenbacher. © U. Kocher



Bis 2030 plant die SBB als Systemführerin 38 Prozent mehr Sitzplätze. Dazu brauche es Investitionen in der Grössenordnung von 20 Milliarden Franken in neues Rollmaterial. Derzeit laufe die Ausschreibung für 59 Züge für den IC- und IR-Verkehr. Die Ablieferung soll in den Jahren 2012–19 erfolgen. Zusätzlich gebe es mehrere Angebotsvarianten und -optionen (z.B. Wankkompensation) für eine umfassende Flexibilität in der Beschlussfassung Anfang 2010. Die Grafik gibt einen Überblick über die Rollmaterial-Beschaffung der SBB bis 2030.

© SBB

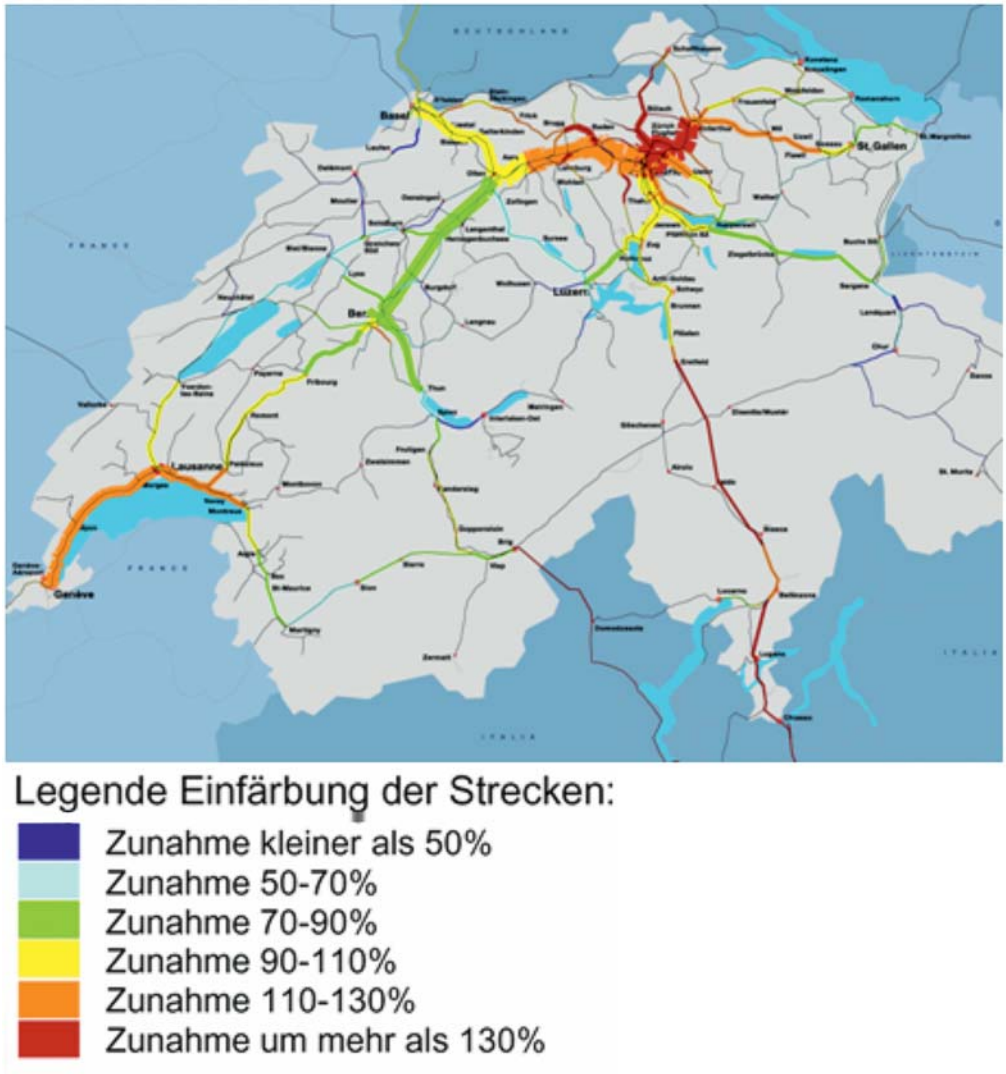
bende hineinbrächten. Das sei die bevorzugte Variante von LANTAL.

Gerade in der heutigen Zeit werde man von überall her mit optischen Reizen überflutet und es gäbe praktisch keine Fläche mehr, die nicht mit Werbung aller Art gefüllt sei. Erholungsmöglichkeiten für müde Augen blieben dadurch auf der Strecke.

Da sei es umso wichtiger Farben zu wählen, die man gerne und jederzeit um sich haben möchte, die Ruhe und Harmonie ausstrahlten, vor allem in Räumen, in denen sich viele Menschen unterschiedlichster Herkunft und Charakteren aufhielten. Beim Gestalten eines Interieurs dürfe auch die oft sehr lange Lebensdauer nicht ausser Acht gelassen werden, die ein Fahrzeug im öffentlichen Verkehr auf der Schiene oder auf der Strasse habe: 20 Jahre und mehr seien da keine Ausnahme.

Gehe man jedoch mit Farben behutsam und subtil um, könne ein Interieur auch nach langer Zeit immer noch attraktiv sein und gut aussehen.

Ein weiterer sehr wichtiger Punkt sei, dass das Fahrzeug die Form eines langen, schmalen Raumes habe, der nicht statisch, sondern meistens in Bewegung sei. Mit Farben ist es möglich, in jedem Farbsegment Stimmungen zu schaffen, in denen sich viele Menschen wohl fühlten. Die Elemente im Fahrzeuginterieur seien das Allerwichtigste bei der Aus-



An der Informationsfahrt kam in den Referaten deutlich zum Ausdruck, was sich der Kunde vor allem wünscht, nämlich eine Verfügbarkeit, d.h. sicher einen freien Sitzplatz zu finden. Bei der 1. Klasse kommen dazu: Grosszügige Platzverhältnisse, nicht den Arm des Nachbarn spüren, sich ausbreiten können, Platz für Gepäck, seine Ruhe haben, keine lauten Schüler, breiter bequemer Sitz, bevorzugte Bedienung, funktionierendes WC. Bezüglich der Infrastruktur zum Arbeiten brauche es Steckdosen und Internet für Pendler, mobiles Büro, evtl. Raum für Besprechungen. Die Grafik zeigt, auf welchen Strecken mit welchen Verkehrszunahmen gerechnet wird.

© U. Kocher

Mit Farben sei es möglich, in jedem Farbsegment Stimmungen zu schaffen, in denen sich viele Menschen unterschiedlichster Herkunft wohl fühlten. Die Elemente im Fahrzeuginterieur seien das Allerwichtigste bei der Auswahl der Farbe, wurde an der Tagung bei LANTAL TEXTILES deutlich hervorgehoben. Egal welche Farbe verwendet werde, die Harmonie im Zusammenspiel der einzelnen Töne müsse vorhanden sein. Heute genüge es nicht, «nur» Designer zu sein. Man müsse auch ein grosses Wissen über all die wichtigen Details wie Transportmittel und deren Aufgabe haben. Die optische Wirkung des Sitzbezuges mache mindestens 50 Prozent des Interieurs aus. Sitzbezüge seien Kleider für Sitze, textile und farbliche Gestaltung für ganze Fahrzeuge – im wahrsten Sinne des Wortes: Transportation Fashion. Im Bild interessierte Teilnehmer der Informationsfahrt am Webstuhl bei LANTAL TEXTILES.

© U. Kocher

wahl der Farbe. Egal welche Farbe verwendet werde, die Harmonie im Zusammenspiel der einzelnen Töne müsse vorhanden sein. Gemäss Rickenbacher und Müller seien die Lantal Designer nicht nur Designer, sondern hätten darüber hinaus ein grosses Wissen über all die wichtigen Details, sie wüssten sehr viel über Transportmittel und deren Aufgaben.

Auch viele technische Möglichkeiten und neue Technologien seien den Lantal-Designern bestens bekannt. Auf äusserst seriöse Weise werde geforscht, entwickelt und kreiert. Sie nähmen diese wichtige Aufgabe voll und ganz wahr und seien sich bewusst, dass die optische Wirkung des Sitzbezuges mindestens 50 Prozent vom Interieur ausmache. So würden Kollektionen und Muster für Sitz-

bezüge für Bahnen, Busse, Flugzeuge und Schiffe entworfen. Es seien Kleider für Sitze, textile und farbliche Gestaltung für ganze Fahrzeuge – im wahrsten Sinne des Wortes: Transportation Fashion. In diesem Sinne begeistere LANTAL TEXTILES nun schon seit über 50 Jahren ihre Kunden durch stilsichere Beratung und mit Knowhow. Mit passenden Textilien und Farbberatung sei sie bestrebt, die Wünsche der Kunden zu erfüllen. (Siehe auch unter *http://www.litra.ch/dcs/users/2/Referatfolien_LANTAL_20090506.pdf*)

Bei HESS AG Bellach trat am Nachmittag zuerst *Werner Blatter,* Mitglied der GL PostAuto Schweiz AG, auf. Er referierte über das Thema Nachhaltigkeit in der «Flottenpolitik von PostAuto Schweiz AG». Auch letztes Jahr steigerte PostAuto Schweiz AG die Zahl der Fahrgäste. Der Umsatz stieg auf den

Die Herausforderungen bei der Beschaffung von Bussen, wie zum Beispiel bei PostAuto, sind gemäss den Ausführungen von Werner Blatter, PostAuto Schweiz AG, gross. Es gebe rund 2000 Fahrzeuge mit unterschiedlichen Spezifikationen und Anforderungsprofilen. Seitens der Fahrgäste würden unterschiedliche Anforderungen an den öffentlichen Verkehr (Pendler, Freizeit) gestellt. Es gelte, die gesetzlichen Vorgaben wie z.B. das Behindertengleichstellungsgesetz zu berücksichtigen. Seitens der Besteller gebe es unterschiedliche Anspruchshaltungen in Bezug auf die Ausrüstung der Fahrzeuge. Diese wiesen einen laufend steigenden Energiebedarf auf (Strom, Diesel usw.). Auch die Ansprüche an die Nachhaltigkeit (Schadstoffausstoss, Lärm usw.) würden zunehmen. Im Bild Teilnehmer der Informationsfahrt am Empfangsapéro bei HESS AG in Bellach. *© U. Kocher*

neuen Rekordwert von 114,7 Millionen Franken. Die Netzlänge erstreckt sich jetzt auf über 10 345 Kilometer.

PostAuto zählt gegenwärtig 2014 Fahrzeuge. Pro Jahr gebe es 130 bis 180 Ersatzbeschaffungen. Rund 400 Regie-Fahrzeuge befinden sich in der Reparatur-Pauschale. 31,6 Prozent der Fahrzeuge stammten von Mercedes-Benz, 16,1 Prozent von MAN, 15,8 Prozent von SETRA und 11,8 Prozent von VOLVO. Es folgen Neoplan (7,9), Renault (5,1), Fiat (2,4), Irisbus/Iveco (2,2) und weitere. Die Herausforderungen bei der Beschaffung seien gross.

Es gebe rund 2000 Fahrzeuge mit unterschiedlichen Spezifikationen und Anforderungsprofilen. Seitens der Fahrgäste würden unterschiedliche Anforderungen an den öffentlichen Verkehr (Pendler, Freizeit) gestellt. Es gelte, die gesetzlichen Vorgaben – wie z.B. das Behindertengleichstellungsgesetz – zu berücksichtigen. Seitens der Besteller gebe es verschiedenartige Anspruchshaltungen in Bezug auf die Ausrüstung der Fahrzeuge. Die Fahrzeuge wiesen einen laufend steigenden Energiebedarf auf (Strom, Diesel, usw.). Auch die Ansprüche an die Nachhaltigkeit (Schadstoffausstoss, Lärm usw.) würden zunehmen.

Harry Hondius, Dr. dipl. Ing. ETH Zürich (im Bild), referierte an der Informationsfahrt über «Leistungsstarke (elektrische) Bus-Systeme für den Agglomerationsverkehr». Der Referent begründete in seinen Ausführungen die Erkenntnis, dass es nicht immer Strassenbahnen sein müssen, welche grosse Passagierströme bewältigten. Ebenso gut wenn nicht besser könnten Bus- und Trolleybussysteme mit hoher Beförderungskapazität die gleichen Aufgaben bewältigen.

© U. Kocher

Bei HESS AG, Bellach, eröffnete Werner Blatter, Mitglied der GL PostAuto Schweiz AG (im Bild), den Referatsblock an der Informationsfahrt. Sein Thema war die «Nachhaltigkeit in der Flottenpolitik von PostAuto Schweiz AG». Letztes Jahr steigerte PostAuto Schweiz AG die Zahl der Fahrgäste auf den Rekordwert von 114,7 Millionen. Die Netzlänge erstrecke sich jetzt über 10 345 Kilometer. PostAuto zähle gegenwärtig 2014 Fahrzeuge. Pro Jahr gebe es 130 bis 180 Ersatzbeschaffungen. Rund 400 Regie-Fahrzeuge befänden sich in der Reparatur-Pauschale. 31,6 Prozent der Fahrzeuge stammten von Mercedes-Benz, 16,1 von MAN, 15,8 von SETRA und 11,8 von VOLVO. Es folgen Neoplan (7,9), Renault (5,1), Fiat (2,4), Irisbus/ Iveco (2,2) und weitere.

© U. Kocher

Der Referent ging sodann im Detail auf den Prozess für die Beschaffung von Standardfahrzeugen ein, welcher mit dem Vorbereiten der Unterlagen gemäss Anforderungen GATT/WTO beginnt, über viele Schritte geht, wie z.B. die Nutzwertanalyse, das Kosten-/Leistungsverhältnis, und mit der Abnahme und Inbetriebsetzung der Fahrzeuge endet. Dauer: ca. 2 Jahre. Eine wichtige Rolle bei der Beschaffung spiele die Begutachtung der Fahrzeuge durch eine Beschaffungskommission. Derzeit würden folgende Projekte verfolgt oder stünden in der Pipeline: Energiesparprogramm durch Einbau von Dieselmessgeräten und Schulung des Fahrpersonals, Nachrüstung von rund 600 Bussen mit Russpartikelfilter, Neu- und Ersatzbeschaffungen der Busse nur mit Standard EEV (Euro 5 mit Russpartikelfilter). Rund 80 Prozent der Fahrleistungen werden heute mit Fahrzeugen ausgeführt, welche über einen Russpartikelfilter verfügen, Beschaffung

70 Jahre ÖV-Entwicklung in London, Renaissance der Tram?

Jahr	U-Bahn Mio.FG	Busse Zahl	Busse Mio.FG	Trams, Zahl	Tramnetz Netzkm	Trams Mio.FG	Trolleys, Zahl	Trolley Netzkm	Trolleys Mio.FG
1933	416	5976	2000	2560	540	1000	61	28	21
1942	?	?	?	1052	168	?	1757	421	?
1948	720	6400	2400	1051	168	302	1811	418	909
2003	900	8000	1600	24	28,2	20	----	----	----

Am Beispiel der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in London in den letzten 70 Jahren zeigte Dr. dipl.Ing. ETHZ Hary Hondius auf, wie sich das Verhältnis der verschiedenen öffentlichen Verkehrsträger entwickelte. Nach wie vor stütze sich der öffentliche Verkehr auf ein leistungsfähiges Bussystem. Der Referent …

Vergleich dreier energetischer Gesamtwirkungsgrade

Diesel-HM-Bus	η	Gas-HM-Bus	η	Trolleybus	η
Dieselmotor inkl. Hilfsantriebe	0,42	Gasmotor	0,3	Kombikraftwerk	0,60
		----	---	380-150 kV Netz	0,98
		----	---	150-6 kV Verteilung	0,98
		----	---	Trafo+Gleichrichter	0,97
		----	---	600 V DC Fahrleitung	0,94
				η bis Stromabnehmer	0,524
				IGBT-Wechselrichter	0,98
Hydromech. Getriebe	0,93		0,93	E-Motor	0,93
Kardanwelle	0,99		0,99	Kardanwelle	0,99
Achstrieb	0,95		0,95	Achstrieb	0,95
η Antrieb	0,874		0,874	η Antrieb	0,857
η Radumfang	0,367		0,262		0,449
Brennstoffersparnis durch Rekuperation	20%		20%	Fahrdraht Supercap	10% 20%
"η RU nach Rekuperation"	0,458	η	0,327	η	0,641

Trolley beim Kohlekraftwerk mit η = 0,46 : 0,344

… verglich die energetischen Gesamtwirkungsgrade von Diesel, Gas und elektrischem Antrieb in einer detaillierten Übersicht. Es zeigt sich, dass der Trolleybus mit Abstand den höchsten Gesamtwirkungsgrad aufweist.

und Testeinsatz eines Hybridbusses ab 2010, Mitwirken an Wasserstoff- und Brennstoffzellenprojekten, Mitwirken Programmkomitee Schweizer Forum Elektromobilität.

Harry Hondius, Dr.dipl.-Ing. ETH Zürich, referierte sodann über *«Leistungsstarke (elektrische) Bus-Systeme für den Agglomerationsverkehr».*

Der Referent begründete in seinen Ausführungen die Erkenntnis, dass es nicht immer Strassenbahnen sein müssen, welche grosse Passagierströme bewältigten. Ebenso gut, wenn nicht besser, könnten Bus- und Trolleybussysteme mit hoher Beförderungskapazität die gleichen Aufgaben bewältigen. Am Beispiel der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in London in den letzten 70 Jahren zeigte er auf, wie sich das Verhältnis der verschiedenen öffentlichen Verkehrsträger entwickelte (siehe Tabelle).

Nach wie vor stütze sich der öffentliche Verkehr auf ein leistungsfähiges Bussystem. Harry Hondius verglich sodann die energetischen Gesamtwirkungsgrade von Diesel, Gas und elektrischem Antrieb. Es zeigt sich, dass

Alex Naef, CEO HESS AG (im Bild), referierte an der LITRA-Informationsfahrt über «Innovation Bus & Trolleybus». 1882 begann der Wagner Heinrich Hess mit der Herstellung von Karren und Breaks aller Art. 1919 entstanden im Zuge der Motorisierung die ersten Auto- und Bus-Carrosserien. 1933 verkehrte der erste Bus mit einem Aluminium-Wagenkasten. Zu den ersten Bestellern von Aluminium-Trolleybussen gehörten 1940 die Städte Biel und Basel. 1957 startete der Bau des ersten Lizenzbusses im Ausland, mittlerweile an 13 Standorten. © U. Kocher

In der Schweiz sind in der Unternehmungsgruppe HESS AG 350 Mitarbeitende an vier Standorten tätig. HESS baut Trolleybusse, Dieselbusse, Niederflurbusse und LowEntry-Busse. Alle Typen basieren auf einem Baukastensystem, dem sogenannten CO-BOLT. Aktuell liegen die Innovationsschwerpunkte bei den Gefässgrössen, leisen Fahrzeugen, elektrischen Antrieben für die Agglomeration, dem Design und der Spurführung von Bussen. Im Bild eine aufmerksame Zuhörerschaft beim Rundgang durch die Fabrikationshallen von HESS AG in Bellach. Im Bild eine der Werkhallen von Hess AG Bellach. © U. Kocher

der Trolleybus mit Abstand den höchsten Gesamtwirkungsgrad aufweist.

Der Referent zeigte anhand von ausländischen Beispielen, wie effizient ein neues System sein kann, bestehend aus 20 km eigenem Trassee, befahren mit Doppelgelenkbussen, Doppelgelenk-Trolleybussen oder Strassenbahnen (siehe Tabelle).

Alex Naef, CEO HESS AG, referierte über *«Innovation Bus & Trolleybus».* 1882 begann der Wagner Heinrich Hess mit der Herstellung von Karren und Breaks aller Art. 1919 entstanden im Zuge der Motorisierung die ersten Auto- und Bus-Carrosserien. 1933 verkehrte der erste Bus mit einem Aluminium-Wagenkasten. Zu den ersten Bestellern von Aluminium-Trolleybussen gehörten 1940 die Städte Biel und Basel. 1957 startete der Bau des ersten Lizenzbusses im Ausland, mittlerweile an 13 Standorten. In der Schweiz sind 350 Mitarbeitende an vier Standorten tätig. HESS baut Trolleybusse, Dieselbusse, Niederflurbusse und LowEntry-Busse. Alle Typen basieren auf einem Baukastensystem, dem sogenannten CO-BOLT. Aktuell liegen die Innovationsschwerpunkte bei den Gefässgrössen, leisen Fahrzeugen, elektrischen Antrieben für die Agglomeration, dem Design und der Spurführung von Bussen.

Ausgehend von der Tatsache, dass die Pendlerströme weltweit zunehmen, investiert HESS vor allem in Grossraumfahrzeuge, welche mehr Platz und wirtschaftliche Vorteile bieten. Das ligh Tram ist in diesem Sinne eine erfolgreiche Lösung für den Stadtverkehr. Dieses doppelgelenkige Bus/Tram kann entweder mit Strom aus der Oberleitung

oder aber mit Strom aus dem Dieselgenerator betrieben werden.

Währenddem der Gelenkbus 39 bis 44 Sitzplätze aufweist, bietet das lighTram (Hybrid und Trolley) 59 bis 66 Sitzplätze (plus 45 bis 50 Prozent). Dieser Mehrkomfort dank mehr Sitzplätzen wird noch potenziert durch mehr Platz dank mehr Stehfläche. Gegenüber einem Gelenkbus beträgt hier die Steigerung beim lighTram Trolley bis zu 42 Prozent. Das lighTram hat auch ökologische Vorteile, indem es die Energie rückgewinnt. Dadurch werden auch die Abgase reduziert. Die Wendigkeit lässt dank zwei gelenkten Achsen, nämlich 1 und 4, keine Wünsche offen. Das Fahrverhalten bei Regen, Eis und Schnee ist stabil. HESS lässt sich gemäss ihrem CEO vom Motto leiten: «Attraktiver öffentlicher Verkehr für Fahrgäste, aber auch für Betreiber». Die Chassis für Trolleybusse und Hybridbusse stellt HESS selber her, diejenigen für Dieselbusse SCANIA. (Siehe auch unter *http://www.litra.ch/dcs/users/2/Referatfolien_Naef_20090506.pdf*)

Besichtigungs- und Informationsfahrt am Gotthard

Zu einem Informationsanlass der besonderen Art hat die LITRA zusammen mit AlpTransit und dem Bundesamt für Verkehr die Mitglieder des Eidgenössischen Parlamentes sowie weitere Gäste eingeladen. Er führte dorthin, wo die Schweizerische Verkehrspolitik derzeit Geschichte schreibt. Auf der *NEAT-Baustelle Faido* erhielten die Teilnehmenden die Gelegenheit, eine der grössten Herausforderungen beim Bau des Gotthard-Basistunnels zu besichtigen – die soeben erfolgreich durchquerte Piora-Mulde. Auf dem Monte

Ausgehend von der Tatsache, dass die Pendlerströme weltweit zunehmen, investiert HESS vor allem in Grossraumfahrzeuge, welche mehr Platz und wirtschaftliche Vorteile bieten. Das lighTram ist in diesem Sinne eine erfolgreiche Lösung für den Stadtverkehr. Dieses doppelgelenkige Bus/Tram kann entweder mit Strom aus der Oberleitung oder aber mit Strom aus dem Dieselgenerator betrieben werden. Währenddem der Gelenkbus 39 bis 44 Sitzplätze aufweist, bietet das lighTram (Hybrid und Trolley) 59 bis 66 Sitzplätze (plus 45 bis 50 Prozent). Im Bild das lighTram von Hess AG. © HESS

San Salvatore hoch über Lugano wurden die Parlamentarierinnen und Parlamentarier, die Mitglieder des Vorstandes und weitere Gäste über die Baufortschritte der NEAT am Gotthard und über die Resultate der Machbarkeitsstudie für die NEAT-Fortsetzung bis zur Landesgrenze informiert.

Während des ganzen Tages und auf der Rückfahrt im Speisewagen bestand die Möglichkeit zu weiterem Austausch in spezieller Atmosphäre.

Renzo Simoni, Vorsitzender der Geschäftsleitung AlpTransit Gotthard AG, führte durch den ganzen Tag und referierte über die Baufortschritte der NEAT am Gotthard (siehe auch Teil 3 dieses Jahresberichtes Aktuelle Verkehrspolitik).

Toni Eder, Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr BAV, stellte in seinen Ausführungen über die Fortsetzung der Modernisierung der Gotthardachse südlich des Ceneris zuerst die rechtlichen Grundlagen vor

Dieser Mehrkomfort dank mehr Sitzplätzen wird noch potenziert durch mehr Platz dank mehr Stehfläche. Gegenüber einem Gelenkbus beträgt hier die Steigerung beim lighTram Trolley bis zu 42 Prozent. Das lighTram hat auch ökologische Vorteile, indem es die Energie rückgewinnt. Dadurch werden auch die Abgase reduziert. Die Wendigkeit lässt dank zwei gelenkten Achsen, nämlich 1 und 4, keine Wünsche offen. Das Fahrverhalten bei Regen, Eis und Schnee ist stabil. HESS lässt sich gemäss ihrem CEO vom Motto leiten: «Attraktiver öffentlicher Verkehr für Fahrgäste, aber auch für Betreiber». Die Chassis für Trolleybusse und Hybridbusse stellt HESS selber her, diejenigen für Dieselbusse SCANIA. Im Bild auf dem Rundgang in den Werkhallen von HESS AG. © U. Kocher

Zu einem Informationsanlass hat die LITRA zusammen mit AlpTransit Gotthard AG und dem Bundesamt für Verkehr BAV Mitglieder des Eidgenössischen Parlamentes sowie weitere Gäste eingeladen. Die Reise führte zuerst dorthin, wo die Schweizerische Verkehrspolitik derzeit Geschichte schreibt, auf die NEAT-Baustelle Faido, anschliessend auf den Monte San Salvatore hoch über Lugano, wo die Parlamentarierinnen und Parlamentarier, die Mitglieder des Vorstandes und weitere Gäste über die Baufortschritte der NEAT am Gotthard und über die Resultate der Machbarkeitsstudie für die NEAT-Fortsetzung bis zur Landesgrenze informiert wurden. Im Bild der Damm von Melide, der Teil der Planungen für die Südanschlüsse ist. © LITRA

(Alpentransitbeschluss 1991, Bundesverfassung Art. 84 und die Vereinbarung vom 2. November 1999 zwischen der Eidgenossenschaft und Italien).

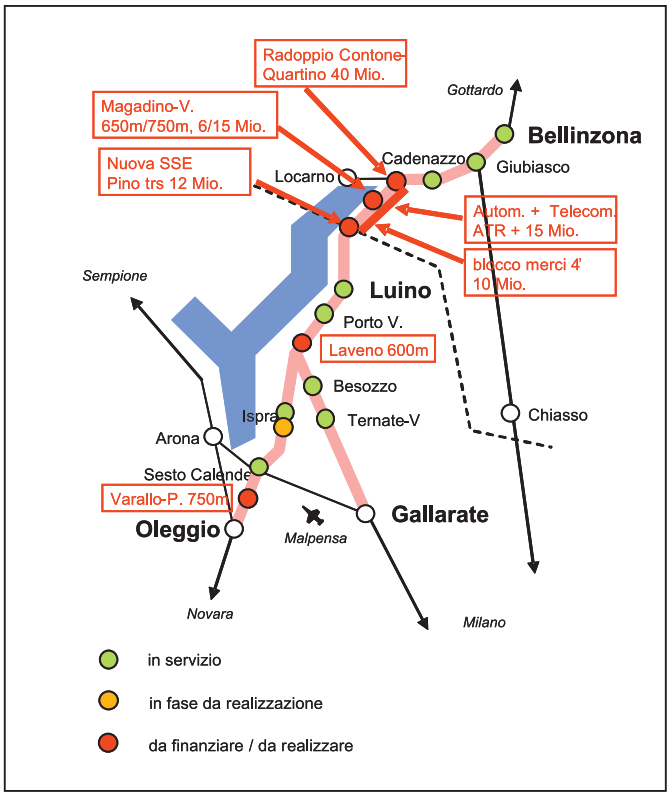
Von Bellinzona Richtung Süden gibt es grundsätzlich zwei Verbindungen, nämlich über die Ceneri-Scheitelstrecke via Lugano und Chiasso nach Italien und via Luino nach Italien (siehe Karte).

Die Gotthard-Achse und die Lötscberg–Simplon-Achse ergänzen sich. Ein wichtiges Kriterium sind die möglichen Kapazitäten und Profile auf den Linienführungen zwischen Rotterdam und Genua. Die von der Schweiz gewählte Netzlösung habe sich bewährt. Für die mittelfristige Planung bis 2030 gebe es zwischen der Schweiz und Italien abgestimmte Nachfrage- und Kapazitätsstudien.

ZEB spiele bei der Infrastrukturplanung ebenfalls eine wichtige Rolle. Auch in Italien seien Ausbaumassnahmen erforderlich im Sinne von mehr Spuren und grösseren Profilen sowie Anpassungen für grössere Zuglängen.

Das prognostizierte Verkehrsvolumen mache zusätzliche Ausbauten erforderlich, z.B. die

Behebung des Engpasses zwischen Giustizia und Camorino (Umfahrung Bellinzona). Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudien bestünden in der Schweiz und in Italien für Lugano–Chiasso und Gronda Ovest. Ziele der Langfrist-Studie Lugano–Chiasso sei, eine Fahrzeit zwischen Bern bzw. Zürich und Mailand von zwei Stunden zu erreichen. Die Schaffung der nötigen Kapazitäten im Güterverkehr sei ebenfalls vorrangig. Schliesslich gelte es, die NEAT gemäss Alpentransitbeschluss vom 4. Oktober 1991 vollständig zu realisieren.



Toni Eder, Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr BAV, informierte die Teilnehmenden der Informationsfahrt über die Fortsetzung der Modernisierung der Gotthardachse südlich des Ceneris. Von Bellinzona Richtung Süden gibt es grundsätzlich zwei Verbindungen, nämlich über die Ceneri-Scheitelstrecke via Lugano und Chiasso nach Italien und via Luino nach Italien (siehe Karte). Die Gotthard-Achse und die Lötschberg–Simplon-Achse ergänzen sich. Ein wichtiges Kriterium sind auch die möglichen Kapazitäten und Profile auf den Linienführungen zwischen Rotterdam und Genua. © BAV

Die Varianten der Bahnverbindungen südlich der NEAT-Gotthard, welche derzeit geprüft würden, gehen aus der Karte hervor. Bei der Variante Lugano–Chiasso gebe es vier Varianten (siehe Karte 1-spaltig). Die Eingriffe seien z.T. gross, was aber die Realisierung nicht unmöglich mache.

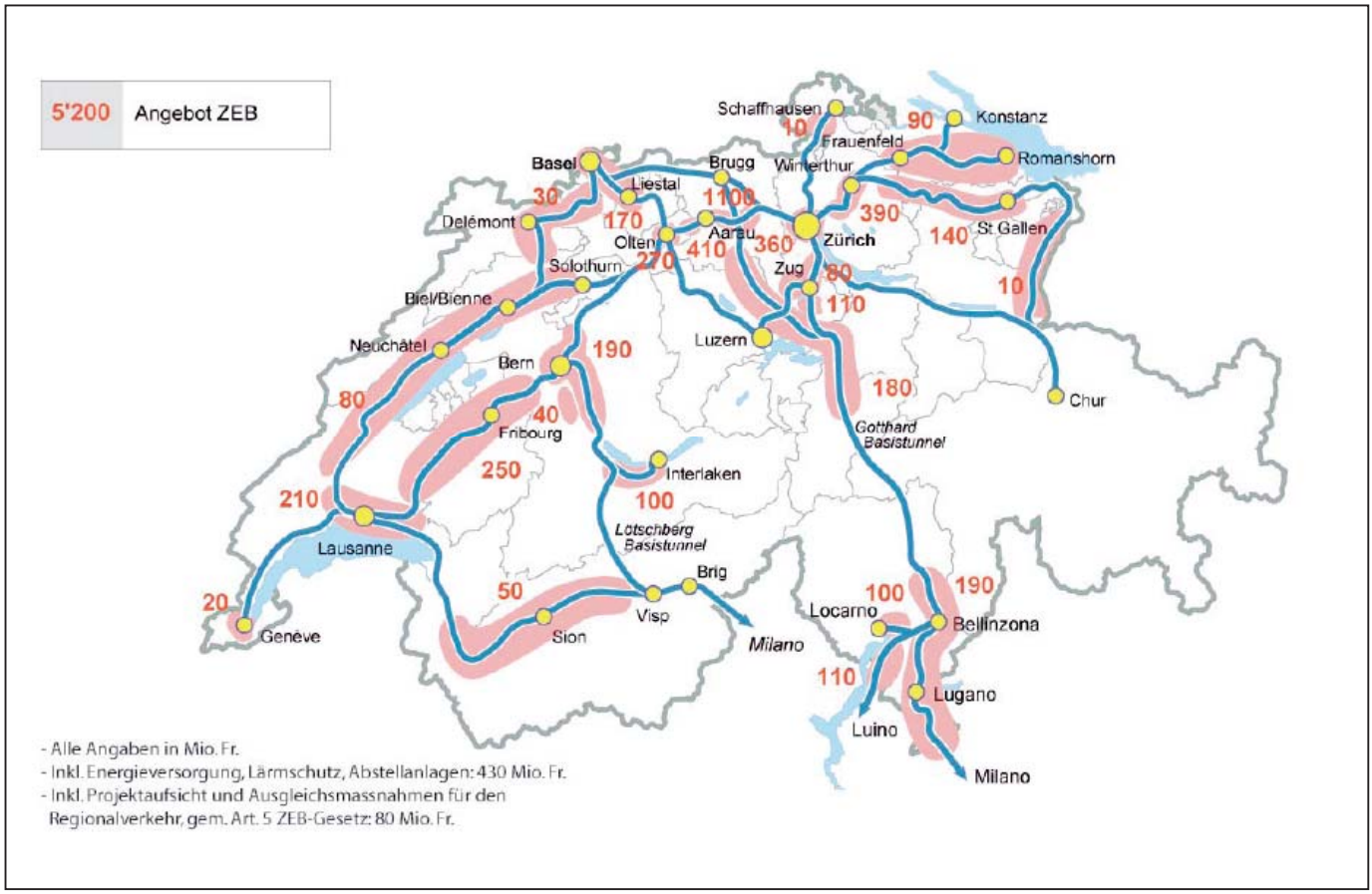
Bezüglich Akzeptanz, Aufwand und Kosten gebe es erhebliche Unterschiede. Die Querung des Luganersees sei eine besondere Herausforderung. Für alle Varianten würden Betriebsstudien zu den Fahrzeiten gemacht. Mit Etappierung dauerte die Ausführung 13 bis 17 Jahre, ohne 7 bis 9 Jahre.

Die Kostenschätzungen beliefen sich entsprechend auf 5,5 bis 6,5 Milliarden Franken bzw. 5 bis 5,2 Milliarden. Die Mehrkosten bei Etappierung könnten sich auf 6 bis 25 Prozent belaufen.

Die Bewertung der verschiedenen Varianten erfolgten mit Hilfe von Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte.

Grundlage sei das Ziel- und Indikatorensystem nachhaltiger Verkehr des UVEK. Es verstehe sich von selbst, dass die drei Nachhaltigkeitselemente Ökologie, Wirtschaft und Gesellschaft ebenfalls als Kriterien beigezogen würden.

Bezüglich der Variante Gronda Ovest steht als eine Prämisse im Vordergrund, dass die Durchquerung der Ortschaft Luino vermieden werden soll und dass die geotechnischen Schwierigkeiten umgangen werden können. Die Gesamtlänge der Strecke betrage 34,8 km,



Für die mittelfristige Planung bis 2030 gibt es für die Südanschlüsse zwischen der Schweiz und Italien abgestimmte Nachfrage- und Kapazitätsstudien. Die zukünftige Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte ZEB (im Bild) spielt bei der Infrastrukturplanung eine wichtige Rolle. Auch …

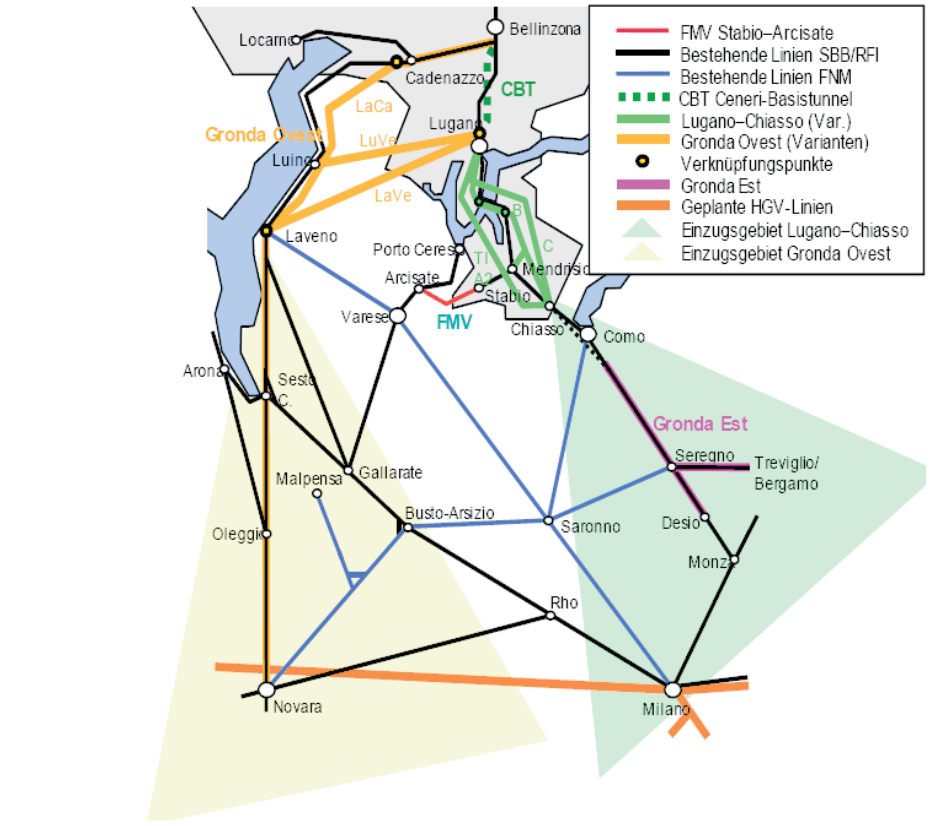
© BAV

davon auf Schweizer Staatsgebiet 16,6 km. 92 Prozent der Strecke liege in Tunnels. Es gebe unterschiedliche technische und strategische Rahmenbedingungen für den Betrieb und den Ausbau der Bahnnetze südlich des Ceneris. 2 Gleisen in der Schweiz stünden 4 Gleise in Italien gegenüber.

Die Kapazität der Gleise sei in der Schweiz grösser als in Italien. In der Schweiz herrsche Mischverkehr, in Italien stehe die Verkehrsentflechtung im Vordergrund.

In der Schweiz herrsche das Leitmotiv «Elektronik vor Beton», was zu einem Ausreizen betrieblicher Möglichkeiten führe. Die Zugfolgezeiten seien in der Schweiz kürzer als in Italien. Die Zuglängen in der Schweiz seien länger und auch das Stromnetz sei in der Schweiz leistungsfähiger als in Italien. Fazit: Die künftigen Bahnverbindungen südlich des Gotthards sind in Planung.

Die Planung erfolgt in Abstimmung mit Italien, die Verkehrsprognosen ebenfalls. Zum gegebenen Zeitpunkt sind die richtigen Entscheide zu fällen. (Siehe auch *http://www.litra.ch/dcs/users/2/Folienreferat_Eder_20090513.pdf).*



«AlpTransit Sud Lugano–Chiasso» und «Gronda Ovest»

… in Italien sind Ausbaumassnahmen erforderlich im Sinne von mehr Spuren und grösseren Profilen sowie Anpassungen für grössere Zuglängen. Das prognostizierte Verkehrsvolumen macht zusätzliche Ausbauten erforderlich, z.B. die Behebung des Engpasses zwischen Giustizia und Camorino (Umfahrung Bellinzona). Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudien bestehen in der Schweiz und in Italien für Lugano–Chiasso und über Luino (siehe Karte). Ziele der Langfriststudie Lugano–Chiasso ist, eine Fahrzeit zwischen Bern bzw. Zürich und Mailand von zwei Stunden zu erreichen.

© BAV

Vorstand

Der Vorstand trat in der relativ kurzen Berichtsperiode zu zwei Sitzungen zusammen. An der *Sommer-Vorstandssitzung* genehmigte der Vorstand wie gewohnt die Rechnung 2008 und den Voranschlag 2010, liess sich vom geschäftsleitenden Ausschuss über die laufenden Geschäfte orientieren und fasste entsprechende Beschlüsse. Wie üblich diskutierte er ausführlich über die aktuelle Verkehrspolitik in all ihren Facetten. Über aktuelle Themen der Verkehrspolitik informierten die Präsidenten der beiden Verkehrskommissionen, Nationalrat Andrea Hämmerle (SP/GR) und Ständerat Dr. Peter Bieri (CVP/ZG). Im Informationsteil der Sitzung stand das Thema *«Finanzierung der Bahninfrastruktur – Herausforderungen heute und morgen»* zur Debatte. Als Referent trat Dr. Max Friedli, Direktor Bundesamt für Verkehr BAV, auf. Er wurde ergänzt mit Statements von Philippe Gauderon, Mitglied Konzernleitung SBB und Leiter Infrastruktur sowie

Bernard Guillelmon, Vorsitzender der Geschäftsleitung BLS AG. Die Mobilität nimmt zu. Die Bedürfnisse nach neuen Verkehrsinfrastrukturen sind gross. Zweckgebundene Mittel und Fonds schaffen die notwendige Finanzierungssicherheit zum Erhalt einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Rund 60 Prozent der vom Bund für den Verkehr verwendeten Mittel stammen aus zweckgebundenen Einnahmen. Mit einem Anteil von

Bei der Planung der Südanschlüsse ist die Querung des Luganersees eine besondere Herausforderung. Für alle Varianten würden Betriebsstudien zu den Fahrzeiten gemacht. Mit Etappierung dauerte die Ausführung 13 bis 17 Jahre, ohne 7 bis 9 Jahre. Die Kostenschätzungen beliefen sich entsprechend auf 5,5 bis 6,5 Milliarden Franken bzw. 5 bis 5,2 Milliarden. Die Mehrkosten bei Etappierung könnten sich auf 6 bis 25 Prozent belaufen. Die Bewertung der verschiedenen Varianten erfolgen mit Hilfe von Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte. Im Bild Teilnehmer des Informationsanlasses vor der Tunneleinfahrt (v.l.n.r.), Michel Joye, Directeur transports publics de la région lausannoise, Toni Eder, Vizedirektor Bundesamt für Verkehr, Nationalrat Dr. Ruedi Aeschbacher (EVP/ZH): und Nationalrat Dr. Andrea Hämmerle (SP/GR), Präsident KVF. © LITRA

Die Gesamtlänge der Südanschlüsse beträgt 34,8 km, davon auf Schweizer Staatsgebiet 16,6 km. 92 Prozent der Strecke liegt in Tunnels. Gemäss BAV gibt es unterschiedliche technische und strategische Rahmenbedingungen für den Betrieb und den Ausbau der Bahnnetze südlich des Ceneris. 2 Gleisen in der Schweiz stehen 4 Gleise in Italien gegenüber. In der Schweiz herrscht Mischverkehr, in Italien steht die Verkehrsentflechtung im Vordergrund. In der Schweiz gilt «Elektronik vor Beton», was zu einem Ausreizen betrieblicher Möglichkeiten führt. Die Zugfolgezeiten sind in der Schweiz kürzer als in Italien. Die Züge sind in der Schweiz länger und das Stromnetz ist leistungsfähiger Im Bild (v.l.n.r.): Nationalrat Jean-Pierre Grin (SVP/VD), Nationalrätin Alice Glauser-Zufferey (SVP/VD, Alexandra Perina-Werz, GS a.i. CVP Schweiz, und Nationalrat Christoph von Rotz (SVP/OW). © LITRA

45 Prozent entfällt der Löwenanteil auf die Mineralölsteuer sowie die Autobahnvignette. Rund 11 Prozent trägt die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bei. 4 Prozent stammen aus dem für den FinöV-Fonds zweckgebundenen Mehrwertsteuerpromille.

Zwischen Investitionen in den Verkehrsbereich und Wachstum besteht ein signifikanter Zusammenhang. Wegen der Rezession (weniger Einnahmen aus der LSVA) ist im FinöV-Fonds eine Finanzierungslücke entstanden, welche geschlossen werden muss. Nur so können die vom Parlament beschlossenen Bauprojekte zeitgerecht erstellt werden. Die Vorlage Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) ist beschlossen und wird jetzt umgesetzt.

Mit ZEB hat das Parlament den Bundesrat beauftragt, dem Parlament 2010 einen weiteren Ausbau des Schienennetzes (Bahn 2030) zu unterbreiten. Weitere finanzielle Herausforderungen sind die Ausbauten in den Agglomerationen (Schiene und Strasse), die Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen, der neue Netzbeschluss (NEB+) bei den Autobahnen sowie kantonale Strassenprojekte.

Gemäss der Eidg. Finanzverwaltung stehen Ausbauwünsche von insgesamt 60 Milliarden Franken zur Diskussion.

Eine rigorose Priorisierung und eine realistische Finanzierung sind wohl unerlässlich. Bahn 2030 ist erst teilweise finanziert. Intelligente, politisch konsensfähige und wirtschaftlich tragbare Finanzierungslösungen sind gefragt.

Alle Referenten haben fundierte Informationen und Stellungnahmen zu offenen Fragen vermittelt, sodass sich der Vorstand ein Bild der Situation und der Chancen für eine solide Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur machen konnte.

An der *Dezember-Sitzung* stand nebst der Information über Informationsveranstaltungen insbesondere die Weiterentwicklung der LITRA auf der Traktandenliste.

Wie bereits an der Mitgliederversammlung 2008 angekündigt wurde, hat sich der geschäftsleitende Ausschuss an einem Seminar unter Beizug des Malik Management Zentrums St. Gallen darüber ausgesprochen, wie die LITRA für die Zukunft weiterentwickelt werden soll.

Die Ansprüche an die Tätigkeit der LITRA sind in den letzten Jahren ständig gewachsen. Die personellen Ressourcen sind indessen gleich geblieben. Eine Bündelung und bessere Vernetzung der Kräfte für den öffentlichen Verkehr sind notwendig, da sich andere Politikbereiche in den letzten Jahren verstärkt in den Medien, bei der Bevölkerung, im Parlament und beim Bundesrat positionieren.

Der öffentliche Verkehr nimmt eine zunehmend wichtige Aufgabe wahr und ist ein Wachstumsfaktor, dessen Bedeutung aktiv kommuniziert werden soll. Das ist die Kernaufgabe unseres Informationsdienstes. Die Führung und die Stellung der LITRA soll gestärkt werden, indem u.a. die Stellung des Präsidiums der LITRA ausgebaut wird. Der Präsident der LITRA soll deshalb anstelle der bisherigen Abgeltung in einem Teilpensum von vierzig Prozent angestellt und entschädigt werden.

Die Finanzierung des damit verbundenen Mehraufwandes wird durch die Erhöhung der ordentlichen Beiträge der drei grössten Mitglieder der LITRA sichergestellt.

Im Informationsteil informierte *Dr. Max Friedli,* Direktor des Bundesamtes für Verkehr BAV, über *«Aktuelle Fragen der Verkehrspolitik».*

Er erwähnte auch die Revision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung bzw. die anstehende Reform der Trassenpreise. Friedli informierte die Anwesenden darüber, wie sich der Trassenpreis zusammensetzt, wie die einzelnen Faktoren gewichtet werden und zeigte anhand eines Beispieles auf, wie der Grundpreis berechnet wird.

Dieser setzt sich zusammen aus dem Mindestpreis und dem Deckungsbeitrag. Zusammen mit den Zusatzleistungen ergibt dies den Trassenpreis.

Geschäftsleitender Ausschuss

Der *geschäftsleitende Ausschuss* nahm seine leitenden Aufgaben an zwei Sitzungen wahr, an denen er auch die Geschäfte des Vorstandes vorbereitete. Der *Unterausschuss für Finanzfragen* tagte zweimal. Auf der Traktandenliste standen Geschäfte, die der Vorbereitung und vertieften Behandlung der Themen des geschäftsleitenden Ausschusses dienten.

Geschäftsstelle

Publizistische Tätigkeit

In der Berichtsperiode war die verkehrspolitische Tätigkeit der LITRA geprägt durch die Informationstätigkeit betreffend der Botschaft über die zukünftige *Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB mit Gesamtschau FinöV.*

Im Zusammenhang mit den Beratungen in den Eidgenössischen Räten zur *Bahnreform 2/RÖVE* – Zusatzbotschaft und Übernahme der Interoperabilitätsrichtlinien – stand namentlich das Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmungen (BGST) im Mittelpunkt des Interesses.

Bei der *Revision des Mehrwertsteuergesetzes* stand ein altes Anliegen der LITRA, nämlich *die Abschaffung des Vorsteuerabzuges sowie die Anwendung eines tieferen MwSt-Satzes,* wie dies in allen anderen europäischen Ländern seit Jahren Courant normal ist, im Vordergrund.

Immer noch werden gemäss der SwissVAT-Studie infolge der Vorsteuerkürzung jährlich rund 400 Millionen Franken von der einen Kasse in die andere verschoben, ohne dass dadurch ein konkreter Nutzen entsteht. Einzig die Staats- und Fiskalquote wird künstlich erhöht und die Kantone subventionieren indirekt den Bund und zwar sowohl beim Betrieb wie auch bei den Investitionen.

Beschäftigt haben uns auch die Konjunkturförderungsprogramme des Bundes. Hier ist es gelungen, bei den Paketen 1 und 2 Anliegen des Verkehrs einzubauen.

In der Berichtsperiode begleitete die LITRA auch die Beratungen des *Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG),* welches per Anfang 2009 in Kraft gesetzt worden ist. Derzeit läuft hier die Vernehmlassung zu den verschiedenen Verordnungen.

Schliesslich legte der Bundesrat in der Berichtsperiode seine Vorstellungen bezüglich der *Aufgabenüberprüfung* vor. Diese beinhalten unter anderem beim Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs und unter Berücksichtigung der Teuerung ein Nullwachstum.

Um diesen und weiteren geplanten Massnahmen entgegenzutreten, hat sich die *Allianz Verkehr* mit Beteiligung der Kantone und der Spitzenverbände wieder formiert. Details zu diesen und weiteren aktuellen verkehrspolitischen Themen sind im Teil 3 dieses Jahresberichtes enthalten.

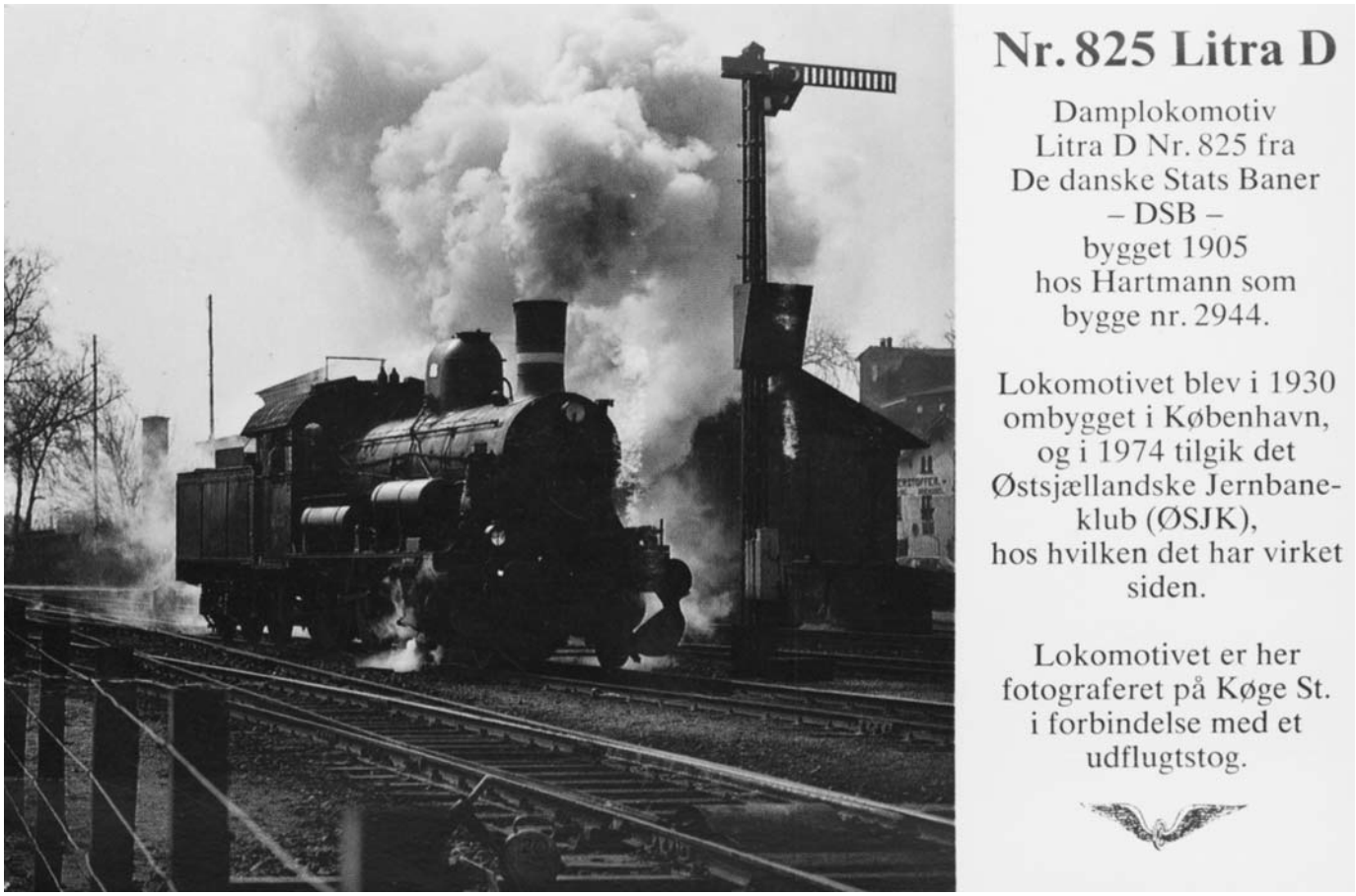
Erneut hat die LITRA allein oder zusammen mit anderen Spitzenverbänden die *verkehrspolitischen Themen und Vorlagen* zum Teil federführend betreut.

Zusammen mit weiteren Aufgaben, welche an die LITRA herangetragen wurden, konnte sich die Geschäftsstelle bis heute auf *qualifizierte und motivierte interne und externe Mitarbeitende* stützen.

Die *Informationsarbeit* wickelte sich in den bewährten und erfolgreichen Kanälen und Publikationen ab, so namentlich in *persönlichen Gesprächen, Konferenzen, Informations-Veranstaltungen,* im Mediendienst, in der Verkehrschronik, in der *LITRA-Verkehrsstatistik,* der *Publikationsreihe der gelben Broschüre,* im Rahmen der Mitarbeit in verschiedenen *Gremien,* an den *Mitgliederanlässen,* an den *Sessions-Veranstaltungen* und bei der *Informationsfahrt.*

Die Beantwortung von Anfragen, das Zusammenstellen von Dokumentationen für Interes-

sierte, die Vermittlung von Kontakten, die Erarbeitung von Stellungnahmen zu aktuellen Themen der Verkehrspolitik oder im Rahmen von Vernehmlassungen, das Initiieren von neuen Projekten zur Stärkung der Position des öffentlichen Verkehrs gehörten ebenso zu ihrer breiten Informationstätigkeit. Gleichermassen intensiv widmete sie sich den Fragen bezüglich der langfristig gesicherten *Finanzierung* ihrer Informationstätigkeit.



Die LITRA ist auch «international ein Begriff» – sogar diese Dampflokomotive in Dänemark trägt den Namen «Litra».

© zugesandt

Aus der publizistischen Tätigkeit

In diesem Teil des Jahresberichtes ist *auszugsweise* die publizistische und verkehrspolitische Tätigkeit der LITRA im Rahmen des Medien- und Informationsdienstes dargestellt. Die nachfolgenden Themen und Texte sind zum Teil aktualisiert und mit neuesten Informationen ergänzt. Die LITRA-Publikationen sind vollständig über Internet *www.litra.ch* abrufbar oder können in gedruckter Form auf der Geschäftsstelle bestellt werden.

Das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen Europas wächst

Der Wirtschaftskrise zum Trotz – oder jetzt erst Recht. So könnte man das Voranschreiten des HGV-Netzes in Europa derzeit mit Blick auf die gegenwärtige Wirtschaftslage beschreiben. Die Entwicklung des HGV-Netzes ist nach wie vor rasant. Sie könnte allenfalls noch gesteigert werden durch gezielte Konjunkturmassnahmen.

In einer elfseitigen Auflistung (unter *www.litra.ch* einsehbar) hat die LITRA den aktuellen Stand aufgearbeitet und in geraffter Form auch über die künftigen Schritte beim Ausbau des HGV-Netzes informiert.

Im Juni 2007 wurde die LGV Est-européenne Paris–Strasbourg eröffnet und im Februar 2008 die Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid–Barcelona. Die Italiener eröffneten Milano–Bologna, Rom–Neapel und Bologna–Florenz wird folgen. Ein *Geschwindigkeitsrekord* von 362 km/h wurde noch vor der Eröffnung von Bologna–Florenz gefahren.

Im Bau ist ein erster Ast (1. Tranche) der LGV Rhin–Rhône Mulhouse–Dijon, an dem sich die Schweiz finanziell beteiligt. Die *Schweiz* muss sicherstellen, dass sie mit ihren Vorhaben den Anschluss nicht verpasst. Dazu gehören auch die Vorlage für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) sowie der Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT). Die inländischen HGV-Strecken sind auf eine Reisegeschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt.

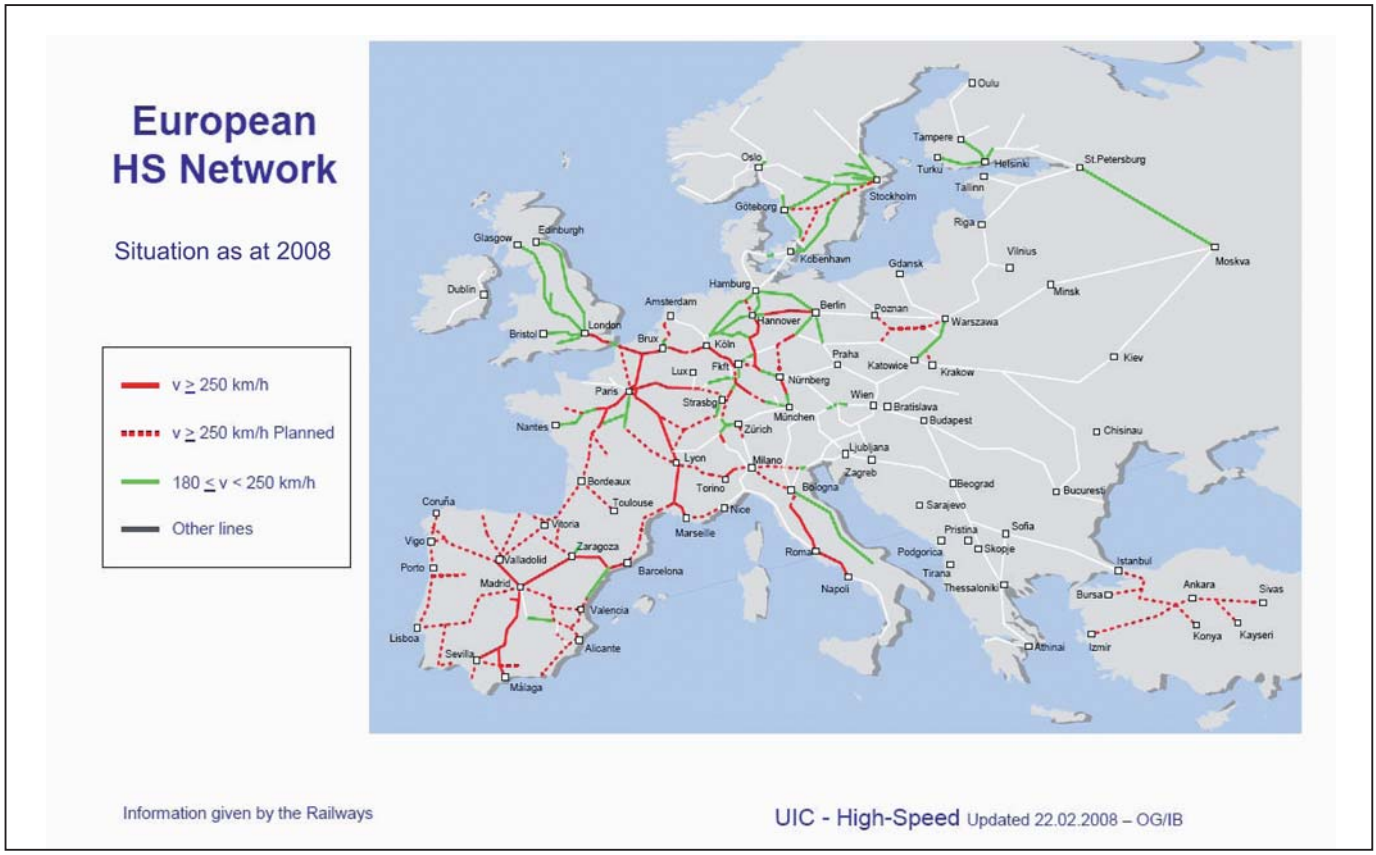
Hochgeschwindigkeitsverkehr muss heute mit über 250 km/h definiert werden. Im Ausland werden HGV-Strecken mit über 300 km/h befahren (siehe dazu Kasten).

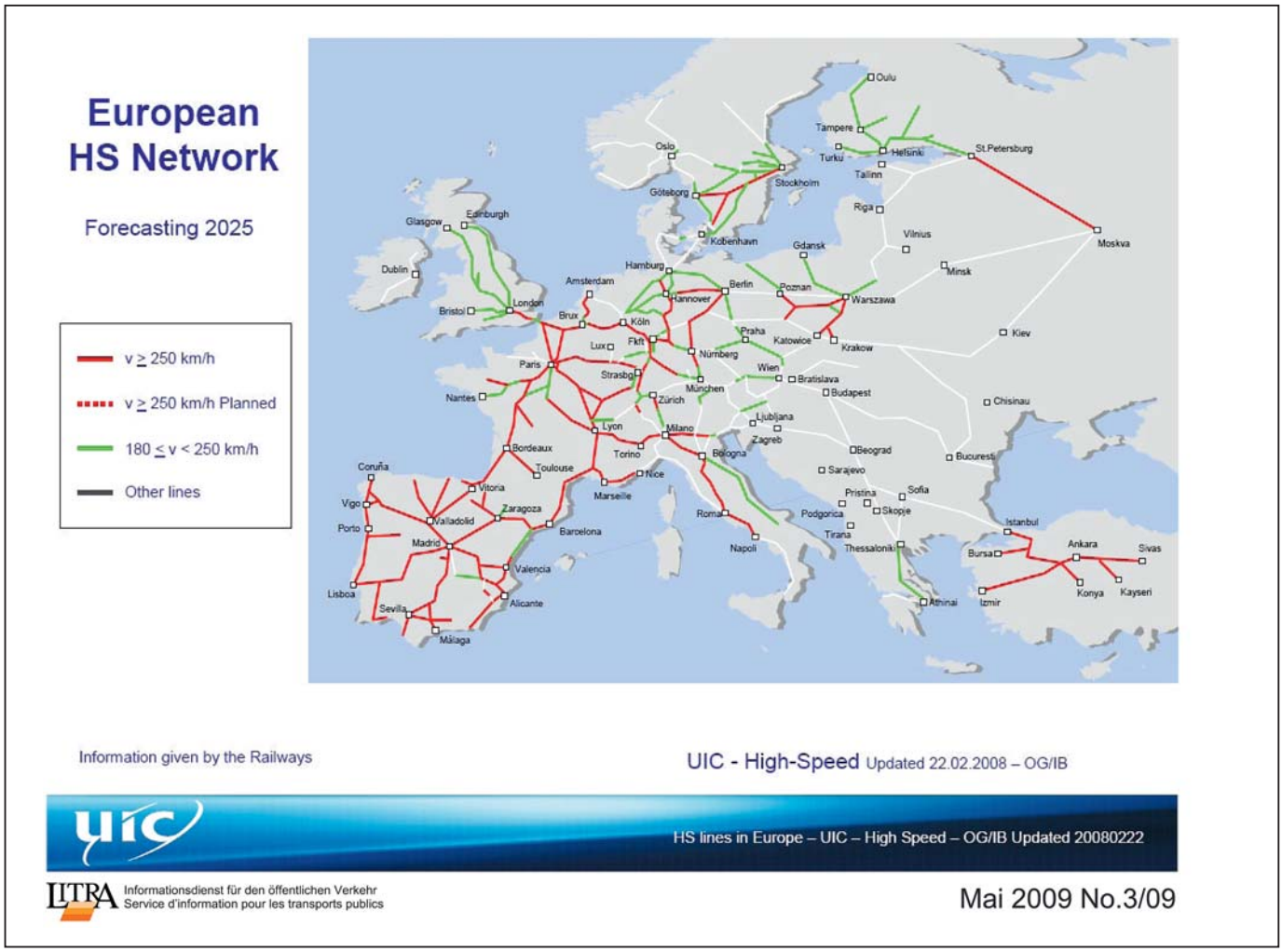
Frankreich brillierte 1981 mit der ersten 418 km langen Hochgeschwindigkeitsstrecke Ligne à Grande Vitesse Paris–Lyon. Frankreich ist noch immer *Nummer eins* im Hochgeschwindigkeitsverkehr, hinter ihr folgt Spanien, das gewaltige Anstrengungen unternimmt, ein modernstes Eisenbahnsystem aufzubauen.

Überall auf den schnellen Strecken Europas boomt die Nachfrage und die Geschwindigkeiten werden schrittweise erhöht, um die Fahrzeiten noch weiter zu drücken. Besonders Frankreich macht diese Entwicklung durch.

Frankreich baut nach wie vor intensiv: Das *Grossereignis war 2007* die Eröffnung der LGV Est-européenne Paris–Strasbourg. Seitdem wird die LGV Est-européenne mit einer Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h sowohl von französischen *TGV* als auch von deutschen *ICE* befahren. Der TGV verkehrt auf dem so genannten Südast von Paris über Strassburg bis Stuttgart, der ICE wird entsprechend auf dem Nordast bis Frankfurt am Main eingesetzt.

Im ersten Betriebsjahr nutzten über elf Millionen Fahrgäste die Strecke. Nach Angaben der SNCF werde damit voraussichtlich das





Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Netz Europa), wie es sich gemäss UIC 2008 (oben) präsentiert und voraussichtlich im Jahr 2025 (unten) präsentieren wird. © UIC/LITRA

Das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen Europas wächst rasant. Denn die Mobilität nimmt immer noch zu. In einer elfseitigen Auflistung (unter www.litra.ch einsehbar) hat die LITRA den aktuellen Stand aufgearbeitet. Die Schweiz kommt mit dem erfolgreichen Konzept BAHN 2000 und dem integralen Taktfahrplan ohne längere Hochgeschwindigkeitsstrecken aus. Aber an der Qualität der Verkehrsbedienung muss gearbeitet werden. Dazu gehört auch eine Verkürzung der Fahrzeit, die auf einigen Relationen unbefriedigend ist. BAHN 2000 muss deshalb weiterentwickelt werden. Die anderen Länder bauen ihre Bahn ebenfalls aus, und sie fahren schneller! Im Bild der ETR 610 von Alstom auf einer Fahrt im Wallis. © R.Cicillini/Cisalpino

Drei-Jahres-Ziel bereits nach zwei Betriebsjahren erreicht. Auch hier wiederholt sich der *durchschlagende Erfolg* der Hochgeschwindigkeit.

Vorerst sind 300 km nach Baudrecourt gebaut, danach folgen weitere 100 km LGV durch die Vogesen mit Inbetriebnahme voraussichtlich im Jahr 2015. Dieser Ausbau wird die Fahrzeit Paris–Strasbourg auf 1 Std. 50 reduzieren.

Das ist aber nicht die einzige Baustelle in Frankreich. Baubeginn der 300 km langen *LGV Sud-Europe–Atlantique* ist *2011* und damit entsteht eine durchgehende LGV Paris–Bordeaux mit einer Fahrzeit von 2 Std. 05 bei geplanter Inbetriebnahme 2016.

Im Bau ist ein erster Ast der *LGV Rhin–Rhône.* Die Inbetriebnahme von 140 km wird mit 2011 angegeben. Mulhouse–Paris fährt man dann in 2½ Stunden.

Die Verbindung Frankreich/Spanien Perpignan–Figueras durch den *Perthus-Tunnel* wird 2009 bereitstehen. Aber die Spanier werden mit dem Anschluss Barcelona–Figueras nicht wie geplant bereit sein. Die Züge werden auf Normalspur frühestens 2013 von Spanien nach Frankreich rollen.

Das *Gesamtprojekt LGV Languedoc–Roussillon* besteht aus der Umfahrung/LGV von Nîmes und Montpellier, der Modernisierung Montpellier–Perpignan, der LGV Montpellier–Perpignan und der gebauten LGV Perpi-

gnan–Le Perthus. Das Projekt gewinnt an Bedeutung durch den Anschluss an Spanien. Das Problem ist das zu erwartende neue Güterverkehrsaufkommen von und nach Spanien. Man will die Güterverkehrszüge nicht auf die alte Linie zufolge Umweltbeeinträchtigung und Kapazitätsgründen verweisen. Entscheide über die Ausgestaltung dieses Grossprojektes sind noch offen. Die Umfahrung von Montpellier und Nîmes soll dem Personenverkehr und dem Güterverkehr dienen und wird als erste begonnen: Baubeginn 2010, Inbetriebnahme 2015.

Andere Projekte stehen in der Planung mit heute noch vagen Angaben über deren Realisierungszeitpunkt: LGV Bordeaux–Toulouse, Prolongement Bordeaux–Espagne, LGV Bretagne–Pays de la Loire, LGV Poitiers–Limoges sowie eine LGV Provence–Alpes Côte d'Azur «LGV Paca». Diskutiert werden eine LGV Paris–Amiens–Calais und eine LGV Paris–Clermont–Ferrand–Lyon.

Ein *vollständiges* Bild vermittelt die Auflistung (auf Internet als PDF-Dokument im Downloadbereich).

In **Italien** wird das sog. «T» zügig verwirklicht: Turin–Mailand–Venedig und Mailand–Bologna–Florenz–Rom–Neapel.

Die Hochgeschwindigkeitsstrecken *Neapel–Rom* und *Mailand–Turin* auf dem ersten Abschnitt sind im Betrieb, 2009 soll der zweite *Novara–Mailand* folgen.

In Italien wurde im vergangenen Jahr die Eröffnung der Strecke *Mailand–Bologna* mit einem erweiterten Angebot gefeiert. Das nächste grosse Ereignis wird die Eröffnung des topographisch anspruchsvollen Abschnitts Bologna–Florenz 2009 sein. Dann wird *Mailand–Neapel durchgehend* mit Hochgeschwindigkeitszügen Alta Velocità befahren werden, und zwar 2010 mit dem TGV neuster Generation von Alstom mit der Bezeichnung Automotrice à Grande Vitesse AGV. Der neue italienische Betreiber Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) ist mit einem Auftragsvolumen von 25 Zügen der erste Käufer dieses Zuges.

Auch Italien *plant* weitere Hochgeschwindigkeitsstrecken, u.a. Neapel–Bari, Neapel–Reggio di Calabria und im Norden die Anbindung von Genua.

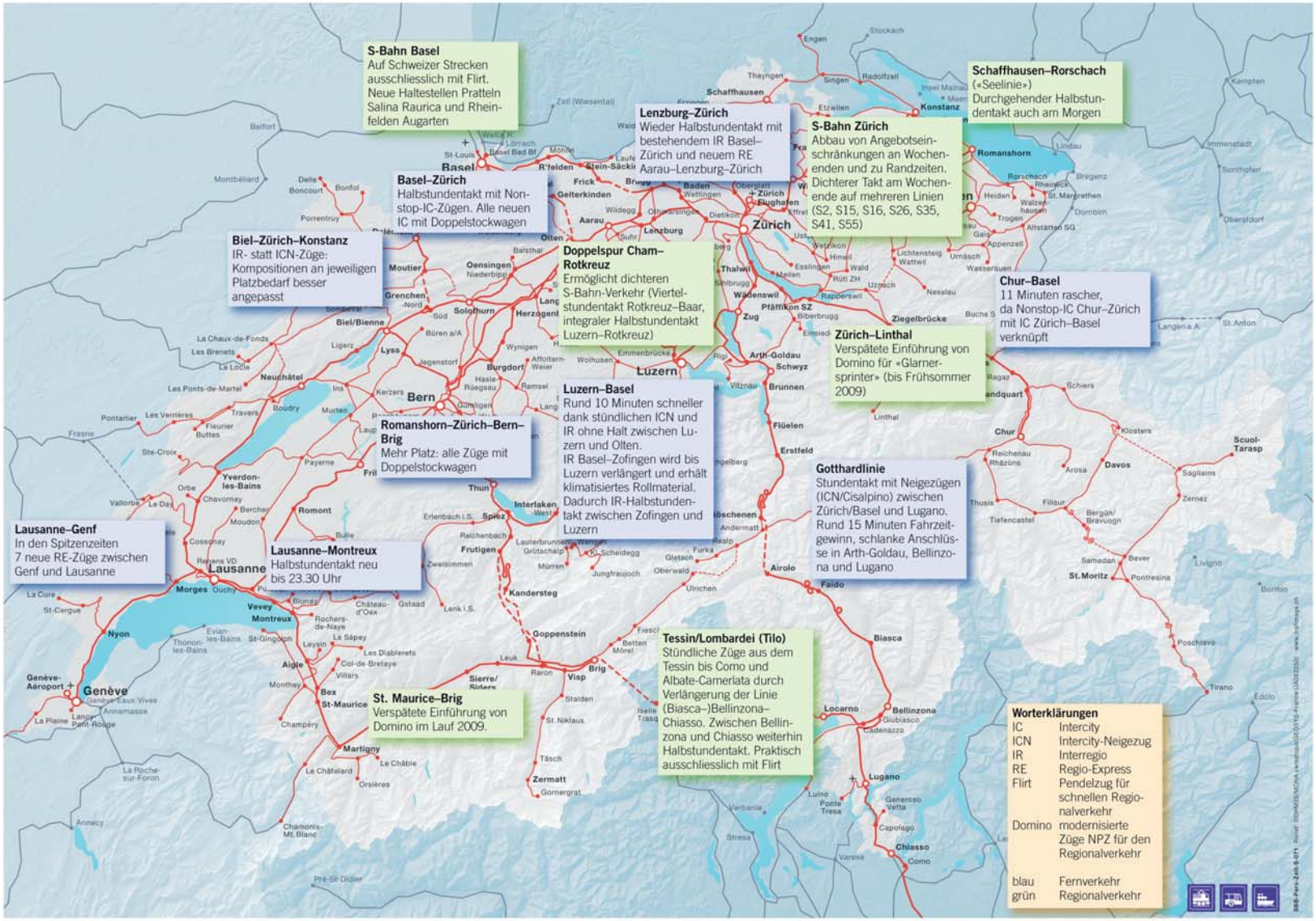
Das Monsterprojekt von *Frankreich und Italien Lyon–Turin* bestehend aus zwei Tunnels von 53 km und 12 km Länge sowie schnellen Zulauflinien und separaten Abschnitten für den Güterverkehr wird regelmässig von den Regierungen beider Staaten und der EU als erstrangiges europäisches Projekt ausgerufen. Ihm fehlt trotz Sondierungen nach wie vor der Schwung. So schrieb Ville & Transports: «Malgré quelques éléments positifs le projet ne semble toujours pas véritablement lancé.» Und der aktuellste Kommentar: «Le projet de Lyon–Turin continue à se hâter lentement». Der Baubeginn soll nun 2013 möglich sein. Die Nennung eines Zeithorizonts für die *Inbetriebnahme bleibt problematisch*.

Spanien steht mit Frankreich an vorderster Front beim Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken. Spanien baut eine neue Bahn. Die schnelle Strecke *Madrid–Cordoba–Sevilla* über 470 km wurde schon 1992 eröffnet.

Die 650 km lange Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid–Barcelona wird seit Februar 2008 mit Hochleistungszügen der RENFE mit 300 km/h befahren. Dieses Grossereignis wurde aus politischen Gründen und in Erinnerung grosser Schwierigkeiten beim Bau heruntergespielt. Die Geschwindigkeit soll nach der Période de Rodage weiter angehoben werden. Der Fahrzeitgewinn ist gewaltig:

FAHRPLANWECHSEL

Noch mehr Angebote im reichlich ausgelasteten SBB-Netz – dank Neigezügen und Doppelstöckern



DORIS WYSSMANN (GRAFIK)

Madrid–Barcelona gestern 7 Std., heute 2 Std. 38. Die künftige Bedeutung dieser Linie ist gekennzeichnet durch die *«Luftbrücke»* zwischen diesen beiden Grossstädten.

Eröffnet wurden im Dezember 2007 Äste auf die Hauptachse des Hochgeschwindigkeitsverkehrs *Madrid–Barcelona: Madrid–Valladolid* mit beachtlichen 200 km und *Cordoba–Malaga* mit 170 km.

Spanien plant landesweit Ausbau- und Hochgeschwindigkeitsstrecken, davon ein ganzes Netz zur *Verbindung von Madrid mit Valencia, Alicante, Murcia und Almeria.* Lässt sich das spanische Programm realisieren, wird die Eisenbahn über ein zusammenhängendes Hochgeschwindigkeitsnetz verfügen. Gleichzeitig wird der Anschluss an Europa mit der *Anpassung der Spurweite* sichergestellt.

Spaniens Optimismus kommt zum Ausdruck mit dem Zitat: «In *2012 Spain* will be located as the first nation in the world in number of kilometers of high-speed operation even ahead of countries with a great tradition in this mode of transport such as Japan and France.» Die Realisierung dieses Ziels wird auch von der *Mitfinanzierung durch die EU* abhängen.

Weitere Länder mit HGV-Plänen und -Ausbauten

Die in *Finnland* im September 2006 eröffnete Neubaustrecke Kerava–Lahti soll in Zukunft auch Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Helsinki und St. Petersburg mit Anschluss nach Moskau ermöglichen. Auch *Russland* plant drei Hochgeschwindigkeitsstrecken mit Ausgangspunkt Moskau, jedoch mit einem weit hinausgeschobenen Zeithorizont. Die Rede ist sodann von einer Neubaustrecke Ankara–Yozgat–Sivas in der *Türkei* mit Inbetriebnahme 2011.

USA Hochgeschwindigkeit «längst überfällig»! Die USA mit ihren Ballungszentren ist für den Hochgeschwindigkeitsverkehr prädestiniert. Vorstösse wurden immer wieder ausgebremst. Aus dem Konjunkturpaket sollen nun Gelder für den Hochgeschwindigkeitsverkehr fliessen. Das wäre ein vielversprechender Anfang.

In **Deutschland** wurde die *Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München* in Betrieb genommen. Damit wurde die Fahrzeit von 1 Std. 42 auf 1 Std. 02 reduziert. Mit Nürnberg–München und mit Köln–Frankfurt verfügt Deutschland über zwei Hochgeschwindigkeitsstrecken für Geschwindigkeiten um 300 Stundenkilometer.

Die Achse *Nürnberg–Leipzig/Halle–Berlin* ist abschnittsweise im Bau und soll frühestens 2017 durchgehend fahrbar sein.

Für die *Neubaustrecke Stuttgart–Ulm* wurde der Baubeginn auf 2010 festgelegt. Mit der Inbetriebnahme rechnet man 2019. Die Fahrzeit wird dann bei 23 Minuten liegen. Auf der

◀

Das heute ausgewogenere Investitionsverhältnis Strasse:Schiene ist notwendig, um der nach wie vor steigenden Mobilität gerecht zu werden. Die schrittweise Verwirklichung der FinöV-Grossprojekte Bahn 2000, die Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) am Gotthard (im Bau) und am Lötschberg (fertig erstellt), der Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) sowie die Massnahmen zur Lärmsanierung des Schienennetzes bilden die Grundlagen für den Ausbau des Angebots (siehe nebenstehende Karte mit den neuen Angeboten ab Dezember 2008). © SBB

Projekt- und Ausbauliste permanent anpassen
Die angehängte Liste über die Neubaustrecken Europas müsste permanent angepasst werden, denn neue technische, rechtliche und finanzielle Probleme verhindern häufig die Einhaltung ursprünglicher Zeitpläne. Baubeginn und Inbetriebnahme werden um Jahre hinausgeschoben. Aber das Hochgeschwindigkeitsnetz Europas entsteht. Hochgeschwindigkeitsverkehr muss heute mit über 250 km/h definiert werden. Es wird mit 270, 300 und 350 Stundenkilometer gefahren. Die spanische RENFE hat mit dem in Serie gefertigten Zug Velaro von Siemens 404 km/h Spitzengeschwindigkeit erreicht. Und SNCF/Alstom stellten mit dem Versuchszug V150 einen neuen Geschwindigkeitsrekord von 574,8 Stundenkilometer auf!

Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe–Basel ist der wichtige Katzenbergtunnel mit 10 km Länge im Abschnitt zwischen Freiburg im Breisgau und Basel im Bau.

Für den Zeithorizont der Inbetriebnahme der ganzen Strecke zirkuliert neben 2017 neuerdings auch 2020. Der Druck zum Bau superschneller Strecken ist in Deutschland geringer als in Frankreich und Spanien. Letztere forcieren die Hochgeschwindigkeit über 300 km/h. Deutschland setzt auf Ausbaustrecken für Geschwindigkeiten im Bereich von 200 km/h analog Hamburg–Berlin.

Die Staatsbahnen der **Niederlande** haben europaweit das dichteste Zugsangebot. Die 130 km lange Hochgeschwindigkeitsstrecke von *Amsterdam CS–Schiphol–Rotterdam–Breda* an die belgische Grenze ist gebaut. Inbetriebnahme ist auf 2010 verschoben. Die Fahrzeiten *Amsterdam–Paris* reduzieren sich von heute 4 Std. 04 auf morgen 3 Std. 03.

Auch **Belgien** baut Hochgeschwindigkeitsstrecken. Die *Nordachse* und der Anschluss Bruxelles–niederländische Grenze sind im Bau. Die *Westachse* Neubaustrecke Französische Grenze–Bruxelles wurde schon 1997 in Betrieb genommen. Vollständig in Betrieb ist seit 2008 die *Ostachse* Bruxelles–deutsche Grenze.

Grossbritannien konzentrierte sich auf den *Channel Tunnel Rail Link,* der im November 2007 auf seiner ganzen Länge mit dem Bahnhof *London–Saint Pancras* in Betrieb genommen wurde und damit eine Fahrzeit London–Paris von 2 Std. 15 erreicht. Jetzt steht aber der *Ausbau East Coast Main Line* und *West Coast Main Line* in verschiedenen Varianten zur Diskussion.

Österreich arbeitet an einer *Neubaustrecke für 200 km/h Wien–St. Pölten* und weiter nach Linz. Österreich beteiligt sich offen-

Schweiz mit Bahn 2000 und integralem Taktfahrplan
Die Schweiz kommt mit dem erfolgreichen Konzept BAHN 2000 und dem integralen Taktfahrplan ohne längere Hochgeschwindigkeitsstrecken aus. Aber an der Qualität der Verkehrsbedienung muss gearbeitet werden. Dazu gehört auch eine Verkürzung der Fahrzeit, die auf einigen Relationen unbefriedigend ist. Auf jeden Fall vermag die Schweiz je länger desto weniger mit der erfolgreichen BAHN 2000 Exklusivität beim Ausbau der öffentlichen Verkehrsbedienung zu beanspruchen. Auch andere Länder bauen ihre Bahn aus, und sie fahren schneller!

Fragen zu Vmax Bahn 2000 und HGV

1. *Welches ist die maximale Geschwindigkeit, welche auf einer Neubaustrecke heute und in Zukunft in der Schweiz möglich ist?*

   In der Schweiz ist die angebotswirksame Geschwindigkeit und nicht die technisch mögliche Höchstgeschwindigkeit massgebend.
   Unter dieser Voraussetzung fahren wir
   – auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist: 200 km/h
   – im Lötschbergbasistunnel ab Ende 07 200 km/h, später 250 km/h (nur möglich mit CIS II)
   – im Gotthardbasistunnel 230 km/h
   In langen Tunneln ist die Höchstgeschwindigkeit auch eine ökonomische Grösse:
   Mit steigender Geschwindigkeit nimmt der Luftwiderstand und damit die benötigte Traktion überproportional zu.

2. *Welches sind diese Neubaustrecken?*

   Siehe Frage 1
   Im Rahmen ZEB können weitere Streckenabschnitte dazu kommen wie z.B. die Neubaustrecke Chestenberg zwischen Rupperswil und Gruemet (beim Heitersberg)

3. *Kann die Schweiz diese Strecken trotzdem als Strecken mit HGV-Standard bezeichnen?*

   Strecken mit Geschwindigkeiten über 160 km/h werden als Hochgeschwindigkeitsstrecken bezeichnet. In Europa gibt es keine eindeutige Grenze. Es gilt die TSI «Technische Spezifikation für Hochgeschwindigkeitsstrecken00» (europ. Amtsblatt 2002; kann beim BAV heruntergeladen werden)

4. *Wenn ja, gibt es denn Strecken mit unterschiedlicher Vmax?*

   Siehe dazu Fragen 1 und 3; Bedingung ist lediglich Vmax grösser 160 km/h

5. *Weshalb hat die Schweiz von Anfang an auf Geschwindigkeiten wie 320/350 km/h verzichtet? Lag es an den dazu notwendigen Kurvenradien?*

   Nicht nur. Zu Beginn der Planung NHT und Gotthard waren höhere Geschwindigkeiten vorgesehen. Beide Projekte haben sich zuerst an den technischen Möglichkeiten und nicht an den Marktgegebenheiten in der Schweiz orientiert.
   Die Wende ist erst mit Bahn 2000 eingetreten: Im Planungsdreieck Angebot/Rollmaterial/Infrastruktur haben wir das Angebot, d.h. diejenige Fahrzeit die es braucht um gute Anschlüsse herzustellen in den Vordergrund gestellt. Damit genügten zwischen Bern und Olten 200 km/h

6. *Könnte die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist auch mit 320–350 km/h befahren werden?*

   Die NBS ist nur für 200 km/h vom BAV zugelassen.

sichtlich nicht am eigentlichen Schnellverkehr (300 km/h). Die neuen Züge *«Railjet»* sind denn auch nur für 230 km/h ausgelegt.

Für den *Brenner* wird verkündet, dass die *Finanzierung in Österreich und Italien* in Kürze sichergestellt sei, und die Bauarbeiten noch in diesem Jahr aufgenommen werden können. Ankündigungen um den Brenner sind bisher häufiger als spektakuläre Realisierungsschritte.

Portugal präsentiert mit der EU grosse Pläne mit fünf Hochgeschwindigkeitsstrecken. 2015 soll eine Hochgeschwindigkeitsstrecke über 600 km zwischen *Lisboa und Madrid* befahrbar sein, *Oporto–Vigo* schon früher.

Schweden baut eine Neubausstrecke genannt *Botniabanan: Västeraspby (Nyland)–Umea* über 190 km einspurig jedoch für 250 km/h.

Ausgewogenes Investitionsverhältnis Strasse : Schiene

2007 wurden knapp 4,2 Milliarden Franken in die Strasseninfrastruktur und 3,7 Milliarden Franken in die Schieneninfrastruktur investiert. Der geschätzte Verkehrsanteil des privaten Personenverkehrs auf der Strasse in der Schweiz betrug 2007 77,3 Prozent und beim öffentlichen Verkehr 22,7 Prozent. Mit ihren Aufträgen an die einheimische Wirtschaft sicherten die öffentlichen Transportunternehmungen im Jahre 2007 direkt und indirekt etwas über 100 000 Arbeitsplätze. Mit diesen und weiteren Daten und Fakten zum Verkehrswesen aus der neusten LITRA-Verkehrsstatistik 2008 hatten wir erneut ein grosses Echo in den Medien und in der Politik.

Der *Vergleich der Infrastrukturinvestitionen für Schiene und Strasse* zeigt gemäss der LITRA-Statistik, dass 2007 insgesamt 4,174 Milliarden Franken in die Infrastruktur der Strasse und 3,742 Milliarden Franken in jene der Schiene flossen. Zu Beginn der 90er-Jahre beliefen sich die Infrastrukturausgaben für die Schiene noch auf knapp 2 Milliarden Franken, jene der Strasse auf 3,7 Milliarden Franken. Zu Beginn der 70er-Jahre war der Unterschied mit 0,4 Milliarden Franken (Schiene) bzw. 2 Milliarden Franken (Strasse) noch grösser. Das heute *ausgewogenere Investitionsverhältnis* Strasse:Schiene ist vor allem auf den Bau der ersten Etappe von Bahn 2000, der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) am Gotthard (im Bau) und am Lötschberg (fertig erstellt), der ersten Bauten für den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) sowie auf die Massnahmen zur Lärmsanierung des Schienennetzes zurückzuführen. Gleichzeitig stagnierten die Investitionen für das Strassennetz auf hohem Niveau. Das Investitionsverhältnis zwischen den beiden Verkehrsträgern, welches in den 70er- und 80er-Jahren noch 1:5 zugunsten der Strasse lautete, ist nun fast ausgewogen. Mit dem weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der Vorlage über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB 1) und in absehbarer Zeit gemäss der Botschaft über Bahn 2030 wird sich das *Investitionsverhältnis* in den nächsten Jahren in dieser Grössenordnung *halten* können.

Der LITRA-Verkehrsstatistik kann weiter entnommen werden, dass sich die Benützung der Verkehrsmittel in der Schweiz 2007 (geschätzte Anteile der einzelnen Verkehrsträger) gegenüber dem Vorjahr weiter erhöht hat. Die *Zahl der Personenkilometer* (Anzahl Reisende mal gefahrene Distanz) belief sich im öffentlichen Verkehr gemäss den teilweise noch provisorischen Angaben auf 27 448 Millionen Personenkilometer (Anteil von 22,7 Prozent, Vorjahr 22,1 Prozent) und im privaten Strassenverkehr auf 93 267 Millionen Personen-

kilometer (77,3 Prozent, Vorjahr 77,9 Prozent). Das *Gesamtverkehrsaufkommen* auf Strasse und Schiene ist 2007 auf 120 715 Millionen Personenkilometer gestiegen (Vorjahr 117 686 Mio.). 2007 beförderten die öffentlichen Transportunternehmungen der Schweiz aufgrund von teilweise noch provisorischen Angaben insgesamt 2,034 Milliarden *Fahrgäste*. In der Schweiz hatte es 2007 total 4,2 Mio Fahrräder, womit rein rechnerisch mehr als die Hälfte der Einwohner der Schweiz über ein Velo verfügt.

Wie die LITRA-Statistik ebenfalls aufzeigt, sicherten die 2007 erfolgten Aufträge der schweizerischen Transportunternehmungen in der Höhe von etwas über 5 Milliarden Franken direkt und indirekt rund 100 000 Arbeitsplätze. Die Vergebungen der öffentlichen Verkehrsunternehmungen erfolgten zu über 90 Prozent im Inland. Der öffentliche Verkehr als Ganzes hat somit seine grosse *Bedeutung als Auftrag- und Arbeitgeber* für die einheimische Wirtschaft im Rahmen der Vorjahre beibehalten.

Einen interessanten Einblick in das Verkehrswesen unseres Landes gibt die LITRA-Zahlenstatistik auch beim *Endenergieverbrauch nach Verbrauchergruppen.* Vom gesamten Endenergieverbrauch 2007 in der Schweiz von 865 420 Terajoules entfallen 300 530 Terajoules auf den Bereich Verkehr. 77 Prozent davon entfallen auf den Strassenverkehr, 19 Pro-

Infrastrukturinvestitionen

Investitionen für Schiene und Strasse in der Schweiz (in Mio Fr.)

Jahr	Strasse [2]				Schiene [1]			Verhältnis Schiene/ Strasse [3]	Pro Kopf der Bevölkerung (in Fr.)		Motorfahrzeugbestand 30.9. (in 1000)
	Gemeinden	Kantone	Bund	Total	SBB	Übrige Bahnen	Total [5]		Schiene	Strasse	
1950	60,8	73,2		134,0	88,5	9,0	97,5	1 : 1,4	20,7	28,4	189
1960	182,8	194,4	113,2	490,4	128,4	11,0	139,4	1 : 3,5	26,0	91,5	574
1970	546,4	478,5	1 029,0	2 054,0	292,9	75,5	368,4	1 : 5,6	59,5	331,7	2 193
1980	680,7	683,7	1 211,4	2 575,8	485,0	34,2	519,2	1 : 5,0	82,0	406,6	2 702
1990	1 006,9	1 109,7	1 557,8	3 674,4	1 840,3	127,7	1 968,0	1 : 1,9	291,3	543,8	3 809
1999	751,4	1 198,0	2 217,0	4 166,4	2 216,9	349,5	2 566,4	1 : 1,6	358,2	581,6	4 470
2000	873,0	1 148,0	2 209,9	4 230,9	2 375,7	545,0	2 920,7	1 : 1,4	405,4	587,3	4 585
2001	783,2	1 169,7	2 223,9	4 176,8	2 394,3	812,3	3 206,6	1 : 1,3	441,9	575,6	4 707
2002	807,0	1 060,0	2 311,0	4 178,0	2 855,9	881,2	3 737,1	1 : 1,1	511,0	571,2	4 809
2003	804,0	1 095,0	2 260,0	4 159,0	3 022,2	854,0	3 876,2	1 : 1,1	526,4	564,8	4 888
2004	804,0	1 103,0	2 307,0	4 214,0	3 222,1	969,8	4 191,9	1 : 1,0	565,3	568,3	4 969
2005	858,0	1 225,0	2 200,0	4 283,0	3 314,2	1 157,6	4 471,8	1 : 1,0	599,5	574,2	5 043
2006	956,0	1 229,0	2 080,0	4 265,0	3 835,5	877,5	3 713,0	1 : 1,1	494,5	568,0	5 108
2007 [4]	971,0	1 233,0	1 970,0	4 174,0	3 038,0	703,6	3 741,6	1 : 1,1	492,7	549,6	5 186

[1] Investitionen in Anlagen und Einrichtungen inkl. Erneuerungen sowie baulicher Unterhalt
[2] Neubau, Verbesserungen, Ausbau, Landerwerb und baulicher Unterhalt
[3] Total Schiene verglichen mit Total Strasse
[4] Provisorische Angaben (Schiene und Motorfahrzeugbestand definitiv)
[5] inkl. Bahn 2000, AlpTransit und Lärmsanierung, ab 2006 inkl. HGV

Quellen: BfS, SBB, ATG, BLS, LITRA

Der Vergleich der Infrastrukturinvestitionen für Schiene und Strasse zeigt, dass 2007 insgesamt 4,174 Milliarden Franken in die Infrastruktur der Strasse und 3,742 Milliarden in jene der Schiene flossen. Zu Beginn der 90er-Jahre beliefen sich die Infrastrukturausgaben für die Schiene auf knapp 2 Milliarden Franken, jene der Strasse aber auf 3,7 Milliarden. Zu Beginn der 70er-Jahre war der Unterschied mit 0,4 Milliarden Franken (Schiene) bzw. 2 Milliarden (Strasse) noch grösser.

© LITRA

Verkehrsmittel-Typ	Mittleres Fassungs-vermögen *Personen pro Kurs*	Komfortorientierte Leistungsfähigkeit pro Stunde während der Hauptverkehrszeit	Komfortorientierte Leistungsfähigkeit pro Tag
		Personen pro Richtung	
Bus			
Standardbus	63	1 520	22 700
Gelenkbus	92	2 124	31 100
Grossraumbus	123	2 821	40 900
Tram			
Tram kurz	94	2 184	32 000
Tram mittel	180	3 989	54 800
Tram lang	222	5 028	71 800
U-Bahn			
U-Bahn klein	274	3 564	58 600
U-Bahn gross	764	10 084	163 700
S-Bahn			
Kleine S-Bahn	530	4 527	70 600
Mittlerer Pendelzug	1144	10 131	157 900
Langer Pendelzug	1716	14 246	222 100
Doppelstöcker	745	6 704	104 500
Zweifachkomposition Doppelstöcker	1495	13 408	209 000
Dreifachkomposition Doppelstöcker	2242	18 783	292 800

zent auf den Luftverkehr und 4 Prozent auf den Schienenverkehr (der öffentliche Busverkehr ist beim Strassenanteil mit ca. 1 Prozent beteiligt).

Auch beim gesamten *Stromverbrauch* von 206 266 Terrajoules schliessen die Bahnen 2007 mit einem Anteil von nur 5 Prozent nach wie vor vergleichsweise günstig ab. In Bezug auf die *Sicherheit beim Reisen* (Unfallhäufigkeit mit verletzten und getöteten Reisenden) zeigt die LITRA-Statistik, dass die öffentlichen Verkehrsmitteln 49 Mal sicherer sind als das motorisierte private Verkehrsmittel. Schliesslich gibt die LITRA-Verkehrsstatistik Auskunft über die *Entwicklung der Tarif- und Lebenskostenindizes.* Diese zeigen, dass die Kosten für den Betrieb von Personenwagen, die Löhne und Gehälter, die Konsumentenpreise sowie die Preise für Treibstoffe gegenüber dem Vorjahr teilweise deutlich gestiegen sind, die Fahrpreise der Bahn jedoch stagnierten.

Die LITRA-Statistik enthält wie gewohnt weitere interessante Daten und Fakten zum Verkehr wie zum Beispiel über das *Verkehrsverhalten* der Schweizer Bevölkerung, die *Netzlänge* und die *Anzahl Beschäftigten* bei den öffentlichen Verkehrsunternehmungen, über die Verwendung der für *Strassenaufgaben zweckgebundenen Einnahmen,* die Anzahl der *Nutzfahrzeugfahrten im alpenquerenden Güterverkehr,* den *mengenmässigen alpenquerenden Güterverkehr,* die *Ausgaben der privaten Haushalte,*u.a.m.

Die übersichtliche und informative Statistik kann kostenlos gegen Einsendung eines mit 85 Rappen frankierten und adressierten Briefumschlages beim Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA, Postfach 7123, 3001 Bern, bezogen werden. Zudem können die Zahlen im Internet unter *www.litra.ch* oder *www.verkehrsstatistik.ch* eingesehen werden.

Welche Verkehrsmittel zur Erschliessung von Agglomerationen?

Autobus, Trolleybus, Tram, U-Bahn oder S-Bahn? Bei der Erschliessung von Agglomerationen stellt sich oft die Frage, welches Verkehrsmittel je nach gewünschter Leistungsfähigkeit am besten geeignet ist.

Nebst dem Tram eignen sich zur Erschliessung von Agglomerationen grundsätzlich auch Autobusse, Trolleybusse, U-Bahnen und S-Bahnen. Welche Verkehrsmittel sich im Einzelfall besser eignen und wovon ihre Eignung abhängt, wurde kürzlich in einer Studie des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich untersucht. Wesentliche Elemente für den wesensgerechten Verkehrsmitteleinsatz bilden dabei die Leistungsfähigkeit und das Fassungsvermögen (Kapazität). Hinzu kommen eine grösstmögliche Energiediversifikation und Energieeffizienz, wie beispielsweise beim Hybridbus von VOLVO (Trolley und Diesel), zurzeit im Test bei den Verkehrsbetrieben Schaffhausen (VBSH).

© VBSH

Nebst dem Tram eignen sich zur Erschliessung von Agglomerationen grundsätzlich auch Autobusse, Trolleybusse, U-Bahnen und S-Bahnen. Welche Verkehrsmittel sich im Einzelfall zur Erschliessung von Agglomerationen besser eignen und wovon ihre Eignung abhängt, wurde kürzlich in einer *Studie des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich* untersucht. Ein wesentliches Element für den wesensgerechten Verkehrsmitteleinsatz bildet dabei die Leistungsfähigkeit. Folgende konkrete Fragen standen im Vordergrund der Untersuchung:

– Welche theoretische Obergrenze der Leistungsfähigkeit kann für ein Verkehrsmittel angegeben werden? Welche Faktoren bewirken, dass diese Obergrenze nicht erreicht werden kann?
– Welche Abstufungen dieser theoretischen Obergrenze der Leistungsfähigkeiten können unterschieden werden? Wie reduzieren sich die Leistungsfähigkeiten? Wie weit entfernt man sich von der theoretischen Obergrenze?
– Welche Unterschiede existieren zwischen den Leistungsfähigkeiten der Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs in den entwickelten Stufen?
– Wie kann der Kapazitätsbegriff definiert werden?

Schon die *Definition der Kapazität* (Fassungsvermögen) und der Leistungsfähigkeit ist kein leichtes Unterfangen, da beispielsweise die Angaben der Fahrzeughersteller oft allzu optimistisch sind und z.B. kaum berücksichtigen, dass Fahrgäste mit Rucksäcken mehr Platz beanspruchen. Zur Klärung all dieser Fragen wurde in der Praxis untersucht, wann sich Fahrgäste nicht mehr in ein besetztes Fahrzeug begeben, da sie es als «voll» taxieren.

Die *theoretische Leistungsfähigkeit* einer Linie des öffentlichen Verkehrs wird aber in der Praxis durch verschiedene Einflüsse reduziert:

– Einflüsse anderer Fahrzeuge derselben Linie.
– Anforderungen bezüglich Kundenkomforts (zu verschiedenen Verkehrszeiten werden unterschiedliche Fahrzeugbesetzungen akzeptiert).
– Einflüsse von Fahrzeugen anderer Linien desselben Verkehrsmittels.
– Einflüsse anderer Verkehrsmittel.

Die *komfortorientierte Leistungsfähigkeit* berücksichtigt die Tatsache, dass die Fahrgäste in unterschiedlichen Verkehrszeiten unterschiedliche Anforderungen an die Fahrzeugbesetzungen haben. So wird während der

▶

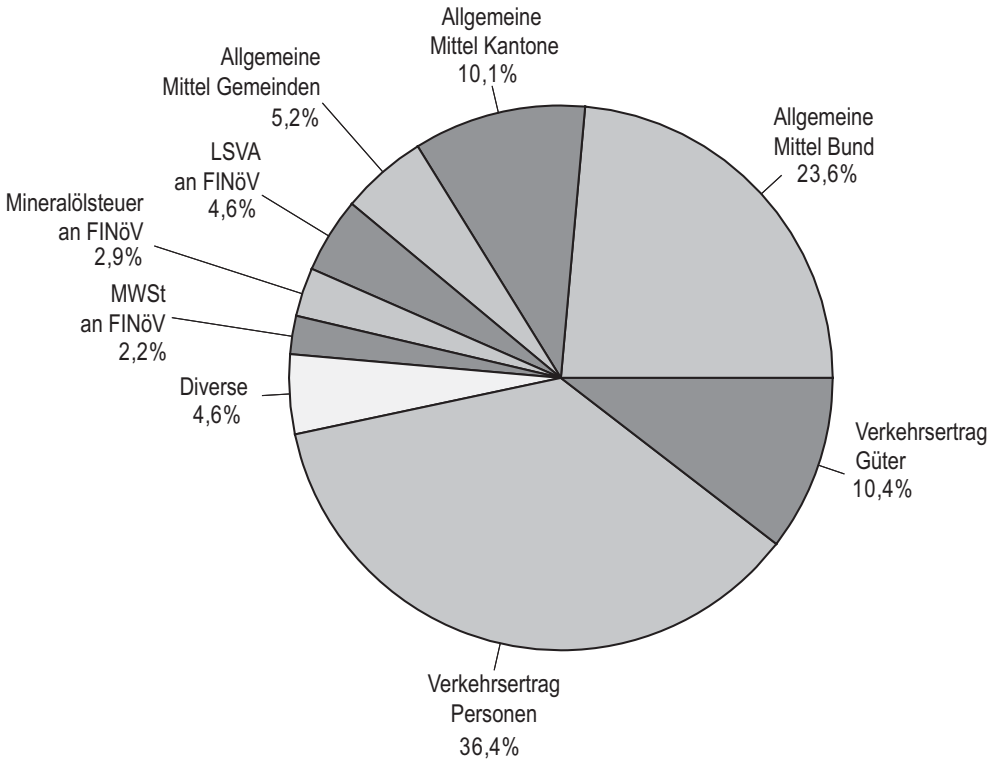
Die Benützung der Verkehrsmittel in der Schweiz (geschätzte Anteile der einzelnen Verkehrsträger) hat sich gegenüber dem Vorjahr weiter erhöht. Die Zahl der Personenkilometer (Anzahl Reisende mal gefahrene Distanz) belief sich im öffentlichen Verkehr auf 27 448 Millionen Personenkilometer (Anteil von 22,7 Prozent, Vorjahr 22,1 Prozent) und im privaten Strassenverkehr auf 93 267 Millionen Personenkilometer (77,3 Prozent, Vorjahr 77,9 Prozent). Das Gesamtverkehrsaufkommen auf Strasse und Schiene ist 2007 auf 120 715 Millionen Personenkilometer gestiegen (Vorjahr 117 686 Millionen). 2007 beförderten die öffentlichen Transportunternehmungen der Schweiz insgesamt 2,034 Milliarden Fahrgäste. Das Geld für die laufende Anpassung der Infrastruktur an die wachsende Verkehrsmenge fliesst aus verschiedenen Quellen (siehe nebenstehende Tabelle und Grafik). © LITRA

Woher kommt das Geld für den öffentlichen Verkehr?

	2001		2006		2007	
	Mio Fr.	%	Mio Fr.	%	Mio Fr.	%
Allgemeine Mittel Bund	2 980	25,8	3 234	24,3	3 158	23,6
Allgemeine Mittel Kantone	1 100	9,5	1 342	10,1	1 350 [1)]	10,1
Allgemeine Mittel Gemeinden	564	4,9	676	5,1	700 [1)]	5,2
LSVA an FinöV	440	3,8	611	4,6	610	4,6
Mineralölsteuer an FinöV	205	1,8	396	3,0	386	2,9
MWST an FinöV	217	1,9	280	2,1	295	2,2
Nebenerträge der Transportunternehmen	4	0,0	590	4,4	608 [1)]	4,6
Verkehrsertrag Personen	4 598	39,9	4 813	36,2	4 860 [1)]	36,4
Verkehrsertrag Güter	1 425	12,4	1 347	10,1	1 387 [1)]	10,4
Total	11 533	100,0	13 289	100,0	13 354	100,0

[1)] Schätzung

Quellen: Öffentliche Finanzen der Schweiz BfS/EFD, Staatsrechnung, VöV



Hauptverkehrszeit eher eine höhere Stehplatzdichte toleriert als in den Randverkehrszeiten am Abend. Zudem wird mit zunehmender Reisedauer die Verfügbarkeit eines Sitzplatzes stärker gewichtet.

Folgende *Kennwerte* wurden für die verschiedenen Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs ermittelt:

50 Jahre schweizerischer Verkehrspolitik

Verkehrspolitisch hat sich in der Schweiz in den letzten fünfzig Jahren überaus viel bewegt. Unser Verkehrssystem findet auch international Beachtung: Das Angebotskonzept BAHN+BUS 2000 bewährt sich, das Finanzierungs- und Nutzungskonzept der NEAT ist wegweisend für eine Politik der Verkehrsver-

Verkehrspolitisch hat sich in der Schweiz in den letzten 50 Jahren überaus viel bewegt. Das Angebotskonzept BAHN+BUS 2000 bewährt sich, das Finanzierungs- und Nutzungskonzept der NEAT ist wegweisend für eine Politik der Verkehrsverlagerung (im Bild der alpenquerende Güterverkehr), der gut funktionierende öffentliche Agglomerationsverkehr ist zu einem wichtigen Standortfaktor der Schweizer Städte geworden. Die Volksrechte der direkten Demokratie – Initiativen und Referenden – haben dabei eine zentrale Rolle gespielt. Der Aufbau des alle Landesteile erschliessenden Autobahnnetzes hatte schon zwei bis drei Jahrzehnte vor den grossen Bahninvestitionen begonnen. Ein Anfang Jahr erschienenes Buch mit der LITRA als Mitherausgeberin gibt einen umfassenden Einblick in die letzten 50 Jahre der schweizerischen Verkehrspolitik.

© SBB

lagerung, der gut funktionierende öffentliche Agglomerationsverkehr ist zu einem wichtigen Standortfaktor der Schweizer Städte geworden. Die Volksrechte der direkten Demokratie – Initiativen und Referenden – haben dabei eine zentrale Rolle gespielt. Der Aufbau des alle Landesteile erschliessenden Autobahnnetzes hatte schon zwei bis drei Jahrzehnte vor den grossen Bahninvestitionen begonnen. Ein anfangs Jahr erschienenes Buch mit der LITRA als Mitherausgeberin gibt einen umfassenden Einblick in die letzten fünfzig Jahre der schweizerischen Verkehrspolitik (Berger et al., Verkehrspolitische Entwicklungspfade der Schweiz – Die letzten 50 Jahre. Zürich, 2009.

Die Geschichte der schweizerischen Verkehrspolitik der letzten 50 Jahre ist durch die Verknüpfung mehrerer Entwicklungspfade gekennzeichnet. Abgestützt auf den Infrastrukturausbau fand eine umfassende *Nachrüstung und Modernisierung des Strassen- und Schienenverkehrs* statt. Diese machte an den Landesgrenzen nicht halt – die Integration in die europäischen Verkehrsnetze ist im Gang. Für diesen Infrastrukturausbau wurden *Finanzierungslösungen* gefunden, welche neben den für den Strassenbau reservierten Geldern auch *Investitionsmittel* für den öffentlichen Verkehr sicherten. Der Nationalstrassen-Fonds und der FinöV-Fonds sind zudem nicht strikt von einander getrennt. Je nach dem Aufgabenbereich – so primär zugunsten der NEAT – besteht eine gewisse Durchlässigkeit.

Der Infrastrukturausbau hat mit dem starken Verkehrszuwachs weder bei der Strasse noch bei der Bahn und beim Luftverkehr Kapazitätsengpässe verhindern können. Die Fragen der betrieblichen Optimierung der Verkehrsträger werden damit zentral. International erweist sich dabei die «Interoperabilität» (als Gegensatz zu «Insellösungen») der technisch/organisatorischen Lösungen als zwingend (siehe Bild). Auch steht der landesinterne und internationale Betrieb der Verkehrssysteme zunehmend im Zeichen der Wettbewerbspolitik. Die Schweiz verfolgt vorab eine Politik des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern, die EU eine Politik des Wettbewerbs innerhalb der Verkehrsträger, also unter den Transportunternehmen. © SBB

Der Infrastrukturausbau hat aber mit dem *starken Verkehrszuwachs* weder bei der Strasse noch bei der Bahn und beim Luftverkehr Kapazitätsengpässe verhindern können. Die Fragen der *betrieblichen Optimierung der Verkehrsträger* wurden damit zentral. International erweist sich dabei die «Interoperabilität» (als Gegensatz zu «Insellösungen») der technisch/organisatorischen Lösungen als zwingend.

Der landesinterne und internationale Betrieb der Verkehrssysteme steht zunehmend im Zeichen der *Wettbewerbspolitik*. Die Schweiz verfolgt vorab eine Politik des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern, die EU eine

Wirtschaftliche Bedeutung

Vergebungen des öffentlichen Verkehrs an die schweizerische Wirtschaft (in Mio Fr.)

	1972	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
SBB [1]	814	997	2 371	2 642	3 315	3 203	3 150	3 214	3 563
Privatbahnen [2]	100	171	229	307	215	227	222	401	429
Zahnrad- und Seilbahnen [2]	46	90	118	134	162	155	164	160	157
Nahverkehrsmittel [2]	61	68	184	204	288	280	294	298	310
Postautodienst [3]	67	103	250	323	389	411	425	427	387
Konzessionierte Automobil-unternehmungen	75	60	145	161	174	178	184	188	192
Total	1 163	1 489	3 297	3 771	4 543	4 454	4 439	4 688	5 038
Anzahl Arbeitsplätze [4]		84 446	105 951	95 860	103 146	101 441	100 734	100 174	103 326

[1] Maschinenindustrie (Rollmaterial); Baugewerbe; Metallindustrie; Dienstleistungen; Papier-, Holz- und Textilindustrie, grafisches Gewerbe, Büromaterial; Brenn- und Treibstoff, chemische Industrie

[2] Nur Investitionen in Anlagen, feste Einrichtungen, Fahrmittel und Mobilien (teilweise Schätzung)

[3] Fahrzeuge, technische Einrichtungen, Ersatzteile, Bereifung, Leistungen durch Dritte (ohne Bauten)

[4] Anzahl Beschäftigte bei den öffentlichen Transportunternehmungen (ohne Luftfahrt) und bei den Lieferanten (Beschäftigungswirkung infolge der Aufträge, nach Bruttowertschöpfungsmethode

Quellen: SBB, PostAuto, VöV, ETHZ, LITRA

Bau und Betrieb der Infrastrukturen, wie auch die Wettbewerbspolitik, wurden in den letzten 50 Jahren zunehmend durch Fragen der Verträglichkeit mit der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz geprägt. Die Bauprojekte sind besser in ihre Umgebung zu integrieren; Tunnels müssen sicherer werden. Bauwerke werden dabei meist aber auch teurer. Umweltschonende und sichere Verkehrsmittel sollen bessere Marktchancen erhalten als belastende. Regulative Massnahmen dämmen stark störende Emissionen ein. Auch die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs für die Schweizer Volkswirtschaft rückt vermehrt in den Vordergrund. So haben im Jahr 2007 die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs für 5,04 Milliarden Franken Aufträge an die Wirtschaft vergeben, was insgesamt etwas über 100 000 Arbeitsplätze sicherte.

© LITRA

Politik des Wettbewerbs innerhalb der Verkehrsträger, also unter den Transportunternehmen. In der Fachsprache spricht man von inter-modalem und intra-modalem Wettbewerb. Der *Inter-modale* wird in der Schweiz mittels der Forderung nach «gleich langen Spiessen» zwischen Bahn und Strasse bezüglich Infrastrukturinvestitionen und Anlastung der externen Kosten des Verkehrs anvisiert.

Der intra-modale Wettbewerb wird europaweit durch eine *Liberalisierung auf den Verkehrsmärkten* angestrebt. Deren Schlüsselelemente sind die umfassende Marktöffnung beim Strassengüterverkehr, der freie Netzzugang bei den Bahnen und die Dienstleistungs-freiheiten im Luftverkehr. Beim schienengebundenen Personenverkehr zeigen sich jedoch Grenzen der Liberalisierung.

In der Schweiz etwa unterstehen regelmässige, vertaktete Angebote, welche das schweizerische Konzept BAHN+BUS 2000 gewährleisten, Auflagen der Konzessionierung: Anbieter dürfen sich auf der gleichen Linie nicht konkurrenzieren.

Bau und Betrieb der Infrastrukturen, wie auch die Wettbewerbspolitik, wurden zunehmend durch Fragen der *Verträglichkeit mit der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz* geprägt. Die Bauprojekte sind besser in ihre Umgebung zu integrieren; Tunnels müssen sicherer werden. Bauwerke werden dabei meist aber auch teurer. Umweltschonende und sichere Verkehrsmittel sollen bessere Marktchancen erhalten als belastende.

Regulative Massnahmen dämmen stark störende Emissionen ein. Wegleitend ist hier aber das Verursacherprinzip bzw. das Konzept der Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs. Die Schweiz hat mit der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA einen auch für ihr europäisches Umland wichtigen Schritt in diese Richtung getan.

Verträglichkeit des Verkehrs ist im weitern mit Bezug auf die *Ziele der Raumordnungspolitik* gefordert. Das Auto hat hier unterschiedlich gewirkt. Zum einen hat es periphere Gebiete – darunter das Berggebiet – besser erschlossen; zum andern hat es aber zur Zersiedlung des Landes in den Agglomerationen

Auf dem Netz der schweizerischen Bahnunternehmungen existieren heute etwa 5700 Bahnübergänge. Davon entsprechen etwa 3100 den geltenden Vorschriften. Somit verbleiben noch etwa 2600 Bahnübergänge, die bis Ende 2014 aufzuheben oder zu sanieren sind. Die Bahnunternehmungen sind derzeit daran, die Projekte zu erstellen und sie den zuständigen Behörden einzureichen. Im Bild ein bereits sanierter Bahnübergang in Burgdorf. © BAV

Bahnübergang-Typ	2005	2006	2007
Unbewachte Bahnübergänge	3380	3310	3155
Bahnübergänge mit Blinklicht, ohne Schranken	405	405	410
Bahnübergänge mit Schranken oder Halbschranken	1935	1955	1954
Total	**5720**	**5670**	**5519**

Quelle: Bericht über die Sicherheit im öffentlichen Verkehr 2007, Bundesamt für Verkehr, Bern 2008

Bahnübergänge aufheben	840
Bahnübergänge mit Andreaskreuz oder Signaltafeln ausrüsten	614
Bahnübergänge mit Blinklichtanlage ausrüsten	288
Bahnübergänge mit Schrankenanlagen ausrüsten	396
Bedarfsschranken, Absperrungen, Hindernisse	179

Quelle: Bericht über die Sicherheit im öffentlichen Verkehr 2007, Bundesamt für Verkehr, Bern 2008

Niveauübergänge	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Total	**1503**	**1447**	**1388**	**1395**	**1311**	**1137**	**1103**	**1047**
technisch gesichert	766	762	754	834	811	814	856	857
Privat	533	494	464	431	402	291	246	223
nur für Fussgänger (ab 2006 ohne Seetal-Linie)	233	220	208	201	165	105	99	82

Quelle: Statistisches Vademecum. Die SBB in Zahlen

Strassenverkehrsunfälle auf Bahn- und Tramübergängen			
Jahr	**Unfälle**	**Schwerverletzte**	**Getötete**
1992	368	34	17
1993	437	49	12
1994	453	50	12
1995	474	40	11
1996	409	48	16
1997	413	50	23
1998	351	36	10
1999	344	53	16
2000	262	40	9
2001	296	39	13
2002	250	32	9
2003	266	24	14
2004	236	18	17
2005	213	21	7
2006	221	18	6
2007	238	31	9

Quelle: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung

und entlang der Autobahnkorridore beigetragen. Es ist für den öffentlichen Verkehr schwierig, solche Gebiete zu bedienen. Doch zeigt sich, dass das Konzept BAHN+BUS 2000 und die S-Bahnsysteme eine *vermehrte Verdichtung der Siedlungen und eine Re-Urbanisierung* unterstützen.

Die Autoren sehen in dieser integrativen Verkehrspolitik der vergangenen 50 Jahre insgesamt eine Entwicklung zu mehr Nachhaltigkeit. Erste Erfolgssignale zeigen sich nicht nur in der schrittweisen Verbesserung der Umwelt- und Energieeffizienz im Strassen- und Luftverkehr, sondern auch in der *Stabilisierung des Modalsplits* zwischen privatem und öffentlichem Verkehr bereits nach zwei Jahrzehnten aktiver Förderungspolitik zugunsten des Letzteren.

Die Autorentexte im Buch werden ergänzt durch Notizen aus Gesprächen mit drei massgeblichen Erfahrungsträgern im Betrachtungszeitraum, den für den Verkehrsbereich zuständigen Bundesräten Leon Schlumpf, Adolf Ogi und Moritz Leuenberger. Zudem äussern sich als Erwartungsträger sechs jüngere Mitglieder des gegenwärtigen Nationalrats mit ihren verkehrspolitischen Visionen für die Zukunft.

Wo bleibt der Lokpfiff?
Warum verschwindet mit den neuen Fahrzeugen der SBB immer mehr der charakteristische Pfiff der Lokomotiven und wird dieser durch ein oft als unsympathisch und heiser empfundenes Geräusch ersetzt? Der Rätsels Lösung: Mit der Erhöhung der Zugsgeschwindigkeiten müssen die Warnsignale (z.B. vor unbewachten Bahnübergängen) so abgegeben werden, dass sie ihren Zweck der Warnung noch erfüllen und auch von Automobilisten mit geschlossenen Fenstern wahrgenommen werden. Aus diesem Grund hat der Internationale Eisenbahnverband (UIC, Union Internationale des Chemins de Fer) beschlossen, dass alle im internationalen Verkehr eingesetzten Triebfahrzeuge ein zweistufiges Signalhorn aufzuweisen haben. Die Frequenz des tiefen Tons beträgt dabei ungefähr 370 Hertz, jene des hohen Tons 660 Hertz. Und: Die Klangfarbe der hervorgebrachten Töne muss möglichst reich an Obertönen sein. Neue Fahrzeuge der SBB werden gemäss dieser UIC-Vorschrift mit einem zweistufigen Signalhorn ausgerüstet. Neue Fahrzeuge von Privatbahnen besitzen aber weiterhin eine Pfeife, so dass die «Musik» dennoch abwechslungsreich ausfällt.

Sanierte Bahnübergänge: 35 Prozent weniger Strassenverkehrsunfälle

Die Sanierung von gefährlichen Niveauübergängen kommt gut voran. Bis Ende 2007 waren bereits 81 Prozent der gefährlichsten Bahnübergänge mit einer Sichtzeit von weniger als sechs Sekunden saniert. Allein in den letzten drei Jahren hat die Zahl der unbewachten Bahnübergänge um 225 abgenommen. Die Zahl der Strassenverkehrsunfälle auf Bahn- und Tramübergängen reduzierte sich im Zeitraum 1992 bis 2007 von 368 auf 238 oder 35 Prozent. Auf diese Tatsachen hat die LITRA in einem weiteren Mediendienst hingewiesen und dabei ein gutes Medienecho erzielt.

Der erstmals vom Bundesamt für Verkehr BAV publizierte *Bericht über die Sicherheit im öffentlichen Verkehr* geht speziell auf die *Sanierung von Bahnübergängen* ein. Der Vorsteher des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesrat Moritz Leuenberger, hat im Herbst 2004 eine Task Force für die Sanierung der 190

Schon 1847 ein Problem der Verkehrssicherheit
Bereits zur Zeit der 1847 eröffneten «Spanisch-Brötli-Bahn» zwischen Zürich und Baden bestanden niveaugleiche Kreuzungspunkte zwischen der Eisenbahn und der Strasse. Die damals erlassene «Instruktion für die Bahnwärter der Schweizerischen Nordbahn» regelte in §23 das «Absperren und Öffnen der Barrieren». Danach waren die damals als «Wegübersetzungen» bezeichneten Niveauübergänge wenigstens fünf und je nach Umständen bis höchstens zehn Minuten vor der Durchfahrt des Zuges zu schliessen und nach der Vorüberfahrt «mit möglichster Beförderung» wieder zu öffnen. Eine derart lange Schliessungszeit kann der heutige Strassenverkehr natürlich nicht mehr tolerieren; er ist daran interessiert, nur eine kurze Zeit auf die Durchfahrt des Zuges warten zu müssen.

gefährlichsten Bahnübergänge gebildet, bei denen ein Zug weniger als sechs Sekunden vor dem Eintreffen zu sehen ist.

Auf *Ende 2007* sind 154 dieser *gefährlichsten Bahnübergänge saniert* worden, das sind 81%. Bei weiteren 23 Übergängen standen die Massnahmen zur Sanierung kurz vor der Ausführung oder waren bereits im Gang. Die verbleibenden 13 Bahnübergänge befanden sich im Plangenehmigungsverfahren.

Wie sich die Zahl aller Bahnübergänge auf dem schweizerischen Schienennetz in den letzten drei Jahren entwickelt hat, zeigen die Tabellen auf Seite 74:

Parallel zur zielstrebigen Aufhebung der gefährlichsten Bahnübergänge sind für 2317 Bahnübergänge im Rahmen der Mittelfristplanung der Transportunternehmungen eingehende Untersuchungen durchgeführt worden. Bis im Jahr 2014 sind dabei folgende Massnahmen vorgesehen:

Auch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sind bestrebt, den Ersatz von Niveauübergängen durch Unter- und Überführungen tatkräftig *weiterzuführen.* 1961 existierten auf dem ganzen *SBB-Netz* noch rund *4000 Niveauübergänge,* heute ist es nur *noch ein Viertel.* Die Zahl der Niveauübergänge entwickelte sich in den vergangenen Jahren wie folgt:

Die Zahl der 1047 verbleibenden Kreuzungspunkte mit der Strasse soll aber noch weiter sinken, denn nach der *Eisenbahnverordnung von 2003* sind *bis spätestens 2014* alle unbewachten Übergänge auf dem SBB-Netz zu sanieren oder ganz aufzuheben. Oft können

Kostengünstige Lösungen für sehr schwach benützte Bahnübergänge
Bei sehr schwach benützten Bahnübergängen auf einspurigen Strecken ist eine Installation von Blinklichtsignal- oder Schrankenanlagen verhältnismässig sehr teuer. Der Verband öffentlicher Verkehr VöV hat daher mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen ASTRA und des Bundesamtes für Verkehr BAV das Forschungsprojekt «MICRO» durchgeführt. Im Rahmen dieses Forschungsprojekts konnten vier Pilotanlagen geplant, betrieben und deren Wirkung auf die Übergangsbenützer untersucht werden. Sowohl vom Bundesamt für Strassen und wie auch vom Bundesamt für Verkehr ist nun Mitte 2008 die Zustimmung zum Konzept «MICRO» eingetroffen; die Anpassung der entsprechenden Verordnungen kann mit der nächsten Revision vorgenommen werden.

Die bisherige zielstrebige Aufhebung der Niveauübergänge ist nicht ohne positive Auswirkungen auf die Zahl der Unfälle auf Bahnübergängen geblieben. Wie die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu in einer Statistik zeigt, konnte seit 1992 ein kontinuierlicher Rückgang um 35 Prozent bei den Unfällen an Bahn- und Tramübergängen beobachtet werden. So gab es 1992 368 Unfälle auf Bahn- und Tramübergängen. 2007 waren es noch 238. Dies ist ohne Zweifel auf die gezielte Aufhebung von Niveauübergängen zurückzuführen. Im Bild ein modernisierter Bahnübergang im Seetal.

© BAV

durch den Bau von rückwärtigen Verbindungswegen gleich mehrere unbewachte Niveauübergänge aufgehoben werden, doch sind dabei manchmal von den Fussgängern und Fahrzeugführern gewisse Umwege in Kauf zu nehmen.

Widersprüchliche Bedeutung der Farbe Orange?
Im Strassenverkehr bedeutet das orange Blinklicht Gefahr und Vorsicht. In der Stadt Bern gilt bei versenkbaren Pollern im Strassenbereich das orange Blinklicht als Zeichen für die Weiterfahrt. Das gleiche optische Signal hat somit nicht überall die gleiche Bedeutung für die Strassenverkehrsteilnehmer.

Übrigens sind gemäss Artikel 37a der Eisenbahnverordnung von 2003 auf Streckenabschnitten und in Stationen mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 160 km/h keine Bahnübergänge zugelassen.

Am sichersten sind jene Kreuzungspunkte zwischen Schiene und Strasse, die in Form einer *Unter- oder Überführung* ein gefahrloses Passieren ermöglichen. Die zum Teil massiven Kosten für die Aufhebung eines Niveauübergangs lassen die Frage aufkommen, wer eine solche Sanierung bezahlt.

Die *Federführung* für die Sanierung liegt jeweils bei der Bahn; allerdings sind die jeweiligen Strasseneigentümer (Kantone, Gemeinden oder Private) ebenfalls mitbeteiligt.

Im Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 heisst es in Artikel 26, alle Kosten seien dann von der Bahnunternehmung zu tragen, «wenn die Änderung vorwiegend durch die Bedürfnisse des Bahnverkehrs bedingt ist». Die *Verkehrstrennungsverordnung vom 6. November 1991* geht einen Schritt weiter; der Bund soll aus Mitteln der Mineralölsteuer Beiträge «an die Aufhebung oder Sicherung von höhengleichen Kreuzungen von Bahngleisen auf unabhängigem Bahnkörper mit öffentlichen oder privaten Strassen und Wegen, die dem allgemeinen motorisierten Verkehr dienen (Niveauübergänge)» leisten.

Erfreulicherweise ist die bisherige zielstrebige Aufhebung der Niveauübergänge nicht ohne positive *Auswirkungen auf die Zahl der Unfälle auf Bahnübergängen* geblieben. Wie die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu in einer Statistik zeigt, konnte seit 1992 ein kontinuierlicher Rückgang bei den Unfällen an Bahn- und Tramübergängen beobachtet werden. Dies ist ohne Zweifel auf die *gezielte Aufhebung von Niveauübergängen zurückzuführen.*

Renaissance des Trolleybusses?

In Städten der Schweiz und des ehemaligen Ostblocks ist der Trolleybus eine Selbstverständlichkeit. In der übrigen Welt ist er zum Nischenprodukt geworden. Als Schlüssel für seine Rückkehr in Ballungsräume, denen er abhanden kam, gelten die Steigerung seiner Kapazität, eigene Spuren und eine grössere Unabhängigkeit von der Fahrleitung.

«Neuen Horizonten im Stadtverkehr» war ein Kongress in Zürich gewidmet, an dem sich über 300 Fachleute aus allen Erdteilen mit der Zukunft elektrischer Stadtbus-Systeme auseinander setzten und worüber wir in einem Mediendienst berichteten.

Allgemeiner Konsens war, dass die generell angestrebte Abkehr vom Rohstoff Öl den *verstärkten Einsatz elektrischer Energie im Stadtverkehr* nahe legen würde. Global ist allerdings noch keine Tendenz in diese Richtung auszumachen. Lediglich in Osteuropa und in Russland, wo dem Trolleybus Kontinuität vergönnt war, weil nicht die Automobilindustrie den Ton angab, sondern die Planwirtschaft, lässt sich eine leichte Zunahme an Netz-Kilometern und Fahrzeugen konstatieren. In der *westlichen Hemisphäre* überdauerte der Bus mit Fahrleitung, der einst seinerseits Strassenbahnen abgelöst hatte, die 1960er-Jahre nur punktuell. Und die Länge seiner Netze ist dort stabil, wenn nicht leicht sinkend. In der Schweiz mit ihrem hohen Anteil an Wasserkraft und einer lange Zeit starken Elektroindustrie verkehren heute in *13 Städten Trolleybusse,* wobei sie bezüglich Frequenzen unter den Nahverkehrsmitteln im Jahr 2005 hinter die Autobusse auf den dritten Platz zurückgefallen sind. Platz eins belegt nach wie vor das Tram.

Die Liebe zum Trolleybus scheint hierzulande in der Politik grösser zu sein als bei den Verkehrsbetrieben. Diese anerkennen zwar die unbestreitbaren *Vorteile* des elektrisch angetriebenen Busses wie die geringere Lärmentwicklung oder die höhere Energieeffizienz. Gleichzeitig halten sie den Finger aber immer wieder auf die Mehrkosten gegenüber dem Autobus, die aus der Fahrleitung und den teureren Fahrzeugen resultieren. Diese schlagen beispielsweise bei den Verkehrsbetrieben Zürich mit 4 Millionen Franken pro Jahr zu Buche. Diese Betrachtungsweise lässt sich teilweise relativieren, wenn berücksichtigt wird, dass Trolleybusse wegen der geringeren Vibrationen des Antriebsaggregats *doppelt,* wenn nicht *dreimal so lang* eingesetzt werden können wie Dieselbusse. Das wiederum setzt voraus, dass die elektrischen Fahrzeuge mindestens einmal in

ihrer «Karriere» grundlegend erneuert werden, um technisch und für die Kundschaft zeitgemäss zu bleiben. Noch besser legitimieren lässt sich der Trolleybus, wenn die Frequenzen nach Transportgefässen mit mehr als nur einem Gelenk verlangen, zumal klassische Verbrennungsmotoren in solchen Fällen an ihre *Grenzen* stossen.

An der Zürcher Tagung kam auch zum Ausdruck, den elektrischen Bus künftig an den ebenfalls auf grössere Kapazitäten angelegten, aber teureren Systemen Strassenbahn und Stadtbahn zu messen und vorzugsweise auf stark nachgefragten Achsen einzusetzen. Das würde *durchgehende separate Fahrbahnen bedingen,* in denen sich die «Schienen am Himmel» gleichsam spiegeln könnten. Während in der Schweiz mit den in Genf, Luzern, Zürich und St. Gallen eingesetzten Trolleybussen mit zwei Gelenken Fahrzeuge mit Fassungsvermögen von gegen 200 Passagieren vorhanden sind, hapert es mit den eigenen Fahrbahnen. Falls überhaupt, bestehen diese bloss aus aufgemalten «Busspuren». Vorreiter in dieser Richtung sind *Städte in Lateinamerika,* die, ihrer finanziellen Not gehorchend, anstelle von Untergrund- oder Stadtbahnen Bussysteme für grosse Frequenzen auf exklusiven Trassees einrichten. Wurden und werden diese «Hauptschlagadern» in der Regel thermisch betrieben, so stehen Umstellungen auf elektrischen Betrieb zur Diskussion, wie das Beispiel Bogotá aufzeigt. In der ecuadorianischen Hauptstadt Quito, in Merida in Venezuela oder neu auch in Barquisimeto im selben Land werden solche Systeme bereits von Beginn an mit Trolleybussen betrieben, was gestattet, sie partiell unterirdisch zu führen.

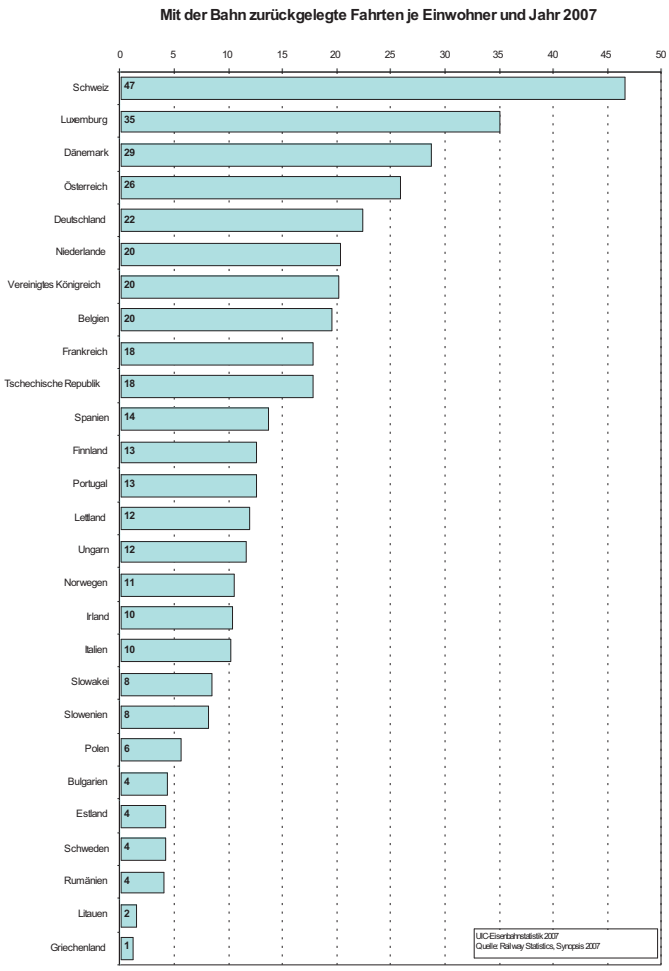
Wie Bogotá wünschten sich zahlreiche andere Städte, deren Behörden oder Verkehrsunternehmen damit liebäugeln, zumindest *einen Teil ihrer Busflotte künftig ganz elektrisch zu betreiben,* auf Fahrleitungen verzichten zu können. Das ist auch das Ziel der Fahrzeugindustrie, die mittels des Supercap, eines neuartigen, die Bremsenergie im Wagen selber behaltenden und bei Bedarf wieder nutzbar machenden Speichers, nicht nur die Effizienz der Trolleybusse steigern will, sondern auch die Überbrückung von mehreren *Kilometern ohne Fahrdraht im Linienverkehr* anstrebt.

So könnten Trolleybuslinien verlängert werden, ohne dass gleich auch die Fahrleitung weitergezogen werden müsste; ferner liesse sich auf Weichen und Kreuzungen an Knotenpunkten verzichten. Bis es so weit ist, dürften allerdings noch einige Jahre verstreichen. Nächstens liefert der deutsche Hersteller Vossloh-Kiepe den Mailänder Verkehrsbetrieben ein *erstes Serienfahrzeug mit Supercap,* das allerdings erst einige hundert Meter überbrücken kann. Bleibt als weitere *Übergangslösung* bis zu einem wirklich «autonomeren» Trolleybus der Hybridbus, dessen Elektromotoren durch eigene Bremsenergie und ein Dieselaggregat gespeist werden. Ganz ohne Öl und entsprechende Kohlendioxid-Emissionen fährt nur ein aus «sauberen» Energiequellen angetriebener Trolleybus.

Schweizer weiterhin Europa- und Weltmeister im Bahnfahren

Wie aus der neusten UIC-Statistik hervorgeht, ist 2007 jeder Einwohner der Schweiz im Durchschnitt 47 Mal mit der Eisenbahn gefahren. In keinem anderen europäischen Land wird so häufig Eisenbahn gefahren. Dieser europäische Spitzenrang ist auf die attraktiven Angebote (Taktfahrplan u.a.m.) der öffentlichen Transportunternehmungen sowie die modernen und komfortablen Fahrzeuge und Anlagen zurückzuführen. Weltweit gesehen lag auch 2007 nur Japan mit 70 Fahrten pro Einwohner und Jahr vor der

Schweiz. Bezogen auf die zurückgelegte Distanz pro Einwohner und Jahr liegt die Schweiz mit 2103 Kilometern erneut weit vor Japan mit 1976 Kilometern. Sie hat damit ihre weltweite Spitzenstellung weiter ausgebaut, worauf die LITRA in einem stark beachteten Mediendienst hingewiesen hat.



Schweizerinnen und Schweizer fahren mit der Bahn europaweit nach wie vor am häufigsten und am weitesten. So ist im Jahr 2007 jeder Einwohner der Schweiz im Durchschnitt 47 Mal mit der Eisenbahn gefahren. Das sind 3 Fahrten mehr als 2006 und 5 Fahrten mehr als 2005. Die Erfolge von Bahn und Bus 2000 schlagen sich auch bei den Frequenzen nieder. Weltweit gesehen liegt nur Japan mit 70 Fahrten pro Einwohner und Jahr vor der Schweiz. © LITRA

In der durch die LITRA ausgewerteten Eisenbahnstatistik 2007 (Synthese) des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) folgt der Schweiz mit deutlichem Abstand Luxemburg mit *35 Fahrten je Einwohner und Jahr,* gefolgt von Dänemark (29), Österreich (26), Deutschland (22) und den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich sowie Belgien mit je 20 Fahrten pro Einwohner und Jahr. Griechenland mit einer Fahrt je Einwohner und Jahr landet am Schluss der in die Auswertung einbezogenen europäischen Länder.

Bezüglich der *zurückgelegten Kilometer pro Einwohner und Jahr* führt die Schweiz sogar weltweit mit 2103 Kilometern die Rangliste an und ist damit *Weltmeister;* in Japan sind es 1976 Kilometer pro Einwohner und Jahr. Weiter folgen Frankreich (1350 km), Österreich (1090 km) und Dänemark (1041 km), während Litauen lediglich 120 Kilometer pro Einwohner und Jahr aufweist.

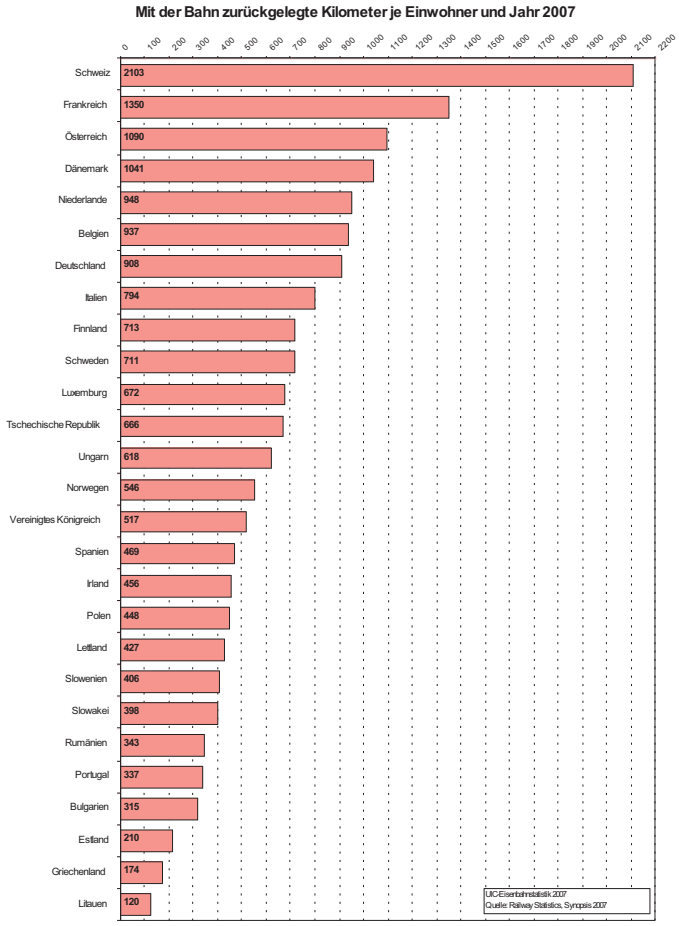
Bei der Berechnung der Fahrten und der Personenkilometer sind nur jene Bahnen berücksichtigt, die beim *Internationalen Eisenbahnverband (UIC) Mitglied* sind. Das sind in allen Ländern in der Regel die nationalen oder staatlichen Eisenbahngesellschaften. In der Schweiz gehören neben den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) auch die BLS Lötschbergbahn und BLS Cargo zu den UIC-Mitgliedern. Alle übrigen Bahnen der Schweiz (Privatbahnen, Trambahnen und Seilbahnen) sind somit in der UIC-Statistik nicht berücksichtigt. Zum ausgezeichneten Ergebnis der Schweiz tragen auch jene ausländischen Touristen bei, welche unser Land per Bahn bereisen.

Im Vergleich zum Vorjahr (2006) war in der Schweiz eine höhere Zahl von Fahrten je Einwohner und Jahr (47 gegenüber 44) und eine deutlich höhere Zahl von zurückgelegten Kilometern pro Einwohner und Jahr (2103

statt 2009 km) festzustellen. Die positiven Auswirkungen – auch heute noch – der mit der 1. Etappe von Bahn 2000 verwirklichten Angebotsverbesserungen mit mehr Zügen, kurzen Gesamtreisezeiten und guten Anschlüssen sind offensichtlich.

Die hohe *Qualität und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz* gilt es im Interesse aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch der Autofahrer (Entlastung der Strassen, weniger Staus) und der Umwelt (weniger Luftverschmutzung) sowie als Beitrag zur Sicherung und Förderung der gesamten Mobilität unserer Gesellschaft zu erhalten. Die nach wie vor hohe Qualität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz basiert zum einen Teil auf dem attraktiven Angebot (vernetzter Taktfahrplan mit guten Anschlüssen beim Umsteigen, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, motiviertes Personal, moderne Fahrzeuge, durchgehende Tarife usw.).

Zum anderen Teil ist die Spitzenstellung des öffentlichen Verkehrs darauf zurückzuführen, dass die Bahnunternehmungen in der Schweiz integriert geführt werden. Das heisst, die Bereiche Infrastruktur und Betrieb sind rechtlich nicht voneinander getrennt, sondern lediglich organisatorisch; sie unterstehen einer einzigen Unternehmungsleitung, welche die Gesamtverantwortung für die angebotenen Leistungen innehat.



Bezogen auf die zurückgelegte Distanz pro Einwohner und Jahr liegt die Schweiz mit 2103 Kilometern sogar weltweit auf Platz 1, diesmal vor Japan mit 1976 Kilometern. Die 2103 Kilometer bedeuten für die Schweiz eine Steigerung um 94 Kilometer gegenüber dem Vorjahr! © LITRA

2008: Schweizer Schifffahrt mit Rekord – mit 14 Millionen Passagieren

Im letzten Jahr haben die Schiffe auf unseren Seen und Flüssen knapp 14 Millionen Passagiere befördert. Das bedeutet einen neuen Höchststand und 1,4 Prozent mehr als im Jahr 2007 mit rund 13,8 Millionen Passagieren.

Obwohl der Saisonstart wegen der EURO 2008 etwas harzig verlief und unbeständiges Sommerwetter herrschte, konnten auf einigen Seen dank neuen Angeboten erneut Mehrfrequenzen erzielt werden.

Wegen der Euro 08 erfolgte der Saisonstart im Frühjahr 2008 etwas harzig. Zudem herrschte recht unbeständiges Sommerwetter. Dank neuen Angeboten konnten aber auf einigen Seen *erfreuliche Mehrfrequenzen* erzielt werden.

Die Passagierzahlen 2007 und 2008 im Überblick

Gewässer		Firmen-Gründung	Sitz-plätze	Passagiere	
				2007	2008 [1]
ABG	Autofähre Beckenried–Gersau [2]	1930	35	32 000	32 000
AeS	Ägerisee	1972	175	25 014	24 357
BLS	Thuner- und Brienzersee	1913	2 665	1 071 070	1 030 347
BPG	Basler Personenschifffahrt	1968	520	87 205	87 560
BSG	Bielersee und Aarefahrt	1887	3 480	347 179	350 559
CGN	Genfersee	1873	10 230	1 686 394	1 790 702
FHM	Zürichsee-Fähre Horgen–Meilen	1933	1 500	2 247 348	2 290 122
FWS	Sarnersee	1986	60	9 450	10 400
LNM	Neuenburger- und Murtensee	1872	3 110	230 429	260 682
NLB	Lac des Brenets	1962	300	71 094	86 547
NLJ	Lac de Joux	1977	40	3 000	3 000
NLM	Langensee (Schweizer Becken)	1957	1 206	727 946	667 165
SBS	Bodensee/Romanshorn	1996	1 050	447 194	479 607
SBS	Bodensee/Rorschach	1960	520	64 124	63 710
SGG	Greifensee	1890	320	84 000	83 000
SGH	Hallwilersee	1888	840	122 083	118 941
SGV	Vierwaldstättersee	1837	13 000	2 376 313	2 316 091
SGZ	Zugersee	1897	745	135 866	143 623
SMGN	Mouettes Genevoises	1896	230	1 172 130	1 172 150
SNL	Luganersee	1881	2 500	375 000	375 000
SS	Silsersee	1908	30	8 000	6 800
SW	Walensee	1960	660	194 000	190 000
SZR	Ellikon–Eglisau–Rheinsfelden	1998	350	30 000	30 000
URh	Untersee und Rhein	1865	1 533	391 295	424 439
ZSG	Zürichsee/Limmatschifffahrt	1890	7'703	1 680 627	1 765 963
--	Schifffahrt am Rheinfall [2]	1896	570	150 000	155 000
TOTAL			**53 372**	**13 768 761**	**13 957 765**

[1] zum Teil provisorisch
[2] nicht im Offiziellen Kursbuch aufgeführt

Quelle: Angaben der Schifffahrts-Unternehmungen, ohne Rheinfall–Eglisau (Angaben nicht erhältlich).

Rund 22 Prozent betrug der Frequenzzuwachs auf dem *Lac des Brenets,* was die Verantwortlichen eindeutig auf vermehrte Werbung zurückführten.

Auch auf dem *Neuenburger- und Murtensee* waren rund 13 Prozent mehr Fahrgäste als im 2007 zu verzeichnen.

Nachdem 1989 erstmals die 12-Millionen-Marke und 2003 die 13-Millionen-Marke überschritten werden konnte, stellen die Resultate von 2008 mit knapp 14 Millionen Passagieren einen *neuen Rekord* dar. Dazu haben nicht zuletzt auch die wachsenden Frequenzen der Winterschifffahrt beigetragen.

Die Rangliste führt wiederum der Vierwaldstättersee mit 2,316 Millionen Passagieren an, dicht gefolgt von der *Zürichsee-Fähre Horgen–Meilen* mit 2,290 Millionen Passagieren, dem *Genfersee* mit 1,791 Millionen Passagieren und dem *Zürichsee* (inkl. Limmatschifffahrt) mit 1,766 Millionen Passagieren; die *Mouettes Genevoises* wiesen 1,172 Millionen und der *Thuner- und Brienzersee* zusammen 1,030 Millionen Passagiere auf.

Gerade an trüben und kalten Tagen zeigt sich, wie abwechslungsreich eine Fahrt auf dem See sein kann. Doch nicht nur Ausflügler werden mit diesen Angeboten angesprochen; auf vielen Seen gehört die Winterschifffahrt zum alltäglichen Verkehrsmittel für die Pendler. Vergessen wir (saisongerecht) aber auch die Skifahrer nicht, denn diese finden beispielsweise im Winter täglich auf dem Vierwaldstättersee attraktive Verbindungen auf dem Weg zur Skipiste.

Im letzten Jahr haben die Schiffe auf unseren Seen und Flüssen rund 14 Millionen Passagiere befördert. Das ist 1,4 Prozent mehr als im Jahr 2007. Nachdem 1989 erstmals die 12-Millionen-Marke und 2003 die 13-Millionen-Marke überschritten werden konnte, stellen die Resultate von 2008 mit knapp 14 Millionen Passagieren einen neuen Rekord dar. Dazu haben nicht zuletzt auch die wachsenden Frequenzen der Winterschifffahrt beigetragen. Die Rangliste führt wiederum der Vierwaldstättersee mit 2,316 Millionen Passagieren an, dicht gefolgt von der Zürichsee-Fähre Horgen–Meilen mit 2,290 Millionen Passagieren (im Bild), … *© Fotoarchiv Zürichsee-Fähre*

Der Schiffsbestand der Schweizer Schifffahrt (Stand 1. Januar 2009)

	Gewässer	Dampf-schiffe	Dieselel-ektrische Radschiffe	Motor-schiffe	Solar-elektrische Schiffe	Fähren	Nauen/ Transport-schiffe	**Total**
ABG	Autofähre Beckenried–Gersau [3]					1		1
AeS	Ägerisee			3				3
BLS	Thuner- und Brienzersee	2		13				15
BPG	Basler Personenschifffahrt			3				3
BSG	Bielersee und Aarefahrt			8	1			9
CGN	Genfersee	5	3	12				20
FHM	Zürichsee-Fähre Horgen–Meilen					5		5
FWS	Sarnersee			1				1
LNM	Neuenburger- und Murtensee			9				9
NLB	Lac des Brenets			3				3
NLJ	Lac de Joux			1				1
NLM	Langensee (Schweizer Becken)			5				5
SBS	Bodensee/Romanshorn [1]			7		2		9
SBS	Bodensee/Rorschach			3				3
SGG	Greifensee [2]	1		3				4
SGH	Hallwilersee			5			1	6
SGV	Vierwaldstättersee	5		15			1	21
SGZ	Zugersee			4				4
SMGN	Mouettes Genevoises			4	2			6
SNL	Luganersee			10				10
SS	Silsersee			1				1
SW	Walensee			4			2	6
SZR	Ellikon–Eglisau–Rheinsfelden			4		2		6
URh	Untersee und Rhein			6				6
ZSG	Zürichsee/Limmatschifffahrt	2		15				17
--	Schifffahrt am Rheinfall [3]			12				12
TOTAL		**15**	**3**	**151**	**3**	**10**	**4**	**186**

[1] 2 Autofähren nur zu 50% SBS
[2] Das Dampfschiff gehört der Stiftung «Greif», wird aber durch die SGG vermietet
[3] nicht im Offiziellen Kursbuch aufgeführt

Quelle: Angaben der Schifffahrts-Unternehmungen

Weitere LITRA-Mediendienste und Publikationen (auszugsweise)

Boom bei den Velostationen
An vielen Bahnstationen sind in den letzten Jahren neue Velostationen entstanden. (Siehe auch unter *http://www.litra.ch/Neues_Leben_fur_alte_Guterschuppen_2008.html*)

Beschleunigung des Billetverkaufs im Bus
Wenn der Bus-Chauffeur auch noch Billette verkauft. (Siehe auch unter *http://www.litra.ch/Wenn_der_Bus-Chauffeur_auch_noch_Billette_verkauft.html*)

Innovative Projekte gesucht
Wie alle Jahre unterstützte die LITRA die Ausschreibungsrunde des UVEK für neue Ideen für eine zukunftsorientierte Mobilität. (Siehe auch unter *http://www.litra.ch/Innovative_Projekte_gesucht.html*)

Bahn-, Tram-, Fähren- und Busjubiläen im Jahre 2009
Zahlreiche Jubiläen im laufenden Jahr. (Siehe auch unter h*ttp://www.litra.ch/Vor_150_Jahren_wurden_zehn_neue_Bahnstrecken_eroffnet_2008.html*)

… der CGN auf dem Genfersee mit 1,791 Millionen Passagieren (im Bild mit der La Suisse) und dem Zürichsee (inkl. Limmatschifffahrt) mit 1,766 Millionen Passagieren; die Mouettes Genevoises wiesen 1,172 Millionen auf und die Schiffe auf dem Thuner- und Brienzersee zusammen 1,030 Millionen.

© CGN

Aktuelle Übersicht

Das Verkehrswachstum hält trotz Rezession ungebrochen an. Um das Wachstum mittelfristig nachhaltig abzudecken, bedarf es *weiterer Investitionen* in die Verkehrsinfrastruktur. Die Realisierung zusätzlicher Angebote im öffentlichen Verkehr scheitert jedoch an der Finanzierung. Der FinöV-Fonds, aber auch die übrigen Finanzgefässe Infrastrukturfonds, Leistungsvereinbarung Bund–SBB und der 9. Rahmenkredit reichen in ihrer heutigen Form dazu nicht aus. Die Finanzierung für *Bahn 2030* wird noch gesucht.

Über den aktuellen FinöV-Fonds kann nur ein Kernangebot (ZEB I) für 5,4 Milliarden Franken finanziert werden, welches aber die zusätzlichen Kapazitäten zu knapp und zu spät bereitstellt. Limitierend für den weiteren Infrastrukturausbau des öffentlichen Verkehrs ist, dass immer mehr Gelder der öffentlichen Hand zur Sicherung *des Betriebs* und des *Unterhalts der Infrastruktur* gebunden werden. Die gleiche Entwicklung ist auch beim Strassenbau festzustellen.

Die künftige Finanzierung des Verkehrs als Ganzes, v.a. aber des öffentlichen Verkehrs, muss auf *solide Grundlagen* gestellt werden. Infrastrukturen sind die Lebensadern der Gesellschaft und der Wirtschaft. Infrastrukturen sind ebenso ein gewichtiger Faktor im Standortwettbewerb. Somit ist auch die Finanzierung der Infrastruktur eine unbestrittene Kernaufgabe des Staates. Offen ist die Frage, über welche Finanzquellen die Investitionen, der Betrieb und der Unterhalt bezahlt werden. Während die Bereitstellung der Infrastruktur eine *staatliche Kernaufgabe* darstellt, ist die Finanzierung des Verkehrsangebots in erster Linie über den *Fahrpreis* sicherzustellen, analog der Betriebskosten beim Auto, welche vom Autofahrenden übernommen werden.

Die *langfristige* Infrastrukturpolitik der Schweiz darf nicht *kurzfristigen* finanzpolitischen Überlegungen geopfert werden. Bei der Finanzierung der künftigen Infrastrukturen ist deshalb die Schaffung neuer Finanzierungsquellen dringlich. Steuerneutrale Massnahmen, wie z.B. Anleihen innerhalb des FinöV-Fonds 1 oder eines allfälligen FinöV-Fonds 2, sind zu priorisieren.

Zusätzlich ist die *Wirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs* zu verbessern. Der Schienenverkehr muss seine Eigenwirtschaftlichkeit, auch über den Verkehrsmarkt, erhöhen. Er entlastet damit die Staatsaufgaben, indem er den *Kostendeckungsgrad* des bestellten Regionalverkehrs und des Infrastrukturbetriebs erhöht. Jeder Ausbau des öffentlichen Verkehrs führt zu höheren Betriebssubventionen. Die *Benutzer im Schienenverkehr* werden deshalb längerfristig einen höheren Beitrag zur Deckung der Betriebskosten leisten müssen. Dies verlangt nach realen Tariferhöhungen, so unpopulär dies auf den ersten Blick erscheinen mag. Auch die befristete Erhebung eines Investitionszuschlags (oder Betriebszuschlags) auf den Billetten des öffentlichen Verkehrs im Sinne eines Bahnrappens ist denkbar. Systemkonformer und einfacher umsetzbar wäre aus reiner Sicht der Transportunternehmungen eine Erhöhung der Trassenpreise für den Personenverkehr. Damit würde die unternehmerische Freiheit der EVU's weniger eingeschränkt als mit einem Kilometerrappen. Die allenfalls daraus resultierenden höheren Abgeltungskosten könnten dann aber auf Opposition der Besteller sprich Kantone und Gemeinden stossen. Die *höheren Verkehrserträge* werden zur Reduktion der Abgeltungen für den Regionalverkehr, für Fahrzeugbeschaffungen sowie (über höhere Trassenbenützungsgebühren) zur Reduktion der ungedeckten Kosten des Infrastrukturbetriebs eingesetzt. Der Ausbau der Infrastruktur und die Beseitigung

von Engpässen ist nach wie vor Sache des Bundes.

Zur teilweisen Alimentierung eines FinöV-Fonds 2 ist schliesslich die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) weiterzuführen.

Innerhalb dieses groben finanziellen Rahmens wird die künftige Finanzierung des Verkehrs, insbesondere des öffentlichen Verkehrs, festzulegen sein. Denn die *politischen Rahmenbedingungen* sind klar: Die Schuldenbremse muss eingehalten werden, Steuern werden nicht erhöht, allfällige Erhöhungen der Mehrwertsteuer sind für das Sozialwesen reserviert. Auf der anderen Seite wird die Neuregelung der Familienbesteuerung zu Mindereinnahmen führen, ebenso der Ausgleich der kalten Progression und die Unternehmenssteuerreform. Die aus diesem Zusammenspiel der Kräfte entstehenden *Einnahmenausfälle* – erste Schätzungen gehen von 2 bis 3 Milliarden Franken pro Jahr aus – werden den *Druck auf den Verkehr* erhöhen. Sparprogramme sind bereits mit dem

Die künftige Finanzierung des Verkehrs als Ganzes muss auf solide Grundlagen gestellt werden. Infrastrukturen sind die Lebensadern der Gesellschaft und der Wirtschaft. Infrastrukturen sind ebenso ein gewichtiger Faktor im Standortwettbewerb. Somit ist auch die Finanzierung der Infrastruktur (im Bild) eine unbestrittene Kernaufgabe des Staates. Offen ist die Frage, über welche Finanzquellen die Investitionen, der Betrieb und der Unterhalt bezahlt werden. Während die Bereitstellung der Infrastruktur eine staatliche Kernaufgabe darstellt, wird …

© Hansjörg Egger, BAV

Budget 2010 angesagt. Die *Sparprogramme* im Rahmen der Aufgabenüberprüfung werden den Druck weiter erhöhen. Auch vor diesem Hintergrund wird es nicht zu umgehen sein, dass sich der Benutzer bzw. der Konsument von Verkehrsleistungen vermehrt über Zuschläge usw. an den Kosten beteiligt.

Zur Bewältigung der steigenden Mobilitätsbedürfnisse gehört in erster Linie

der Bundesbeschluss über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) im Rahmen **der Gesamtschau FinöV,**

welcher vom Parlament in der *Wintersession 2008* beschlossen und in Kraft gesetzt worden ist. Damit hat er ein Programm mit 28 kleineren Verbesserungen in allen Landesteilen angenommen (siehe Karte). Dazu hat er den vom Bundesrat beantragten *Kredit von 5,2 Milliarden auf 5,4 Milliarden Franken* erhöht. Die Aufstockung ist für Anpassungen im Regionalverkehr vorgesehen (siehe dazu auch unseren letztjährigen Jahresbericht). Die *28 Vorhaben* dienen vor allem dazu, die Zahl der Vollknoten-Bahnhöfe (mit Halbstundentakt) zu erhöhen und die Reisezeit auf der West-Ost-Achse um 30 Minuten zu senken. Die *Reihenfolge,* in welcher die 28 Projekte (siehe Kasten) von ZEB I realisiert werden, wird vom Bundesamt für Verkehr und der SBB noch dieses Jahr festgelegt. Entscheidend wird sein, wann Gelder im FinöV-Fonds *zur Verfügung stehen* (Stichwort Einnahmenausfälle infolge Rückgang der LSVA-Einnahmen als Folge der Rezession) und welche Kantone sich mit *Vorfinanzierungen* beteiligen. Eine solche ist für die 28 Projekte ausdrücklich vorgesehen.

Zu reden gaben weniger die Kosten für ZEB 1 als vielmehr die mit der gleichen Vorlage vom Bundesrat verlangte Planung einer weiteren Etappe. *Bis 2010* sollen grössere Vorhaben wie der dritte Juradurchstich, ein zweiter Zimmerberg-Basistunnel oder das dritte Gleis Lausanne–Genf geprüft werden. Deren Kosten werden auf über 10 Milliarden Franken geschätzt. Um die Projekte innert nützlicher Frist realisieren zu können, soll der Bundesrat *neue Geldquellen für den FinöV-Fonds* vorsehen (siehe auch Einleitung zu diesem Kapitel). Auf Antrag der Verkehrskommission wurde der vom Ständerat beschlossene Prüfungsauftrag noch um den Ligerzer Tunnel am Bielersee und um die Freiburger Strecke Siviriez–Villars-sur-Glâne ergänzt (siehe Kasten). Bei dieser Liste räumt das Parlament Projekten *Priorität* ein, welche in einer *Volksabstimmung auf Bundesebene* (der Zimmerbergtunnel mit der NEAT) gutgeheissen wurden oder «gesamtschweizerisch vordringlich» sind.

Die Finanzierungsfrage wird sich vor allem auch bei der

zweiten Botschaft des Bundesrates zur Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur Bahn 2030

stellen. Dabei handelt es sich im Prinzip um die *3. Etappe von Bahn 2000.* Gemäss Art. 10 des ZEB-Gesetzes muss der Bundesrat bis 2010 die entsprechende Botschaft dem Parlament vorlegen. Die Projekte und Bauvorhaben sind bereits mehr oder weniger bestimmt (siehe Kasten).

Bahn 2030 ist Teil eines *Gesamtpakets des Bundesrates* zur zukünftigen Verkehrsinfrastruktur, bestehend aus Agglomerationsprogramm, Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz und eben Bahn 2030. Gemäss den Vorschlägen des Bundesrates von Ende 2008 sind zwei der Programme finanziert, nämlich Agglomerationsprogramm und Be-

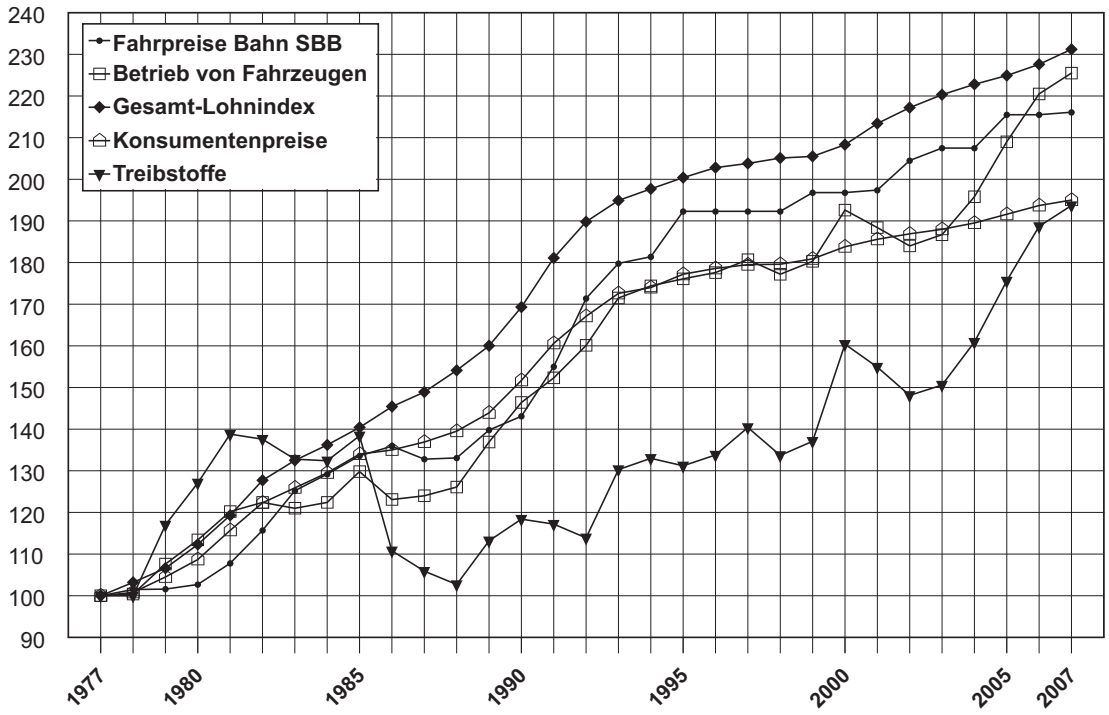
Tarif- und Lebenskostenindizes

(Index 1977 = 100)

	1977	1980	1990	2000 [1)]	2004	2005	2006	2007
Fahrpreise Bahn	100	102,7	143,1	196,8	207,5	215,5	215,5	216,1
Betrieb von PW	100	113,4	146,4	192,6	195,8	209,0	220,5	225,5
Gesamt-Lohnindex nominal	100	112,3	169,3	208,3	222,8	224,9	227,6	231,2
Konsumentenpreise	100	108,7	151,7	183,8	189,5	191,6	193,7	195,0
Treibstoffe	100	127,1	118,4	160,4	160,9	175,6	188,7	193,7

[1)] Steigerung 1995 ausschliesslich infolge Mehrwertsteuer

Quelle: BfS



… beim öffentlichen Verkehr die Finanzierung des Verkehrsangebots angesichts der knappen öffentlichen Mittel künftig in erster Linie über den Fahrpreis sicherzustellen sein, analog der Betriebskosten beim Auto, welche vom Autofahrenden übernommen werden. Die Wirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs verbessert sich, wenn er seine Eigenwirtschaftlichkeit über den Verkehrsmarkt erhöht. Er entlastet damit auch die Staatsaufgaben. Jeder Ausbau des öffentlichen Verkehrs führt zu höheren Betriebssubventionen. Die Benutzer im Schienenverkehr werden längerfristig auch deshalb einen höheren Beitrag zur Deckung der Betriebskosten leisten müssen. Unsere Tabelle zeigt die Entwicklung der Tarif- und Lebenskostenindizes seit 1977.

© LITRA

seitigung von Autobahn-Engpässen. Bei der Bahn 2030 ist die Finanzierung völlig offen.

Im Rahmen des *Agglomerationsprogramms* sollen 26 Städte und Agglomerationen von 2011 bis 2014 insgesamt 1,5 Milliarden Franken vom Bund erhalten, wie der Bundesrat vorschlägt. Damit übernimmt die Eidgenossenschaft zwischen 30 bis 40 Prozent der anfallenden Kosten. Ingesamt stehen für die Agglomerationsprogramme während 20 Jahren 6 Milliarden Franken zur Verfügung. Bereits freigegeben hat das Parlament 2,6 Milliarden Franken für 23 dringende und baureife Projekte, für welche bis Ende 2008 der Spatenstich erfolgt sein musste, um vom Bund mitfinanziert zu werden. Die erste Tranche des Rests – 1,5 Milliarden Franken – soll das Parlament bis Ende 2009 freigeben. Die zweite Tranche von weiteren 1,16 Milliarden Franken steht 2015 bis 2018 bereit. Die Verteilung erfolgt in vier Jahren. Als Reserve sind 780 Millionen Franken vorgesehen (siehe auch folgendes Kapitel über den *Agglomerationsverkehr).*

Neben dem Programm für Ballungszentren rückt der Bundesrat *Engpässen auf den Autobahnen* zu Leibe. Er will dafür in den nächsten 20 Jahren 5,5 Milliarden Franken investieren. Auch dieses Programm schickte er Anfang Jahr in die Vernehmlassung. In einer ersten Etappe sollen für 1,58 Milliarden Franken zusätzliche Fahrstreifen auf den Strecken Härkingen–Wiggertal und Blegi–Rütihof (Kanton Zug), auf der Nordumfahrung Zürich und im Raum Crissier ob Lausanne realisiert werden. Für die Beseitigung aller Engpässe müssten laut dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) rund 15 Milliarden eingesetzt werden. Mit nur 5,5 Milliarden Franken müssten Prioritäten gesetzt werden, bestehend aus der Umfahrung Winterthur, der Strecke Luterbach–Härkingen, Projekten in Genf (Le Vengeron–Coppet), Basel (Schwarzwaldtunnel) und Bern (Wankdorf). In den grossen Agglomerationen könnten die Staustellen nicht überall mit neuen Fahrstreifen saniert werden. So seien für die Umfahrung Morges/Lausanne und das Glattal neue Autobahnen nötig. Dafür sind neue Finanzierungen erforderlich.

Das Gleiche gilt für *Bahn 2030* als dritte Säule dieses Gesamtpaketes des Bundesrates. Die Schweiz verfügt über eines der *besten und leistungsfähigsten öffentlichen Verkehrs-Systeme in Europa.* Niemand nutzt die Bahn so oft wie die Schweizerinnen und Schweizer. Zugleich ist die Bahninfrastruktur durch das dichte Zugsangebot nirgends auf der Welt so intensiv genutzt und stösst deshalb an *Kapazitätsgrenzen.*

Im Rahmen der Vorlage zur Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) verpflichtete sich das UVEK in *Artikel 10*, dem Parlament wie erwähnt ein neues, zusätzliches Paket von weiteren Bahn-Infrastrukturmassnahmen vorzulegen. Diese Massnahmen sollen, wie ZEB, via FinöV-Fonds finanziert werden. Dabei sollen gemäss Bundesrat in diesen Fonds *Zusatzmittel* einfliessen.

Ende 2008 legte der Bundesrat die *Eckwerte* von Bahn 2030 fest. Um der stetig wachsenden Nachfrage im Personenverkehr, die schon heute oft zu überfüllten Zügen führt, und den Bedürfnissen der Wirtschaft im Güterverkehr gerecht zu werden, ist ein weiterer Ausbau des Bahnangebots nötig. Handlungsbedarf besteht insbesondere im Fernverkehr zwischen den Agglomerationen und im Regionalverkehr innerhalb der Agglomerationen.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wird nun *bis 2010 eine Vernehmlassungsvorlage zu Bahn 2030* erarbeiten.

Die 28 Massnahmen für die Eisenbahngrossprojekte gemäss dem Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) – ZEB Kernangebot

a. auf den Basislinien der NEAT:

1. Basel–Gotthard Nord: Zugfolgeverdichtung Basel–Brugg–Altdorf/Rynächt,
2. Gotthard Süd–Chiasso: Leistungssteigerung Knoten Bellinzona, Lugano und Chiasso, Zugfolgeverdichtung Biasca–Bellinzona–Chiasso, Kapazitätsausbau Balerna–Mendrisio,
3. Bellinzona–Luino: Leistungssteigerung und Kapazitätsausbau,
4. Zug–Arth-Goldau: Leistungssteigerung Knoten Arth-Goldau und Kapazitätsausbau,
5. Raum Bern: Leistungssteigerung Bern–Thun,
6. Lötschberg- und Gotthardachse: Massnahmen zur Gewährleistung der Bahnstromversorgung und Lärmschutzmassnahmen (bei Mehrbetrieb) auf den Zufahrtsstrecken zu den Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg;

b. auf den übrigen Strecken:

1. Raum Genf: Leistungssteigerung,
2. Raum Lausanne: Kapazitätsausbau (viertes Gleis) Lausanne–Renens, Leistungssteigerung Knoten Lausanne,
3. Lausanne–Brig–Iselle: Beschleunigungsmassnahmen und Leistungssteigerung,
4. Lausanne–Biel–Olten: Beschleunigungsmassnahmen und Leistungssteigerung,
5. Lausanne–Bern: Beschleunigungsmassnahmen und Leistungssteigerung,
6. Raum Bern: Entflechtung Wylerfeld, Kapazitätsausbau Knoten Bern,
7. Thun–Interlaken: Kapazitätsausbau und Leistungssteigerung, Gewährleistung Anschlussqualität Thun,
8. Biel–Delsberg–Basel: Beschleunigungsmassnahmen,
9. Basel–Olten–Luzern: Entflechtung Liestal, Leistungssteigerung Basel Personenbahnhof, Leistungssteigerung Basel–Luzern,
10. Raum Olten: Entflechtung Olten Nord und Olten Ost, Leistungssteigerung Knoten Olten, Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB). BG 7833
11. Olten–Aarau: Kapazitätsausbau Olten–Aarau (durchgehend vierspurig), Kapazitätsausbau (viertes Gleis) Dulliken–Däniken, Eppenbergtunnel,
12. Raum Rupperswil/Gruemet/Mellingen: Kapazitätsausbau Rupperswil–Gruemet (Neubaustrecke Chestenberg),
13. Raum Zürich: Fernverkehrsanteil Durchmesserlinie, Kapazitätsausbau Südzufahrt Altstetten–Zürich,
14. Thalwil–Luzern: Kapazitätsausbau Cham–Rotkreuz, Leistungssteigerung Knoten Thalwil,
15. Zürich–Winterthur: Entflechtung Raum Dorfnest, inkl. Kapazitätsausbau; Entflechtung Hürlistein; Kapazitätsausbau Knoten Effretikon, Leistungssteigerung Bassersdorf–Effretikon–Winterthur,
16. Raum Winterthur: Kapazitätsausbau Tössmühle–Winterthur, Leistungssteigerung Knoten Winterthur,
17. Winterthur–St. Gallen: Beschleunigungsmassnahmen und Leistungssteigerung,
18. Winterthur–Weinfelden: Beschleunigungsmassnahmen und Leistungssteigerung,
19. Bellinzona–Locarno: Leistungssteigerung und Kapazitätsausbau,
20. Rheintal: Kapazitätsausbau,
21. Neuhausen–Schaffhausen: Leistungssteigerung,
22. Massnahmen zur Gewährleistung der Bahnstromversorgung, Lärmschutzmassnahmen (bei Mehrbetrieb) und Bau von Abstellanlagen.

Bahn 2030

Nach dem Beschluss des Parlamentes (ZEBG Art. 10) muss der Bundesrat dem Parlament bis 2010 eine neue Vorlage für den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur unterbreiten. Prüfen muss er insbesondere folgende Massnahmen:

- Verdichtung Jurasüdfuss inkl. Ligerzer Tunnel
- Verdichtung Lausanne–Genf
- Beschleunigung Luzern–Zürich mit Zimmerberg-Basistunnel II
- Halbstundentakt Bern–Visp
- Angebotsverbesserung Biel–Basel und Biel–Zürich
- Halbstundentakt Intercity Zürich–Chur
- Angebotsverbesserungen Biel–Delsberg–Delle/Basel
- Entlastung Güterverkehr Raum Baden
- Entflechtung Basel Ost
- Wisenbergtunnel (dritter Juradurchstich)
- NEAT-Zufahrten im Norden und Süden
- Brüttener Tunnel
- Siviriez–Villars-sur-Glâne
- Heitersbergtunnel II

Angesichts der Dimension des Vorhabens werden in der Vernehmlassung *zwei Varianten zur Diskussion* gestellt. Sie unterscheiden sich in Bezug auf Angebot und Infrastruktur sowie die zusätzlichen Finanzierungsquellen für den FinöV-Fonds.

Variante 1 sieht einen Ausbau des Schienennetzes im Umfang von rund 21 Milliarden Franken vor. Die *Investitionen* verteilen sich auf rund 25 Jahre. Dies macht einen durchschnittlichen jährlichen Betrag von 1,2 Milliarden aus, was in etwa dem Umfang der heutigen Jahrestranchen des FinöV-Fonds für ZEB entspricht. Die ersten Investitionen für Bahn 2030 werden voraussichtlich im Jahre 2017 getätigt und je nach Investitionsvolumen bis etwa 2040 andauern.

Variante 2 würde einen redimensionierten Ausbau im Umfang von rund 12 Milliarden Franken umfassen. Die jährlichen Ausgaben würden sich auf durchschnittlich 850 Millionen belaufen.

Der Hauptunterschied zwischen den beiden Varianten liegt darin, dass bei Variante 2 keine substanzielle Förderung des Agglomerationsverkehrs möglich ist, obwohl die Nachfrage im Personenverkehr auch in diesem Bereich stark wächst.

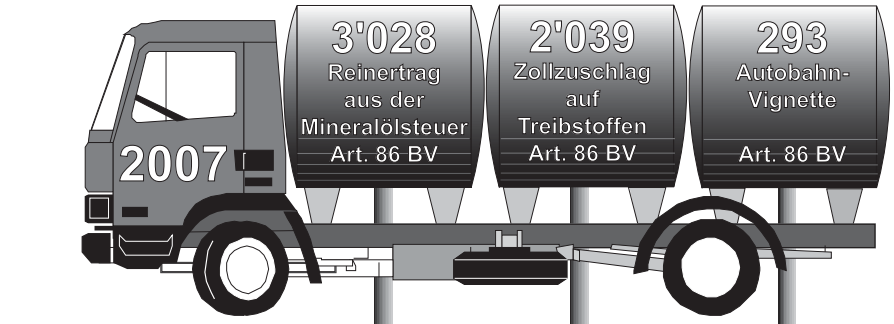
Den Forderungen des Parlamentes entsprechend werden alle Erweiterungsoptionen zu ZEB geprüft (unter ihnen das dritte Gleis zwischen Lausanne und Genf, der Ligerzer Tunnel und der Zimmerberg-Basistunnel), dazu der Wisenbergtunnel, die NEAT-Zufahrten im Norden und im Süden, der Brüttener Tunnel und der Heitersbergtunnel II.

Die Finanzierung der Ausbauten von Bahn 2030 soll über den *bestehenden Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Fonds)* erfolgen.

▶

Die Zweckbindung der Treibstoffzölle ist auch für den öffentlichen Verkehr von existenzieller Bedeutung. Rund 25 Prozent der Einnahmen aus den Mineralölsteuern fliessen mittlerweile in den öffentlichen Verkehr und zwar für den Bau der NEAT, den Betrieb des kombinierten Verkehrs (UKV), in Massnahmen zur Sanierung von Niveauübergängen und die Verkehrstrennung, sowie seit 2008 neu in den Infrastrukturfonds zwecks Finanzierung des privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehrs. © ASTRA/LITRA

Verwendung der für Strassenaufgaben zweckgebundenen Einnahmen in Mio. Fr. 2007



50% → **Allgemeine Bundesmittel 1'514**

50% → **Strassenbau 1'514**

abzüglich: **Globalbudget Verwaltungsaufwendungen Bund Strassenbau-Forschung - 64**

Verfügbare Mittel für den Strassenbau 3'782

Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuern

- **National-Strassen 1'978**
- **Haupt-Strassen 189**
- **übrige werkgeb. Beiträge 694**
  - Niveauübergänge Verkehrstrennung 10
  - Umwelt- und Landschaftsschutz 94
  - Schutz vor Naturgewalten 37
  - Kombinierter Verkehr und NEAT 553
- **nicht werkgeb. Beiträge 519**
  - Allgem. Strassenbeiträge und Finanzausgleich 491
  - Kantone mit intern. Alpen- und ohne Nationalstrassen 28
- **Spezialfinanzierung Strassenverkehr * 402**

Quelle: Astra

* übrige Einnahmen

Dieser ist aber auf befristete Zusatzeinnahmen angewiesen. Für die Weiterführung des Fonds und die neuen Einnahmen ist eine *Verfassungsänderung* notwendig. Somit werden *Volk und Stände über Bahn 2030 abstimmen.*

Der Bundesrat hat beschlossen, dass die *bisherigen Einnahmequellen des FinöV-Fonds* weiterhin zur Verfügung stehen sollen. Dies sind namentlich der *Bundesanteil an der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), ein Mehrwertsteuer-Promille* und ein *Anteil aus der Mineralölsteuer* (bisher nur für die NEAT). Beim Anteil aus der Mineralölsteuer stehen 3 bis 4 Benzinrappen zur Diskussion. Diese sind im Rahmen der gesamten geplanten *Benzinpreiserhöhung um bis zu 22 Rappen* zu sehen, welche zur Finanzierung der Nationalstrassen und weiterer Projekte vom Bund ins Auge gefasst werden.

Um die Liquidität des Fonds zu gewährleisten, sind befristet – voraussichtlich während zehn Jahren – *zusätzliche Einnahmequellen notwendig.* In der Vernehmlassungsvorlage werden Lösungen für die Finanzierungsengpässe zur Diskussion gestellt werden. Bei Variante 2 steht ein *Beitrag der Bahnbenutzer* im Vordergrund, bei Variante 1 zusätzlich zur Bahnabgabe die *Umwidmung des Kantonsanteils an der LSVA,* dies im Sinne einer Mitfinanzierung von Projekten durch die interessierten Kantone.

Die Vorarbeiten für die Vernehmlassungsvorlage in Zusammenarbeit mit der SBB sind im Gange. Es werden insbesondere der Investitionsbedarf, der Finanzbedarf und die Finanzierungsinstrumente konkretisiert. Es ist vorgesehen, dass der Bundesrat die Vernehmlassung im Frühjahr 2010 startet und die Botschaft Ende 2010, wie vom Parlament gefordert, verabschiedet.

Finanzierung der Bahninfrastruktur
Für die Finanzierung der Bahninfrastruktur stehen dem Bund aktuell grob zusammengefasst folgende Gefässe zur Verfügung (siehe auch *Grafik*):

Mittel aus dem Bundesbudget fliessen in die *Leistungsvereinbarung* mit der SBB (jährlich rund 1,4 Milliarden Franken) sowie in den *Rahmenkredit und die Abgeltungen für die Privatbahnen* (rund 500 Millio*nen).*
Infrastrukturfonds: Seit 2008 stehen Mittel für dringliche Projekte in den Agglomerationen zur Verfügung.
Der Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Fonds) dient zur Finanzierung der vier Grossprojekte Bahn2000/ZEB, NEAT, Anschluss an das Europäische EisenBahn-Hochleistungsnetz und Lärmsanierung des Bahnnetzes (insgesamt rund 1,5 Mrd. Fr. im Jahr 2008).

◀

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms sollen 26 Städte und Agglomerationen von 2011 bis 2014 insgesamt 1,5 Milliarden Franken vom Bund erhalten, wie der Bundesrat vorschlägt. Damit übernimmt die Eidgenossenschaft zwischen 30 bis 40 Prozent der anfallenden Kosten. Insgesamt stehen für die Agglomerationsprogramme während 20 Jahren 6 Milliarden Franken zur Verfügung. Bereits freigegeben hat das Parlament 2,6 Milliarden Franken für 23 dringende und baureife Projekte. Die erste Tranche des Rests – 1,5 Milliarden Franken – soll das Parlament bis Ende 2009 freigeben. Die zweite Tranche von weiteren 1,16 Milliarden Franken steht 2015 bis 2018 bereit. Im Bild die Metro M2 der transports publics de la région lausannoise S.A. tl, gebaut von Alstom. © asl

Alle Zeichen deuten darauf hin, dass die

Finanzierung der künftigen Verkehrsinfrastruktur eine Schlüsselfrage für deren Weiterentwicklung

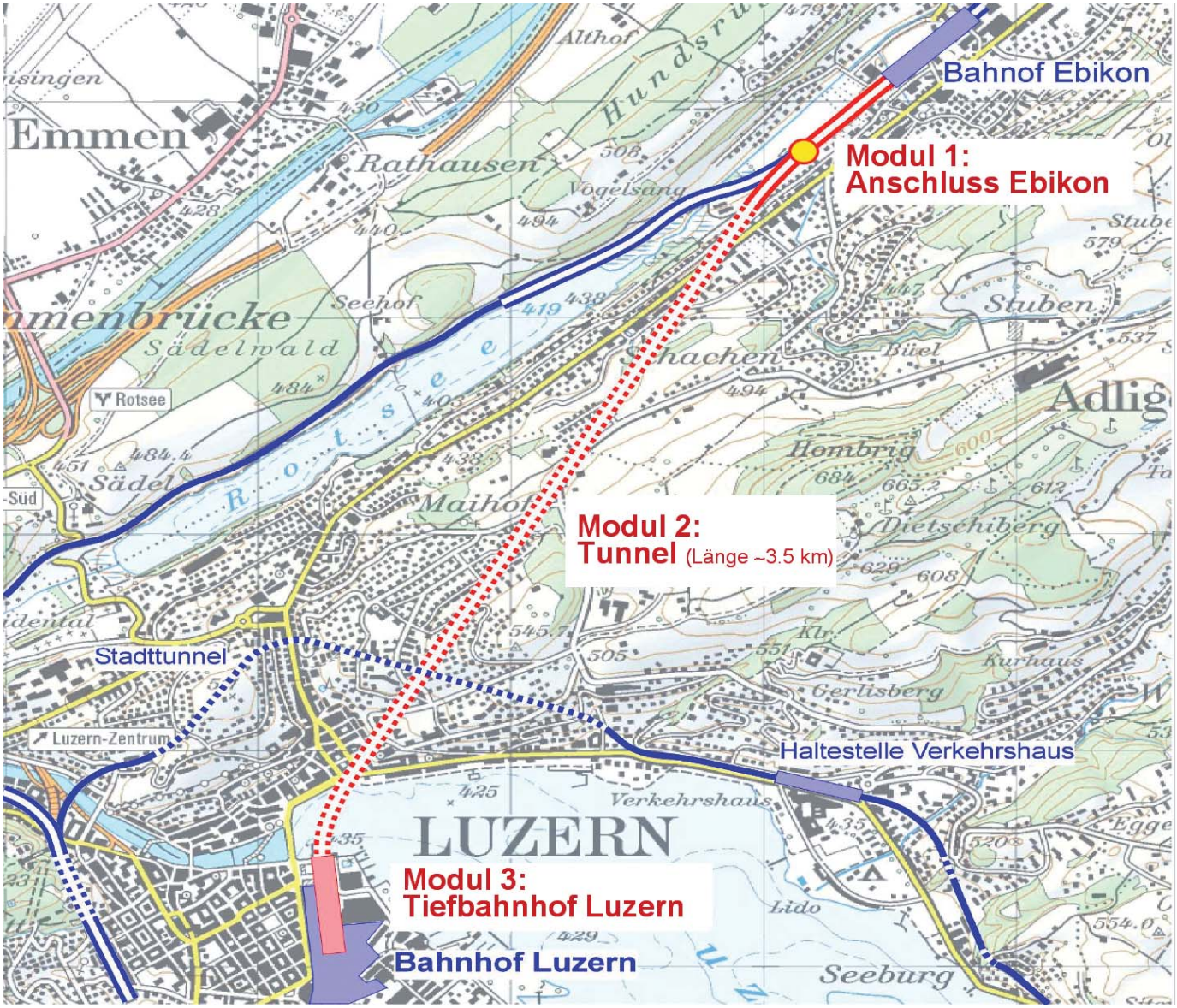
ist und wird. Dies gilt sowohl für die Bahn- wie auch die Strasseninfrastruktur. Beide spielen für das Funktionieren der Wirtschaft eine zentrale Rolle.

Die Wirtschaft hat denn auch ein überragendes Interesse, dass die Funktionsfähigkeit des öffentlichen und privaten Verkehrs gestärkt und Lösungen für neue Herausforderungen gefunden werden. Namentlich der öffentliche Verkehr muss dazu seine Effizienz weiter steigern.

Dazu gehören Massnahmen wie Wettbewerbsfelder und staatliche Verantwortung neu zu definieren, die unternehmerische Freiheit für Unternehmen des öffentlichen Verkehrs über eine Änderung der Besitzstruktur zu vergrössern und die Subventionierung zu vereinfachen.

Der absehbare verstärkten Beizug des Verursacherprinzips gilt sowohl für die Nutzer des privaten Verkehrs als auch für jene des öffentlichen Verkehrs. Für beide Verkehrsträger-Bereiche gilt, dass Aufschläge bei der Autobahnvignette oder eine Erhöhung der Mineralölsteuer bzw. eine Abgabe auf den Billetten und Abonnementen nur dann eine Chance haben, wenn die Politik glaubwürdig darlegen kann, dass die Mehreinnahmen nur zur Optimierung der Strassen- und der Bahninfrastruktur eingesetzt werden. Im Bild die Glattalbahn auf dem Viadukt Balsberg.

© Daniel Baschung/VBG



Laut der Eidgenössischen Finanzverwaltung könnte selbst mit jährlichen Steuererhöhungen von 2 Milliarden Franken nur die Hälfte der geplanten Ausbauprojekte auf Strasse und Schiene der nächsten 10 bis 20 Jahre finanziert werden. Die Nachfrage nach Infrastruktur für den öffentlichen und privaten Verkehr übersteigt die finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Hand um Milliarden von Franken. Im Bundeshaushalt nimmt der Verkehr im laufenden Budget mit 8,7 Milliarden Franken oder 15 Prozent an den Gesamtausgaben den dritten Rang ein. Es ist deshalb abzusehen, dass mangels neuer und auch mangels genügender bestehender Finanzierungsquellen der Nutzer immer stärker zur Kasse gebeten wird. Im Bild das Projekt «Tiefbahnhof Luzern».

© LU/vif

Was gibt es aus heutiger Sicht darüber hinaus *realpolitisch* und *theoretisch* für *Möglichkeiten zu einer besseren Finanzierung der künftigen Bahninfrastruktur?*

1. Es wird nach ganz *neuen Einnahmequellen* gesucht, z.B. Tabaksteuer, Alkoholsteuer usw. Dieser Vorschlag ist zwar ehrlich, aber schwierig umzusetzen. Trotzdem hat das Parlament dem Bundesrat den Auftrag erteilt, für Bahn 2030 eine Zuführung zusätzlicher Mittel in den Finöv-Fonds vorzusehen.

2. Bereits das ZEB-Gesetz sieht die Möglichkeit von *Vorfinanzierungen durch die Kantone* vor. Gleiches kann für Bahn 2030-Projekte vorgesehen werden. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass der Bund irgendeinmal diese Schulden an die

Kantone zurückzahlen muss. Die Finanzierungsplanung muss deshalb bereits beim Beschluss einer Vorfinanzierung geregelt sein. Voraussetzung für die Vorfinanzierung ist zudem ein Bundesbeschluss zum Programm ZEB 2030.

3. Dort, wo sich dies rechnen würde, könnten auch *Public-Private-Partnership-Finanzierungen* gesucht werden. Im schweizerischen Subventionsmodell ist die Umsetzung von PPP-Modellen jedoch sehr anspruchsvoll, da der Bund sowohl Bau wie Betrieb *subventioniert* und damit die *Rendite* für den Privatinvestor faktisch durch die *öffentliche Hand* getragen wird. Weiter gilt, dass *Bürgschaften des Bundes,* die für solche Finanzierungslösungen allenfalls notwendig wären, in der Finanzrechnung als *Eventualschulden* auftauchen und somit der *Schuldenbremse* unterliegen.

4. Der öffentliche Verkehr muss seine *Eigenwirtschaftlichkeit verbessern*, damit er seinen Marktanteil weiter ausbauen kann. Die bereits erfolgten generellen Effizienzsteigerungen und die Verbesserung der Subventionseffizienz genügen nicht bzw. sind ausgeschöpft. Der öffentliche Verkehr muss verstärkt *renditeorientiert* betrieben werden können und dafür auch die rechtlichen Rahmenbedingungen erhalten. So könnte von den Passagieren des öffentlichen Verkehrs ein *Bahn- oder Investitionsrappen auf den Billetten und Abonnementen* verlangt werden, welche direkt der Finanzierung von Rollmaterial und/oder dem Bau von Infrastrukturen dienen und womit sich die Bahnen dank gut ausgelasteter Angebote über höhere Trassenpreise an den Investitionsfolgekosten des Netzbetriebes beteiligen könnten. Mit höheren Einnahmen könnte auch die *Abgeltung im Regionalverkehr* stabilisiert werden. Die *Tarifstrukturen* müssten frei der Marktnachfrage angepasst werden können. Die Vorschriften für *Rückstellungen im Regionalverkehr* wären zu lockern (siehe dazu auch die andere Seite der Medaille zu Beginn des Teils 3 dieses Jahresberichtes).

5. Schliesslich muss das *Trassenpreissystem verstärkt für die betriebswirtschaftliche Steuerung des Netzbetriebes* eingesetzt werden. Es müssen gezielt Anreizstrukturen für die Infrastrukturbetreiber oder/und Eisenbahnverkehrsunternehmen geschaffen werden.

6. Die *Bevorschussung* des aktuellen FinöV-Fonds durch den Bund, welche der Bund ohnehin schon ausgegeben hat, wird *nicht an den Bund zurückbezahlt und auch nicht verzinst.* Damit hat der FinöV-Fonds sofort wesentlich mehr Spielraum. Der Bund muss die Schuld *einmalig abschreiben,* was aber ein rein buchhalterischer Vorgang ist und die *Bundesverschuldung nicht weiter erhöht.* Im Umfang der nicht zu leistenden Rückzahlungen sowie Zinszahlungen verfügte der FinöV-Fonds 2 (Bahn 2030) sofort über finanzielle Mittel für Investitionen.

Laut der Eidgenössischen Finanzverwaltung könnte selbst mit jährlichen Steuererhöhungen von 2 Milliarden Franken nur die Hälfte der geplanten Ausbauprojekte auf Strasse und Schiene finanziert werden. Die Nachfrage nach Infrastruktur für den öffentlichen und privaten Verkehr übersteigt die finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Hand um Milliarden von Franken.

Im Bundeshaushalt nimmt der Verkehr im laufenden Budget mit 8,7 Milliarden Franken oder 15 Prozent an den Gesamtausgaben den dritten Rang nach der sozialen Wohlfahrt, Gesundheit sowie Bildung und Forschung

ein. Es ist deshalb abzusehen, dass mangels neuer und auch mangels genügender bestehender Finanzierungsquellen der Nutzer immer stärker zur Kasse gebeten wird (siehe dazu auch nachstehende weiterführende Kapitel). Den verstärkten Beizug des Verursacherprinzips gilt sowohl für die Nutzer des privaten Verkehrs wie auch für jene des öffentlichen Verkehrs. Für beide Verkehrsträger-Bereiche gilt, dass Aufschläge bei der Autobahnvignette oder eine Erhöhung der Mineralölsteuer bzw. eine Abgabe auf den Billetten und Abonnementen und eine Erhöhung der Bahnbilletpreise nur dann eine Chance haben, wenn die Politik glaubwürdig darlegen kann, dass die Mehreinnahmen nur zur Optimierung der Strassen- und der Bahninfrastruktur eingesetzt werden. Zum Beispiel würde ein Treibstoffzuschlag von 20 Rappen pro Liter jährliche Mehreinnahmen von 1,4 Milliarden Franken für die Engpassbeseitigung im Autobahnnetz generieren.

Der Betrieb und der Unterhalt des Eisenbahnnetzes (Infrastrukturbetrieb) sind im heutigen Modell weitgehend losgelöst von marktwirtschaftlichen Effekten. Der überwiegende Teil der Einnahmen stammt aus Leistungen der öffentlichen Hand, welche die ungedeckten Betriebskosten und Investitionsfolgekosten decken.

Alle grösseren Ausbauprojekte werden durch die Politik entschieden. Neben der Marktnachfrage spielt auch die regionale Verteilung von Projekten eine wichtige Entscheidgrundlage und kann mitunter zu sehr schwer nachvollziehbaren Investitionsprogrammen führen (z.B. HGV-Ausbau).

In der heutigen Form führt jeder Ausbau des Angebotes im öffentlichen Verkehr zu einem höheren Abgeltungsbedarf für die Infrastrukturbetreiber. Entscheidend ist die Ausgestaltung des Trassenpreises. In der Schweiz basiert der Trassenpreis auf den Grenzkosten, d.h. den direkten Kosten, welche ein zusätzlicher Zug auf dem Netz auslöst (Betrieb, Unterhalt, Energie). Zusätzlich kann ein «Deckungsbeitrag» erhoben werden, welcher sich am Umsatz des Zuges (d.h. der Summe aller Billetterträge der Kunden, welche diesen Zug benutzen) orientiert.

Der Güterverkehr ist in der Schweiz nicht in der Lage, einen Deckungsbeitrag beizusteuern. Der Regional- und der Fernverkehr bezahlen mit einem definierten Prozentsatz des Umsatzes bereits heute namhafte Einnahmen zur Deckung des Netzbetriebs. Insgesamt decken die Trassenerträge nur rund einen Drittel der Kosten des Netzbetriebs und des Unterhalts. Da die Trassenpreise in der Schweiz ein Instrument der Verkehrspolitik sind, wurden sie seit der Einführung im Jahr 1999 nie angepasst, teilweise sogar gesenkt (insbesondere im Güterverkehr).

▶

Sowohl die Bahn- als auch die Strasseninfrastruktur spielen für das Funktionieren der Wirtschaft eine zentrale Rolle. Die Wirtschaft hat denn auch ein überragendes Interesse, dass die Funktionsfähigkeit des privaten und öffentlichen Verkehrs gestärkt und Lösungen für neue Herausforderungen gefunden werden. Namentlich der öffentliche Verkehr muss dazu seine Effizienz weiter steigern. Dazu gehören Massnahmen wie Wettbewerbsfelder und staatliche Verantwortung neu zu definieren, die unternehmerische Freiheit für Unternehmen des öffentlichen Verkehrs über eine Änderung der Besitzstruktur zu vergrössern und die Subventionierung zu vereinfachen. Die Zeichnung auf den nachfolgenden Doppelseiten zeigt die Bahnprojekte für 2030 (ZEB) und mögliche Ausbauten ab 2030 (Bahn 2030) mit den dazugehörenden Beschreibungen.

© SBB

Bahnprojekte für 2020 («ZEB») und mögliche Ausbau

uten ab 2030 («Bahn 2030»)

bende Engpässe nach ZEB
che Objekte von «Bahn 2030»)

Das *Trassenpreissystem* muss deshalb in folgende Richtung weiter entwickelt werden:

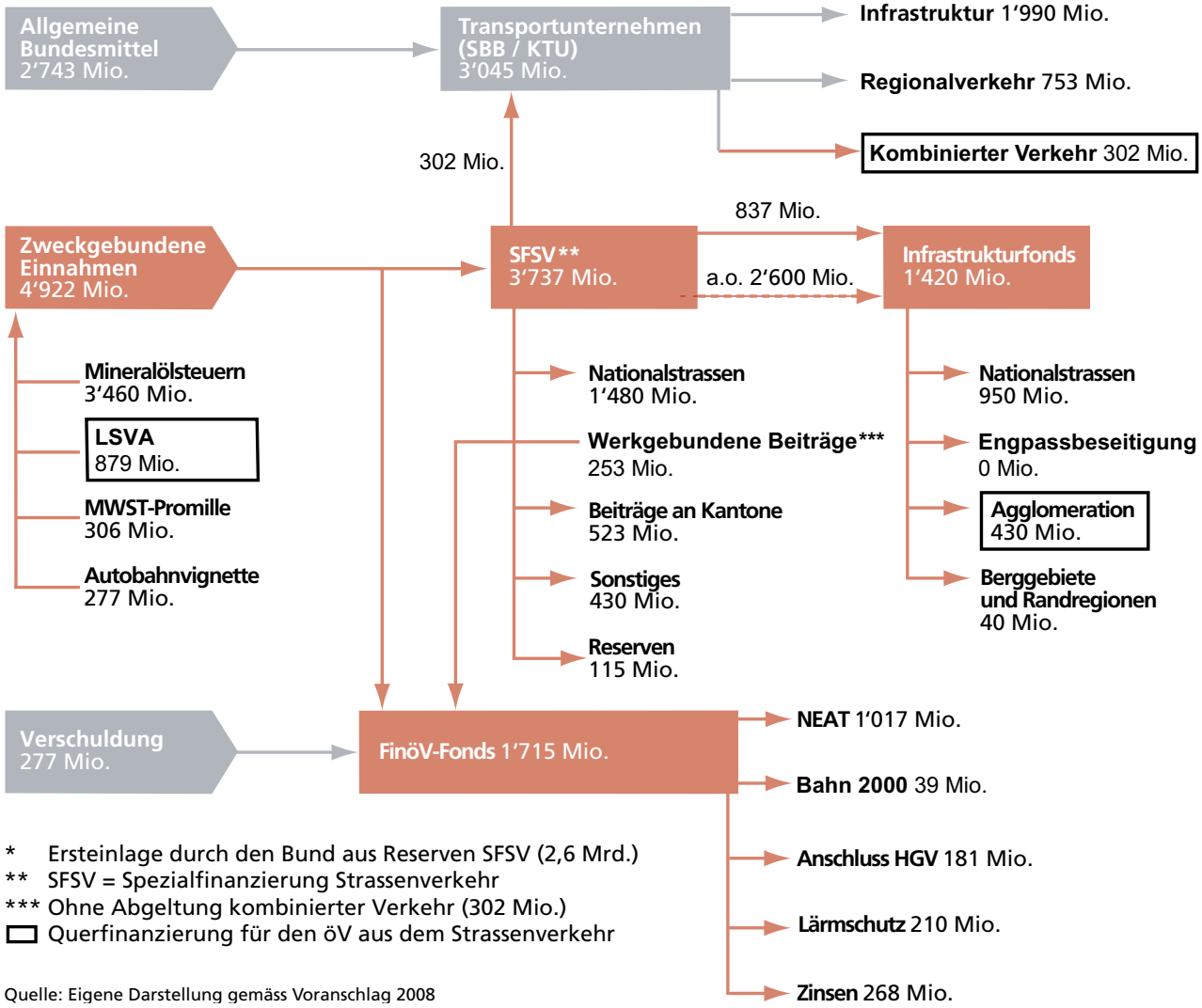
- *Überprüfung der Grenzkosten*
  Die (heute knapp bemessenen) Grenzkosten sind zu überprüfen und regelmässig der Entwicklung der Kosten anzupassen.

- *Knappheitspreise*
  Auf stark ausgelasteten Strecken und in den Hochverkehrszeiten sind die Trassenpreise marktgerecht zu erhöhen. Dies kann über eine Anpassung und Differenzierung der Deckungsbeiträge geschehen.

- *Deckungsbeitragsziele für neue Grossprojekte*
  Mit der Bewilligung neuer Grossprojekte sind die finanziellen Folgen für den Betrieb dieser Objekte vertieft darzustellen. Es ist zu prüfen, ob mit der Bewilligung neuer Projekte nicht Vorgaben für zu erzielende Deckungsbeiträge an den Infrastrukturbetrieb zu machen sind. Mit der

50 Prozent der Benzingelder zum öffentlichen Verkehr?
Der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) will Bund und Kantone mit einer Volksinitiative verpflichten, den öffentlichen Verkehr sowie die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene mit mehr Benzingeldern zu fördern. Zur Finanzierung sollen die Einnahmen aus der Mineralölsteuer von 5 Milliarden Franken jährlich nach einem neuen Schlüssel verteilt werden. Heute gehen 1,5 Milliarden Franken in die allgemeine Bundeskasse, und vom Rest von rund 3,5 Milliarden fliesst der Grossteil zweckgebunden in den Strassenbau. Nur rund ein Viertel wird für den öffentlichen Verkehr (NEAT, Güterverlagerung, Verkehrsengpässe in den Agglomerationen) eingesetzt. Neu sollen die 3,5 Milliarden je zur Hälfte in die Strasse und in den öffentlichen Verkehr, konkret in die Infrastrukturfinanzierung, investiert werden.
Der VCS will somit nur noch ein Viertel der Mineralölsteuer und die Hälfte des Zuschlags für die Strasse reservieren. Gemäss Verfassung gehört der Strasse heute die Hälfte der Steuer und der gesamte Zuschlag. Nicht tangiert sind die Einnahmen der Autobahnvignette von 300 Millionen Franken jährlich: sie bleiben vollumfänglich für die Strasse reserviert.
Der aus Benzingeldern geäufnete Fonds sichert die Fertigstellung des Autobahnnetzes und hilft Engpässe in den Agglomerationen beseitigen – und zwar auf der Schiene ebenso wie auf der Strasse. Bereits ist absehbar, dass die Mittel nicht ausreichen, alle gröseren Autobahnengpässe zu beseitigen. Der Bundesrat erwägt deshalb eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 3 bis 4 Rappen. Zur Realisierung sämtlicher Infrastrukturpläne wäre gemäss dem Eidgenössischen Finanzdepartement gar 18 bis 22 Rappen Erhöhung nötig, womit die Benzinsteuer auf rund einen Franken pro Liter steigen würde. Mit der VCS-Initiative müsste der Strassenbau zurückgefahren werden, obwohl er heute schon seine Kosten annähernd deckt. Zudem verletzt die VCS-Initiative gemäss ETH-Professor Ulrich Weidmann das Verursacherprinzip. Es flössen heute schon anteilmässig deutlich mehr öffentliche Gelder in den öffentlichen Verkehr als in die Strasse. Bei annähernd gleich hohen Investitionen, bewältigt der Strassenverkehr viermal mehr Verkehrsleistung als die Schiene. Auch ist die Frage der Folgekosten nicht beantwortet. Denn die Milliardeninvestitionen müssten später mit Milliardenaufwand betrieben sowie auch unterhalten und erneuert werden. Wer diese Folgekosten bezahlt, ist völlig offen.

Finanzierungsflüsse des Strassen- und Schienenverkehrs auf Bundesebene (2008)



Quelle: Eigene Darstellung gemäss Voranschlag 2008

Künftig werden auch die Investitionsfolgekosten eine wichtigere Rolle spielen. Für die Investitionen der Bahn 2000 von rund 7,4 Milliarden Franken ist mit Abschreibungen von 3 Prozent pro Jahr (oder 225 Millionen) und einem laufenden Unterhalt von 2 Prozent pro Jahr (150 Millionen) zu rechnen. Gemäss SBB-Gesetz sind diese Kosten durch den Bund über die Leistungsvereinbarung zu tragen. Diesen Mehrkosten stehen die zusätzlichen Trassenseinnahmen gegenüber. Diese berechnen sich auf den Grenzkosten, d.h. den direkten Kosten, welche der Betrieb eines zusätzlichen Zuges auslöst. Sie decken damit nur einen Teil der zusätzlichen Kosten. Die Grafik zeigt die Finanzierungsflüsse des Strassen- und Schienenverkehrs auf Bundesebene (2008).

© economiesuisse

Inbetriebnahme der Bahn 2000 wurde der Deckungsbeitrag im Personenfernverkehr von 4 auf 8 Prozent erhöht. Damit wurde ein Teil der Mehrerträge für die Deckung der Kosten des Netzbetriebes abgeschöpft.

- *Trennung von Subventionierung und Trassenpreisfestlegung*

Die Trassenpreise sind heute in erster Linie ein Instrument der Verkehrspolitik. Verschiedene verkehrspolitische Ziele (z.B. Verlagerung Nord–Süd-Verkehr, regionaler Personenverkehr) werden indirekt über tiefe Trassenpreise gefördert. Verkehrspolitische Ziele sollten durch direkte Subventionierung unterstützt werden (Ab-

geltung für gezielte Verkehre, Subventionen für Umschlagseinrichtungen).

- *Trassenpreise als Instrument der ökonomischen Führung des Infrastrukturbetriebs* Der Netzbetrieb ist heute weitgehend von der Subventionierung des Staates abhängig und hat zu wenige Berührungspunkte mit betriebswirtschaftlichen Einflüssen. Die Ausrichtung der Trassenpreise an den Grenzkosten ist deshalb zu überprüfen. Die Trassenpreisfestlegung sollte die Infrastrukturbetreiber ermuntern, das Netz möglichst hoch auszulasten.

Allen Finanzierungsvarianten ist gemeinsam, dass erfahrungsgemäss Bahninfrastrukturen *keine Rendite* abwerfen. Dazu kommt, dass

Die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der künftigen Bahninfrastruktur ist wesentlich davon abhängig, ob genügend finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden können. Denn der starke Anstieg der Investitionsfolgekosten und die Sparmassnahmen des Bundes schränken die Möglichkeiten der SBB im Infrastrukturbereich immer mehr ein. 1999 betrug der Beitrag des Bundes für die Substanzerhaltung 711 Millionen Franken, 2008 lag dieser Betrag bereits bei 910,2 Millionen. Verschiedene Sparprogramme des Bundes in den Jahren zwischen 2002 und 2004 hatten zur Folge, dass mehr Schienen mit weniger Staatsmitteln unterhalten werden mussten. Die Information der Passagiere ist Teil der Infrastruktur eines attraktiven öffentlichen Verkehrs als Transportkette bis in die feinsten Verästelungen hinaus. Im Bild eine moderne Anzeigetafel von RUF. *© RUF*

Die Diskrepanz zwischen steigenden Investitionsfolgekosten und ungenügender Finanzierung zeigen sich auch in der Leistungsvereinbarung 2007 bis 2010 der SBB. Obwohl zur vorherigen Leistungsvereinbarung mehr und neue Schienen unterhalten werden müssen, blieb der Zahlungsrahmen in Höhe von 5880 Millionen Franken nahezu identisch. Das hatte Folgen für die durch die Leistungsvereinbarung finanzierten Erweiterungsinvestitionen. Ihnen standen nur noch 390 Millionen zur Verfügung. Der überwiegende Teil von 5,190 Millionen wird für den Betrieb und den Erhalt der Eisenbahninfrastruktur eingesetzt. Dazu gehört auch das Leitsystem wie z.B. der neue Typ Iltis-N von Siemens (im Bild), das eine noch effizientere Betriebsführung ermöglicht.

© Siemens

der *Substanzerhalt und der Betrieb jährlich wiederkehrende Kosten* verursachen, welche die Rechnungen der Transportunternehmungen schon heute belasten und bei neuen Infrastrukturbauten aus heutiger Sicht nicht finanziert sind. Auch wird die Frage zu beantworten sein, *wie und von wem* die künftigen Unterhalts- und Betriebskosten finanziert werden, welche die alten wie die neuen Schienenstrecken verursachen.

Der erfolgreiche Ausbau des öffentlichen Verkehrs kann nur mit einem *langfristigen Finanzierungskonzept* gelöst werden, welches neben gesicherten Investitionsmitteln auch die Finanzierung des laufenden Betriebs und des Unterhalts sicherstellt. Wenn dies nicht gelingt, wird der öffentliche Verkehr nicht mehr wettbewerbsfähig, bzw. nicht mehr finanzierbar sein. Ausgangspunkt für ein langfristiges Finanzierungskonzept sind die *Lehren aus Bahn 2000.*

Die Bahn 2000 hat am 12. Dezember 2004 ihren Betrieb aufgenommen. Über den *wirtschaftlichen Erfolg* der Bahn 2000 hat der Bundesrat schon vor der Inbetriebnahme am 8. September 2004 entschieden, als er dem

Insgesamt decken die Trassenerträge nur rund einen Drittel der Kosten des Netzbetriebs und des Unterhalts. Da die Trassenpreise in der Schweiz ein Instrument der Verkehrspolitik sind, wurden sie seit der Einführung im Jahr 1999 nie angepasst, teilweise sogar gesenkt (insbesondere im Güterverkehr). Das Trassenpreissystem wird deshalb weiterentwickelt und reformiert werden müssen. Stichworte sind u.a.: Überprüfung der Grenzkosten, Knappheitspreise, Deckungsbeitragsziele für neue Grossprojekte, Trassenpreise als Instrument der ökonomischen Führung des Infrastrukturbetriebs und Trennung von Subventionierung und Trassenpreisfestlegung. Im Bild die Produktionshalle der Stadler Rail Group in Bussnang. *© Stadler*

Parlament mit der Botschaft zu Änderungen bei der *Finanzierung der FinöV-Projekte (Finis)* die *Umwandlung* von rund 1,1 Milliarden Franken verzinslicher Darlehen, welche für die Bahn 2000 eingesetzt wurden, beantragte. Der Bundesrat war der Ansicht, dass aus dem operativen Betrieb kein Beitrag an die Finanzierungskosten der Bahn 2000 erwirtschaftet werden kann. (Insgesamt wurden 2,5 Milliarden Franken an verzinslichen Darlehen in variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen umgewandelt: rund 1 Milliarde zulasten von Bahn 2000, weitere 1,5 Milliarden zulasten der NEAT).

Nach vier Jahren Betrieb präsentiert sich der wirtschaftliche Erfolg der Bahn 2000 erfreulich. Die Bahn verzeichnet hohe Zuwachsraten. Der Markt hat die Angebotssteigerung von Bahn 2000 1. Etappe kurz nach Inbetriebnahme bereits überholt. Der Faktor der langen «time to market» von Infrastruktur-, bzw. Rollmaterialinvestitionen spielt eine wichtige Rolle. Das heisst, bis Angebotserweiterungen am Markt wirksam werden, hat die steigende Nachfrage das zusätzliche Angebot bereits wieder voll ausgelastet.

Der wirtschaftliche Erfolg des Projektes Bahn 2000 kann anhand der Entwicklung des Gewinnes der Division Personenverkehr der SBB grob abgeschätzt werden. Die Division Personenverkehr betreibt den nationalen Fernverkehr sowie verschiedene S-Bahnen und den Regionalverkehr. Da aus den abgeltungsberechtigten Bereichen S-Bahn- und

Regionalverkehr kein Gewinn erzielt werden kann, gibt die Entwicklung des Spartenergebnisses des SBB Personenverkehrs näherungsweise den wirtschaftlichen Erfolg der Bahn 2000 wieder.

Gemäss Geschäftsberichten der SBB hat sich das *Spartenergebnis von SBB Personenverkehr* wie folgt entwickelt:

(in Mio.)	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
SBB Personenverkehr	78,8	152,5	193,7	193,0	276.8

Gegenüber dem Jahr vor Inbetriebnahme der Bahn 2000 (2004 mit einem Gewinn von 78,8 Millionen) konnte der Personenverkehr sein Ergebnis also um 200 Millionen Franken *verbessern.* Mit diesem Ergebnis wäre die

Die Lärmsanierung der Eisenbahnen hat 2008 die Hälfte der Projektlaufzeit erreicht. Der Projektfortschritt verläuft gemäss Bundesamt für Verkehr BAV insgesamt zufriedenstellend. 4546 oder zwei Drittel der Güterwagen der SBB sind lärmarm ausgerüstet. Die restlichen SBB-Waggons werden in den kommenden zwei Jahren saniert. Wesentliche Fortschritte wurden in den Bremsversuchen und den Engineeringsarbeiten der noch ausstehenden Wagenbauarten der vorwiegend privaten Halter erzielt. Für den Umbau von rund 1900 dieser Wagen wurde die Betriebsbewilligung erteilt. Im Berichtsjahr hat das BAV mit dem Verband verladende Wirtschaft (VAP) eine Vereinbarung über die Arbeitsvorbereitung für die Umrüstung aller privaten Güterwagen abgeschlossen. Die Sanierungen sollten bis 2015 beendet sein. Im Bild ein Ganzzug der Firma Holcim unterwegs am Gotthard. © SBB

Gemäss einer Erhebung des VöV werden die Schweizer öV-Unternehmen bis 2013 insgesamt für voraussichtlich rund 7,5 Milliarden Franken neues Rollmaterial anschaffen – also täglich für 4 Millionen! Dies betrifft Busse, Trambahnen und Eisenbahnen. Dieses Jahr hat allein die SBB für 2,3 Milliarden Franken 200 Doppelstocktriebzüge für den S-Bahn-Betrieb bestellt. Bis 2013 wird die SBB für 5 Milliarden neue Züge bestellen beziehungsweise ins Netz rollen lassen. Zumindest bis 2030 soll dieser Rhythmus anhalten. Auch Cisalpino wird bis 2013 um die 520 Millionen Franken investieren. Teil des Beschaffungsprogramms sind auch acht modernste Lösch- und Rettungszüge von Josef Meyer Transport Technology AG für die SBB.

© Josef Meyer AG

Verzinsung einer Schuld von 5 Milliarden möglich gewesen.

Der Antrag des Bundesrates, die verzinslichen Darlehen zulasten des FinöV-Fonds umzuwandeln, war beim damaligen Informationsstand richtig. Er hat aber die Möglichkeiten zum Ausbau des Schienennetzes in der Folge beträchtlich eingeschränkt. Damit gingen dem FinöV-Fonds *Mittel in Milliardenhöhe* verloren. Mit der zusätzlichen Milliarde liesse sich mit ZEB ein wesentlich besseres Angebot in kürzerer Zeit realisieren. Auf der anderen Seite, und das ist nicht weniger gewichtig, werden die Gewinne heute zur Finanzierung der Erneuerung des Rollmaterials benötigt. Allein dafür müssen bis 2030 rund 20 Milliarden Franken aufgewendet werden.

Weniger positiv sieht die Beurteilung aus, wenn die *Investitionsfolgekosten* betrachtet werden. Für die Investitionen der Bahn 2000 von rund 7,4 Milliarden Franken ist mit Abschreibungen von 3 Prozent pro Jahr (oder 225 Millionen) und einem laufenden Unterhalt von 2 Prozent pro Jahr (150 Millionen) zu rechnen. Gemäss SBB-Gesetz sind diese Kosten durch den Bund über die Leistungsvereinbarung zu tragen. Diesen Mehrkosten stehen die zusätzlichen Trasseneinnahmen gegenüber. Diese berechnen sich auf den

Grenzkosten, d.h. den direkten Kosten, welche der Betrieb eines zusätzlichen Zuges auslöst. Sie decken damit nur einen Teil der zusätzlichen Kosten.

Als Ergebnis erhöhte sich der Abgeltungsbedarf der SBB über die Leistungsvereinbarung in den Jahren 1999 bis 2007 beträchtlich. 1999 betrug der Beitrag des Bundes für die Substanzerhaltung 711 Millionen Franken, 2008 lag dieser Betrag bereits bei 910,2 Millionen. Verschiedene Sparprogramme des Bundes in den Jahren zwischen 2002 und 2004 hatten zur Folge, dass mehr Schienen mit weniger Staatsmitteln unterhalten werden mussten. Der starke Anstieg der Investitionsfolgekosten und die Sparmassnahmen des Bundes schränken die Möglichkeiten der SBB im Infrastrukturbereich stark ein.

Diese Entwicklung zeigt sich auch in der Leistungsvereinbarung 2007 bis 2010. Obwohl zur vorherigen LV mehr und neue Schienen unterhalten werden müssen, blieb der Zahlungsrahmen in Höhe von 5880 Millionen Franken nahezu identisch. Das hatte Folgen für die durch die Leistungsvereinbarung finanzierten Erweiterungsinvestitionen. Ihnen standen nur noch 390 Millionen zur Verfügung. Der überwiegende Teil von 5,19 Millionen wird für den Betrieb und den Erhalt der Eisenbahninfrastruktur eingesetzt.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Bahninfrastruktur spielt auch die

Lärmsanierung des Rollmaterials

eine nicht zu unterschätzende Rolle bezüglich der *Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs bei Volk und Ständen* schlechthin. Es zeigt sich mehr und mehr, dass der Lärmschutz im Verkehr das bestimmende Thema der nächsten Jahre sein wird. Wenn das Problem nicht rasch gelöst wird, wird die Akzeptanz beim Souverän in Bezug auf weitere Ausbauten des öffentlichen Verkehrs schwinden.

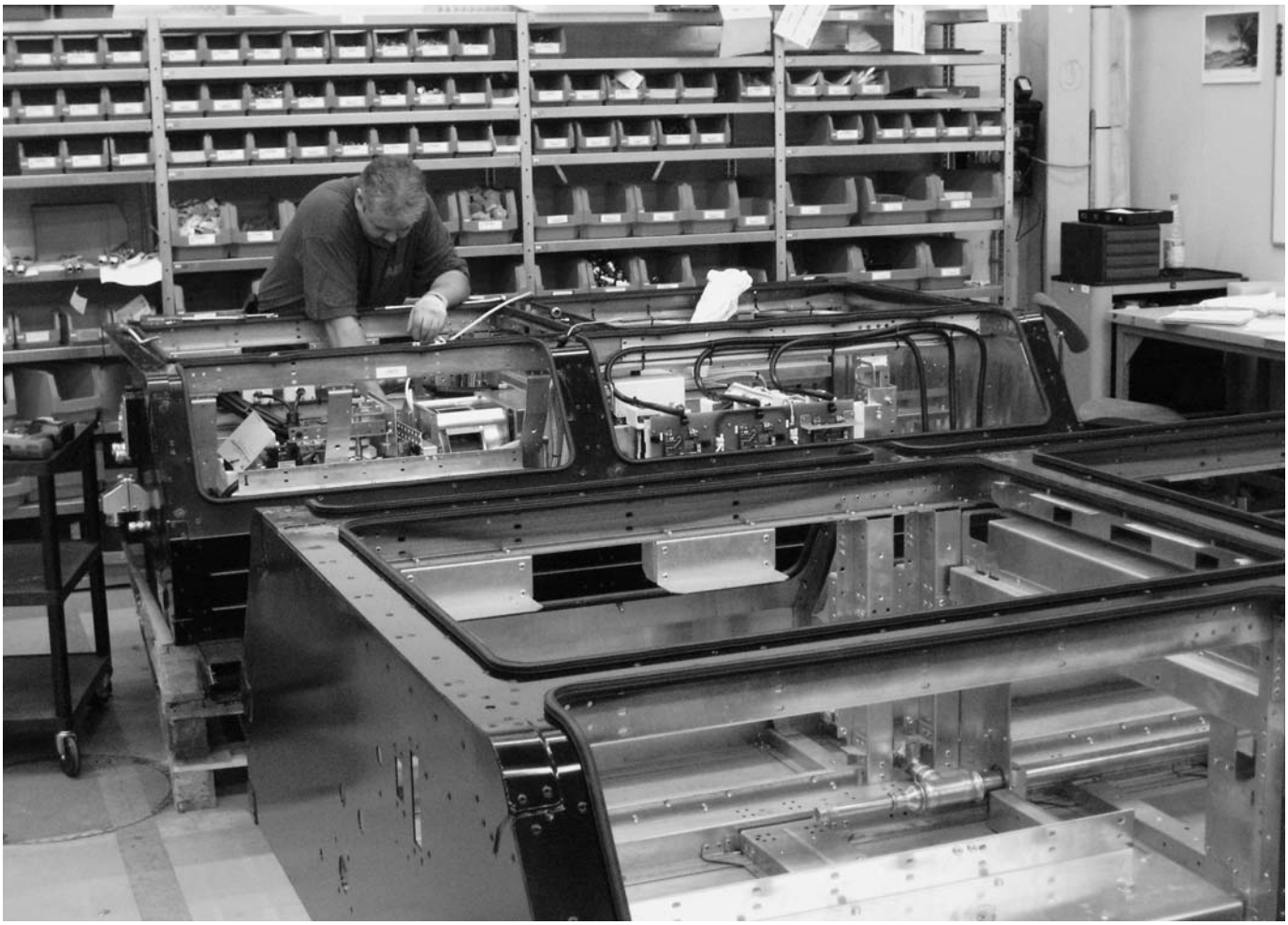
Die Lärmsanierung der Eisenbahnen hat *2008* die Hälfte der Projektlaufzeit erreicht. Der *Projektfortschritt* verläuft insgesamt zufriedenstellend, wie das Bundesamt für Verkehr in seinem Standbericht schreibt. Aus heutiger Sicht könnten gemäss BAV die Sanierungsmassnahmen bis 2015 abgeschlossen werden. 4546 oder zwei Drittel der Güterwagen der SBB sind lärmarm ausgerüstet.

Die restlichen SBB-Waggons werden in den kommenden zwei Jahren saniert. Wesentliche Fortschritte wurden in den Bremsversuchen und den Engineerungsarbeiten der noch ausstehenden Wagenbauarten der vorwiegend privaten Halter erzielt. Für den Umbau von rund 1900 dieser Wagen wurde die Betriebsbewilligung erteilt. Im Berichtsjahr hat das BAV mit dem Verband verladende Wirtschaft (VAP) eine Vereinbarung über die Arbeitsvorbereitung für die Umrüstung aller privaten Güterwagen abgeschlossen. Die Sanierungen sollten *bis 2015 beendet* sein.

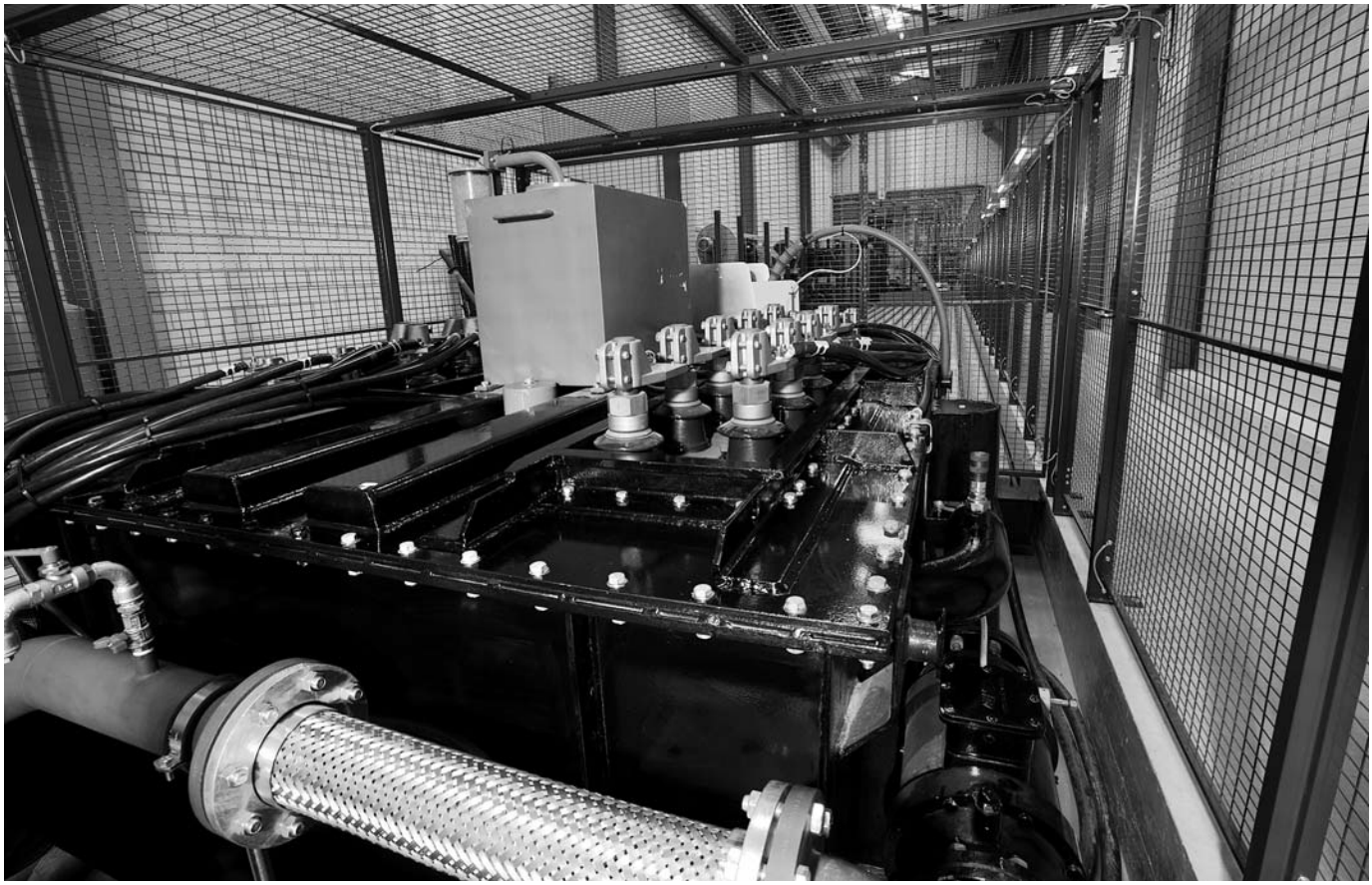
Die Sanierung von 1147 Normalspur-Reisezugwagen ist ebenfalls abgeschlossen. Im laufenden Jahr wird auch die Umrüstung der beim Flottentausch mit der SBB durch die BLS übernommenen 57 EW III fertiggestellt. Auch bei der RhB sind über 50 Prozent der zu sanierenden Fahrzeuge lärmarm. Bis Ende 2008 wurden 90 Infrastrukturprojekte mit insgesamt 106 Kilometern Lärmschutzwänden fertiggestellt. Das BAV hat bisher insgesamt 223 Plangenehmigungsverfahren verfügt, davon 42 im letzten Jahr. 17 Kantone arbeiten an der Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen an Gebäuden. In den abgeschlossenen Projekten wurden bisher 11 744 Schallschutzfenster eingebaut, weitere rund 30 000 befinden sich in der Umsetzung.

Das für den Horizont 2015 postulierte Ziel, einen *Schutzgrad von mindestens zwei Drittel* zu erreichen, bleibt sehr ambitiös, hält das BAV in seinem Bericht fest. Der in den Sanierungsprojekten erreichbare Schutzgrad und damit auch die Erfüllung des netzweiten Schutzziels sind im Wesentlichen abhängig von den Faktoren Ortsbildschutz und Landschaftsschutz, Topographie, Anliegen der betroffenen Bevölkerung und Wirtschaftlichkeit des Mitteleinsatzes.

Bei der Umsetzung bestimmen also nicht in erster Linie fehlende Finanzmittel die Zieler-



Seit der Inbetriebnahme des Bahn 2000-Fahrplans im Dezember 2004 ist die Zahl der SBB-Zugspassagiere um 30 Prozent gestiegen. Prognosen sagen für die kommenden Jahre ein Nachfragewachstum von 50 Prozent voraus (siehe auch Kapitel SBB nachfolgend). In urbanen Räumen um Zürich oder entlang des Genfersees wird sogar mit einem Zuwachs von über 100 Prozent gerechnet! Ein solcher Passagierzuwachs kann auf Grund der limitierten und viel zu spät zur Verfügung stehenden Netzkapazitäten nicht mehr nur mit zusätzlichen Zügen aufgefangen werden, sondern nur noch mit leistungsfähigerem Rollmaterial, sprich Doppelstockzügen. Vom Beschaffungsprogramm profitiert auch die Zulieferindustrie mit ABB. Im Bild die Montage der neuen dachmontierten Bordline CC Stromrichter für Regionalzüge von RBS und BDWM. *© ABB*



Die grösste SBB-Rollmaterial-Ausschreibung aller Zeiten läuft seit April 2009. Sie betrifft 59 Doppelstock-Zugskompositionen im Gesamtwert von 2,1 Milliarden Franken, welche im Fernverkehr zum Einsatz gelangen sollen. Sie sollen ab 2013 als InterCity-(IC) und Inter Regio-Kompositionen (IR) auf dem SBB-Netz zum Einsatz kommen. Türsysteme und Treppen müssen für hohe Passagierwechselkapazitäten ausgelegt sein. Die Züge müssen bis zu 200 km/h schnell und gleichzeitig mit einem hohen Beschleunigungs- und Bremsvermögen ausgerüstet sein. Die einzelnen Züge müssen bis zu 400 Meter langen Kompositionen zusammengehängt werden können. Zu den interessierten Rollmaterial-Herstellern gehört auch Bombardier, welcher kürzlich ein hochmodernes und umweltfreundliches Entwicklungs- und Testlabor als Herzstück eines internationalen Kompetenzzentrums für Antriebstechnik eröffnet hat.

© Bombardier

reichung. Zusätzliche Lärmschutzwände vermögen in der Regel bei hohen Kosten wenige Personen zusätzlich zu schützen. Höhere Lärmschutzwände werden oft von den Anwohnern abgelehnt oder sind aufgrund des Ortsbild- und Landschaftsschutzes nicht vertretbar.

Lokale Massnahmen wie z.B. der Ersatz von Stahlbrücken verbessern den netzweiten Sanierungserfolg kaum und sind oft unverhältnismässig.

Beim Rollmaterial entsteht zusätzlicher Nutzen insbesondere auf den Transit-Korridoren erst mit der Sanierung des ausländischen Rollmaterials. Darauf hat die Schweiz keinen direkten Einfluss.

Massnahmen an der *Lärmquelle* geniessen im schweizerischen Sanierungskonzept Priorität. Eine Arbeitsgruppe von BAV und SBB hat deshalb das Ziel, Potenzial und Einsatzbedingungen von Sanierungsmassnahmen am Oberbau zu klären. Im Vordergrund stehen aus heutiger Sicht das (akustische) Schienenschleifen sowie die Schienenstegdämpfung. Mit diesen Massnahmen wurden insbesondere in Deutschland und den Niederlanden bereits wertvolle Erfahrungen gesammelt.

Im Rahmen der Beratungen der *ZEB-Vorlage* haben denn auch die Eidgenössischen Räte den *Lärmschutz-Kredit* gemäss FinöV beraten. Während der Nationalrat auf den ursprünglich geplanten 1,85 Milliarden Franken beharrte, will der Ständerat dafür nur 1,33 Milliarden einsetzen. Wie der Bundesrat ist er der Ansicht, dass dank leiserem Rollmaterial weniger Schutzbauten nötig sind und die Kosten dadurch tiefer ausfallen. Die eingesparten 500 Millionen Franken will er für andere Projekte einsetzen. Dazu gehört z.B. die erste Etappe der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB). Der definitive Lärmschutz-Kredit wird voraussichtlich in der *Herbst-Session der Eidgenössischen Räte* beschlossen.

Eine von *Peter Bieri* diesen Frühling im Ständerat eingereichte und von allen Mitgliedern des Ständerates unterschriebene *Motion* fordert den Bundesrat auf, im Rahmen der Botschaft zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG Art. 10) die *Thematik der Lärmsanierung* erneut aufzunehmen. Dabei soll er dannzumal den aktuellen Stand der Sanierungsmassnahmen sowie die mutmassliche Lärmbelastung durch die zukünftige Erhöhung der Bahnkapazitäten überprüfen. Gleichzeitig soll er auch die heute gültige Gesetzgebung über die Sanierung des Bahnlärms nach ihrer Zweckmässigkeit, Zielerreichung und aufgrund des technischen Stands (v.a. Rollmaterial in- und ausländischer Wagen) evaluieren. Bei Bedarf soll der Bundesrat zusätzliche Massnahmen vorschlagen, nötigenfalls eine Revision des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung.

Die Lärmfrage ist auch ein wichtiges Kriterium bei der

Beschaffung neuer Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Strasse

Je rascher die Erneuerung und Beschaffung des Fahrzeugparks abläuft, desto schneller sinken die Lärmemissionen, erfüllen doch neue Fahrzeuge gleich von Anbeginn die strengen Lärmschutzgrenzwerte und tragen so dazu bei, dass der Lärm an der Quelle herabgesetzt werden kann. Gemäss einer *Erhebung des Verbandes öffentlicher Verkehr VöV* werden die Schweizer öV-Unternehmen inklusive Cisalpino bis 2013 für voraussichtlich rund *7,5 Milliarden Franken neues Rollmaterial* anschaffen – also täglich für 4 Millionen! Dies betrifft Busse, Trambahnen und Eisenbahnen. Dieses Jahr hat allein die SBB für 2,3 Milliarden Franken 200 Doppelstocktriebzüge für den S-Bahn-Betrieb bestellt. Bis 2013 wird die SBB für 5 Milliarden neue Züge bestellen beziehungsweise ins Netz rollen lassen. Zumindest bis 2030 soll dieser Rhythmus anhalten. Auch Cisalpino wird bis 2013 um die 520 Millionen Franken investieren. Die KTU müssen gemäss der Erhebung innerhalb von 40 Jahren ebenfalls einen erheblichen Fahrzeugpark erneuern: etwa 750 Triebwagen und 180 Lokomotiven (ohne Cargo-Loks), d.h. insgesamt durchschnittlich 18 zu ersetzende Züge pro Jahr.

Gab es in den klassischen Bahnzeiten der fünfziger Jahre vor allem zwei Investitions-Kostenarten, nämlich Rollmaterial und Infrastruktur, so sind es im Zeitalter der Verkehrstelematik nun bereits *drei.* So gibt die SBB in den nächsten 5 Jahren für die zur Fahrzeugbeschaffung dazu gehörenden IT, Elektronik und Sicherungsanlagen knapp vier Milliarden Franken aus. Zusammen mit den KTU ist mit fünf Milliarden Franken zu rechnen.

Die grösste SBB-Rollmaterial-Ausschreibung aller Zeiten läuft seit April 2009. Es betrifft dies 59 Doppelstock-Zugskompositionen im Gesamtwert von 2,1 Milliarden Franken, welche im Fernverkehr zum Einsatz gelangen sollen. Sie sollen ab 2013 als Inter-

City-(IC) und InterRegio-Kompositionen (IR) auf dem SBB-Netz zum Einsatz kommen. Türsysteme und Treppen müssen für hohe Passagierwechselkapazitäten ausgelegt sein. Die Züge müssen bis zu 200 km/h schnell und gleichzeitig mit einem hohen Beschleunigungs- und Bremsvermögen ausgerüstet sein. Die einzelnen Züge müssen bis zu 400 Meter langen Kompositionen zusammengehängt werden können. Die 2,1 Milliarden Franken bilden nur den Anfang zu einer eigentlichen Investitionsoffensive. Bis 2030 will allein die SBB weitere 18 Milliarden Franken in neues Rollmaterial oder in die Sanierung des bestehenden stecken. Damit will die SBB die Zahl der Sitzplätze bis ins Jahr 2030 um rund 40 Prozent erhöhen.

Im Fernverkehr sollen künftig in erster Linie Doppelstockzüge zum Einsatz kommen. Diese bieten mehr Sitzplätze als konventionelle Züge. Im Regionalverkehr will die SBB nur noch klimatisierte Züge einsetzen. All diese Investitionen in neues Rollmaterial bestreitet die SBB aus Eigenmitteln, die sie selber erwirtschaften muss. Schon in den vergangenen zwei Jahren hatte die SBB neues Rollmaterial im Wert von 2,5 Milliarden Franken geordert.

Der Grossteil davon, nämlich 1,5 Milliarden, flossen in 50 neue Doppelstock-Triebzüge und 121 Niederflur-Doppelstockwagen. 523 Millionen Franken wurden in die Modernisierung der bestehenden Flotte der Nahverkehrspendelzüge (NPZ) mit 140 Zwischenwagen gesteckt und 419 Millionen in weitere 32 FLIRT-Nahverkehrszüge.

Seit der Inbetriebnahme des Bahn 2000-Fahrplans im Dezember 2004 ist die Zahl der SBB-Zugspassagiere um 30 Prozent gestiegen. Prognosen sagen für die kommenden Jahre ein Nachfragewachstum von 50 Prozent voraus (siehe auch Kapitel SBB nachfolgend). In urbanen Räumen um Zürich oder entlang des Genfersees wird sogar mit einem Zuwachs von über 100 Prozent gerechnet! Ein solcher Passagierzuwachs kann auf Grund der limitierten und viel zu spät zur Verfügung stehenden Netzkapazitäten nicht mehr nur mit zusätzlichen Zügen aufgefangen werden, sondern nur noch mit leistungsfähigerem Rollmaterial, sprich Doppelstockzügen.

Eine wichtige Säule der Finanzierung des Verkehrs ist das

Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für das Nationalstrassennetz, den Agglomerationsverkehr und die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen,

das seit Anfang 2008 in Kraft ist (siehe auch Grafik). Rund 75 Prozent der Schweizer Bevölkerung leben im städtischen Raum. Die Arbeitsplatz- und Bevölkerungsdynamik beeinflussen die Verkehrsentwicklung und -planung. Sie verliefen in den letzten Jahren gemäss dem Amt für Raumentwicklung are je nach Stadt oder Agglomeration unterschiedlich. Seit der Jahrtausendwende ist ein Trend spürbar: Sowohl Bevölkerungswachstum als auch die Zunahme der Arbeitsplätze fallen in Städten und Agglomerationen höher aus als im ländlichen Raum – dies im Gegensatz zur Entwicklung 1980 bis 2000. Gleichzeitig nehmen auch die Pendlerbewegungen zwischen Stadt und Land weiter zu.

Die *Kernstädte der Agglomerationen* sind die eigentlichen Wirtschafts- und Arbeitsplatzzentren, vor allem im Dienstleistungssektor. In den Umlandgemeinden hingegen wird in erster Linie gewohnt, wobei sich dieser Unterschied abschwächt. Die oft thematisierten problematischen soziodemografischen und -ökonomischen Verhältnisse der sogenannten

«A-Städte» (Städte mit hohem Anteil an Arbeitslosen, Auszubildenden, Ausländern usw.) sind seit Beginn des neuen Jahrhunderts weniger stark ausgeprägt. Diese Charakterisierung trifft höchstens noch für die Kernstädte der Grossagglomerationen zu. Hohe Kosten fallen für die Kernstädte bei den Zentrumslasten (Sicherheit, Kultur, soziale Wohlfahrt usw.) an.

Die Schweiz verfügt über ein *feinmaschiges Städtenetz:* Grössere und kleinere Agglomerationen und Städte ergänzen sich gegenseitig. Das Gewicht der grössten urbanen Verflechtungsräume Zürich, Genf–Lausanne, Basel und Bern nimmt aber eher zu. Auch im internationalen Vergleich ist die funktionale Bedeutung dieser städtischen Räume höher als aufgrund der Bevölkerungszahl angenommen werden könnte.

Gemäss der erwähnten VöV-Erhebung müssen auch die Privatbahnen innerhalb von 40 Jahren ihren Fahrzeugpark erheblich erneuern: etwa 750 Triebwagen und 180 Lokomotiven (ohne Cargo-Loks), d.h. insgesamt sind durchschnittlich 18 Züge pro Jahr zu ersetzen. Gab es in den klassischen Bahnzeiten der 50er-Jahre vor allem zwei Investitions-Kostenarten, nämlich Rollmaterial und Infrastruktur, so sind es im Zeitalter der Verkehrstelematik nun bereits drei Kostenarten. So gibt die SBB in den nächsten 5 Jahren für die zur Fahrzeugbeschaffung gehörenden IT, Elektronik und Sicherungsanlagen knapp 4 Milliarden Franken aus. Zusammen mit den KTU ist mit 5 Milliarden zu rechnen. Auf dem Innovations-Pfad der Rollmaterial-Hersteller ist auch die Stadler Rail Group mit der Lieferung von neuen Fahrzeugen für die RBS (im Bild).

© Stadler

Projekte des Agglomerationsverkehrs

Kanton	Projektname	Projektbeschrieb	Kosten Total (Mio. Fr.)	Entnahme aus Infrastruktur-fonds
ZH	Glattalbahn, Etappen 2 und 3	2. Etappe: Ambassador bis Flughafen Fracht; 3. Etappe: Auzelg-Stettbach	507.0	253.5
ZH	Tram Zürich West	Tramnetz-Erweiterung zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten Nord	150.0	75.0
BE	Tram Bern West	Neue Tramlinie Bern -Ausserholligen – Bümpliz/Rehag / Bethlehem-Brünnen	130.0	65.0
BE	Wankdorfplatz, Tramverlängerung	Leistungssteigerung Wankdorfplatz und Tramverlängerung Guisanplatz – S-Bahn-Station Wankdorf	80.0	40.0
LU	Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn	Neues Doppelspurtrassee von rund 2 km Länge vom Bahnhof bis zur Allmend, Aufhebung von 4 Bahnübergängen	222.0	111.0
ZG	Stadtbahn Zug, 1.Teilergänzung	Doppelspurausbau Freudenberg (Rotkreuz) – Rotkreuz, 3. Gleis Bahnhof Zug – Lindenpark (Baar)	50.0	25.0
ZG	Neubau der Kantonsstrasse Nr. 4 «Nordzufahrt»	Neue Verbindung vom Autobahnanschluss N4a Baar Richtung Zentrum Zug	70.0	35.0
FR	Pont et tunnel de la Poya	Verbindung zwischen St. Léonard und Schönberg mit einer 1,5 km langen Brücke über die Saane	135.0	67.5
SO	Entlastung Region Olten	Neue Verkehrsführung in der Innenstadt Olten, Strassenraumgestaltung	256.0	128.0
BS	Tramlinienverlängerung	St. Johann/Pro Volta Verlegung Tramtrasse, Anbindung S-Bahn-Haltestelle St. Johann ans Tramnetz	18.2	9.1
BS	Tramverlängerungen nach St. Louis und Weil am Rhein in der Stadt Basel	Verlängerung der Linien 3, 8 und 11: nach Gare Saint Louis West, nach Friedlingen und Weil am Rhein, nach Gare Saint Louis Ost	79.0	39.5
BL	Bahnhof Dornach Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain	Verlegung Tramschlaufe, Doppelspurausbau Tram Nr. 10 im Gebiet Stollenrain, neuer Busbahnhof, P+R	22.0	11.0
BL	H2 Pratteln – Liestal	Neubau zweispurige Hochleistungsstrasse mit niveaufreien Anschlüssen, grösstenteils in Tunnels	275.0	137.5
AG	Eigentrassierung WSB zwischen Suhr und Aarau	Verlegung des Trassees der WSB auf das Trassee der SBB (Eigentrassierung)	80.0	40.0
TG	Kerntangente Frauenfeld (F21)	Bau Entlastungsstrasse F21 mit flankierenden Massnahmen	50.0	25.0
VD	Ouchy – Les Croisettes, Metro M2	Bau der Metrolinie M2 zwischen Ouchy und Les Croisettes (Epalinges)	240.0	120.0
VD	Bahnhof Prilly-Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	Neue SBB-Haltestelle zwischen Lausanne und Renens	80.0	40.0
VD	Durch das TL-Netz 2008 bedingte Ausbauten	Begleitmassnahmen zur Metrolinie M2: Bus-/Trolleybusnetz TL	40.0	20.0
GE	Tram Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC)	Neue Tramlinie vom Place Cornavin nach Meyrin und zum CERN	420.0	210.0
GE	Tram Onex – Bernex	Neue Tramlinie von La Jonction zu den Gemeinden Lancy, Onex und Bernex	180.0	90.0

Eisenbahninfrastruktur-Projekte des Agglomerationsverkehrs

ZH	Durchmesserlinie Zürich (DML)	Kapazitätsausbau Altstetten – Zürich HB – Oerlikon, 1. Teil S-Bahn	1786.0	400.0[1]
TI	Schienenverbindung zwischen Mendrisio-Varese (FMV)	Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindung bzw. Neubau zwischen Stabio und Arcisate	134.0	67.0
GE	Schienenverbindung zwischen Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA)	Neubau bzw. Ausbau der Schienenverbindung zwischen Genève und Annemasse (F) (16 km)	942.0	550.0[2]

[1] Das Projekt DML in Zürich besteht aus einem S-Bahnanteil und einem Teil für den Fernverkehr. Der Bund wird den Anteil für den Fernverkehr mit Mitteln aus der Leistungsvereinbarung bzw. aus dem Fonds für Eisenbahngrossprojekte finanzieren.

[2] Aufgrund eines Vertrages von 1912 zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Genf beträgt der Bundesanteil bei diesem Projekt mehr als 50 Prozent.

Im städtischen Raum legt eine Person gemäss dem are-Bericht im Durchschnitt kürzere Distanzen pro Tag zurück (36 km) als eine Person im ländlichen Raum (42 km), wendet jedoch ungefähr gleichviel Zeit dafür auf. Der Grossteil des Agglomerationsverkehrs (45 Prozent) ist auf den Freizeitverkehr zurückzuführen. Danach folgen der Arbeitspendlerverkehr (24 Prozent), der Einkaufsverkehr (12 Prozent) sowie der Geschäftsverkehr (8 Prozent).

Infrastruktur-Investitionen: Schiene gleich auf mit Strasse

Immer mehr Gelder sind laut der *LITRA-Verkehrsstatistik 2008* in den vergangenen Jahren in die Schieneninfrastruktur investiert worden. 2007 waren es bereits 3,742 Milliarden Franken gegenüber 4,174 Milliarden für die Strasseninfrastruktur. Zu Beginn der 90er-Jahre haben sich die Infrastrukturausgaben für die Schiene noch auf knapp 2 Milliarden Franken, jene der Strasse auf 3,7 Milliarden belaufen. Noch bedeutend grösser war der Unterschied zu Beginn der 70er-Jahre. Damals flossen 0,4 Milliarden Franken in die Schieneninfrastruktur, während der Strasse 2 Milliarden zukamen. Das heute ausgewogenere Verhältnis ist auf den Bau der ersten Etappe von Bahn 2000, den Bau der NEAT, die ersten Bauten für den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sowie auf die Massnahmen zur Lärmsanierung zurückzuführen. Gleichzeitig haben die Investitionen für das Strassennetz auf hohem Niveau stagniert. Das heutige Investitionsverhältnis wird auch in den nächsten Jahren bestehen bleiben. Dazu tragen die weiteren Etappen von Bahn 2000 bzw. das Projekt Bahn 2030 bei.

In den Kernstädten erzielt der öffentliche Verkehr einen *vergleichsweise hohen Anteil* am Gesamtverkehr. Massgebend dafür sind die hohe Siedlungsdichte, die gute Erschliessungs- und Angebotsqualität öffentlicher Verkehrsmittel sowie die in vielen städtischen Räumen bestehenden Engpässe für den motorisierten Individualverkehr (Staubildung, fehlende Parkierungsmöglichkeiten usw.).

Der *Infrastrukturfonds* ist die *finanzielle Grundlage* für den Ausbau des Agglomerationsverkehrs, um die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Er wird aus Mitteln der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette finanziert (siehe Grafik). Von den 20,8 Milliarden Franken sind 8,5 Milliarden für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes bis 2015 bestimmt. Mit 5,5 Milliarden sollen die Engpässe auf besagtem Netz beseitigt werden. 6 Milliarden fliessen, wie im obigen Kapitel bereits erwähnt, in die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen von Strasse, Schiene und Langsamverkehr in Städten und Agglomerationen, 800 Millionen in den Substanzerhalt von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen.

Explizit hält das Bundesgesetz fest, dass auch die *Substanzerhaltung der Schieneninfrastruktur* in Berggebieten und Randregionen sichergestellt wird, die Finanzierung indessen über die Instrumente der Eisenbahngesetzgebung zu erfolgen hat. Die Laufzeit des Infrastrukturfonds ist auf zwanzig Jahre befristet (Art. 13 des Gesetzes über den Infrastrukturfonds).

Die *Ersteinlage* in den Infrastrukturfonds für 2008 betrug 2,6 Milliarden Franken aus der aufgehäuften Reserve der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Sodann sind jährliche Einlagen von rund 900 Millionen vorgesehen, die durch die laufenden Einnahmen der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette gedeckt werden. Die Ausgaben aus dem In-

frastrukturfonds werden durch Parlamentsbeschlüsse gesteuert.

Mit der Genehmigung des Infrastrukturfondsgesetzes *bereits freigegeben* wurden die Kredite für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und für die Substanzerhaltung des Hauptstrassennetzes in Berg- und Randgebieten. Im Agglomerationsverkehr selber ist zu unterscheiden zwischen der Finanzierung der 23 dringenden Projekte und den Bundesbeiträgen an die Agglomerationsprogramme. Für die 23 dringenden Agglomerationsverkehrsprojekte hat das Parlament die Kredite (Treibstoffzollgelder aus der Mineralölsteuer) ebenfalls zusammen mit dem Infrastrukturfondsgesetz freigegeben:

Auf dieser Basis hat der Bundesrat Anfang des *laufenden Jahres eine Vernehmlassung* zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs ab 2011 eröffnet. Die Ergebnisse standen bei Redaktionsschluss noch aus. Aus dem Infrastrukturfonds stehen wie erwähnt während 20 Jahren 6 Milliarden Franken für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen bereit. Die Bundesversammlung hat davon bereits rund 2,6 Milliarden Franken – für 23 dringende und baureife Projekte – freigegeben (siehe Tabelle). Der Bundesrat muss nun der Bundesversammlung spätestens Ende 2009 aufzeigen, wie die darüber hinaus noch zur Verfügung stehenden rund 3,4 Milliarden Franken auf die Agglomerationen verteilt werden sollen.

Diese Bundesmittel werden in zwei Etappen verteilt: Von *2011 bis 2014* werden 1,5 Milliarden Franken ausgerichtet, von 2015 bis 2018 voraussichtlich weitere 1,16 Milliarden. Es verbleibt eine Reserve von rund 780 Millionen, die ab 2015 für noch nicht unterstützte Agglomerationen zur Verfügung steht. Im Zentrum der Vorlage des Bundesrates steht

Neue Agglomerationstheorie: Spezialisierung durch Skaleneffekte und Grossinvestitionen

2008 hat der Amerikaner *Paul Krugmann* den *Wirtschaftsnobelpreis* erhalten. Krugmann befasst sich mit der Wirtschaftsgeografie und setzt der alten Theorie von Ricardo, nach der der Handel durch unterschiedliche Produktionskosten entsteht, eine Theorie gegenüber, die von den *«Economies of Scale»* ausgeht, d.h. je grösser das Absatzgebiet, desto mehr entstehen durch Grössenvorteile Spezialisierungsvorteile und desto mehr – und damit auch billiger – können Waren hergestellt werden. Dank Krugmanns *Neuer Ökonomischer Geografie* kann man erklären, warum Agglomerationen und Grossstädte entstehen. Die «Economies of Scale» liefern auch Informationen zur Abwanderung aus den Bergtälern und der Konzentration in den Ballungsräumen im Mittelland. Ergo liesse sich daraus auch ableiten, dass sich mit *guten Verkehrsverbindungen der Arbeitsmarkt vergrössert* und ein ähnlicher Effekt erzielt würde. Das würde heissen, dass beispielsweise dank guten S-Bahnen Arbeitsorte von viel weiter her erreichbar sind und daher ihre Wirtschaft dank *möglicher Spezialisierung* besser gedeiht. Ebenso beim Angebot von *Bahn 2000,* welches das *«Städtenetz Schweiz»* funktionell als Grossstadt wirken lässt. *England und Holland* verwenden zur Beurteilung von Grossinvestitionen im Agglomerationsverkehr neben der klassischen Kosten-Nutzen-Analyse bereits die auf dem beschriebenen Skaleneffekt beruhende Agglomerationstheorie. Die Aufarbeitung der Theorie von Krugmann bezüglich Agglomerationsverkehr in der Schweiz würde die *Wirtschaftskreise* für die Notwendigkeit attraktiver und schnellerer Verkehrsmittel in unseren grösseren Agglomerationen sensibilisieren, damit unsere Wirtschaft mit ihren hoch spezialisierten Produkten und Dienstleistungen in der Welt mithalten kann. Leider findet sich in unserem Land keine Stelle, welche eine solche Studie in Auftrag geben und finanzieren könnte.

Auto mit 77 Prozent Verkehrsanteil
Gemäss *LITRA-Verkehrsstatistik 2008* bleibt das *Auto das meistbenutzte Verkehrsmittel.* Der private Strassenverkehr kam 2007 auf 93 267 Millionen Personenkilometer (Anzahl Reisende mal gefahrene Distanz). Das entspricht einem Anteil von 77,3 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen von 120 715 Millionen Personenkilometer. Demgegenüber kam der öffentliche Verkehr auf 27 448 Millionen Personenkilometer (22,7 Prozent). Die öffentlichen Transportunternehmungen beförderten 2007 rund 2,034 Milliarden Fahrgäste. Darüber hinaus gab es 4,2 Millionen Velos in der Schweiz. Damit verfügt rein rechnerisch mehr als die Hälfte der Schweizer Bevölkerung über einen Drahtesel. Die Beliebtheit des Autos ändert nichts daran, dass die Bahn bedeutend weniger Energie konsumiert als das Auto. Denn von den insgesamt 300 530 Terajoules Endenergie, die der Verkehr 2007 in der Schweiz verbrauchte, entfallen 77 Prozent auf den Strassenverkehr. 19 Prozent der Endenergie konsumierten Flugzeuge und 4 Prozent die Bahnen. Der öffentliche Busverkehr macht seinerseits einen Prozentpunkt des gesamten Strassenverkehrs aus. Und auch punkto Sicherheit ist der öffentliche Verkehr dem privaten Strassenverkehr weit überlegen. Laut LITRA-Statistik ist die Gefahr eines Verkehrsunfalls für Reisende im Auto 49 Mal höher als in der Bahn oder in anderen öffentlichen Verkehrsmitteln. Die LITRA-Verkehrsstatistik 2008 kann kostenlos auf der Geschäftsstelle bezogen werden.

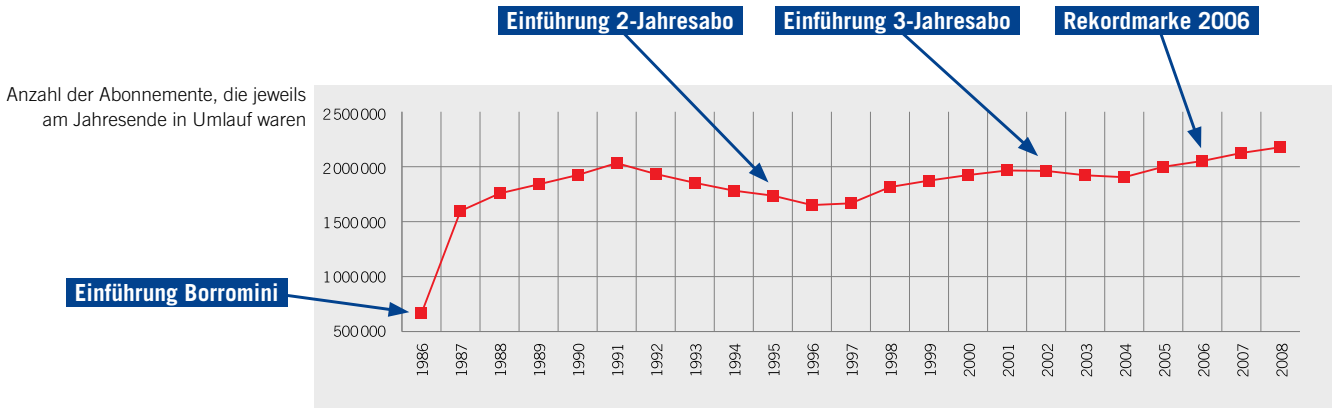
aber die Verteilung der Mittel für die Jahre 2011 bis 2014. Beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) wurden insgesamt 30 Agglomerationsprogramme eingereicht.

Um alle bis 2018 vorgesehenen Massnahmen realisieren zu können, wären Investitionen von rund 17 Milliarden erforderlich. Davon hätte der Bund rund 40 Prozent, also 6,8 Milliarden Franken, zu übernehmen, was die verfügbaren 3,4 Milliarden deutlich übersteigt. Dies zwingt den Bundesrat, sich auf die Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu konzentrieren.

Von den 30 eingereichten Agglomerationsprogrammen sollen 26 Bundesbeiträge erhalten. Die einzelnen Projekte werden, je nach Dringlichkeit, in der ersten oder zweiten Finanzierungsetappe unterstützt. Die 1,5 Milliarden Franken aus der ersten Tranche fliessen nicht nur in die grossen Agglomerationen Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne-Morges, wo die Verkehrs- und Umweltprobleme am grössten sind, sondern auch in die kleineren Agglomerationen. Sie können ihre Verkehrssysteme damit ebenfalls erheblich verbessern. Die Mittel der ersten Finanzierungsetappe sollen bis Ende 2009 vom Parlament freigegeben werden.

Die *Verteilung der Mittel* für die zweite Finanzierungsetappe erfolgt in rund vier Jahren. Der Bundesrat wird dem Parlament eine weitere Botschaft mit den ergänzenden Projekten aus den berücksichtigten Agglomerationsprogrammen vorlegen. Sie werden zuvor allerdings noch einmal auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft. Massstab sind wiederum die vier gesetzlich vorgegebenen Kriterien wie verbesserte Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch sowie mehr Verkehrssicherheit.

Bei den dringlichen Agglomerationsprojekten ist die Lausanner *Métro M2* bereits realisiert worden. Bei der *CEVA (Genf)* wurde ein erster Abschnitt gebaut. Die *Kerntangente*



Die Erfolgsgeschichte des Halbtax in Zahlen: Seit 1986 geht es bergauf

Jeder zweite erwachsene Schweizer besitzt ein Halbtaxabonnement. Heute sind über 2 100 000 solcher Abonnemente im Umlauf (siehe Grafik). Seit der Einführung 1986 geht es bergauf mit den verkauften Exemplaren. Seitdem das Halbtaxabonnement auch noch Kreditkarte sein kann, wird es zu einem weiteren Höhenflug ansetzen. © SBB

Frauenfeld wurde vom Volk in der Abstimmung verworfen. Insgesamt standen bis Ende Mai 2008 15 Projekte im Bau.

Mit dem *Programm Agglomerationsverkehr* wird der Beitragssatz des Bundes pro Agglomeration für die erste Finanzierungsetappe festgelegt. Der Beitragssatz wird für die nächste Finanzierungsbotschaft in vier Jahren wieder neu ermittelt und festgesetzt.

Die in zwei Listen (A und B) ausgewiesenen Massnahmen sollen für die einzelnen Agglomerationsprogramme in der 1. Periode (2011 bis 2014) durch den Bund mitfinanziert werden. Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung, die Mittel der ersten Etappe mit dem Bundesbeschluss freizugeben. (Siehe dazu *http://www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/14582.pdf*)

In ihrer Vernehmlassungsantwort zur Finanzierung des Agglomerationsprogramms zeigt sich die *LITRA* mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden. Die Funktionsfähigkeit des ganzen Verkehrssystems darf indessen gemäss LITRA nicht durch ungenügend und zu spät finanzierte Projekte und Vorhaben in den Agglomerationen in Frage gestellt werden. Zur Finanzierung sämtlicher Bedürfnisse des Infrastrukturfondsgesetzes (IFG) ist mittelfristig eine Anpassung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) notwendig. Finanzierungsmodelle sind in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen zu erarbeiten, welche zusammen mit dem Bund die Vorhaben und Projekte umsetzen.

Da bereits die *1. Tranche (2011 bis 2015) nicht finanziert* ist, muss zur Alimentierung des Infrastrukturfonds eine *Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags* auf Treibstoffen vorgesehen werden. Alternativ oder ergänzend dazu und auch zwecks Beschleunigung der Programme sollte überdies mit Blick auf die Rezession in unserem Land allenfalls eine Finanzierung im Rahmen eines 4. Konjunkturpaketes über 1,5 Milliarden Franken, verteilt über die Jahre 2011 bis 2020, geprüft werden. Von diesen 1,5 Milliarden müssten aber

mindestens 0,5 Milliarden bereits in den Jahren 2011 bis 2012 konjunkturwirksam werden.

Inzwischen werden laufend Agglomerationsprojekte aufgegleist, geplant, finanziert, neu berechnet, angepasst oder realisiert, wie zum Beispiel:

- Die *Agglomeration Biel* erhält eine neue Tramlinie, indem die Schmalspurbahn zwischen Biel und Ins bis ins Bözingenfeld verlängert und auf Trambetrieb umgestellt wird. Dies wird mit 27 Kilometern die längste Schweizer Tramlinie. Baubeginn 2014. Kostenpunkt: 125 Millionen Franken.
- Der Bau der neuen Eisenbahnverbindung zwischen dem Genfer Hauptbahnhof und dem französischen Annemasse *(CEVA)* kostet nicht 940 Millionen Franken wie 2002 budgetiert, sondern neu 1,5 Milliarden. Die Mehrkosten werden auf die Bauteuerung zurückgeführt, Sicherheit des Bauwerks, Auflagen während der Bauzeit und weitere Projektanpassungen. Die CEVA ist wichtigster Bestandteil des S-Bahn-Systems im Grossraum Genf.
- Bereits in 10 Jahren soll die *Limmattalbahn* über 13,5 Kilometer das Aargauische Killwangen mit Zürich Altstetten verbinden. Das Strassennetz stösst vielerorts an seine Grenzen.
- Ende 2008 wurde die *zweite Etappe der Glattalbahn* eingeweiht. Sie umfasst die 5,3 Kilometer lange, zweigleisige Neubaustrecke von Glattpark via Bahnhof Glattbrugg, Zürich Flughafen und Wendeschlaufe Flughafen Fracht. Die Investitionskosten für die zweite Etappe der Glattalbahn liegen bei knapp 210 Millionen Franken, für die Tramverbindung zwischen Bahnhof Oerlikon und Leutschenbach 18 Millionen.
- Zügig voran geht der Bau der *dritten Etappe der Glattalbahn.* Bis Mitte Jahr stehen die letzten grossen Betonierarbeiten am technisch und logistisch anspruchsvollsten Projekt auf dem Programm, dem 1200 Meter langen Viadukt zwischen dem Bahnhof Wallisellen und der Haltestelle Neugut in Dübendorf.
- Das *Tram Zürich-West* nimmt Konturen an. Kürzlich wurden an der Pfingstweidstrasse die ersten Gleise verlegt. In zweieinhalb Jahren soll die drei Kilometer lange Neubaustrecke planmässig in Betrieb genommen werden. Die neue Tramlinie soll die Hälfte des Verkehrswachstums in diesem Stadtteil übernehmen. Das Gesamtprojekt inklusive Umgestaltung der Strassen kostet rund 300 Millionen Franken.
- Die *Basler Regio-S-Bahn* soll mittelfristig ausgebaut werden. Fünf Nordwestschweizer Kantone und die SBB haben Zielvorstellungen entwickelt, deren Umsetzung 540 Millionen Franken kosten dürfte. Die Ausbauten betreffen die S-Bahnlinien im Fricktal und Ergolztal sowie im Laufental und Jura. Für die nächste Planungsstufe des «Herzstücks» der Regio-S-Bahn in Basel (Verbindung zwischen SBB-Bahnhof und dem Badischen Bahnhof unter der Basler Innenstadt hindurch) sind 1,2 Millionen Franken eingesetzt.
- In den ersten 6 Betriebsmonaten (bis April 2009) hat die *Metro M2 in Lausanne* bereits über 10 Millionen Passagiere befördert. Im Tagesschnitt nutzen zurzeit 70 000 bis 75 000 Personen die Metro.
- *Genf und Waadt* haben Anfang April 2009 überdies in einem historischen Vertrag beschlossen, gemeinsam mehrere Hundert Millionen Franken in die Infrastruktur am Genfersee zu investieren. Darunter befindet sich insbesondere die Eisenbahnlinie Lausanne–Genf. Die Bevölkerung soll von 2020 bis 2030 um rund 30 Prozent auf über 1,346 Millionen Personen anwachsen.

Allein für die Eisenbahnlinie Lausanne–Genf wird bis 2030 mit einer Zunahme des Pendleraufkommens von 50 bis 60 Prozent gerechnet. Für den Bau eines vierten Gleises zwischen Lausanne und Renens VD sowie zwei Kreuzungsstellen in Mies VD und Chambésy GE wollen die beiden Kantone der SBB 300 Millionen Franken vorschiessen. Mit ihrem Vorgehen wollen die beiden Kantone auch Druck für den durchgehenden Ausbau der Linie auf drei Gleise ausüben. Zurzeit gibt es erst zwischen Lausanne und Renens sowie auf Teilstrecken zwischen Genf und Allaman VD ein drittes Gleis.

– Die Bauarbeiten für das Bahn-Grossprojekt *Durchmesserlinie Zürich* sind 20 Monate nach Baubeginn im Zeitplan. Beim Weinbergtunnel ist die geologisch heikle Zone, ein unterirdischer See im Gebiet Buchegg, erfolgreich unterquert worden. Von den Investitionskosten von 2 Milliarden Franken, welche der Kanton Zürich infolge ausbleibender Zahlungen des Bundes inkl. Verzinsung zum Teil vorschiessen muss, sind per Ende Mai 2009 bereits 30 Prozent oder 600 Millionen Franken verbaut.

Angesichts der Wirtschaftskrise hat der Bundesrat die

Aufgabenüberprüfung des Bundes

zurückgestellt. Nach wie vor will der Bundesrat aber bis ins Jahr 2020 die jährlichen Ausgaben um 5,3 Milliarden Franken reduzieren. Dies entspricht annähernd 10 Prozent der derzeitigen Ausgaben des Bundes. Umgesetzt werden soll die Zielvorgabe durch *Abbaumassnahmen in rund 50 Aufgabenbereichen.* Stark betroffen von diesen Abbauplänen ist auch der Verkehrsbereich. So sollen unter dem Titel Kompensation namentlich die Beiträge an die Hauptstrassen gekürzt, die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes weiter hinausgezögert, Bahnlinien stillgelegt und die Beiträge an den Betrieb des öffentlichen Regionalverkehrs gekürzt werden.

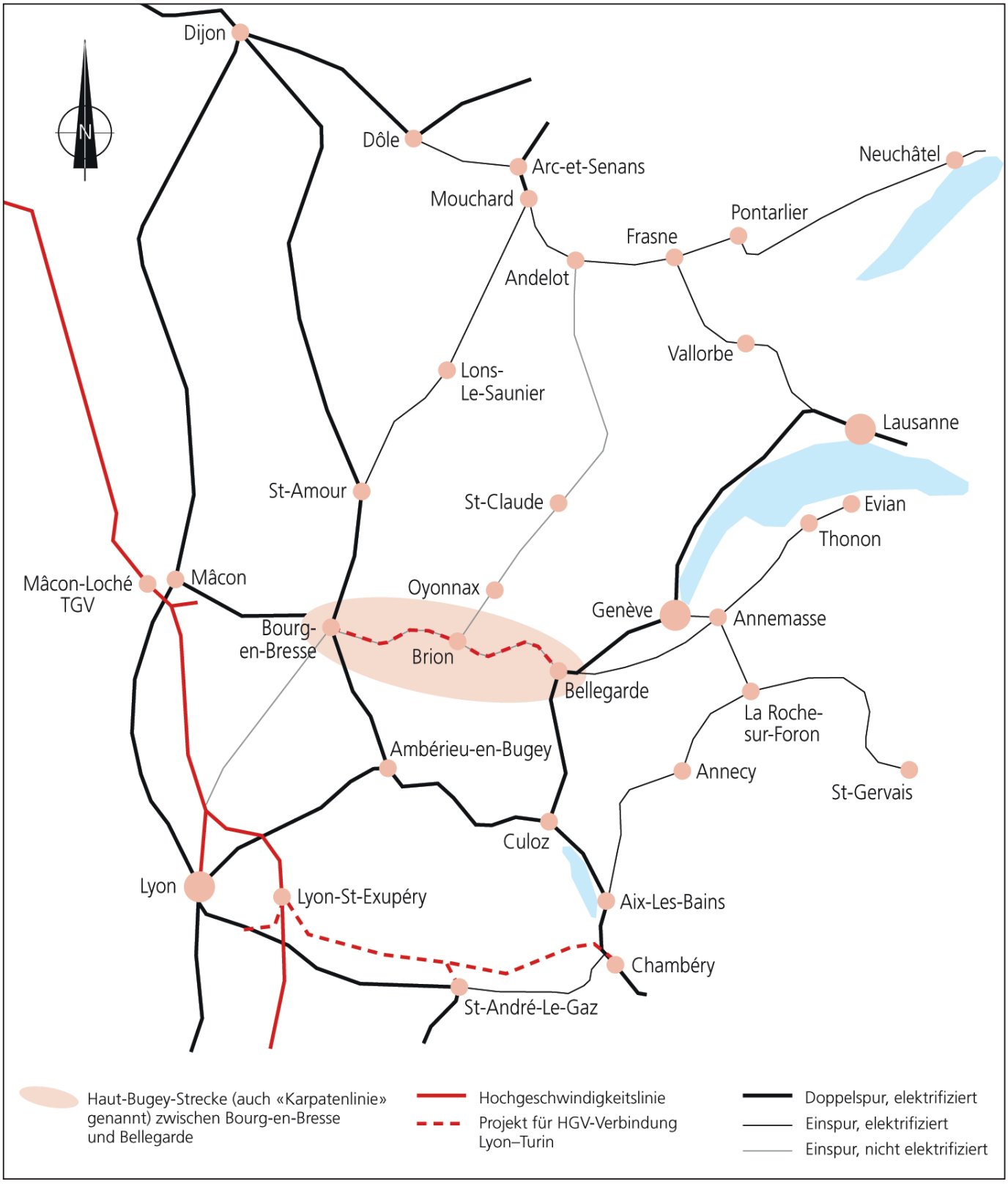
Für den *gesamten Verkehrsbereich* soll gemäss Aufgabenüberprüfung *ein Zielwachstum bis 2020 von 2 Prozent gelten.* Bei einer Teuerung in dieser Grössenordnung ergäben die 2 Prozent somit real *ein Nullwachstum oder gar einen Rückgang*.

Für den gesamten Bundeshaushalt gilt demgegenüber ein Zielwachstum von 3,1 Prozent. Den Bereichen Bildung und Forschung sowie Soziales wird ein Wachstum von 4,5 bis 6 Prozent zugestanden!

Das Zielwachstum von jährlich 3,1 Prozent bedeutet, dass der Bundeshaushalt von 53,2 Milliarden Franken im Jahr 2008 auf 65,7 Milliarden im Jahr 2015 ansteigen darf. Dem Verkehrsbereich wird somit nur ein unterproportionales Wachstum zugestanden, was im Endeffekt zum Abbau bestehender Leistungen führt.

Für den Verkehrsbereich haben die vom Bundesrat gesetzten Ziele insgesamt zur Folge, dass der *Bundesrat summa summarum 900 Millionen Franken einsparen* bzw. die Investitionen und Beiträge um diesen Betrag zurückfahren kann, wohlverstanden jährlich wiederkehrend.

Eine *breite Allianz* bestehend aus Kantonen, Städten, Gemeinden, Berggebieten und Verkehrsorganisationen hat denn auch den Bundesrat aufgefordert, diese Sparbemühungen zurückzunehmen. Der Verkehrsbereich war bereits von den Entlastungsprogrammen 2003 und 2004 stark betroffen. Weitere Sparbemühungen können nicht mehr akzeptiert werden.



Mit dem Ausbau der Strecke zwischen Bourg-en-Bresse und Bellegarde im Rahmen der Anbindung der Schweiz an das HGV-Netz in Europa wird die TGV-Verbindung im Vergleich zu heute um 47 km kürzer. Die Bauarbeiten in Frankreich nähern sich dem Abschluss. Derzeit werden über das künftige Fahrplanangebot Gespräche geführt.

© BAV

Eine wichtige Säule der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) ist die

Anbindung des Schweizer Eisenbahnnetzes an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV).

Im Jahr 2008 hat die Realisierung der *ersten HGV-Projekte* in der Schweiz *begonnen.* Im *Korridor Lindau–Geltendorf (Deutschland)* wurde in der Berichtsperiode mit der Unterzeichnung der Vorfinanzierungsvereinbarung und der Unterzeichnung zwischen der DB AG und dem Bund nach erfolgter Genehmigung durch den Bundesrat ein Meilenstein erreicht. Die Bahnstrecke Zürich–München wird bis 2015 durchgehend elektrifiziert und für Neigezüge ausgebaut. Dadurch verkürzt sich die Fahrzeit um eine Stunde. Für den Ausbau gewährt die Schweiz eine Vorfinanzierung von 50 Millionen Euro. Diese soll die Aufnahme der Arbeiten beschleunigen. Der Bahn-Ausbau kostet voraussichtlich 210 Millionen Euro. Die Schweiz gewährt ihren Beitrag als Darlehen. Finanziert wird dieses aus den Mitteln für den Anschluss der Ost- und der Westschweiz ans europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz, die 2005 vom

Im letzten Jahr hat die Realisierung der ersten HGV-Projekte in der Schweiz begonnen. Im Korridor Lindau–Geltendorf (D) z.B. wurde mit der Unterzeichnung der Vorfinanzierungsvereinbarung und der Unterzeichnung zwischen der DB AG und dem Bund ein Meilenstein gesetzt. Die Bahnstrecke Zürich–München wird bis 2015 durchgehend elektrifiziert und für Neigezüge ausgebaut. Dadurch verkürzt sich die Fahrzeit um eine Stunde. Auch alle anderen Projektierungsarbeiten bei der SBB, BLS und SOB sind in allen Kantonen weit fortgeschritten. Im Bild SBB-Intercity-Neigezug vor dem Schloss Grandson. © SBB

Parlament genehmigt wurden. 55 Millionen Euro schiesst Bayern vor. Ziel ist es, die Fahrzeit von Zürich nach München um eine Stunde auf noch drei Stunden und 15 Minuten zu senken. Geplant ist, sechs Zugspaare pro Tag im Zwei-Stunden-Takt verkehren zu lassen. Das wäre eine Verdoppelung des heutigen Angebots. Mit dem Ausbau soll die Bahn an Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Luft- und dem Strassenverkehr gewinnen.

Die Bauarbeiten in *Frankreich* schreiten witterungsbedingt mit kleiner Verzögerung voran. Da sich die Bauarbeiten dem Abschluss nähern, werden intensive Gespräche über das künftige Fahrplanangebot Haut-Bugey und beim TGV Rhin–Rhône geführt. Die Finanzierung des Bahnanschlusses *Euro-Airport-Basel* ist nicht gesichert und wird seitens Frankreichs nicht prioritär behandelt. Ein Durchbruch zur Realisierung des Projektes kann gemäss Bundesamt für Verkehr nur erreicht werden, wenn alle drei Länder bereit sind, die notwendigen Gelder mittels einer Sonderfinanzierung (in der Schweiz zusätzlich zur HGV-Vorlage) beizusteuern.

Die *Projektierungsarbeiten bei der SBB, BLS und SOB* sind in allen Korridoren weit fortgeschritten. Dieses Jahr konnte auch im Knoten Lausanne mit dem Bau einer Abstellanlage für den TGV östlich des Bahnhofs Lausanne eine geeignete Massnahme definiert werden. Die Projektierung hat diesen Frühling begonnen. Gemäss BAV zeichnet sich in allen Korridoren eine fast vollständige Beanspruchung der Verpflichtungskredite ab. Projektänderungen oder erschwerte Baubedingungen könnten zu Kostenüberschreitungen führen, die im entsprechenden Korridor kompensiert werden. Damit der Baubeginn noch bis 2010 erfolgen kann, sind in einigen *Korridoren Teilprojekte* gebildet worden. In verschiedenen Projekten wird aufgrund der vielen Abhängigkeiten mit Nachbarprojekten oder geplanten Fahrplanangebotserweiterungen erst im 2011/12 mit dem Bau begonnen. Die ersten Finanzierungsvereinbarungen für den Bau im *Bahnhof Altstätten* und für den *Doppelspurausbau St. Gallen St. Fiden–Engwil* wurden durch den Bundesrat genehmigt. Damit konnte in der Berichtsperiode der Bau der ersten HGV-Projekte in der Schweiz begonnen werden. So hat mit einem feierlichen Spatenstich Ende Mai auch der Doppelspurausbau der *Strecke Bülach–Schaffhausen* angefangen.

Damit wird der Halbstundentakt zwischen Schaffhausen und Zürich möglich. Demzufolge kommen die Passagiere in Zukunft 20 Minuten schneller von Zürich nach Stuttgart. Allerdings muss auch in Deutschland noch ausgebaut werden. Zunächst wird die Teilstrecke zwischen Hüntwangen und Rafz ausgebaut und der Bahnhof Rafz modernisiert. Die Kosten für diesen Doppelspurausbau belaufen sich auf rund 155 Millionen Franken.

Eine Erfolgsgeschichte ist auch der Bau der

Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) am Gotthard

Der AlpTransit Gotthard AG und allen ihren Mitarbeitenden gebührt dafür höchstes Lob. Die Arbeiten befinden sich in allen Abschnitten auf Kurs. Der geplanten Eröffnung des Gotthard-Basistunnels Ende 2017 und des Ceneri-Basistunnels 2019 steht aus heutiger Sicht nichts im Weg. Der Gotthard-Basistunnel wird gleichzeitig von 5 Baustellen aus erstellt.

In den *Teilabschnitten in Amsteg und Bodio* sind die Ausbrucharbeiten bereits abgeschlossen und am 16. Juni 2009 konnte zwischen Amsteg und Erstfeld der erste Durchschlag gefeiert werden. Insgesamt sind in der

Die NEAT-Arbeiten am Gotthard befinden sich in allen Abschnitten auf Kurs. Der geplanten Eröffnung des Gotthard-Basistunnels Ende 2017 und des Ceneri-Basistunnels 2019 steht aus heutiger Sicht nichts im Weg. Der Gotthard-Basistunnel wird gleichzeitig von 5 Baustellen aus erstellt. Anfang Juni 2009 waren von dem insgesamt 153,3 km langen Tunnelsystem des Gotthard-Basistunnels 133 km oder 87 Prozent ausgebrochen. Im Bild die Tunnelwechselaufweitung Nord von Sedrun. © ATG

Oströhre noch etwas mehr als 6 km Fels auszubrechen.

Anfang Juli 2009 waren von dem insgesamt 151,8 km langen Tunnelsystem des *Gotthard-Basistunnels* 134,8 km oder 88,8 Prozent ausgebrochen.

Vom *Ceneri-Basistunnel* waren *Anfang Juli 2009* 15,9 Prozent oder 6,4 km der 40 km Stollen und Tunnel ausgebrochen.

Offene Strecke Altdorf–Rynächt. In den ersten Monaten des Jahres 2008 wurden vom Installationsplatz Erstfeld bis zum Baufeld Rynächt die Förderband- und Siloanlagen montiert. Insgesamt 18 km Förderbänder sorgen dafür, dass das Ausbruchmaterial aus den Vortrieben in Erstfeld nach Altdorf–Rynächt transportiert wird. Der Einbau von Schüttmaterial in das zukünftige Bahntrassee der neuen Transit-Linie kommt planmässig voran. Das Trassee wird auch als Materialzwischenlager genutzt.

Teilabschnitt Erstfeld: Im Juni 2008 begann in Erstfeld der maschinelle Leistungsvortrieb in der Weströhre, in der Oströhre startete er im April 2008. Mit einem Vorsprung von rund 6 Monaten konnte am 16. Juni 2009 der Durchschlag in der Oströhre gefeiert werden. Die Tunnelbohrmaschine legte in wenigen Monaten eine Strecke von 7,2 km zurück. Der Durchschlag der Tunnelröhre erfolgte mit sehr hoher Genauigkeit – die Abweichung ist mit weniger als 1 cm horizontal und vertikal äusserst gering.

Die ersten rund 600 m des Gotthard-Basistunnels in Erstfeld entstehen im Tagbau. Die

Arbeiten für den Tagbautunnel im nördlichen Teil des Installationsplatzes begannen im April 2008. Mittlerweile sind von der Oströhre bereits 250 m betoniert, von der Weströhre 200 m.

Teilabschnitt Amsteg: Im März 2008 wurden die Betonarbeiten am Innengewölbe in der Oströhre vorläufig beendet. Nun, nach dem Durchschlag mit Erstfeld, werden die restlichen 470 m Innenschale im Bereich des Fusspunktes fertiggestellt. Im April 2008 wurden die Schaleinheiten und die dazugehörigen Installationen von der Ost- in die Weströhre verlegt. Mittlerweile sind die Betonarbeiten auch in dieser Röhre bis auf wenige hundert Meter beendet. In der Weströhre ist zurzeit der Einbau der Bankett-Fertigelemente im Gang.

Teilabschnitt Sedrun: In den Südvortrieben von Sedrun Richtung Faido wurde im Juni 2008 eine unerwartet ausgedehnte Störzone angefahren. Mittlerweile ist die Störzone mit dem Ostvortrieb bewältigt und die Vortriebsleistungen steigen wieder. Der Vortrieb der Weströhre, der jenem der Oströhre in einem Abstand von rund 50 m folgt, befindet sich noch im anspruchsvollen Randbereich der Störzone. Richtung Norden ist der Vortrieb bereits seit Oktober 2007, respektive November 2007, abgeschlossen. Zur Optimierung der Betonarbeiten wurden im November 2008 zwei weitere Schalungswagen montiert, so dass vier Gewölbeschalwagen gleichzeitig im Einsatz stehen. Damit kann pro Tag bis zu 600 m^3 Beton verarbeitet werden. Zudem werden auch hier Bankett-Fertigelemente eingebaut.

Teilabschnitt Faido: Aufgrund der tatsächlich angetroffenen geologischen Verhältnisse und der Tagesleistungen mussten die prognostizierten Durchschlagspunkte zwischen Faido und Sedrun revidiert werden. Die Arbeitsgemeinschaft Transco Sedrun erreicht voraussichtlich Ende 2009 die Losgrenze Faido. Die Tunnelbohrmaschinen von Faido werden erst ein oder zwei Jahre später an diese Losgrenze kommen – was natürlich entsprechende Auswirkungen auf den Inbetriebnahmetermin des Gotthard-Basistunnels hätte. Um dies zu vermeiden, wurde die Losgrenze von Sedrun in Richtung Süden verschoben. Mit dem daraus resultierenden Zeitgewinn kann der vorgesehene Termin für die Inbetriebsetzung des Gotthard-Basistunnels Ende 2017 gehalten werden.

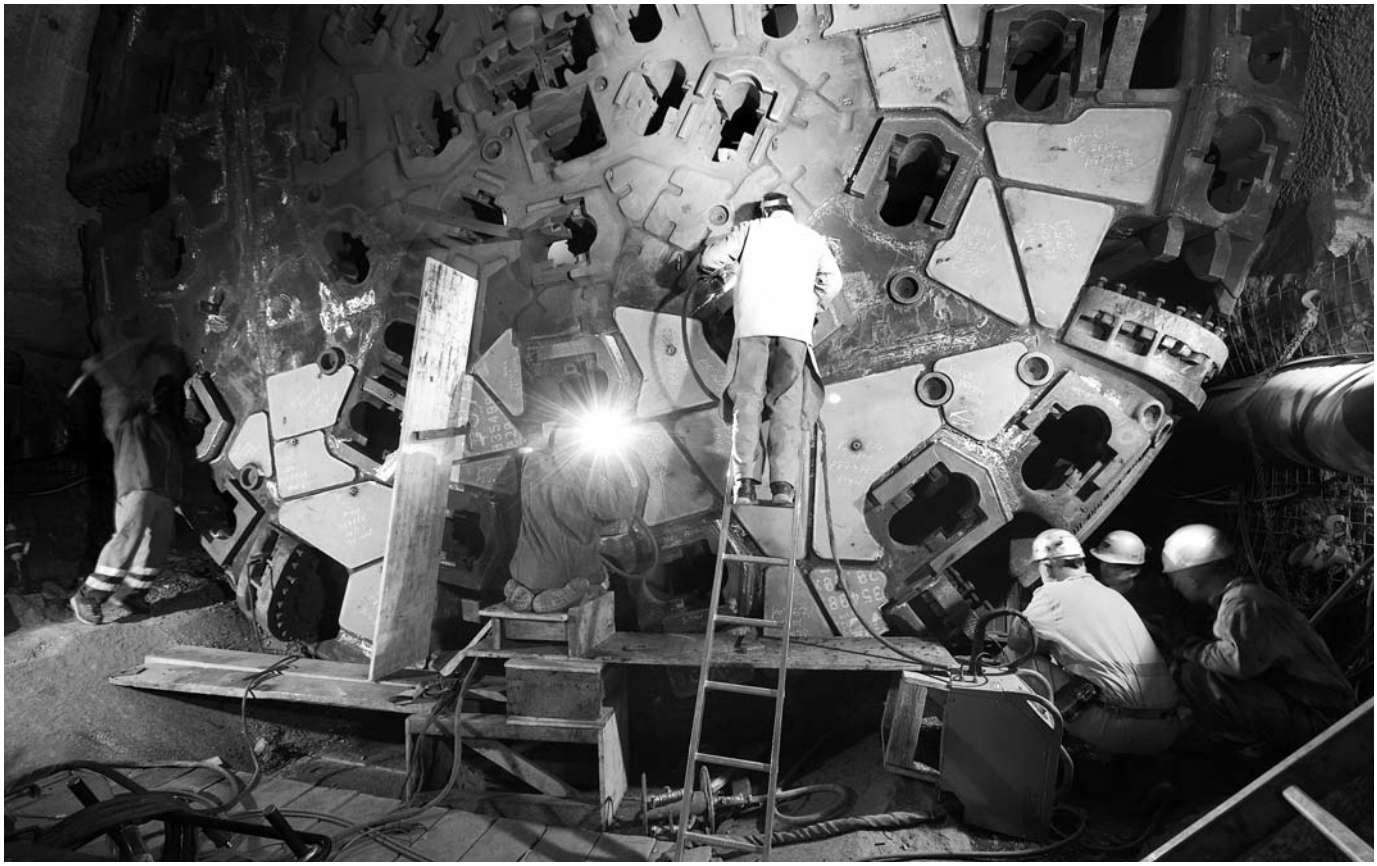
Im Oktober letzten Jahres hat die Tunnelbohrmaschine in der Oströhre die gefürchtete *Piora-Zone* erfolgreich gemeistert. Am 3. Februar 2009 hat auch die Tunnelbohrmaschine in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels die letzten Meter der Piora-Mulde aufgefahren und den Medelser-Granit erreicht. Die verbleibenden 4,5 km bis zur Losgrenze Faido sind jene Strecke im Gotthard-Basistunnel mit der höchsten Überlagerung und sehr hohen Gebirgstemperaturen von bis zu 50 Grad. Deshalb werden vorgängig zum Vortrieb in beiden Röhren horizontale Bohrungen ausgeführt. Aufgrund der Resultate aus den Bohrungen werden die nötigen Sicherheitsmassnahmen festgelegt.

Teilabschnitt Bodio: Am 24. Juni 2008 wurden in Bodio die Arbeiten für das Innengewölbe abgeschlossen. Seit Oktober 2008 ist die Ausrüstung der Querschläge mit den Anlagen der Rohbau-Ausrüstung (Türen, Doppelboden und Lüftung) in Arbeit. Mittlerweile sind 30 Querschläge komplett ausgerüstet.

Offene Zufahrtsstrecke Süd: Das Trassee der offenen Zufahrtsstrecke ist soweit möglich erstellt. In der ersten Jahreshälfte wurden die Fundationspfähle und die Stahlprofile für die Lärmschutzwände entlang der Strecke eingebaut. Letztere werden erst kurz vor Inbetrieb-

nahme der neuen Linienführung montiert. Die Vorbereitung zur Übergabe eines Teils des Baustellenareals vom Rohbau-Unternehmer an den Generalunternehmer Bahntechnik läuft.

Die Arbeiten am *Ceneri-Basistunnel* sind ebenfalls auf Kurs. Anfang Juni hat der Verwaltungsrat der AlpTransit Gotthard AG das Hauptlos für den Ceneri-Basistunnel an die Arbeitsgemeinschaft Consorzio Condotte Cossi mit Sitz in Rom, Sondrio (I) und Lugano vergeben. Das Auftragsvolumen liegt bei 987 Millionen Franken. Unter Berücksichtigung aller Vergabekriterien hat das Konsortium das wirtschaftlich günstigste Angebot eingereicht. Mit knapp einer Milliarde Franken ist das Los B52 volumenmässig der grösste Auftrag, der für den Bau des Ceneri-Basistunnels vergeben wird. Es umfasst in erster Linie den Vortrieb der beiden Einspurröhren auf 11,5 km ab dem Zwischenangriff Sigirino in Richtung Norden und Süden. Der Installationsplatz wird im Herbst 2009 eingerichtet, mit dem Tunnelvortrieb wird im Frühling 2010 begonnen. Die ATG rechnet



Im Oktober letzten Jahres hat die Tunnelbohrmaschine in der Oströhre am Gotthard die gefürchtete Piora-Zone erfolgreich gemeistert. Am 3. Februar 2009 hat auch die TBM in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels die letzten Meter der Piora-Mulde aufgefahren und den Medelser-Granit erreicht. Die verbleibenden 4,5 km bis zur Losgrenze Faido bilden jene Strecke im Gotthard-Basistunnel mit der höchsten Überlagerung und sehr hohen Gebirgstemperaturen von bis zu 50 Grad. Dies braucht entsprechende Sicherheitsmassnahmen. Im Bild eine Revision des Bohrkopfs in der Oströhre. © ATG

damit, dass die Vortriebsarbeiten 2015 beendet sein dürften und anschliessend die Bahntechnik eingebaut werden kann. Verläuft alles nach Plan, rollen Ende 2019 die ersten Züge durch den Monte Ceneri. Die Vergabe des Hauptloses am Ceneri-Tunnel war Thema im Eidg. Parlament. Politiker aus dem bürgerlichen Lager hatten verlangt, dass angesichts der wirtschaftlich schwierigen Zeiten eine Schweizer Firma den Zuschlag erhalten sollte. Wohl kein Land in Europa würde in einer Wirtschaftskrise wie der jetzigen einen solchen Auftrag der öffentlichen Hand ins Ausland vergeben. Es soll sich indessen keine rein schweizerische Firma um das Baulos beworben haben. Lediglich an einem Konsortium war eine Schweizer Firma beteiligt.

Um im Raum *Camorino/Vigana* den Ceneri-Basistunnel an die bestehenden Bahnlinien anzuschliessen, entstehen beim Knoten Camorino diverse Bauwerke. Dazu gehören neben den Portalbauwerken zwei Viadukte, die Unterführung der Kantonsstrasse, die Überführung der Autobahn und die Schlaufe Locarno–Lugano. Anfang Oktober 2008 konnten die Installationsflächen für das Tunnellos Vigana dem Unternehmer übergeben werden. Nach diversen Vorbereitungsarbeiten begann er im Frühling 2009 mit dem Vortrieb unter der Autobahn A2. Die Arbeiten für den «Canale fugatore» sind im Gang.

Dieser Entlastungsstollen im Bereich der Baustelle in der Magadino-Ebene soll in Zukunft das Kulturland und die angrenzenden Quartiere vor Überschwemmungen schützen.

Sigirino: Am 6. November 2008 konnte der Durchschlag des Fensterstollens in die bestehenden Kavernen gefeiert werden. Am 11. Juni 2009 wurden die Hauptarbeiten für das grosse Tunnelbaulos am Ceneri-Basistunnel vergeben. Der Arbeitsbeginn ist für Frühjahr 2010 vorgesehen.

Vezia: Die Bauarbeiten in Vezia sind besonders anspruchsvoll, weil sie mitten in bewohntem Gebiet und unter engsten Platzverhältnissen ausgeführt werden. Zudem überquert der Ceneri-Basistunnel den sich ebenfalls im Bau befindenden Strassentunnel Vedeggio–Casarate im Abstand von lediglich 4 Metern. Die Vorarbeiten in Vezia begannen Mitte März 2008. Mitte Juni 2008 begannen die Arbeiten an der Baugrube für das Portal und die 170 m lange Tagbaustrecke.

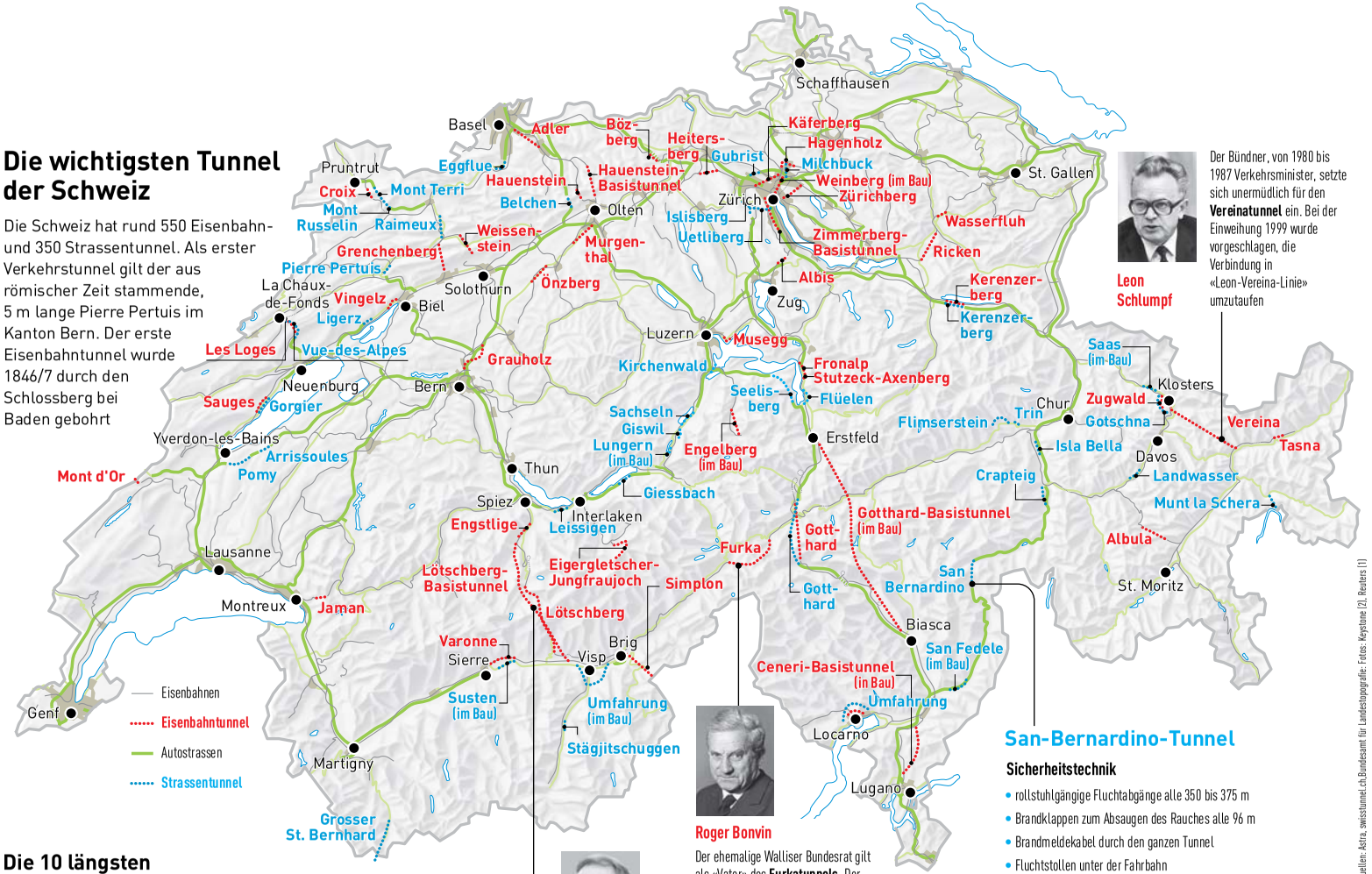
Der *Einbau der Bahntechnik* ist für das ganze NEAT-Projekt ein Meilenstein. Herausragend war in diesem Sinne die Unterzeichnung des Werkvertrages für die bahntechnische Ausrüstung des Gotthard-Basistunnels im April 2008. Mit 1,7 Milliarden Franken ist es der *grösste Vertrag des gesamten Projektes* und wohl auch weltweit einer der grössten Verträge im bahntechnischen Bereich. Nach einem Jahr intensiver Planung und Projektierung begannen am 18. Mai 2009 in Biasca die ersten Arbeiten für die bahntechnische Ausrüstung des Gotthard-Basistunnels. Dabei werden die Zufahrtsgleise vom Bahnhof Biasca bis zum Installationsplatz der Bahntechnik südlich von Biasca erstellt. Ab Sommer 2009 entstehen dann auf der rund 60 000 m^2 grossen Fläche des Installationsplatzes Unterkünfte für 230 Arbeiter, eine Kantine, Montagehallen für die Vormontage der Bahntechnik-Komponenten, Lagerhallen und Lagerflächen im Freien, eine Leitstelle zur

▶

Die Schweiz hat rund 550 Eisenbahn- und 350 Strassentunnels. Als erster Verkehrstunnel gilt der aus römischer Zeit stammende, 5 km lange Pierre Pertuis im Kanton Bern. Der erste Eisenbahntunnel wurde 1846/47 durch den Schlossberg bei Baden gebohrt. Der Gotthard-Basistunnel wird dereinst der längste Tunnel der Welt sein. © Sonntags-Zeitung

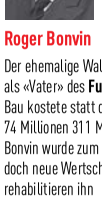
Die wichtigsten Tunnel der Schweiz

Die Schweiz hat rund 550 Eisenbahn- und 350 Strassentunnel. Als erster Verkehrstunnel gilt der aus römischer Zeit stammende, 5 m lange Pierre Pertuis im Kanton Bern. Der erste Eisenbahntunnel wurde 1846/7 durch den Schlossberg bei Baden gebohrt



Leon Schlumpf

Der Bündner, von 1980 bis 1987 Verkehrsminister, setzte sich unermüdlich für den **Vereinatunnel** ein. Bei der Einweihung 1999 wurde vorgeschlagen, die Verbindung in «Leon-Vereina-Linie» umzutaufen



Roger Bonvin

Der ehemalige Walliser Bundesrat gilt als «Vater» des **Furkatunnels.** Der Bau kostete statt der budgetierten 74 Millionen 311 Millionen Franken. Bonvin wurde zum Sündenbock, doch neue Wertschöpfungsstudien rehabilitieren ihn

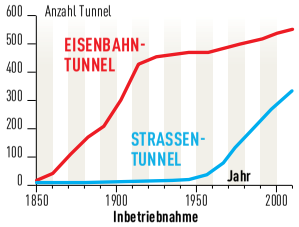
Adolf Ogi

Ohne den Berner gäbe es die heutige **Neat** mit den zwei Achsen **Lötschberg** und **Gotthard** wohl nicht. Bei der Eröffnung des Lötschberg-Tunnels 2007 wurde Ogi zum «Ehrengast des Wallis» auf Lebzeiten ernannt

Die 10 längsten Tunnel der Welt

Gotthard-Basistunnel (CH, im Bau)	**57 km**
Brenner-Basistunnel (A/I, geplant)	55 km
Seikan (J)	54 km
Mont-Cenis-Basistunnel (F/I, geplant)	52 km
Eurotunnel (F/GB)	50 km
Lötschberg-Basistunnel (CH)	**35 km**
Koralm (A, im Bau)	33 km
Guadarrama (E)	28 km
Hakkoda (J, im Bau)	27 km
Iwate-Ichinohe (J)	26 km

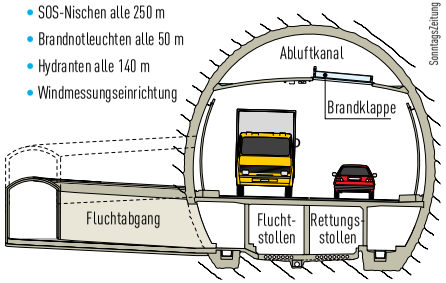
Schweizer Tunnel



San-Bernardino-Tunnel

Sicherheitstechnik

- rollstuhlgängige Fluchtabgänge alle 350 bis 375 m
- Brandklappen zum Absaugen des Rauches alle 96 m
- Brandmeldekabel durch den ganzen Tunnel
- Fluchtstollen unter der Fahrbahn
- Rettungsstollen unter der Fahrbahn
- SOS-Nischen alle 250 m
- Brandnotleuchten alle 50 m
- Hydranten alle 140 m
- Windmessungseinrichtung



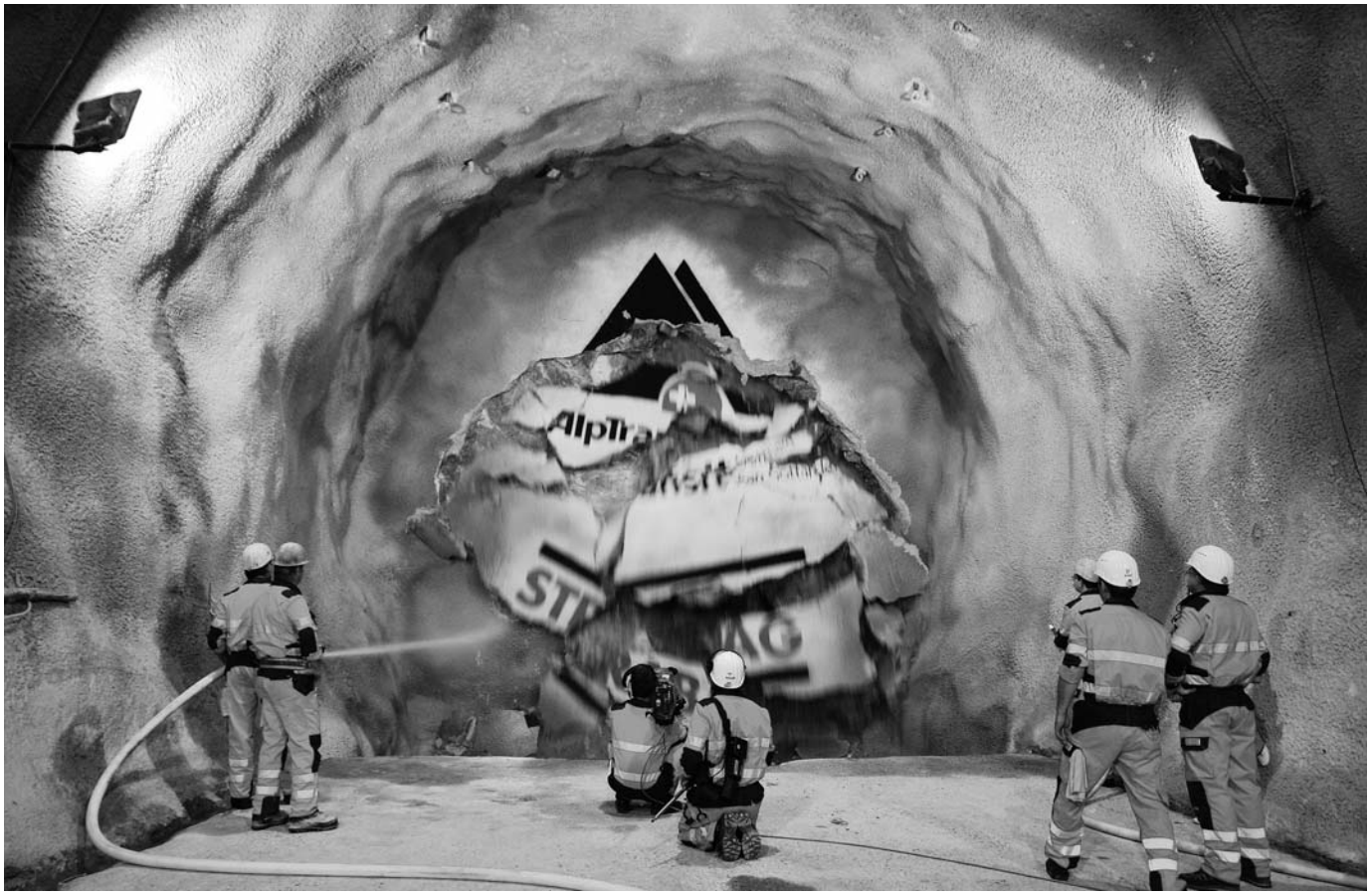
Der San-Bernardino-Tunnel wurde 2008 umfassend saniert. Seither zählt er zu den modernsten und sichersten Tunneln in Europa

Sonntagszeitung Hawi; Quellen: Astra, swisstunnel.ch; Bundesamt für Landestopografie; Fotos: Keystone (2), Reuters (1)

Überwachung des Baustellenverkehrs im Tunnel und diverse Werkgleisanlagen. Die Installation der bahntechnischen Ausrüstung ab dem Südportal in Bodio beginnt im Mai 2010.

Mit Blick auf die *Süd-Anschlüsse der NEAT* (siehe auch Teil 1 dieses Jahresberichtes) sind vier Varianten für den Anschluss der NEAT ans heutige Schienennetz im Tessin technisch machbar. Die Varianten unterscheiden sich vor allem in der Frage, wo der Luganersee gequert wird. Gemäss Bundesamt für Verkehr sind alle vier Linienführungen zwischen 22 und 26 Kilometer lang. Sie führen grob gesehen vom Südportal des Ceneri-Basistunnels über Lugano nach Chiasso. Bei zwei Linienführungen würde

Vom Ceneri-Basistunnel waren Anfang Juni 2009 15,4 Prozent oder 6,2 km der 40 km Stollen und Tunnel ausgebrochen. Anfang Juni hat der Verwaltungsrat der AlpTransit Gotthard AG das Hauptlos für den Ceneri-Basistunnel an die Arbeitsgemeinschaft Consorzio Condotte Cossi mit Sitz in Rom, Sondrio (I) und Lugano vergeben. Das Auftragsvolumen liegt bei 987 Millionen Franken. Unter Berücksichtigung aller Vergabekriterien hat das Konsortium das wirtschaftlich günstigste Angebot eingereicht. Mit knapp einer Milliarde Franken ist das Los B52 volumenmässig der grösste Auftrag, der für den Bau des Ceneri-Basistunnels vergeben wird. Es umfasst in erster Linie den Vortrieb der beiden Einspurröhren auf 11,5 km ab dem Zwischenangriff Sigirino in Richtung Norden und Süden. Im Bild die Baustelle von Camorino. *© ATG*



Nach einem Jahr intensiver Planung und Projektierung begannen am 18. Mai 2009 in Biasca die ersten Arbeiten für die bahntechnische Ausrüstung des Gotthard-Basistunnels. Dabei werden die Zufahrtsgleise vom Bahnhof Biasca bis zum Installationsplatz der Bahntechnik südlich von Biasca erstellt. Ab Sommer 2009 entstehen dann auf der rund 60 000 m² grossen Fläche des Installationsplatzes Unterkünfte für 230 Arbeiter sowie diverse Hallen und eine Leitstelle. Die Installation der bahntechnischen Ausrüstung ab dem Südportal in Bodio beginnt im Mai 2010. In den Teilabschnitten in Amsteg und Bodio sind die Ausbrucharbeiten bereits abgeschlossen. Am 16. Juni 2009 konnte zwischen Amsteg und Erstfeld der erste Durchschlag gefeiert werde (im Bild). Insgesamt sind in der Oströhre noch etwas mehr als 6 km Fels auszubrechen.

© ATG

der Luganersee beim heutigen Damm von Melide gequert. Die anderen beiden Linien würden weiter südlich den See queren. Bei allen Varianten ist der Tunnelanteil sehr hoch (bis zu 25 km). Geprüft wurden neben den bau- und bahntechnischen Aspekten auch die Umweltverträglichkeit sowie raumplanerische Fragen.

Einzelne noch offene Fragen – beispielsweise zu geologischen Aspekten – werden noch vertieft untersucht. Derzeit prüfen die Planer, welche Variante am zweckmässigsten ist. Dabei werden unter anderem deren Vor- und Nachteile für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft beurteilt. Die Ergebnisse dieser Evaluation liegen vor. (Siehe dazu *http://www.litra.ch/dcs/users/2/Folienreferat_Eder_20090513.pdf* und Teil 1 dieses Jahresberichtes). Für den Südanschluss wird mit einem Investitionsbedarf von 5 bis 5,5 Milliarden Franken (Preisstand 2008) gerechnet. Die Finanzierung ist noch nicht geregelt.

In der Berichtsperiode hat das Eidg. Parlament im Übrigen den NEAT-Gesamtkredit auf 19,1 Milliarden Franken erhöht. Der um 3,5 Milliarden erhöhte Kredit enthält 1,3 Milliarden für Risiken mit hoher Eintretenswahrscheinlichkeit und weitere 400 Millionen sind für weniger wahrscheinliche Risiken reserviert.

Wichtige Rahmenbedingungen für ein zukunftsgerichtetes, leistungsfähiges und attraktives öffentliches Verkehrsnetz Schweiz setzt die

Bahnreform 2

Die entsprechende Vorlage des Bundesrates wurde bekanntlich vom Parlament (SVP und SP spannten zusammen) vor drei Jahren an den Bundesrat *zurückgewiesen.* Inzwischen liegen die weniger schwergewichtigen Teile der Reform in einer ersten separaten Botschaft vor. Dazu gehört namentlich der Bereich Sicherheit im öffentlichen Verkehr und damit die Frage, welche Kompetenzen der Bahnpolizei in Zukunft übertragen und unter welchen Voraussetzungen Sicherheitsaufgaben privaten Firmen delegiert werden sollen.

Diese Vorlage hat indessen der Nationalrat in dieser *Frühjahrs-Session erneut versenkt.* SVP und SP haben das Gesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen in der Schlussabstimmung *mit 99 zu 85 Stimmen* abgelehnt.

Die neue Bahnreform-2-Vorlage des Bundesrates wurde in der Frühjahrs-Session erneut von SVP und SP versenkt. Sie stiessen sich namentlich am Gesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen (im Bild ein MAN Glarner Bus im Einsatz bei Autobetrieb Sernftal), welches die beiden Parteien in der Schlussabstimmung mit 99 zu 85 Stimmen ablehnten. Beide Flügel lehnten die Privatisierung polizeilicher Aufgaben ab. Nach der Sommer-Session kam wieder … © MAN

Beide Flügel *lehnten die Privatisierung polizeilicher Aufgaben ab.* Noch vor einigen Jahren ist der *SVP* die Auslagerung als richtig erschienen. Inzwischen habe sich aber die Bedrohung in Bahnen und auf Bahnhöfen verändert. Mit Wahrung der Sicherheit könne unter diesen Umständen nicht ein privates Sicherheitsunternehmen betraut werden. Dieser Auffassung waren auch die *SP* und eine Minderheit der *Grünen.* Aus den Erklärungen der Fraktionen ging allerdings nicht hervor, wie es diesbezüglich nun weitergehen soll. Wird die Aufgabe nicht von Privaten wahrgenommen, müssten die Kantonspolizeien in die Lücke springen. Dies schien anfänglich ebenso unrealistisch wie die Schaffung einer Bundesbahnpolizei. Für die *SP* war es zudem nicht akzeptabel, dass im Gesetz kein ausdrückliches Verbot von Schusswaffen aufgenommen worden war. Gegen den Widerstand der Linken hatten sich die Räte darauf geeinigt, den Entscheid über die Bewaffnung dem Bundesrat zu überlassen. Auch die *SVP* hatte weitere Vorbehalte. Sie hatte sich eine mit vollen polizeilichen Kompetenzen ausgestattete Bahnpolizei gewünscht. Einer kaum zum Einsatz von Zwangsmitteln befugten Einheit mochte sie ihren Segen nicht geben.

National- und Ständerat hatten sich in der Debatte dagegen entschieden, dass sowohl Bahnpolizisten wie Kantonspolizisten Verdächtige durchsuchen und vorläufig festnehmen dürfen. Klare Positionen bezogen nur *FDP und CVP.* Die Bahnreisenden wollten mehr Sicherheit. Sie seien es, die auf der Strecke blieben, wenn das Gesetz abgelehnt werde. In Sachen Bahnpolizei bleibt es damit vordergründig auch nach jahrelanger Arbeit von Verwaltung und Parlament vorerst beim Status quo. Dies bedeutet, dass die SBB-Tochter Securitrans ihre Arbeit weiterhin gestützt auf eine völlig veraltete gesetzliche Grundlage machen muss, nämlich einem Gesetz aus dem Jahre 1878.

Die Bahnreform 1 und 2

Die Bahnreformen 1 und 2 gehören – neben Bahn 2000 und NEAT – zu den Reformvorhaben, mit denen das schweizerische Bahnwesen tiefgreifend erneuert und gegenüber dem privaten Verkehr *konkurrenzfähiger* gemacht werden soll. Mit der *Bahnreform 1* antwortete die Schweiz auf die Liberalisierung des Schienenverkehrs, die in der Europäischen Union in den *90er-Jahren* begonnen hatte. Mit der Bahnreform 1 wurde die SBB Anfang 1999 vom Regiebetrieb des Bundes in eine spezialrechtliche Aktiengesellschaft, 100 Prozent im Besitz des Bundes, umgewandelt. Damit wurde die SBB in eine *gewisse unternehmerische Eigenständigkeit* entlassen. Der Güterverkehr wurde dem Tochterunternehmen SBB Cargo übergeben. *Weitere Reformelemente* waren die Öffnung der Netze im Güterverkehr für in- und ausländische Konkurrenz, mindestens organisatorische Trennung von Verkehr und Netz, Sanierung des Bahnbetriebes, Neuregelung der Finanzierung Regionalverkehr und der Finanzierung SBB mit vierjähriger Leistungsvereinbarung mit dem Bund.

Mit der *Bahnreform 2* sollen nun der Infrastrukturbereich der Bahnen noch effizienter organisiert und die Sicherheitsdienste neu geregelt werden. Der Bundesrat schlug *2005* vor, das Bahnnetz in ein (vom Bund zu finanzierendes) *Grundnetz und ein Ergänzungsnetz,* für das die Kantone verantwortlich sind, aufzuteilen, und die Bahnpolizei durch eine Transportpolizei zu ersetzen. Nach Rückweisung durch das Parlament Ende 2005 zerlegte der Bundesrat die Vorlage und stellte in einer *ersten Etappe* die Sicherheitsfrage zur Diskussion. Das Parlament war sich zwar einig, dass eine private Transportpolizei für Sicherheit im öffentlichen Verkehr sorgen soll. An der Frage der Kompetenzen und der Bewaffnung scheiterte schliesslich das Gesetz über die Sicherheitsorgane, während sich die Räte in anderen Punkten einigen konnten.

Ein Teil der Bahnreform-2-Vorlage, welcher nicht umstritten war, ist indessen durchgegangen. Dazu gehören eine Reihe von Erlassen zu technischen, organisatorischen und personalrechtlichen Themen, aber auch die Regelung der Videoüberwachung in Bahnhöfen. Die *Rücklagen der Transportunternehmen* werden gemäss Vorschlag des Ständerates auf 25 Prozent des Jahresumsatzes der abgeltungsberechtigten Verkehrssparten oder 12 Millionen Franken angesetzt. Die grosse Kammer hatte die Rücklagen im Einklang mit dem Bundesrat von 12 Millionen oder eines halben Jahresumsatzes festlegen wollen. Mit einer Limite von 25 Prozent können insgesamt elf Unternehmen von ihren Gewinnen profitieren. Eine bürgerliche Mehrheit plädierte vergeblich dafür, am ursprünglichen Beschluss einer Limite von 10 Prozent festzuhalten. Diese würde es rund 25 Gesellschaften ermöglichen, über ein Gewinnvolumen von insgesamt 54 Millionen Franken frei zu verfügen.

Nach der Sommer-Session der Eidgenössischen Räte kam wieder Bewegung in die Pattsituation: *Kantonspolizisten* könnten künftig in Schweizer Zügen für Sicherheit sorgen, *alleine oder zusammen mit privaten Sicherheitsdiensten.* Diesen Vorschlag mach-

… Bewegung in die Pattsituation. Die Justiz- und Polizeidirektoren der Kantone machten den Vorschlag, dass Kantonspolizisten künftig in Schweizer Zügen für Sicherheit sorgen (im Bild der Glacier-Express der Matterhorn Gotthard Bahn im Goms), alleine oder zusammen mit privaten Sicherheitsdiensten. Ein Teil der Bahnreform-2-Vorlage, welcher nicht umstritten war, ist indessen durchgegangen. Dazu gehören neben … *© MGB*

ten die Justiz- und Polizeidirektoren der Kantone nach dem Scheitern der privaten Bahnpolizei im Parlament. Für die *KKJPD* sind zwei Varianten denkbar. Wenn die Kantonspolizisten mit privaten Sicherheitsdiensten zusammenarbeiteten, müsste noch geklärt werden, wer genau welche Aufgaben übernimmt. Im Vordergrund steht die Variante mit Kantonspolizisten alleine. Dies würde der Frage, ob die Bahnpolizisten Schusswaffen tragen dürfen, die politische Brisanz nehmen. Den Variantenentscheid wollen die Justiz- und Polizeidirektoren *im August* treffen.

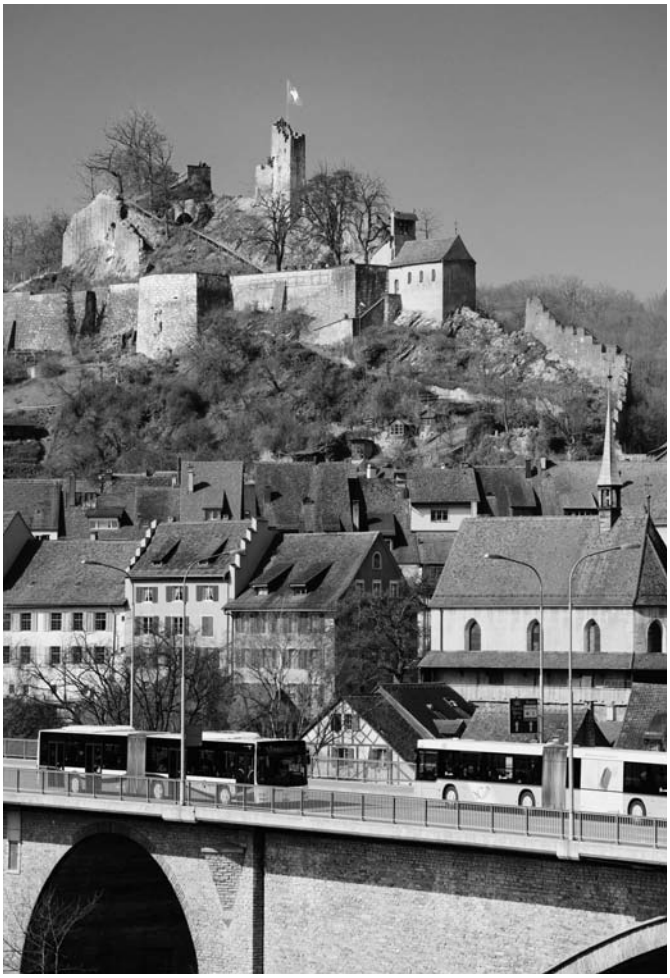
Bestandteil der Bahnreform 2 sind ferner die Verordnungen betreffend *Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE).* Diese befanden sich bis Ende Juni in der Vernehmlassung. Die insgesamt 9 Verordnungen werden von der LITRA im Verbund mit dem VöV begrüsst.

Sie betreffen hauptsächlich technische und organisatorische Regelungen, auf die im Einzelnen aus platzmässigen Gründen nicht eingegangen werden kann. Zu vier Regelungen gab es allerdings grundsätzliche Einwände:

- Voraussetzung für die Abgeltungsberechtigung ist u.a., dass der Besteller nicht im Verwaltungsrat der Transportunternehmung Einsitz hat. Art. 29 Abs. 2 PBG sieht für Unternehmen mit geringem Verkehr die Möglichkeit von Erleichterungen bezüglich dieser Bestimmung vor. Der unbestimmte Gesetzesbegriff des «geringen Verkehrs» ist interpretationsbedürftig. Deshalb schlägt die LITRA im Verbund mit dem VöV eine entsprechende Ergänzung vor, die an die Geringfügigkeit des abgeltungsberechtigten Verkehrs anknüpft. (Art. 2bis ARPV).

- Artikel 6 bis 8 ARPV enthalten deutliche Verschlechterungen der Abgeltungsberechtigung des Regionalverkehrs. Diese Einschränkungen der Abgeltungsberechtigung dürften insbesondere in ländlichen Gebieten langfristig für die Kantone zu einer Mehrbelastung führen und stellen die Rechtsgrundlage für eine spätere Verschlechterung der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr dar.

  Dies widerspricht der Regionalpolitik des Bundes und der meisten Kantone, die regionalen Zentren zu stärken und auch dort



… dem Bahnpolizeigesetz eine Reihe von Erlassen zu technischen, organisatorischen und personalrechtlichen Themen, aber auch die Regelung der Videoüberwachung in Bahnhöfen. Die Rücklagen der Transportunternehmen (im Bild die Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen AG) werden gemäss Vorschlag des Ständerates auf 25 Prozent des Jahresumsatzes der abgeltungsberechtigten Verkehrssparten oder 12 Millionen Franken angesetzt. Mit einer Limite von 25 Prozent … © Dominik Golob

… können insgesamt elf Unternehmen von ihren Gewinnen profitieren. Eine bürgerliche Mehrheit plädierte vergeblich dafür, am ursprünglichen Beschluss einer Limite von 10 Prozent festzuhalten. Diese würde es rund 25 Gesellschaften ermöglichen, über ein Gewinnvolumen von insgesamt 54 Millionen Franken frei zu verfügen. Je besser die verschiedenen Glieder der Transportkette miteinander vernetzt sind, desto attraktiver ist das System öffentlicher Verkehr. Im Bild die Verkehrsbetriebe STI, die Drahtseilbahn Thunersee–Beatenberg und die BLS Schifffahrt Berner Oberland. *© STI*

eine Verlagerung des Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr zu bewirken. Zudem zeigt die Erfahrung, dass schlecht ausgelastete Angebote des öffentlichen Verkehrs sofort besser nachgefragt werden, wenn das Angebot verbessert wird. Wenn die Abgeltung des Regionalverkehrs und damit das Angebot eingeschränkt werden, wird das Gegenteil bewirkt, d.h., die Nachfrage sinkt noch weiter. Die heutigen Abgeltungsvoraussetzungen müssen deshalb beibehalten werden.

- Die bisherige Grundlage für den Einheimischentarif, der in Tourismusgebieten faktisch den Regionaltarif darstellt, muss beibehalten werden (Art.10 ARPV; Art. 9 Abs. 2 ADFV).

- Die Einführung und Umsetzung der Jahresarbeitszeit wird grundsätzlich begrüsst. Die vorgeschlagene Regelung der Kompensation der Überschreitung der Höchstarbeitszeit (vorangehende 365 Tage) entspricht allerdings nicht den betrieblichen Gegebenheiten: Die Kompensationsmöglichkeit muss auch in einer bestimmten Periode nach der erfolgten Überschreitung bestehen (Art. 7 AZGV).

- In vielen Bestimmungen werden den Transportunternehmen zusätzliche Aufgaben übertragen. Damit steigt der Aufwand bei den Transportunternehmen, und der unternehmerische Spielraum wird eingeengt. Diese Entwicklung ist falsch und muss in Frage gestellt werden.

Im Bereich des

Schienengüterverkehrs

stehen die Zeichen – nicht zuletzt infolge der Wirtschaftskrise – auf *Neupositionierung.* In ganz Europa leidet der Schienengüterverkehr unter einem beispiellosen *Nachfrageeinbruch.* Die Transport- und Logistikbranche reagiert besonders stark auf *wirtschaftliche Schwankungen*. Während der Schienengüterverkehr in den vergangenen Jahren noch überproportional von dem dynamischen Wirtschaftswachstum und der Zunahme des Welthandels profitierte, hat die Branche jetzt aber als Folge der Wirtschaftskrise im *ersten Quartal 2009* gemäss einer Erhebung von Booz & Company europaweit insgesamt einen *Absatzeinbruch von 36 Prozent* erlitten.

Auch die anderen Verkehrsträger, wie der *Strassentransport* (–14 Prozent) oder die *Luftfahrt* (–23 Prozent) hatten schmerzhafte Verluste zu verzeichnen. 60 Prozent der 250 befragten Industrie- und Logistikunternehmen erwarten, dass die Nachfrage im Schienengüterverkehr im *Gesamtjahr 2009 deutlich sinken wird.* Der massive Einbruch in der Stahl- und Automobilindustrie sowie im weltweiten Containerverkehr geht dabei vor allem zu Lasten der langfristig geplanten Züge. Auch *SBB-Cargo* spürte den konjunkturellen Einbruch in allen Bereichen. Auf der Nord–Süd-Achse verkehrten 19 Prozent we-

Im Bereich des Schienengüterverkehrs stehen die Zeichen – nicht zuletzt infolge der Wirtschaftskrise – auf Neupositionierung. In ganz Europa leidet der Schienengüterverkehr unter einem beispiellosen Nachfrageeinbruch. Die Transport- und Logistikbranche (im Bild Rangierlok von SBB-Cargo im Logistikzentrum Sihl+Eika) reagiert besonders stark auf wirtschaftliche Schwankungen. Während der Schienengüterverkehr in den vergangenen Jahren noch überproportional von dem dynamischen Wirtschaftswachstum und der Zunahme des Welthandels profitierte, hat die Branche jetzt aber als Folge der Wirtschaftskrise im ersten Quartal 2009 europaweit insgesamt einen Absatzeinbruch von 36 Prozent erlitten. *© SBB Cargo*

niger Züge als 2008. Der Wagenladungsverkehr im Export verzeichnete einen Rückgang um 27 Prozent, der Importverkehr schrumpfte um 11 Prozent. Im Binnenverkehr ging der Transport um12 Prozent zurück. Laut Umfrage agieren viele kleine Fuhrunternehmer auf der Strasse und osteuropäische Anbieter derzeit mit *Dumping-Preisen,* um im Geschäft zu bleiben. Damit verschärft sich das Preisgefälle zwischen der Schiene und der Strasse noch mehr.

Umso unverständlicher ist es, wenn der Bund in solchen Zeiten der Wirtschaftskrise *Verordnungen zur Güterverkehrsvorlage* in die Vernehmlassung schickt, welche sich *nicht* an den *Realitäten des Güterverkehrs-Markts* orientieren. Die verladende Wirtschaft mit ihren Investitionen in Anschlussgleise, Güterwagen, Rangierfahrzeuge, Umschlagseinrichtungen usw. entscheidet mit ihrer Transportmittelwahl (Schiene oder Strasse) über *Erfolg und Misserfolg der politischen Bestrebungen zur Erhöhung des Bahnanteils im Güterverkehr.* Je kundennäher, markt- und praxisgerechter deshalb die vom Bundesrat in die Vernehmlassung geschickten Verordnungen ausgestaltet werden, desto eher erfüllen sie die in sie gesteckten Erwartungen und die verkehrspolitischen Ziele des Gesetzgebers.

In ihrer Vernehmlassungsantwort fordert deshalb die LITRA, dass die Förderung des Schienenverkehrs neben dem unbegleiteten kombinierten Verkehr *allen anderen Schienenverkehrsarten ebenfalls zugute kommen müsse,* d.h. die Förderung betreffe sowohl den alpenquerenden Transit- wie auch den Binnen-, Import- und Exportverkehr gleichermassen. Dies ist zwar in den geltenden Gesetzen vorgesehen, kommt jedoch in den zur Anhörung vorgelegten Verordnungen *nicht zum Ausdruck.* Dem Grundsatz des Vorrangs von nachhaltigen Investitionsbeiträgen vor Betriebsbeiträgen wird in den Verordnungen ebenfalls nicht durchgehend nachgelebt.

So werden langfristige Wirkungen in erster Linie durch *innovative Massnahmen* zur Ver-

Zusammensetzung des Trassenpreises
Der *Grundpreis* umfasst den Mindestpreis (Grenzkosten) und einen Deckungsbeitrag (Beitrag an Fixkosten widerspiegelt die Zahlungsbereitschaft des Marktes) (Art. 18 NZV).
- Der Mindestpreis ist für alle Verkehrsarten gleich hoch und wird vom BAV festgelegt. Er deckt die zusätzlichen Kosten, welche für einen zusätzlichen Zug entstehen. Er beinhaltet z.B. den Energieverbrauch, den leistungsabhängigen Unterhalt, den Personalanteil und zusätzliche Kosten von Knotenbahnhöfen (Art. 19 NZV).
- Der Deckungsbeitrag ist nicht für alle Verkehrsarten gleich hoch und wird im konzessionierten Personenverkehr von der Konzessionsbehörde (UVEK oder BAV) festgelegt und beim übrigen Verkehr von den Infrastrukturbetreibern. Die Deckungsbeiträge unterliegen der Publikationspflicht. Er stellt im konzessionierten Personenverkehr eine Prozentzahl des Verkaufserlöses dar und kann bei rentablem Bahnverkehr die Zahlungsbereitschaft abschöpfen (Art. 20 NVZ).

Die *Preise für die Zusatzleistungen* werden von den Infrastrukturbetreibern diskriminierungsfrei festgelegt und publiziert. Diese Leistungen werden nicht von allen Transportunternehmen in Anspruch genommen. Die Zusatzleistungen stellen z.B. die Freihaltung von Trassen für fakultative Züge, das Abstellen von Zugkompositionen, das Rangieren in Rangierbahnhöfen usw. dar (Art. 22 NVZ).

Berechnung des Grundpreises – ein Beispiel
Basel–Chiasso via Gotthard (320 km), konventioneller Güterverkehr 1300 Bto./715 Nto.

Energiebezug (TAG)	320 km x 1300 Bto. x 0,0025 Fr. =	1040 Franken
Unterhalt Fahrbahn	320 km x 1300 Bto. x 0,0025 Fr. =	1040 Franken
	Subventioniert	
Fahrdienst	320 km x 0,4 Fr. =	128 Franken
Energiedienstleistungen	320 km x 0,13 Fr. =	42 Franken
Deckungsbeitrag	320 km x 715 Nto x 0,0020 Fr. =	457 Franken
Trassenpreis		**2707 Franken**

besserung der Betriebsabläufe wie Automatisierungen, Kapazitätsausweitungen usw., lärmarmes Rollmaterial (z.B. mit Leila-Drehgestell) mit günstigen Lebenszykluskosten oder die Beseitigung von Zugangsbarrieren, wie fehlende Bahnstromversorgung, erreicht. Schliesslich bieten auch neue Betriebskonzepte wie der Einsatz von Cargosprintern ohne Rangierungen die Chance für die Erschliessung neuer Kundensegmente. Solche Massnahmen sind in der Regel wiederum mit erheblichen Investitionen verbunden, welche dank der neuen gesetzlichen Grundlagen sowie der zur Verfügung stehenden Fördermittel nun in Partnerschaft zwischen Bund und Bahnkunden sowie Güterbahnen realisiert werden müssen. Teilweise wird in den Verordnungen der *Gesetzestext nicht befolgt,* was nicht akzeptabel ist und den Bedürfnissen der Praxis bei den Anschlussgleisen nicht gerecht wird. Die LITRA ist der Meinung, dass in den Verordnungen in allen Bereichen streng darauf geachtet werden muss, dass *alle Kombinationsformen von Bahntransport und Strassen- oder Rheintransport* in einer durchgehenden Beförderungskette von Haus zu Haus sowie der Einzelwagenladungsverkehr und der Transport begleiteter Motorfahrzeuge berücksichtigt werden.

Stattdessen erhöhte der Bund Ende Mai die *Abgeltungssätze für den kombinierten alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene.* Die 227 Millionen Franken, welche dieses Jahr für den kombinierten Güterverkehr gesprochen wurden, würden mit den momentan geltenden Abgeltungen nicht ausgeschöpft, teilte das Bundesamt für Verkehr BAV mit. Rund 50 Millionen Franken blieben ungenutzt. Statt diese Gelder auch für Förderungsmassnahmen im gesamten Spektrum des Schienengüterverkehrs einzusetzen oder nachhaltig in die Beseitigung von Engpässen im Bahnverkehr zu investieren, will der Bund das ganze Geld zusätzlich *allein* dem kombinierten Verkehr zukommen lassen. Damit wird ab sofort der maximale Abgeltungssatz je Sendung von 45 auf neu 90 Euro *erhöht.* Diese Vorgehensweise wird denn auch von der verladenden Wirtschaft, welche mit ihrer Verkehrsmittelwahl die Verkehrsverlagerung erst bewirkt, heftig kritisiert.

Auch die bundesrätliche *Vorlage für die Anpassung der Trassenpreise* fand in der Vernehmlassung keinen Anklang. Im Gegenteil, sie stiess auf *geballten Widerstand.* Die Wirtschaft und die Verkehrsverbände wenden sich gegen die Vorlage, die u.a. Preiserhöhungen ab 2010 mit sich bringen würde. Je nach Variante würden die Trassenpreise um 64 oder 78 Prozent (!) steigen, was die *Preise* für den Güterverkehr um 20 Prozent *steigen liesse.* Die Bundesratsvorlage schafft

eine veränderte Grundlage für die Preisfestlegung.

Preissteigerungen würden zu einer Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse führen. Stattdessen wird eine *Preissenkung von 30 Prozent gefordert* und zwar für alle Verkehrsbereiche.

In der Güterverkehrsbranche wird zunehmend der Ruf laut nach einer *fundamentalen Umgestaltung des Trassenpreissystems.* An die Stelle des bestehenden «ineffizienten und diskriminierenden» Systems müsse ein neues, auf die Marktbedürfnisse abgestimmtes System treten. Kritik setzt es vor allem dafür ab, dass der Güterverkehr *den Perso-*

Angesichts der Wirtschaftskrise ist es unverständlich, dass der Bund Verordnungen zur Güterverkehrsvorlage in die Vernehmlassung schickt, welche sich nicht an den Realitäten des Güterverkehrsmarkts orientieren. Die verladende Wirtschaft mit ihren Investitionen in Anschlussgleise, Güterwagen, Rangierfahrzeuge, Umschlagseinrichtungen usw. entscheidet in erster Linie mit ihrer Transportmittelwahl (Schiene oder Strasse) über Erfolg und Misserfolg der politischen Bestrebungen zur Erhöhung des Bahnanteils im Güterverkehr.
Je kundennäher, markt- und praxisgerechter deshalb die vom Bundesrat in die Vernehmlassung geschickten Verordnungen ausgestaltet werden, desto eher erfüllen sie die in sie gesteckten Erwartungen und die verkehrspolitischen Ziele des Gesetzgebers. Im Bild ein Terminal von Hupac.

© Hupac

In der Güterverkehrsbranche wird zunehmend der Ruf laut nach einer fundamentalen Umgestaltung des Trassenpreissystems. An die Stelle des bestehenden «ineffizienten und diskriminierenden» Systems müsse ein neues, auf die Marktbedürfnisse abgestimmtes System treten. Kritik setzt es vor allem dafür ab, dass der Güterverkehr (im Bild bis 120 m lange Schienentransporteinheiten für den Transport und Ablad von Schienen von Cattaneo) den Personenverkehr quersubventioniere. Während der Güterverkehr für 20 Prozent des Verkehrs aufkomme, leiste er 30 Prozent des Ertrags, hält beispielsweise der Verband verladende Wirtschaft VAP fest. Auch die BLS und der SGV fordern, dass … © Cattaneo

nenverkehr quersubventioniere. Während der Güterverkehr für 20 Prozent des Verkehrs aufkomme, leiste er 30 Prozent des Ertrags, hält z.B. der Verband verladende Wirtschaft VAP deutlich fest. Auch die BLS und der SGV fordern, dass das *Verursacherprinzip stärker beachtet wird.* Das Trassenpreissystem sollte grundsätzlich zu einer *optimalen Auslastung der Kapazitäten* beitragen. Dazu sollte es *Anreize schaffen,* damit Güterwagen lärmarm daher kommen, Güterzüge vermehrt in der Nacht bei schlechter Streckenauslastung fahren und generell nicht nur das Zugsgewicht berücksichtigen, sondern auch einen Unterschied macht, ob die Züge in der Nacht oder am Tag fahren. Schliesslich findet auch die Einführung einer *Gefahrengutabgabe* kein Gehör, ist es doch so, dass gewisse Gefahrengüter zwangsläufig nur auf der Schiene verkehren dürfen.

In die gleiche Kerbe und noch eins drauf hauen auch die beiden Kammern im Parlament. Wie der Ständerat, verlangte in der Juni-Session auch der Nationalrat, dass der Gütertransport auf der Schiene billiger und damit attraktiver werden soll, in dem die *Trassenpreise nach neuen Kriterien bestimmt und damit billiger werden.* Die Motion von *Ständerat Rolf Büttiker (FDP/SO)* verlangt, dass die Trassenpreise auf das *Niveau der Nachbarländer gesenkt werden.* Zurzeit sind

… das Verursacherprinzip stärker beachtet wird. Das Trassenpreissystem sollte grundsätzlich zu einer optimalen Auslastung der Kapazitäten beitragen. Dazu sollte es Anreize schaffen, damit Güterwagen lärmarm daherkommen, Güterzüge (im Bild von crossrail) vermehrt in der Nacht bei schlechter Streckenauslastung fahren und generell nicht nur das Zugsgewicht berücksichtigt, sondern auch einen Unterschied macht, ob die Züge in der Nacht oder am Tag fahren. Schliesslich findet auch die Einführung einer Gefahrengutabgabe kein Gehör, ist es doch so, dass gewisse Gefahrengüter zwangsläufig nur auf der Schiene verkehren dürfen.

© crossrail

sie rund dreimal so hoch wie in Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich. Gemäss dem Vorstoss sollen sich die Preise künftig nicht mehr am Gewicht der transportierten Güter orientieren. Vielmehr fordert die Motion ein *marktwirtschaftliches Anreizsystem.* Preisbestimmend sein sollen beispielsweise der Fahrzeitpunkt, die Dringlichkeit, die Fahrdauer oder der Zustand des benutzten Rollmaterials (leise Züge würden von tieferen Trassenpreisen profitieren). Letzteres erhält überdies Unterstützung durch das Bundesamt für Verkehr. Das BAV prüft derzeit die Unterstützung des Neubaus von Güterwaggons für den kombinierten Verkehr mittels zinsloser Darlehen aus Mitteln der Kombiverkehrsförderung.

Der Ständerat macht mit einem weiteren Vorstoss auch Druck auf die *Gleichbehandlung der Schifffahrts- und Hafenunternehmungen bei der Finanzierung ihrer Infrastruktur* mit jener bei den Bahnen. Entsprechend soll Art. 95 des Eisenbahngesetzes geändert werden.

Die Güterschifffahrt bzw. die Rheinhäfen sind der Infrastrukturfinanzierung der Bahn und der Personenschifffahrt auf den Binnenseen gleichzustellen. Es gibt in der Tat keinen Grund, dies nicht zu tun. Liberalisierte Güterverkehrsmärkte erfordern *gleich lange Spiesse auch bei der Infrastrukturfinanzierung.* Überdies trägt die Schifffahrt ihren Teil zur *Verkehrsverlagerung* bei. Der gleiche Rat hat im Zusammenhang mit der Verkehrsverlagerung auch *Standesinitiativen der Kantone Tessin und Uri* Folge gegeben, welche Bestimmungen zur Verlagerung des Güterverkehrs bis 2012, die Einführung einer Alpentransitbörse und die Beseitigung von Engpässen auf Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel verlangen.

Schliesslich gibt auch der Bundesrat Schub in Sachen *Güterverkehrspolitik,* indem er Ende Juni die weiteren Schritte für die *Bahnreform 2 in die Vernehmlassung schickte.* Seit 1999 gibt es im Güterverkehr aufgrund der Bahnreform 1 den freien Zugang zum Bahnnetz. Mit der Bahnreform 2 sollen die neuen *EU-Eisenbahnpakete in Schweizer Recht* überführt werden. So soll der diskriminierungsfreie Netzzugang auch rechtlich sichergestellt werden. Dazu soll eine *unabhängige Trassenvergabestelle* geschaffen werden, die den Bahnen die Trassen (Slots) zuweist. Die Trasse Schweiz AG soll nicht mehr eine Tochtergesellschaft der Bahnen SBB, BLS und SOB sowie des VöV sein, sondern *eine öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes* werden.

Die Schweiz hat sich mit dem Landverkehrsabkommen mit der EU verpflichtet, in der Verkehrspolitik das EU-Recht zu übernehmen. Dazu gehören die sogenannten Bahnpakete 1 und 2. Diese verlangen, dass eine Stelle die Trassen vergibt, die von den Eisenbahnunternehmen abgekoppelt ist. Die Bahnreform 2 erhöhe die *Wettbewerbsfähigkeit* der Schiene gegenüber der Strasse und dem Luftverkehr, meint der Bundesrat. Sie sei damit ein *Beitrag zur Verlagerungspolitik,* indem sie ein europaweit einheitliches Eisenbahnsystem ermögliche. Die Güterbahnen sollen in Europa so verkehren dürfen, als ob es keine Landesgrenzen gäbe. Zudem sei sie eine Voraussetzung, dass die Schweiz in den *europäischen Eisenbahngremien* mitwirken könne. Gleichzeitig will der Bundesrat mit der Vernehmlassungsvorlage die *Ausschreibung von Buslinien rechtlich verankern.* Seit der Bahnreform 1 gibt es ein Ausschreibungsverfahren, das über 30 Mal «erfolgreich genutzt wurde», wie der Bundesrat schreibt. Er schlägt deshalb in der Vernehmlassung vor, das *Verfahren für Bahn und Bus analog zu regeln.*

Nach wie vor werden dem öffentlichen Verkehr grosse

Benachteiligungen bei der Mehrwertsteuer

aufgebürdet, wodurch er sich *künstlich verteuert.* Die *drei Hauptforderungen* der LITRA, welche diese Missstände beseitigen würden, stehen nach wie vor im Raum. Dazu gehören die Kürzung des Vorsteuerabzuges beim Erhalt von Subventionen und anderen öffentlich-rechtlichen Beiträgen abschaffen, den öffentlichen Verkehr von der Mehrwertsteuer echt befreien oder die Personenbeförderung im öffentlichen Verkehr zumindest einem reduzierten Satz unterstellen sowie die rückwirkende Einlageentsteuerung ausschliessen, wenn die Vorsteuerkürzung infolge Subventionen und Abgeltungen der öffentlichen Hand an konzessionierte Transportunternehmen erfolgte. Die LITRA verfolgt aufmerksam die laufenden Beratungen zur Vereinfachung des MwSt-Systems. Leider muss festgestellt werden, dass *keine* ihrer *Forderungen* zur Beseitigung der finanziellen Nachteile die Aufnahme in die Revision des

MwSt-Gesetzes gefunden hat. Namentlich die Abschaffung der Kürzung des Vorsteuerabzuges wäre eine grosse Vereinfachung bei der MwSt-Gesetzgebung gewesen. Es geht dabei um die Kürzung der Vorsteuerabzüge bei Mittelflüssen im öffentlichen Bereich, die eben nicht als sogenannte Entgelte gelten.

Die Kürzung der Vorsteuerabzüge bei Subventionen bleibt mit den Entscheiden im Ständerat somit als *Systemfehler im Gesetz.* Was hier weiterhin ausgelöst wird, ist ein unnötiger und administrativ aufwendiger Fluss von finanziellen Mitteln. Es ist vergleichbar, Geld von der linken Hosentasche in die rechte zu verschieben – wobei es eben noch in der gleichen Hose bleibt, wie es Ständerat Theo Maissen (CVP/GR) im Rat treffend ausdrückte. In der Vernehmlassung haben *sämtliche Beteiligten (!),* die Stellung genommen haben, einhellig gesagt, man solle diese *Vorsteuerabzüge bei Subventionen aufheben.* Dies war auch die Meinung der Konferenz der Kantonalen Finanzdirektoren. In der Folge hat sie der Mut aber verlassen und sie hat der WAK geschrieben, man solle von einem Systemwechsel absehen. Schon der Bericht Spori vom 12. Mai 2006, in welchem zuhanden des Finanzdepartementes Vorschläge für die Reform der Mehrwertsteuer unterbreitet wurden, kam zum Schluss, dass Betriebssubventionen und *Beiträge Dritter an Investitionsprojekte nicht* zu einer Vorsteuerkürzung führen sollen. Die vollständige Beseitigung dieser *Taxe occulte* war überdies das Ziel beim Wechsel von der früheren Umsatzsteuer zur Mehrwertsteuer. Wenn man sie wirklich beseitigen will, bedingt das den konsequenten Verzicht auf Vorsteuerkürzungen im Zusammenhang mit Subventionen. Die Vorsteuerkürzung führt in den betroffenen Bereichen zu einem erhöhten Subventionsbedarf.

Bundesrat H.R. Merz hat im Ständerat beim Antrag Büttiker bestätigt, dass die zusätzlichen Steuern einfach bewirken würden, dass man mehr Subventionen nachschiesse. Und weil diese von den Kantonen mitgetragen werden, die Vorsteuerkürzung aber beim Bund verbleibt, subventionieren die Kantone den Bund, ohne dass sie eine Gegenleistung erhalten. Der *Bund* selber spricht von einer durch die Vorsteuerkürzung ausgelösten Summe von insgesamt 1,2 Milliarden Franken.

Die Vorsteuerkürzung führt bei *Investitionen* mit Beiträgen von Dritten (welche im Bahnbereich üblich sind) zu vermeidbaren Mehrkosten, welche zwischen Kantonen und den Bahnunternehmen aufgeteilt werden. Bei der Durchmesserlinie Zürich (DML) fallen Mehrkosten von rund 40 Millionen, beim Projekt Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) knapp 30 Millionen Franken an.

Die Vorsteuerkürzung aus *Betriebsbeiträgen* beträgt allein bei der SBB für die Jahre 2007 bis 2010 210 Millionen Franken (2003 bis 2006: 154 Millionen). Mit der Leistungsvereinbarung verpflichtet sich der Bund, diese Vorsteuerkürzung der SBB zurückzuerstatten.

Systemfremde Vorsteuerkürzung
Wenn bei einer Investition von 10 Millionen Franken ein zinsloses Investitionsdarlehen von 40 oder 50 Prozent gewährt wird, dann wird durch die sinnlose Regelung der Vorsteuerabzüge ein zusätzlicher Mehrwertsteuerbetrag von 380 000 Franken fällig. Das heisst konkret, wenn dieses zinslose Investitionsdarlehen für zehn bis fünfzehn Jahre gegeben wird, dass der eingesparte Zins bei diesem Darlehen praktisch durch die höhere Mehrwertsteuer wieder aufgefressen wird.

Ohne Vorsteuerkürzung würden der SBB jährlich über *50 Millionen Franken* für Investitionen zur Verfügung stehen. Die SBB wäre in der Lage, wichtige und dringliche Ausbauten des Schienennetzes (z.B. S-Bahn-Ausbauten) zeitverzugslos zu realisieren. Bei der Annahme, dass die Kantone diese Ausbauten anteilmässig mitfinanzieren (z.B. aus dem Wegfall der taxe occulte), könnte ein jährliches Investitionsvolumen von rund 100 Millionen Franken ausgelöst werden.

In Bezug auf die *finanzielle Wirkung* ist zwischen den Subventionen des Bundes jenen der Kantone und Gemeinden zu unterscheiden. Bei den Subventionen des Bundes führt die Vorsteuerkürzung zu unsinnigen Geldströmen von der Ausgabentasche des Bundes in dessen Steuertasche. Beim FinöV-Fonds führt dies zu einer Verteuerung der aus dem Fonds finanzierten Infrastrukturprojekte von 2 bis 3 Milliarden Franken, die dann für echte Investitionen fehlen. Eine Aufblähung der Subventionen und damit auch der Staatsquote erfolgt bei allen Aufwendungen des Bundes, vor allem beim öffentlichen Verkehr, aber auch bei anderen Subventionsempfängern, welche der Steuerpflicht unterliegen.

Bezüglich der Subventionen der Kantone und der Gemeinden ist die Wirkung der Vorsteuerkürzung *noch viel krasser.* Denn hier ist das Gemeinwesen, welches die Steuer bezahlt, nicht identisch mit demjenigen, welches sie einnimmt. Hier besteuert der Bund die Kantone und Gemeinden. Die Vorsteuerkürzung ist *bei Subventionen systemfremd.* Selbst das *Bundesgericht* hat in einem Entscheid vom 9. August 2006 die Vorsteuerkürzung bei Finanzierungen – konkret ging es um eine Umwandlung von Aktionärsdarlehen in à-fonds-perdu-Beiträge – abgelehnt.

Fazit: Es spricht nichts dagegen, dass die Schweiz künftig – wie übrigens auch die meisten Staaten der EU – bei den Subventionen keine Vorsteuerkürzungen mehr vornimmt und die Subventionen dann entsprechend reduziert. Dadurch lassen sich administrative Leerläufe bei Bund, Kantonen und Gemeinden beseitigen, ohne dass die öffentliche Hand finanziell belastet wird.

Nach wie vor verzeichnet die

Schweizerische Bundesbahn SBB AG

seit dem grossen Fahrplanwechsel für Bahn 2000 im Dezember 2004 einen Anstieg der Reisenden und der zurückgelegten Personenkilometer in einem noch nie da gewesenen Ausmass. Im Personenverkehr nahm die Zahl der Reisenden 2008 wiederum um 5,2 Prozent zu. Im Güterverkehr ging die Verkehrsleistung zurück, jedoch wurde das Segmentergebnis markant verbessert. SBB Immobilien leistete auch 2008 substanzielle Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur und erhöhte wesentlich die Leistungen an die Sanierung der Pensionskasse SBB.

Es wird aber *immer enger auf dem SBB-Netz,* Investitionen zum Ausbau der Kapazitäten sind deshalb *zwingend und dringend.* Die Investitionen konnten nicht vollständig aus eigenen Mitteln finanziert werden und erhöhten die Verschuldung der SBB. Der SBB Konzern verbesserte das Jahresergebnis gegenüber dem Vorjahr deutlich auf 345,0 Millionen Franken (2007: 80,4 Mio.). Die positive Entwicklung wurde getragen durch gute Segmentergebnisse im Personenverkehr und bei Immobilien sowie durch Fortschritte im Güterverkehr.

Der hohe Investitionsbedarf des Unternehmens führte auch 2008 zu einem *Mittelabfluss:* Dieser erhöhte sich um 75,8 Millionen auf –505,6 Millionen Franken, da auch im

Berichtsjahr die Investitionssumme den Mittelzufluss aus der Betriebstätigkeit der SBB deutlich übertraf. Die künftigen notwendigen Investitionen werden die *Verschuldung der SBB markant weiter erhöhen.* Die SBB braucht *Rahmenbedingungen,* die ihr erlauben, die nötigen Mittel für eine kontinuierliche Weiterentwicklung im Interesse der Kunden zu erwirtschaften.

Im Personenverkehr stieg die Zahl der Reisenden erneut um 5,2 Prozent auf 322,6 Millionen. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer stieg auf 16,14 Milliarden Pkm (+6,7 Prozent). Die Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten stieg 2008 überproportional um 8 Prozent und stellt die SBB vor grosse finanzielle und qualitative Herausforderungen. Das Segmentergebnis verbesserte sich

Nach wie vor verzeichnet die Schweizerische Bundesbahn SBB AG seit dem grossen Fahrplanwechsel für Bahn 2000 im Dezember 2004 einen Anstieg der Reisenden und der zurückgelegten Personenkilometer in einem noch nie da gewesenen Ausmass. Im Personenverkehr nahm die Zahl der Reisenden 2008 mit dem Rekordwert von 322,6 Millionen Passagieren wiederum um 5,2 Prozent zu. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer stieg auf 16,14 Milliarden Pkm (+6,7 Prozent). Die Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten stieg 2008 gar überproportional um 8 Prozent. Im Güterverkehr ging die Verkehrsleistung zurück, jedoch wurde das Segmentsergebnis markant verbessert. SBB Immobilien leistete auch 2008 substanzielle Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur und erhöhte wesentlich die Leistungen an die Sanierung der Pensionskasse SBB. © SIEMENS

SBB Konzern in Zahlen (Geldwerte in Millionen Franken)
Erfolgsrechnung des Unternehmens *(in Millionen)*

	2008	2007	Abweichung *(absolut)*	Abweichung *(in Prozenten)*
Betriebsertrag	7 987,2	7 673,9	313,3	4,1
Betriebsaufwand	7 511,3	7 447,9	63,4	0,9
Betriebsergebnis	476,0	226,0	250,0	110,6
Gewinn vor Steuern	351,1	90,6	260,5	287,5

Segmentergebnisse **(in Millionen)**

Personenverkehr	276,8	193,0	83,8	43,4
Güterverkehr	-29,9	-190,4	160,5	84,3
Infrastruktur	30,4	32,2	-1,8	-5,6
Immobilien	3,3	32,6	-29,3	-89,9
Zentralbereich Konzern*	64,2	13,1	51,1	390,1

**darin enthalten sind Eliminationen und Ausgleichszahlungen von Immobilien zur Amortisation der Darlehen PK SBB von 76 Millionen Franken im 2008 und 20 Millionen im 2007.*

Leistungen der öffentlichen Hand in Erfolgsrechnung

Abgeltungen im Regionalverkehr	605,0	591,8	13,2	2,2
Leistungen des Bundes an die Infrastruktur*	1 360,2	1 284,4	75,8	5,9
Leistungen öffentliche Hand insgesamt	2 603,6	2 183,6	420	19,2

**erfolgswirksame Leistungen*

Eigenkapital (in Millionen)

Eigenkapital*	*per 31.12.2008*	*per 31.12.2007*
	9 312,3	8 966,8

**inklusive Minderheitsanteile*

Mengen und Leistungen *(in Millionen)*

Personenverkehr				
Beförderte Personen	322,6	306,7	15,9	5,2
Personenkilometer	16 144	15 134	1 010	6,7
Güterverkehr				
Tonnenkilometer	12 531	13 368	-837	-6,3
Infrastruktur				
Trassenkilometer	158,7	154,7	4,0	2,5

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

∅ Anzahl Mitarbeiter SBB Konzern*	27 822	27 438	384	1,4

**umgerechnet auf Vollzeitstellen, konsolidiert inkl. Tochtergesellschaften*

um 83,8 Millionen auf 276,8 Millionen Franken.

Die Sanierung und die notwendige Positionierung von SBB Cargo kam im Berichtsjahr voran. SBB Cargo schloss 2008 mit einem negativen Ergebnis von –29,9 Millionen Franken. Im Vorjahr hatte das Defizit inklusive Rückstellungen von 102,5 Millionen insgesamt –190,4 Millionen Franke betragen. Insbesondere wirkten sich die Sanierungsmassnahmen positiv auf das Ergebnis aus. SBB Cargo reduzierte 2008 die Verkehrsleistung um 6,3 Prozent auf 12,53 Milliarden Nettotonnenkilometer. Dieser Rückgang ist zurückzuführen auf den Rückzug aus wenig rentablen Verkehren im internationalen Geschäft und auf die negativen Folgen der Wirtschaftsentwicklung.

Die Infrastruktur schloss das Berichtsjahr mit einem Segmentsergebnis von 30,4 Millionen Franken (2007: 32,2 Mio.). Die SBB nutzt ihr Schienennetz sehr intensiv, intensiver als jede andere Bahn auf der Welt. Die Zahl der auf dem SBB-Netz zurückgelegten Trassenkilometer nahm im Berichtsjahr abermals um 2,5 Prozent zu. Die intensive Nutzung der Infrastruktur führte zu deutlich höheren Kosten für den Netzunterhalt und belastete spürbar das Jahresergebnis des Netz-Geschäftsfeldes. Dieses fiel mit –10,1 Millionen Franken (2007: –15,0 Mio.) negativ aus. Zusätzliche Mittel für die erhöhten Aufwendungen im Unterhalt fehlen, notwendige Effizienzsteigerungsprogramme können nicht umgesetzt werden.

Die Bedeutung der Bahnhöfe als Zentren umfassender Dienstleistungsangebote im Rahmen der integrierten Mobilität nimmt stetig zu. Die Ladengeschäfte und Lokale in den 31 grössten Bahnhöfen der SBB verzeichneten 2008 ein erneutes Umsatzwachstum von 6,1 Prozent. 2008 verbesserte SBB Immobilien das Betriebsergebnis um 7,6 Prozent auf 291,6 Millionen Franken. Nach Ausgleichszahlungen an Infrastruktur (69,0 Mio.) und Zins- und Amortisationsleistungen an die Pensionskasse SBB (132,1 Mio.) reduzierte sich das ausgewiesene Segmentergebnis um 29,3 Millionen auf 3,3 Millionen Franken.

Damit die dringendsten Bauprojekte aus dem Kernangebot der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) rechtzeitig zur Verfügung stehen, braucht es zwingend Vorfinanzierungslösungen. Gleichzeitig muss auch der weitere Ausbau der Bahninfrastruktur im Rahmen von Bahn 2030 rasch vorangetrieben werden. Die knappen Mittel der öffentlichen Hand verlangen nach einer Priorisierung der Investitionen in Verkehrsinfrastrukturprojekte und Bahnhöfe nach klaren wirtschaftlichen, volkswirtschaftlichen, betrieblichen und zeitlichen Kriterien. Ziel ist es, ein maximaler Nutzen für möglichst viele Kunden.

Das Konjunkturprogramm des Bundes bietet die Chance, lohnende Rationalisierungsmassnahmen anzupacken und bestehende Rückstände bei der Substanzerhaltung aufzuholen.

Die rückläufige Konjunktur beeinträchtigt das Gütergeschäft markant und schmälert die Wirkung der Sanierungsanstrengungen von SBB Cargo. Das Unternehmen muss rechtzeitig auf Einbrüche im Güterverkehrsgeschäft reagieren. Die einzelnen Unternehmensteile haben Vorbereitungen getroffen, um bei Bedarf auf veränderte Marktbedingungen zu reagieren.

Im Sommer 2008 startete die SBB einen Konzeptwettbewerb zur Suche geeigneter Partner für die Positionierung im internationalen Geschäft. Gleichzeitig wurde beschlossen, im Rahmen dieses Prozesses auch Partnerschaften für den Bereich Schweiz zu prü-

fen. Ziel ist es, den Güterverkehrsbereich der SBB langfristig auszurichten und die Eigenwirtschaftlichkeit und Profitabilität von SBB Cargo nachhaltig zu verbessern. Damit soll auch die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse verbessert und die Verlagerung der Gütertransporte auf die Bahn gefördert werden.

Für den Bahnbetrieb der SBB zeichnet sich bis ins Jahr 2050 ein Investitionsbedarf von ca. 60 Milliarden Franken für Infrastruktur und Rollmaterial ab. Allein für die geplanten Anschaffungen von neuem Rollmaterial bis 2030 benötigt die SBB Finanzmittel in der Höhe von 20 Milliiarden und muss dafür neue Finanzierungsmöglichkeiten erschliessen. Es gilt, alle Möglichkeiten einer zukünftigen Finanzierung von Infrastrukturvorhaben zu prüfen. Die SBB ist daran interessiert, ihre Leistungen den Kunden zu attraktiven Bedingungen anbieten zu können.

Die Tatsache, dass die SBB seit ihrem Start als spezialrechtliche Aktiengesellschaft 1999 in jedem Geschäftsjahr einen negativen Free

Die Infrastruktur schloss das Berichtsjahr mit einem Segmentsergebnis von 30,4 Millionen Franken (2007: 32,2 Millionen). Die SBB nutzt ihr Schienennetz sehr intensiv, intensiver als jede andere Bahn auf der Welt. Die Zahl der auf dem SBB-Netz zurückgelegten Trassenkilometer nahm im Berichtsjahr abermals um 2,5 Prozent zu. Die intensive Nutzung der Infrastruktur führte zu deutlich höheren Kosten für den Netzunterhalt und belastete spürbar das Jahresergebnis des Netz-Geschäftsfeldes.

© A. Boillat/SBB

Cash flow erzielte, schwächt das Unternehmen und belastet die Aussichten der SBB, die Herausforderungen der Zukunft erfolgreich zu gestalten. Um die stetig steigende Verschuldung mindestens zu stabilisieren, müssen die finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen der SBB hinterfragt werden. Ansonsten fehlen der SBB in Zukunft die nötigen Mittel, um die geplanten Investitionen in neue Züge zu finanzieren und das Angebot im Interesse der Kunden kontinuierlich weiterzuentwickeln. Es ist sicherzustellen, dass die SBB in allen Geschäftsfeldern genügend Mittel erwirtschaften kann und verwenden darf, um die Weiterentwicklung des normalen Betriebs finanzieren und allfällige Sonderkosten tragen zu können.

Gefordert sind Unternehmen und Politik schliesslich auch bei der Sanierung der Pensionskasse SBB, deren Deckungsgrad Ende 2008 aufgrund der Finanzkrise auf 79,2 Prozent sank. Die Sanierung der Folgen der aktuellen Finanzkrise auf die PK SBB muss von SBB und Mitarbeitenden gemeinsam geleistet werden. Der Stiftungsrat der Pensionskasse wurde vom Bundesamt für Sozialversicherung aufgefordert, bis Mitte 2009 Sanierungsmassnahmen vorzubereiten. Für die Sanierung desjenigen Teils der Unterdeckung, der infolge der unvollständigen Ausfinanzierung der PK SBB 1999 durch den Bund entstand, erwartet die SBB hingegen vom Bund einen namhaften Sanierungsbeitrag, mit dem die Deckungslücke des Pensioniertenteils der PK SBB geschlossen werden kann. Die SBB selber sanierte den Aktiventeil der Kasse bereits per 1. Januar 2007 mit einem Beitrag von 1,5 Milliarden Franken.

Der Bundesrat schickte 2008 eine Vorlage mit vier Varianten zur Sanierung der PK SBB in die Vernehmlassung. Gestützt auf die Resultate des Vernehmlassungsverfahrens erarbeitet er derzeit eine Vorlage an die eidgenössischen Räte. Diese soll im Verlauf von 2009 vorliegen. Im Umfang, in dem der Bund die Lücke der PK SBB nicht schliesst, braucht es eine Sanierungslösung, die von Unternehmen und Mitarbeitern getragen wird. Damit die SBB dieser Aufgabe nachkommen kann, braucht sie indes einen unternehmerischen Handlungsspielraum, der es erlaubt, die dazu nötigen Mittel zu erwirtschaften.

Dieser Spielraum ist derzeit nicht gegeben. Sollte es der SBB hingegen erlaubt sein, ausreichend Gewinn zu erzielen, würde die SBB selbstverständlich abermals einen substanziellen Beitrag an die Sanierung der PK SBB leisten.

Auch der Systemführer Strasse im öffentlichen Verkehr, die

PostAuto Schweiz AG,

steigerte im vergangenen Jahr ihre Leistungen erneut auf allen Ebenen. Zusammengefasst ist im Personenverkehr auf der Strasse nach wie vor mit einem kontinuierlichen Wachstum, jedoch auch mit zunehmendem Preisdruck, zu rechnen. Die Kantone als Besteller von Transportleistungen (Bund, Kantone, Gemeinden) schliessen, alternativ zu den Ausschreibungen, *vermehrt Ziel- und Leistungsvereinbarungen ab.* PostAuto führte auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 hin 15 neue Linien ein und erweiterte das Fahrplanangebot im Stadt- und Agglomerationsverkehr. So werden *jährlich 3,5 Millionen zusätzliche Fahrplankilometer gefahren.* PostAuto bietet Kundinnen und Kunden mehr als 750 Postauto-Linien mit einer Länge von über 10 000 Kilometern und rund 12 000 Haltestellen im öffentlichen Verkehr sowie zusätzliche touristische Linien, Extrafahrten, ScolaCar (Schulbus) und PubliCar (Rufbus). Die Präsenz in Frankreich wurde

mit dem Gewinn einer Ausschreibung in Narbonne verstärkt.

Der *Betriebsertrag* stieg um 19 Millionen auf 604 Millionen Franken (Vorjahr: 585 Mio.) und der Betriebsaufwand um 25 Millionen auf 578 Millionen Franken (Vorjahr: 553 Mio.). Die Mehreinnahmen aufgrund der höheren Nachfrage und die Kostensenkungsmassnahmen vermochten die höheren Treibstoffpreise und den teuerungsbedingten Mehraufwand für das Personal *nicht zu kompensieren.* Das Betriebsergebnis sank deshalb um 5 Millionen auf 27 Millionen Franken (Vorjahr: 32 Mio).

Zur Geschäftsentwicklung: 2008 stieg die Nachfrage bei PostAuto um fast fünf Prozent. Dies führt vermehrt zu *Kapazitätsengpässen in Spitzenzeiten,* denen mit Investitionen in Infrastruktur und Personal und mit Effizienzsteigerungen (mehr Kilometer pro Fahrzeug, weniger Standzeiten und Leerfahrten) begegnet wird. Weiter werden die Fahrgäste mit

Auch der Systemführer Strasse im öffentlichen Verkehr, die PostAuto Schweiz AG, steigerte im vergangenen Jahr seine Leistungen erneut auf allen Ebenen. Die Kantone als Besteller von Transportleistungen (Bund, Kantone, Gemeinden) schliessen, alternativ zu den Ausschreibungen, vermehrt Ziel- und Leistungsvereinbarungen ab. PostAuto führte auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 15 neue Linien ein und erweiterte das Fahrplanangebot im Stadt- und Agglomerationsverkehr. So werden jährlich 3,5 Millionen zusätzliche Fahrplankilometer gefahren. Im Bild die Postauto-Station in Chur.

© PostAuto

verbesserten Informationsgelegenheiten frühzeitig auf Engpässe und Ausweichmöglichkeiten aufmerksam gemacht.

Die *Besteller von Transportleistungen* (Bund, Kantone, Gemeinden) schliessen als Alternative zum Ausschreibungswettbewerb vermehrt Ziel- und Leistungsvereinbarungen ab. In den Verträgen sind vielfach Qualitätsstandards und Produktivitätssteigerungsziele definiert. Das heisst, tendenziell müssen mit immer geringeren Kosten bessere Leistungen erzielt werden. Die Vereinbarungen sind allerdings keine Auftragsgarantie. Werden die vereinbarten Ziele nicht erreicht, können die Leistungen immer noch ausgeschrieben werden. *Die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs stehen damit unter Margendruck.* Sie müssen entweder ihre Kosten senken oder neue Ertragsquellen erschliessen. PostAuto richtete zwei Kompetenzzentren ein: eines für DILAX-Fahrgastzählsysteme in Basel und eines für Fahrausweiskontrolle und Inkasso in Zürich. PostAuto will diese Dienstleistungen für Tarifverbunde oder andere Transportunternehmen weiter ausbauen.

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 führte PostAuto 15 neue Linien ein und erweiterte das Fahrplanangebot besonders im Stadt- und Agglomerationsverkehr sowie zu den Randzeiten. So werden jährlich insgesamt 3,5 Millionen *zusätzliche Fahrplankilometer* gefahren.

Damit entspricht PostAuto der zunehmenden Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln und baute seine Position als führendes Busunternehmen im öffentlichen Verkehr aus.

Im Orts- und Agglomerationsverkehr übernahm PostAuto neu die Ortsbusse Martigny, Les Brenets und Rolle in der Westschweiz sowie Einsiedeln in der Zentralschweiz. Ferner erhielt PostAuto den Auftrag, den Ortsbus in Däniken zu betreiben.

Weiter gewann PostAuto die Ausschreibungen für die Linien Biel–Lyss, Saint-Blaise–Enges–Lignières, La Neuveville–Le Landeron–Le Plateau de Diesse und Marin–Le Landeron. Der Zuschlag für die Ortsbusse in Arosa und Rorschach hingegen ging an Mitbewerber.

Seit Anfang 2008 nimmt PostAuto an *Ausschreibungen* in allen für den öffentlichen Verkehr interessanten *Regionen Frankreichs* teil. Bis dahin hatte man sich nur im grenznahen Gebiet an Ausschreibungen beteiligt. 2008 wurde zudem der Eintritt in den Regionalverkehr vollzogen.

So verfügt PostAuto neben den bestehenden Niederlassungen in Obernai, Dole, Bourg-en-Bresse und Haguenau seit Oktober zusätzlich über eine in der südfranzösischen Stadt Narbonne, die reguläre Regionalverkehrslinien betreibt und im touristischen Verkehr tätig ist.

Zusammen mit BUS CH, dem Verband der schweizerischen Postauto-Unternehmer, entwickelte PostAuto ein *neues Vertragsmodell,* das zwischen PostAuto-Unternehmen und

Kennzahlen PostAuto Schweiz AG
(exkl. Auslandgeschäft) Stand 31.12.2008

	2007	2008	Veränderung in Prozenten
Anzahl Linien	738,0	**761,0**	+3,1
Netzlänge in km	9 827,0	**10 345,0**	+5,3
Anzahl Haltestellen	12 339,0	**12 395,0**	+0,5
Jahreskilometerleistung in Mio.	88,8	**94,6**	+6,5
Fahrgäste in Mio.	111,1	**114,7**	+3,2
Personenkilometer in Mio.	705,4	**738,8**	+4,7
Anzahl Fahrzeuge	1 909,0	**2 014,0**	+5,5

PostAuto bietet Kundinnen und Kunden mehr als 750 Postauto-Linien mit einer Länge von über 10 000 Kilometern und rund 12 000 Haltestellen im öffentlichen Verkehr sowie zusätzliche touristische Linien, Extrafahrten, ScolaCar (Schulbus) und PubliCar (Rufbus). Die Präsenz in Frankreich wurde mit dem Gewinn einer Ausschreibung in Narbonne verstärkt. 2008 stieg die Nachfrage bei PostAuto um fast fünf Prozent. Dies führt vermehrt zu Kapazitätsengpässen in Spitzenzeiten, denen mit Investitionen in Infrastruktur und Personal und mit Effizienzsteigerungen (mehr Kilometer pro Fahrzeug, weniger Standzeiten und Leerfahrten) begegnet wird. Im Bild bei der Talstation der Gondelbahn Stöckalp–Melchsee Frutt. © PostAuto

Transportpartnern unterscheidet. Die Ziele bleiben für beide Vertragsmodelle gleich: partnerschaftliche und erfolgsorientierte Zusammenarbeit mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen.

Mit dem goldenen Verkehrsknoten FLUX wird jährlich ein Verkehrsknoten ausgezeichnet, die aus Kundensicht sowie in betrieblicher und gestalterischer Hinsicht überzeugt. 2008 ging der FLUX an den Bahnhof Baden. Die Jury befand, dass die Stadt Baden das wirtschaftliche Potential im und um den Bahnhof am besten nutzt. Der Preis wurde unter dem Motto «Wirtschaftliche Entwicklungspotentiale an Verkehrsknoten» am «Movimento-Forum für Mobilität» in Bern verliehen.

Im Dezember übernahm PostAuto die Sparte öffentlicher Verkehr der Autoverkehr *Spiez–Krattigen–Aeschi AG (ASKA).*

Die 15 bestehenden Mitarbeitenden bilden die neue Regiegruppe Spiez und stärken die Präsenz von PostAuto im Berner Oberland. PostAuto hat vorgängig die öffentliche Ausschreibung des Busnetzes in der Region Spiez gewonnen.

In Zürich erhalten PostAuto-Kundinnen und -Kunden im Postauto neu Informationen über die nächste Haltestelle, die Zieldestination und die aktuelle Verkehrslage. PostAuto führte dazu eine eigene Betriebsleitstelle mit zwei Vollzeitstellen ein und installierte in den rund 130 Zürcher Postautos Bordcomputer

und Bildschirme. In Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund ZVV wurde das neue System getestet und eingeführt.

PostAuto trat dem *nationalen Tarifverbund «Veloselbstverlad»* bei und übernahm das gesamte Sortiment an Billetten für Fahrräder, das bei der SBB und den meisten anderen Bahnen und Transportunternehmen gilt. Die Kunden profitieren so von günstigeren Preisen und brauchen für eine Reise nur ein einziges Billett. In touristischen Gebieten sind die Postautos zudem neu mit Heckträgern für den einfachen Selbstverlad von Velos ausgerüstet.

Während der UEFA EURO 2008 verlängerte PostAuto während 23 Tagen das Angebot am Abend mit zusätzlichen Fahrten in den Ballungszentren. Mit Shuttlebussen von Fan-

Mit der Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs der Lötschberg-Basisstrecke zum Fahrplanwechsel 2007/08 ist ein zentraler Meilenstein des NEAT-Projektes gesetzt und ein neues Kapitel in der Geschichte des alpenquerenden Schienenverkehrs eröffnet worden. Bis Ende 2008 fuhren 33 144 Züge ohne nennenswerte Probleme durch den Basistunnel. Die Kapazitätsgrenze wurde mehrmals nahezu erreicht. Im Hinblick auf den zunehmenden Güter- und Personenverkehr gab der Verwaltungsrat der BLS AG eine Studie für einen allfälligen Vollausbau des Basistunnels in Auftrag. Sie soll unter anderem Aufschluss geben über die bauliche, technische und betriebliche Machbarkeit sowie die Ausbaukosten eines Basistunnels mit durchgehend zwei Röhren. Die Ergebnisse werden auf Ende 2009 erwartet. Im Bild im Führerstand eines GTW der BLS AG. © BLS

camps oder Parkplätzen (Park+Ride) transportierte PostAuto rund 50 000 Fahrgäste.

Mit *Mobile Tagging* können sich Reisende auf ihrem Mobiltelefon einfach den Fahrplan anzeigen lassen. Nach dem erfolgreichen Pilotversuch des Vorjahres im Appenzell wurde das Projekt 2008 weiterentwickelt und zwischen Neuenburg und Biel sowie rund um die Stadt Bern eingeführt. PostAuto gewann mit Mobile Tagging Silber beim ÖPNV-Innovationspreis (Öffentlicher Personen-Nahverkehr) 2008 in Berlin. Gewürdigt wurde insbesondere der echte Mehrnutzen von Mobile Tagging für die Kundschaft. Mit dem Preis werden innovative und erfolgversprechende Produkte oder Konzepte für Verkehrsunternehmen ausgezeichnet.

PostAuto will im *Ausland weiter wachsen,* das heisst die *Präsenz in Frankreich* stärken und den *Markteintritt in Italien und Deutschland prüfen.* In der Schweiz will PostAuto die Marktführerschaft im Regionalverkehr auf der Strasse halten, sich als Anbieter von Systemführungsfunktionen profilieren und im Agglomerationsverkehr weitere Marktanteile gewinnen. Weiter wird PostAuto die Einführung von Fahrzeugen mit innovativen Antriebssystemen prüfen. Trotz des geplanten Wachstums im Ausland ist infolge des zunehmenden Preisdrucks in der Schweiz und der höheren Personalkosten ein Betriebsergebnis unter dem Vorjahrniveau zu erwarten.

Auch die Nummer 2 der Schweizer Bahnunternehmungen, die

BLS AG

blickt auf ein insgesamt gutes Jahr 2008 zurück. Die Nachfrage entwickelte sich im Personen- wie im Güterverkehr erfreulich. Daraus resultierten namhafte Mehrerträge.

Als Folge der ab Spätsommer einbrechenden Konjunktur und der Veränderungen des Wechselkurses zum Euro litten das Finanzergebnis und das Vorsorgewerk bei der Ascoop. Die Rechnung 2008 schliesst mit einem *Konzerngewinn* von 2,0 Millionen Franken ab.

Die Kundschaft verhalf sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr zu ansehnlichen Zuwachsraten. Beide Verkehrssparten schlossen mit einem *positiven Verkehrs- und Ertragsergebnis* ab. Die Kehrseite der Medaille waren *zunehmende Kapazitätsengpässe* auf einzelnen Linien der S-Bahn Bern. Stark verschärft wurde die Situation durch grosse Produktionsrückstände und Qualitätsprobleme des Rollmateriallieferanten im Zusammenhang mit den neuen Triebzügen RABe 535 «Lötschberger», deren Einsatz auf den Fahrplanwechsel geplant war. Kurz- und langfristige Massnahmen zum Beheben dieses Problems und des allgemein knappen Rollmaterialbestandes als Folge der Nachfragesteigerung wurden eingeleitet.

Im Spätsommer des Berichtsjahres brach die günstige Konjunkturlage ein. Die Auswirkungen der gegen Ende 2008 anschwellenden *globalen Finanz- und Wirtschaftskrise* trübten das Jahresbild. Betroffen sind bei der BLS vor allem das Vorsorgewerk bei der Ascoop und das Güterverkehrsgeschäft. Während das *Vorsorgewerk* unter den historischen Kurseinbrüchen auf den weltweiten Finanzmärkten direkt und unmittelbar zu leiden hatte, traf die Krise den *Güterverkehr* zeitlich verzögert.

So bewegte sich die Verkehrsleistung von BLS Cargo AG Ende September noch auf dem budgetierten Wachstumspfad, bis die Nachfrage im letzten Quartal stark zurückging. Eine rasche Erholung ist angesichts der Tragweite des weltweiten Wirtschaftsabschwungs nicht zu erwarten.

Der *Geschäftsbereich Infrastruktur und die Werkstätten* gediehen erfreulich. Das Auftragsportefeuille in den Bereichen Bau und Unterhalt ist weiterhin gefüllt. Die Abteilung Zugförderung hat sich zu einem kundengerechten Service- und Kompetenzzentrum des Lokpersonals entwickelt.

Das *konsolidierte Jahresergebnis* der BLS AG auf der Basis von Swiss GAAP FER betrug rund 2 Millionen Franken. Zu berücksichtigen ist dabei, dass 21 Millionen zur Beschleunigung der Sanierung des Vorsorgewerks eingesetzt wurden. Das *Ergebnis der BLS Cargo AG* ging von 14,9 Millionen Franken im Vorjahr auf 3 Millionen zurück, wovon entsprechend dem Aktienanteil 2,1 Millionen Franken im Konzernergebnis berücksichtigt sind.

Die BLS AG startete gegen Ende 2008 eine grosse *Sicherheitskampagne,* in welche alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einbezogen sind. Nach Jahren intensiver Bautätigkeit und nach den umfangreichen Arbeiten im Rahmen der Fusion BLS Lötschbergbahn/ Regionalverkehr Mittelland AG wird das Augenmerk in den nächsten Jahren verstärkt auf die Sicherheits- und Verantwortungskultur im Unternehmen gerichtet.

Nach aufwändigen Vorarbeiten wurde die *Infrastruktur der BLS AG* per Anfang 2009 mit jener der *BLS AlpTransit AG* vereint und in die *BLS Netz AG,* eine Gesellschaft mit einer Mehrheitsbeteiligung des Bundes sowie Minderheitsbeteiligungen des Kantons Bern und der BLS AG, übergeführt.

Damit kann der Bund, der in der Vergangenheit die Infrastruktur überwiegend bzw. beim Lötschberg-Basistunnel alleine finanziert hat, seine Eigentumsinteressen rechtlich absichern. Der *Betrieb der gesamten Infrastruktur* erfolgt weiterhin durch die BLS AG.

Mit der Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs der *Lötschberg-Basisstrecke* zum Fahrplanwechsel 2007/08 ist ein zentraler Meilenstein des NEAT-Projektes gesetzt und ein *neues Kapitel in der Geschichte des alpenquerenden Schienenverkehrs eröffnet* worden. Für Anerkennung sorgte die *fast hundertprozentige Zuverlässigkeit* der Lötschberg-Basisstrecke in ihrem *ersten Betriebsjahr:* Bis Ende 2008 fuhren 33 144 Züge ohne nennenswerte Probleme durch den Basistunnel. Die Kapazitätsgrenze wurde mehrmals nahezu erreicht. Im Hinblick auf den zunehmenden Güter- und Personenverkehr gab der Verwaltungsrat der BLS AG eine *Studie für einen allfälligen Vollausbau des Basistunnels* in Auftrag. Sie soll unter anderem Aufschluss geben über die bauliche, technische und betriebliche Machbarkeit sowie die Ausbaukosten eines Basistunnels mit durchgehend zwei Röhren. Die Ergebnisse werden auf Ende 2009 erwartet.

Zum *politischen Umfeld:* Das eidgenössische Parlament verabschiedete 2008 das Güterverkehrs-Verlagerungsgesetz mit dem Ziel, die Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene weiter zu fördern. Die BLS Cargo AG ist bereit, diesen Ball aufzunehmen und setzt mittel- bis langfristig auf ein weiteres Wachstum der Geschäftstätigkeit. Eine wichtige Voraussetzung dafür bildet die Partnerschaft mit der deutschen DB Schenker und der italienischen IMT (Ambrogio-Gruppe).

Diese wurde 2008 durch die Erhöhung der Minderheitsbeteiligungen von DB Schenker und IMT an der BLS Cargo AG vertieft. BLS Cargo und DB Schenker erstellten im Berichtsjahr gemeinsam ein Partnerschaftskonzept für eine engere Zusammenarbeit mit SBB Cargo, die nach einem geeigneten europäischen Partner Ausschau hält und entsprechende Entscheide 2009 fällen will.

Auch die zweitgrösste Schweizer Bahnunternehmung, die BLS AG, blickt auf ein insgesamt gutes Jahr 2008 zurück. Die Nachfrage entwickelte sich im Personen- wie im Güterverkehr erfreulich. Daraus resultierten namhafte Mehrerträge. Als Folge der ab Spätsommer einbrechenden Konjunktur und der Veränderungen des Wechselkurses zum Euro litt das Finanzergebnis. Die Rechnung 2008 schliesst mit einem Konzerngewinn von 2,0 Millionen Franken ab. Die Kundschaft verhalf sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr zu ansehnlichen Zuwachsraten. Beide Verkehrssparten schlossen mit einem positiven Verkehrs- und Ertragsergebnis ab. Die Kehrseite der Medaille waren zunehmende Kapazitätsengpässe auf einzelnen Linien der S-Bahn Bern. Im Bild der neue «Lötschberger» der BLS am Lötschberg. © BLS

Auf kantonal-bernischer Ebene wurde 2008 ein weiterer Ausbauschritt bei der S-Bahn Bern getan: Im Rahmen der ersten Teilergänzung verabschiedete der Regierungsrat den *Angebotsbeschluss und Investitionsrahmenkredit 2010 bis 2013.* Die BLS AG begrüsst die politische Stossrichtung einer etappenweisen Weiterentwicklung ihres eigenen und des von ihr betriebenen oder genutzten Bahnnetzes. Dies unterstützt die Anstrengungen, der allgemein wachsenden Mobilität gerecht zu werden. Zudem haben diese Projekte nachhaltigen Charakter und stärken den Wirtschaftsraum in einer höchst anforderungsreichen Zeit.

Eines der *Ziele der BLS AG* für das Jahr *2009* ist, die Wirtschaftskrise möglichst unbeschadet durchzustehen und für einen konjunkturellen Aufschwung bereit zu sein. Neben der Bewältigung der gravierenden Wirtschaftsprobleme nimmt das Unternehmen zwei zusätzliche grosse Herausforderungen an: die Meisterung einer weiter *steigenden Transportnachfrage* und der in Zukunft voraussichtlich *wachsende Druck der Europäischen Union zur Liberalisierung im Personenverkehr.*

Die Mobilität nimmt weiterhin stark zu. Die erwarteten zukünftigen Verkehrsströme im Personenverkehr können vom Individualverkehr nur bedingt bewältigt werden. Dies bedeutet für den öffentlichen Verkehr allgemein und für die BLS AG als Betreiberin der normalspurigen S-Bahn Bern einerseits steigende Wachstumsraten, anderseits aber auch zunehmende Kapazitätsprobleme. Hinzu kommt die wachsende Bedeutung des öffentlichen Verkehrs im Zusammenhang mit den Folgen der Klimaerwärmung.

Die BLS AG will angesichts der rasanten Verkehrsentwicklung die entsprechenden

Lösungen bereitstellen. Sie hat einerseits eine umfassende Erneuerung des Rollmaterials für den Personenverkehr gestartet, anderseits ist sie daran, die Strategien und Prozesse des gesamten Unternehmens zu überprüfen.

Bei der drittgrössten normalspurigen Bahnunternehmung der Schweiz, der

Schweizerischen Südostbahn (SOB)

reiht sich 2008 als das *finanziell beste Jahr* in die noch junge Geschichte der fusionierten Südostbahn ein. Die Rechnung schliesst mit einem Betriebserfolg von 5 340 063 Franken und einem Jahresgewinn von 5 627 958 Franken ab. Sehr erfreulich hat sich der Personenverkehrsertrag entwickelt, der um rund 8,7 Prozent zugenommen hat. Die Züge der SOB transportierten 12 558 127 Personen und fuhren dabei 3 346 087 Kilometer weit. Das entspricht ungefähr 83 Erdumrundungen am Äquator. Im Durchschnitt fuhr jeder SOB-Fahrgast 15,17 Kilometer mit der SOB, also etwa von Einsiedeln nach Wädenswil oder von Wattwil nach Degersheim. Auf der Aufwandseite konnten die Kosten reduziert werden, wenn man die Kapitalkosten der neuen FLIRT-Züge, welche 2008 erstmals vollständig im Einsatz waren, abzieht.

Die *Kundinnen und Kunden* sind mit den Leistungen der Südostbahn zufrieden. Das

Bei der drittgrössten normalspurigen Bahnunternehmung der Schweiz, der Schweizerischen Südostbahn (SOB), reiht sich 2008 als das finanziell beste Jahr in die noch junge Geschichte der fusionierten SOB ein. Die Rechnung schliesst mit einem Betriebserfolg von 5 340 063 Franken und einem Jahresgewinn von 5 627 958 Franken ab. Sehr erfreulich hat sich der Personenverkehrsertrag entwickelt, der um rund 8,7 Prozent zugenommen hat. Die Züge der SOB transportierten 12 558 127 Personen und fuhren dabei 3 346 087 Kilometer weit. Das entspricht ungefähr 83 Erdumrundungen am Äquator. © SOB

Beim Voralpen-Express (VAE) besteht ebenfalls Finanzbedarf. Mit diesem Produkt sind die Partnerunternehmen SBB und SOB gewissermassen Opfer des eigenen Erfolgs geworden: Der VAE erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Es fehlen ihm aber genügend klimatisierte moderne Wagen. Bis spätestens 2013 soll der Voralpen-Express, der zurzeit zu ⅔ von der SOB und zu ⅓ von der SBB betrieben wird, vollständig an die SOB übergehen. © SOB

zeigen auch die Kundenzufriedenheitsstudie des Tarifverbunds OSTWIND und eine SOB-Fahrgastumfrage zu den FLIRT-Zügen, bei denen das Unternehmen hervorragend abgeschnitten hat. Gegenüber der letzten Umfrage von 2005 hat sich die Kundenzufriedenheit markant verbessert. Als spürbare Qualitätszunahme haben die Nutzer den Fahrkomfort der neuen Fahrzeuge bewertet: das bequeme Ein- und Aussteigen, den Sitzkomfort, die grosszügige Raumaufteilung, das Kundeninformationssystem. Positiv werden auch das Fahrverhalten, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit (Fahrplanstabilität) bewertet, welche mit den neuen Fahrzeugen erreicht wurden. Auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf den Bahnhöfen und in den Zügen erhielten sehr gute Noten.

Bei der *Infrastruktur* konnten in den letzten Jahren grosse Fortschritte erzielt werden. Ausbauten, Renovationen und Erneuerungen erfolgen laufend: Ausbau auf elektronische Stellwerke und Zugsicherungsanlagen der neusten Generation, Sanierung von Tunnels und Brücken, Umbauten von Bahnhöfen und Perrons auch im Hinblick auf umfassende Behindertentauglichkeit.

Zudem wurde und wird in die *Ausrüstung der Service-Zentren* investiert: In Herisau nahm die SOB eine Niederflur-Drehbank in Betrieb, eine von 5 Anlagen in der Schweiz. Damit werden die Laufflächen der Räder von Schienenfahrzeugen bearbeitet.

Diese Arbeiten beeinflussen die Laufruhe der Züge positiv, verlängern die Lebensdauer der Räder und verbessern den Komfort von Bahnpassagieren und Anwohnern der Bahn (weniger Lärm). Die SOB kann damit alle eigenen und auch fremde Fahrzeuge bearbeiten.

Die SOB hat ihre *Effizienz* trotz knapper werdender Mittel qualitativ und quantitativ permanent ausgebaut. Die Qualität bei Sauberkeit, Sicherheit, Pünktlichkeit und Kundeninformation ist verbessert worden. Trotzdem ist die Abgeltung im Regionalen Personenverkehr (ohne Kapitalkosten FLIRT) tiefer als vor der Fusion zwischen BT und alter SOB im Jahre 2001, obwohl die gefahrenen Zugkilometer um rund 7 Prozent gestiegen sind.

Beim *Voralpen-Express (VAE)* besteht ebenfalls Finanzbedarf. Mit diesem Produkt sind die Partnerunternehmen SBB und SOB gewissermassen Opfer des eigenen Erfolgs geworden: Es erfreut sich zunehmender Beliebtheit, die Züge sind voll, zu gewissen Zeiten übervoll und müssen oft mit alten, nicht klimatisierten Wagen verstärkt werden. Dies führt zu verständlichen Reklamationen der Kunden. Bis spätestens 2013 soll der Voralpen-Express, der zurzeit zu 2/3 von der SOB und zu 1/3 von der SBB betrieben wird, vollständig an die SOB übergehen. Man arbeitet an einem Rollmaterialkonzept mit dem Ziel, diese Qualitätsmängel zu beheben sowie den Betrieb einfacher und kostengünstiger abzuwickeln.

Im Bereich Infrastruktur nahmen die Abgeltungen aufgrund der höheren Abschreibungen zu. Hier bestand grosser Nachholbedarf: Gleise und Fernsteuerungen mussten erneuert werden. Zudem hat die SOB die Bahnhöfe Wattwil und Lichtensteig von der SBB übernommen, welche zusammen mit der Doppelspur-Strecke Wattwil–Lichtensteig für rund 50 Millionen Franken erneuert werden.

Wie in den vergangenen Jahren, beschäftigt die *Pensionskasse ASCOOP* die Verantwortlichen stark. Anfang 2006 traten einschneidende Sanierungsmassnahmen in Kraft, welche die Mitarbeitenden schmerzlich spüren. Für den Sanierungspfad wurde der ASCOOP vom Bundesamt für Sozialversicherungen eine Sanierungsdauer von 15 Jahren zugestanden. Die aktuelle Lage an den Finanzmärkten hat auch der ASCOOP zugesetzt. Die Rendite für 2008 betrug –10,5 Prozent. Dieses Resultat ist weniger schlecht als dasjenige anderer Kassen, hat die SOB aber auf dem Sanierungspfad wieder zurückgeworfen. Der Deckungsgrad für das Vorsorgewerk der SOB lag Ende 2008 bei rund 69 Prozent.

Viele der Verbesserungen betreffen *«weiche Faktoren»*: Weiterbildung und Motivation aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die kundenbezogene Schulung von Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern, der Ausbau von Angebot und Beratungskompetenz in den Bahnreisezentren, der Ausbau bei der Lokführerausbildung, professionelle Medien- und Kommunikationsarbeit zeigen, wie die SOB in die Dienstleistungs- und Servicequalität investiert. In der *Zukunft* warten grosse Herausforderungen und um diese zu bewältigen, ist die Südostbahn bereit, ihren Beitrag zu leisten. Die Verbesserung von Qualität, Effizienz und Kundenähe ist ein kontinuierlicher Prozess, an dem das Unternehmen ständig arbeitet.

Der grösste Verkehrsverbund in der Schweiz, der

Züricher Verkehrsverbund (ZVV)

hat 2008 563 Millionen Passagiere transportiert. Das sind 22 Millionen oder *4 Prozent mehr als 2007.* Die Einnahmen stiegen um 4,6 Prozent. Wegen geringerer Bundesbeiträge ist das Defizit aber höher. Mehr Fahrgäste gab es im letzten Jahr vor allem in den Trams und Bussen in der Stadt Zürich. Die *Zürcher Verkehrsbetriebe (VBZ)* sorgten für fast die Hälfte der Zusatzfrequenzen des ZVV. Mit über 9 Prozent den prozentual grössten

Zuwachs an Fahrgästen verzeichnete die *Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft (ZSG).* Die *S-Bahn* kam auf eine Zunahme von über 7 Prozent. Am grössten war die Frequenzsteigerung mit 19 Prozent auf dem *Korridor zum Flughafen Zürich.* In Winterthur wurden 5,7 Prozent mehr Fahrgäste gezählt. Bei den *Regionalbuslinien* gab es im Durchschnitt einen Anstieg von 5 Prozent.

Während der *Fussball-Europameisterschaft* standen 1400 Extrazüge und über 2000 Extrabusse und -trams im Einsatz. Rund eine Million zusätzliche Fahrgäste seien so problemlos an die verschiedenen Veranstaltungen transportiert worden. 1,2 Millionen Fahrgäste nutzten das *ZVV-Nachtangebot.* Dies sind 23 Prozent mehr als im Vorjahr. Zum fünften Mal in Folge habe dadurch die volle Kostendeckung des ZVV-Nachtnetzes erreicht werden können.

Die steigende Frequenzentwicklung hat sich laut Mitteilung auch in den *Erträgen des ZVV* niedergeschlagen: Die Einnahmen aus Verbundfahrausweisverkäufen stiegen um über 25 Millionen auf 580 Millionen Franken an. Tariferhöhungen gab es im letzten Jahr nicht. Die *Kostenunterdeckung* blieb mit 313,8 Millionen Franken deutlich unter dem Budget von 343 Millionen. Der Kostendeckungsgrad lag laut ZVV bei «sehr guten 61,6 Prozent».

Mehr als die Hälfte des Defizit-Zuwachses ist allein auf die Reduktion der Bundesbei-träge wegen des neuen Bundesfinanzausgleichs (NFA) zurückzuführen. Der Bund zahlte rund 25 Millionen Franken weniger als «Beitrag für den Regionalverkehr». Auch Erneuerungen des Rollmaterials und der Angebotsausbauten trugen zum grösseren Defizit bei.

In den 186 Gemeinden des 1840 Quadratkilometer grossen ZVV-Gebiets wohnen 1,37 Millionen Personen. Die 50 zum ZVV gehörenden Verkehrsunternehmen betreiben 377 Linien mit einer Netzlänge von knapp 4000 Kilometern. Im Einsatz sind 1315 Fahrzeuge: 727 Busse, 304 Trams, 251 Bahn-Kompositionen, 25 Schiffe und 8 Bergbahnen.

Schlussbetrachtung

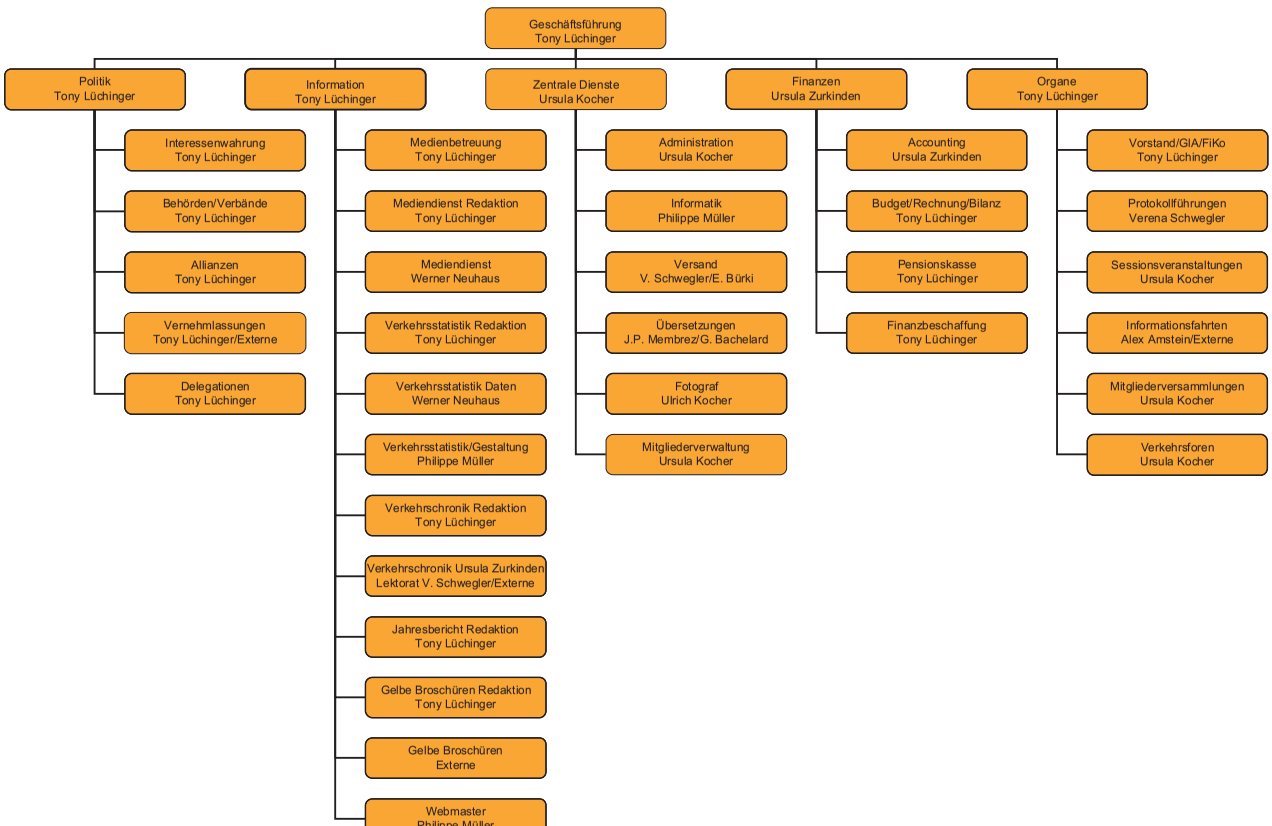
Als verkehrspolitische Gemeinschaftsinstitution aller Kreise, welche an der *gedeihlichen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs* interessiert sind, hat die LITRA die Aufgabe, die politischen Meinungsbildungsprozesse zu begleiten und über den öffentlichen und privaten Verkehr zu informieren. Auch im Verkehrsbereich haben politische Entscheide und Rahmenbedingungen ein grosses Gewicht auf die Attraktivität des Angebots und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger. Die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs, die interessierten Unternehmungen als Zulieferer, Bund, Kantone und Gemeinden als Besteller von Leistungen und als Aufsichtsbehörde sowie die Spitzenverbände der Wirtschaft und die Wissenschaft wissen um die wichtige Rolle, welche Bahn, Bus, Tram und Schiff beim Erhalt einer hohen und nachhaltigen Mobilität in der Gesellschaft in unserem Land einnehmen.

Bern, 12. August 2009

Der Präsident:
Dr. Peter Bieri, Ständerat

Der Vizepräsident:
Peter Spuhler, Nationalrat,
Vorsitzender Geschäftsleitung
Stadler Rail Group

Der Geschäftsführer:
Tony Lüchinger,
Betriebsökonom FH/Redaktor

Der Erfolg der Informationstätigkeit der LITRA basiert auf motivierten und qualifizierten internen und externen Mitarbeitenden (im Bild anlässlich des jährlichen Betriebsausfluges). Sie machten die LITRA zu dem, was sie heute ist: ein angesehener, unabhängiger und kompetenter Informationsdienst über alle Fragen des Verkehrs, insbesondere über Fragen des öffentlichen Verkehrs.

Organigramm Geschäftsstelle LITRA