

Bahnreform in der Vernehmlassung.

Den Service public erhalten

Die Schweizer Bahnen sollen ab 1998 neu organisiert und mit mehr unternehmerischem Spielraum in eine finanziell bessere Zukunft fahren. Die öffentliche Hand übernimmt nur noch Kosten, die zuvor vereinbart wurden. Der Bundesrat hat gestern die Bahnreform in die Vernehmlassung geschickt.

„Von der Bahnreform darf man keine Wunder erwarten“, meinte Verkehrsminister Moritz Leuenberger gestern in Bundeshaus lakonisch. Ein flächendeckendes öffentliches Verkehrsangebot werde auch in Zukunft mit beträchtlichen Kosten verbunden sein. Die Politik müsse entscheiden, welche Leistungen zu welchem Preis erbracht werden sollen. Wieviel die öffentliche Hand dank der Reform sparen könne, sei nicht bezifferbar.

Erster Schritt einer grossen Reform

Die bis Ende August in die Vernehmlassung geschickte Vorlage bildet ein erstes Reformpaket. Im Sinne einer „rollenden Reform“ sollen weitere Schritte folgen. Die Bahnreform sei Teil einer koordinierten Verkehrspolitik und stehe in engem Zusammenhang mit Vorhaben wie der Alpeninitiative, dem Transitabkommen mit der EU oder der Bahn 2000, sagte Leuenberger. Gewisse Neuerungen betreffen alle Bahnen, andere nur die SBB. Alle Bahnunternehmungen müssen ihre Bereiche Infrastruktur (Schiene, Fahrplan) und Betrieb (Verkehr) trennen. Damit soll die für den Wettbewerb notwendige Transparenz erreicht werden.

Grundsätzlich darf jedes Transportunternehmen gegen Bezahlung die Infrastruktur einer Bahnunternehmung benützen. Dieser „Free Access“ wird für den Güterverkehr und Teile des Personenverkehrs eingeführt. Der Bundesrat erhofft sich durch diese Konkurrenzsituation tiefere Kosten.

Service public erhalten

Die Versorgung der Randregionen soll weiterhin Aufgabe des öffentlichen Verkehrs sein, versicherte Leuenberger. Einen Service public um jeden Preis dürfe es aber nicht mehr geben. Der Leistungsauftrag soll deshalb durch das Bestellerprinzip ersetzt werden: Die öffentliche Hand ordert Leistungen, sie berappt auch die ungedeckten Kosten, aber nur noch zu einem im voraus vereinbarten Preis.

Stärker ist die Liberalisierung beim Güterverkehr. Ziel ist, dass die Bahnen in diesem Bereich ohne Abgeltungen am Markt bestehen können. Solange die Spiesse zwischen Strasse und Schiene nicht gleich lang seien, müssten auch im Güterverkehr Abgeltungen und Leistungsvereinbarungen möglich sein, sagte Leuenberger.

SBB ohne Altlasten

Vieles wird sich auch für die SBB ändern. Diese sollen künftig für die operative Führung verantwortlich sein, während sich der Bund auf die politischen und finanziellen Vorgaben konzentriert. In einer Leistungsvereinbarung legen Bundesrat und SBB jeweils für vier Jahre die Unternehmensziele fest. Eine Defizitdeckung erfolgt nicht mehr automatisch. Mit einer Refinanzierung sollen die Bundesbahnen auf den 1. Januar 1998 von finanziellen Altlasten befreit werden. Der Verlustvortrag in der Höhe von 818 Millionen Franken (Stand Ende 1995) wird getilgt. Der Bund übernimmt Darlehen und Verpflichtungen der SBB gegenüber der Pensionskasse (6 Milliarden Franken). Tresoreriedarlehen des Bundes (12 Milliarden Franken) werden in der Höhe von 8 Milliarden Franken in Eigenkapital umgewandelt, der Rest zum grössten Teil in bedingt rückzahlbare Darlehen.

Neues Personalstatut

Die SBB sollen auch eine neue Rechtsform erhalten, weil sie als Anstalt ohne eigene Rechtspersönlichkeit zu wenig unternehmerischen Freiraum haben. Im Vordergrund stehen dabei die selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt und die spezialgesellschaftliche Aktiengesellschaft. Durch ein autonomes Statut sollen die Bundesbahnen auch im Personalbereich an Flexibilität gewinnen.

Die Elemente der Bahnreform

Die Bahnreform, 1994 aufgelegt von der sogenannten „Groupe de réflexion“ und von SBB und Bundesrat teilweise übernommen, geht von einer europäisch diskutierten wettbewerbsorientierten Konzeption aus.

Dazu gehören zwei Hauptvoraussetzungen:

- Trennung des Betriebs, der Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistung: Der Verkehrsbereich bleibt dabei voll bei den Bahn-Unternehmungen und wird als Dienstleistungsbetrieb konzipiert. Der Infrastrukturbereich wird durch die Bahn-Unternehmung dem Verkehrsbereich zur Verfügung gestellt, .. , oder Dritten, welche die Infrastruktur für eigene Dienstleistungen nutzen wollen. Diese Konzeption entspricht

den EU-Richtlinien und den Reform-Modellen der umliegenden Länder. Die SBB wehren sich gegen die vollständige Trennung und eine Privatisierung eines Bereiches .

- Wettbewerb auf dem Schienennetz („Free Acces“): Gemäss der EU-Konzeption sind die Schienennetze Dritten zur Verfügung zu stellen. Dies allerdings nur für internationale Transport-Gruppierungen und im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr. Die SBB arbeiten für den Huckepack mit der Hupac AG bereits nach diesem Modell.

Berner Tagwacht, 4.6.1996.

Berner Tagwacht > Bahnreform. TW, 1996-06-04