



Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

5. Berner Verkehrstag

Weniger Geld und mehr Verkehr?

Standortbestimmung und Perspektiven

Freitag, 19. August 2005, Kursaal Bern

5^{ème} journée bernoise des transports

Moins d'argent et davantage de transports ?

Point de la situation et perspectives

Le vendredi 19 août 2005 au Kursaal de Berne

Inhaltsverzeichnis

1. Teil: Strategien im Spannungsfeld zwischen Nutzen und Finanzknappheit

Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Zu viel Verkehr und zu wenig Geld?

Einführung und Standortbestimmung

Prof. Dr. Rico Maggi, Università della Svizzera italiana

Die Ökonomie des Verkehrs auf dem Prüfstand

Fakten zu Kosten, Nutzen und Finanzierung

Prof. Dr. Bernd Schips, Konjunkturforschungsstelle (KOF) der ETH Zürich

Nutzen des Verkehrs

Wird er überschätzt oder unterschätzt?

Dr. Max Friedli, Direktor Bundesamt für Verkehr

Lage und Ausblick auf Bundesebene

Wachsende Aufgaben, schwindende Mittel

2. Teil: Potentiale zur Effizienzsteigerung?

Regula Herrmann-Kummer, Sektionschefin Personenverkehr, Bundesamt für Verkehr

Effizienzgewinne im öffentlichen Verkehr

Was bringen Wettbewerb und Bestellverfahren?

Anna Barbara Remund, Leiterin Personenverkehr, BLS Lötschbergbahn AG

Verteuern übertriebene Standards den Schienenverkehr?

Hansruedi Müller, Mitglied Gruppenleitung Batigroup AG

Bauen wir Strassen zu luxuriös?

Die Sicht des Praktikers

Roman Frick, Infras AG, Bern

Zahlt sich der Langsamverkehr aus?

Die Effizienz von Investitionen in Fussgänger- und Veloverkehr

Renate Amstutz, Generalsekretärin der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE)

Die Herausforderungen für den Kanton Bern:

... im Überblick

Jürg von Känel, Vorsteher des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

... beim ÖV

Walter Dinkel, Vorsteher des Tiefbauamtes des Kantons Bern

... und bei der Strasse



Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern



Barbara Egger-Jenzer

Regierungsrätin
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern

Zu viel Verkehr und zu wenig Geld? Einführung und Standortbestimmung

Es gilt das gesprochene Wort

5. Berner Verkehrstag

Weniger Geld und mehr Verkehr?
Standortbestimmung und Perspektiven

Freitag, 19. August 2005, Kursaal Bern

REFERAT
Zu viel Verkehr und zu wenig Geld?
Einführung und Standortbestimmung

Referent/in	Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	5. Berner Verkehrstag
Datum	19. August 2005
Ort	Konferenzzentrum Allegro

Es gilt das gesprochene Wort

Begrüssung

Die gute Nachricht: Das Interesse am Berner Verkehrstag ist unverändert gross. Das freut mich und es zeigt, dass diese Art des Informationsaustauschs geschätzt wird.

Die schlechte Nachricht: Der Spardruck ist leider ebenso unverändert gross. Man könnte fast sagen, das Interesse an der Verkehrspolitik ist umkehrt proportional zu den finanziellen Mitteln, die wir zur Verfügung haben.

Damit ist das Thema auch schon angesprochen: Wie können wir trotz knapper Kasse eine vorwärtsgerichtete Verkehrspolitik machen, die als Grundlage für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung und als Beitrag zur Umweltpolitik nachhaltig wirken kann? ... Oder mit Blick auf das Programm: Wie bringen wir gleich viele spannende Inhalte wie am letzten Verkehrstag in nur einem halben Tag unter? ...

Nach meiner Einführung werden kompetente Fachleute diese Fragen aus grundsätzlicher Warte beleuchten. Besonders freut es mich, dass sich dieses Jahr das Bundesamt für Verkehr am Verkehrstag beteiligt und zugleich mit dem Direktor prominent in der Rednerliste vertreten ist.

Nach der Pause werden verschiedene Kurzreferate mögliche Potenziale zur Effizienzsteigerung ausleuchten, und wir werden diese aus Sicht des Kantons Bern kommentieren.

Nun zu einer kurzen Standortbestimmung aus Sicht des Kantons Bern.

... zuviel Verkehr

Der Verkehr ist auch im Kanton Bern in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten stark gewachsen. Dazu zwei Beispiele:

- In nur einem Jahr hat im Raum Bern die Zahl der auf den Autobahnen verkehrenden Fahrzeugen um bis zu 3,5 % zugenommen

- Auf der SBB-Strecke Bern – Thun sind im gleichen Zeitraum deutlich mehr Passagiere transportiert worden

Alle Prognosen gehen von einem weiteren Verkehrswachstum aus, trotz eher stagnierenden und in einigen Regionen gar rückläufigen Bevölkerungszahlen. Entsprechend müssen wir davon ausgehen, dass die heute bereits teilweise grossen Belastungen mit negativen Auswirkungen auf Bevölkerung und Wirtschaft weiter zunehmen werden.

... zu wenig Geld

Zahlreiche Sparprogramme haben sich auch auf den Verkehr ausgewirkt. Neue Infrastrukturen konnten nicht oder nur mit Verspätung realisiert werden, Angebote mussten abgebaut oder angepasst werden. Trotz dem schwierigen Umfeld, ist es dem Kanton Bern gelungen, einige wichtige Erfolge zu erzielen. So sollen die Investitionen im öffentlichen Verkehr auch in den nächsten Jahren mindestens auf gleichem Niveau gehalten werden können. Im Bereich der Abgeltungen für ungedeckte Betriebskosten, wird gar ein grösseres Engagement des Kantons nötig sein, um das heutige Angebot zu halten. Gezielte Verbesserungen sind nur möglich, wenn andernorts Einsparungen erzielt werden können.

Ausgewählte Erfolge des Kantons Bern

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen gilt es nicht zu klagen, dank einer aktiven und voraussehenden Politik konnten auch schöne Erfolge erzielt werden:

- Der Fahrplanwechsel vom Dezember 2004 mit stark verbessertem Angebot der Berner S-Bahn konnte erfolgreich umgesetzt werden – fast zu erfolgreich, wie der Platzmangel in einzelnen Zügen auf der Strecke Thun – Bern zeigt. Mit flexibler und rascher Reaktion konnte dieses Problem inzwischen entschärft werden.
- Die neue Haltestelle Wankdorf wird sehr gut genutzt. Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt ist ausgezeichnet erschlossen für neue Nutzungen und Grossereignisse wie die Fussball EM 2008.
- Im Strassenbau und insbesondere im Unterhalt konnten – mit weniger Mitteleinsatz pro Kilometer – die Standards gehalten werden.
- Die Projekte im Strassenbauprogramm werden mit einem Nachhaltigkeitscheck systematisch auf Kosten und Nutzen für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt überprüft.
- Durch einen koordinierten Einsatz auf politischer Ebene konnten noch weiter gehende Kürzungen im Verkehrsbereich im Entlastungsprogramm des Bundes verhindert werden.

Herausforderungen

In den nächsten Jahren werden zahlreiche weitere Herausforderungen auf uns zukommen. Im Bereich der Infrastrukturen gilt es wichtige Schlüsselprojekte umzusetzen, welche dazu

beitragen, das Verkehrssystem unseres Kantons leistungsfähiger und gleichzeitig verträglicher auszugestalten und so einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung zu leisten:

- Angebotserweiterung bei der S-Bahn
- Kapazitätserhöhung im Bereich des Bahnhofs Bern
- Wankdorfplatz
- ÖV-Erschliessung Bern West
- Bypass Thun Nord
- Neufeldzubringer mit flankierenden Massnahmen
- Fertigstellung der A5 im Raum Biel inkl. der flankierenden Massnahmen
- Umsetzung der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen

Dazu kommt der ganz normale Infrastrukturunterhalt, der auch ganz grosse Projekte umfasst wie beispielsweise die Sanierung der Nordtangente im Bereich der Stadt Bern.

Diese Massnahmen betreffen schwergewichtig die grösseren Agglomerationen. Hier müssen wir in den nächsten Jahren hauptsächlich investieren, wollen wir die wirklichen Verkehrsprobleme lösen und die Wirtschaftskraft des Kantons im nationalen Wettbewerb erhalten oder gar verbessern.

Eine grosse Herausforderung wird der Umgang mit Bedürfnissen aus verschiedenen Regionen sein, die die Lösung Ihrer wirtschaftlichen Schwierigkeiten in neuen Strassen sehen. Hier wird viel politische Überzeugungsarbeit notwendig sein, um dafür zu sorgen, dass das Geld am richtigen Ort investiert wird.

Schliesslich ist auch klar, dass die nächsten Sparrunden auf allen Ebenen bereits in Sicht sind. Unsere Aufgabe ist es, zusammen mit unseren Partnern immer wieder dafür zu sorgen, dass der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung von Investitionen im Verkehrsbereich genügend Rechnung getragen wird.

Mögliche Wege

Wir werden nicht darum herumkommen – wie eigentlich längst beschlossen – die Mittel dort einzusetzen, wo sie am meisten Wirkung zeigen. Die Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen werden einer klar fundierten Prioritätensetzung unterzogen und schrittweise umgesetzt. Für grosse Massnahmen wie beispielsweise die Osttangente im Raum Bern werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen zeigen, was technisch und finanziell machbar und nutzbringend ist.

Weitere Sparmassnahmen bei Bau-, Betrieb- und Unterhalt werden notwendig sein, wobei davon auszugehen ist, dass auch hier Grenzen gesetzt sind. Von der heutigen Tagung versprechen wir uns zu diesem Thema einige wichtige Inputs. Lineare Kürzungen in allen Bereichen werden in Zukunft aber nicht mehr möglich sein. Betrieb und Unterhalt eines gut

funktionierenden, sicheren und auch finanziell tragbaren Verkehrssystemen sind ganz klar zentrale Staatsaufgaben, auf die nicht verzichtet oder die nicht Dritten übertragen werden können.

Bezüglich der Finanzierung werden sich mit der Umsetzung der NFA die Rahmenbedingungen in den nächsten Jahren ändern: die Nationalstrassen werden – mit Ausnahme der Fertigstellung des Nationalstrassen-Netzes – zu 100 % vom Bund finanziert, während der Kanton mehr Verantwortung für sein eigenes Strassenetz übernehmen muss. Im Rahmen einer Revision des Strassenbaugesetzes soll zudem die Finanzierung neu geregelt werden. Im Zug der Bahnreform 2 werden auch die Karten beim öffentlichen Verkehr neu gemischt. Schliesslich hat sich der Bund dafür ausgesprochen, sich an Investitionen im Agglomerationsverkehr zu beteiligen.

Der Kanton Bern will seine Planungs- und Finanzierungsinstrumente aktuell halten. Grundsätzlich sollen die Ausgaben nicht von den Verkehrs-Einnahmen abhängig gemacht werden, sondern von den tatsächlichen Prioritäten. Deshalb steht für den Regierungsrat ein Verkehrsfonds nicht im Vordergrund; wie im öffentlichen Verkehr soll bei der Strasse ein Investitionsrahmenkredit geprüft werden. Dies nicht zuletzt deshalb, weil der Grosse Rat dabei seine berechtigten Einflussmöglichkeiten behält.

Das Planungsinstrumentarium soll zudem eine sinnvolle Rollenteilung zwischen den staatlichen Ebenen und Aufgabenbereichen ermöglichen. Während sich beim ÖV das aktuelle System bewährt hat, soll auch bei der Strasse ein längerfristig ausgerichtetes Planungsinstrumentarium geprüft werden, das die Erfahrungen aus der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme einbezieht. Zentral wichtig ist ebenfalls eine funktionierende Gesamtmobilitätsplanung, die der Tatsache gerecht wird, dass wir es uns nicht mehr leisten können, das Angebot für ÖV und MIV überall im gleichen Takt auszubauen. Schliesslich ist die Raumplanung gefordert, die Siedlungsentwicklung auf die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen zu konzentrieren. Viel konsequenter als heute müssen neue Wohnsiedlungen, Arbeitsplätze und Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen auf die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen ausgerichtet werden und neue Nutzungen an ungünstig mit dem ÖV erschlossenen Gebieten verhindert werden.

Von grosser Bedeutung ist auch das Preis- und Finanzierungs-System im Verkehr. Es könnte eine Art doppelter Schlüssel der Verkehrspolitik sein,

- der einerseits das Verkehrsaufkommen auf ein volkswirtschaftlich vernünftiges Niveau bringt, ohne die Mobilität zu verhindern. Und zwar geschieht dies über die Festlegung verursachergerechter Preise, die auch alle Folgekosten enthalten. Damit könnte also die Lenkungsfunktion der Preise vermehrt genutzt werden. Stichworte dazu sind Road Pricing oder Mobility Pricing.
- und der andererseits einen Beitrag zur Finanzierung teurer Infrastrukturen leistet (Beispiel LSVA – Mitfinanzierung der NEAT)

Schliesslich – und das scheint uns ganz zentral zu sein – soll die Lösung von Verkehrsproblemen nicht an erster Stelle in neuen, teuren Infrastrukturen gesucht werden. Oft gibt es kostengünstige Alternativen, die dazu beitragen, die bestehenden Infrastrukturen besser zu nutzen, Verkehr auf andere Verkehrsmittel zu verlagern oder zu vermeiden. Verkehrssystemmanagement, Mobilitätsmanagement, eine Stärkung der Raumplanung und eine Förderung des Langsamverkehrs sind Stichworte dazu.

Ausblick

Eine nachhaltige Verkehrspolitik in der heutigen Finanzknappheit zu betreiben, ist eine grosse Herausforderung. Natürlich dürfen wir keine Schuldenberge hinterlassen, sondern eine geordnete Finanzierung. Wir sind aber ebenso verpflichtet,

- die Infrastrukturen in einem betriebsfähigen Zustand zu halten, sonst entstehen später hohe Kosten
- die Infrastrukturen so auszubauen, dass sie – wie das Wort sagt – eine tragfähige Grundlage für die künftigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedürfnisse abgeben
- das Verkehrssystem und das Verkehrsverhalten so zu gestalten, dass wir die Umwelt erhalten und so viel Mobilität wie nötig mit so wenig Verkehr und Umweltbelastung wie möglich erreichen.

Nach all den genannten Sparanstrengungen der letzten Jahre ist die Zitrone aus meiner Sicht praktisch vollständig ausgepresst. Es geht nun wirklich ans Eingemachte, und vor allem geht es um Investitionen in unsere Zukunft, die auf dem Spiel stehen, wenn die Finanzpolitik alles dominiert.

Investieren und optimieren – das sind die Herausforderungen für die Zukunft. Ich freue mich auf viele Anregungen zu diesem Thema im Laufe des heutigen Vormittags.



Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern



Prof. Dr. Rico Maggi

Università della Svizzera italiana

Die Ökonomie des Verkehrs auf dem Prüfstand Fakten zu Kosten, Nutzen und Finanzierung

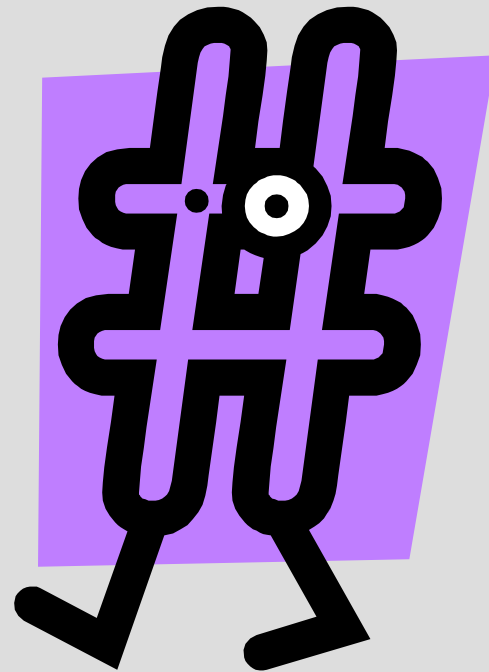
5. Berner Verkehrstag

Weniger Geld und mehr Verkehr?

Standortbestimmung und Perspektiven

Freitag, 19. August 2005, Kursaal Bern

Die Ökonomie des Verkehrs auf dem Prüfstand: Fragen zu Kosten, Nutzen und Finanzierung



Rico Maggi

Istituto Ricerche Economiche
Università della Svizzera italiana

Lugano

Berner Verkehrstag 2005

Bern, 19. August 2005

„Motto“

La décision d'investir dans un projet d'infrastructure est, certes, la plus spectaculaire des mesures de politique des transports, ne serait-ce qu'en raison des charmes des inaugurations (ou des manifestations des riverains).

Pour autant, elle n'est que l'un des instruments de cette politique; un instrument qui doit être utilisé en cohérence avec d'autres; **doit-on décider d'investir sans qu'un financement soit assuré, sans qu'un principe d'usage de l'infrastructure soit établi ou encore sans que l'efficacité économique du projet soit évaluée et prise en compte?**

Raisonnablement on ne le doit pas.

Bonnafous 2002

Ist denn der Verkehr so besonders ?

- Jede wirtschaftliche Aktivität erfordert eine Investition in die Struktur (Fabrik, Bürogebäude, Spital etc.) und ein Konzept zum Betrieb.
- Was öffentlich betrieben wird, unterscheidet sich durch Grösse der Investition (Infrastruktur) und Zielsetzung des Betriebs.
- Bei privaten Unternehmen ist die Finanzierung der Struktur zwingend ein Teil der Strategie.
- Bei „öffentlichen Dienstleistungen“ wird die Finanzierung mehr oder weniger losgelöst von Kosten und Nutzen des Betriebs diskutiert und beschlossen.



Kosten und Nutzen?



- Wegen der Besonderheiten des Verkehrs braucht es Kosten-Nutzen Analysen (KNA) von einzelnen Projekten.
- KNA ist ein Instrument zur Bewertung von Alternativen.
- Nutzen beruht auf Zahlungsbereitschaft, d.h. Konsumentenscheiden.
- Alle Kosten – auch die externen – sind zu berücksichtigen.
- Externe Nutzen gibt es nicht.
- Positive Effekte sind intern (auch etwa Erschliessungseffekte).
- Nutzenmessung von ganzen Systemen ist – mangels Alternativen – Unsinn.

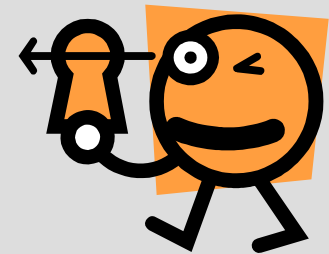
Verzerrte Wahrnehmung

- **Infrastruktur**
Infrastruktur (bauen) ist wichtig, Benutzung ist Nebensache
- **Steuern**
Steuern sind gut, Preise sind unsozial
- **Schiene**
Strasse schafft Probleme, Schiene löst Probleme
- **Angebot**
Versorgung statt Kundenorientierung
- **Nutzen**
Kosten werden systematische unterschätzt (50-100%), Nutzen überschätzt (bis 50%)



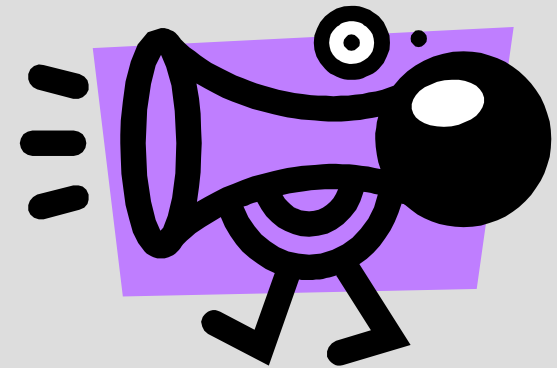
Warum haben wir ein Problem ?

- Öffentliche Finanzierung führt tendenziell immer zu Überversorgung, insbesondere in einem föderalistischen Staat.
- Weil die Infrastrukturen über den politischen Markt demokratisch verteilt werden, dominieren die eng gestreuten kurzfristigen Nutzen über die breit gestreuten langfristigen Kosten.
- Falsch verstandene Nachfrageorientierung: Beobachtete bzw. prognostizierte Verkehrsmengen entsprechen der Nachfrage bei subventionierten Preisen (Schiene) bzw. Null-Preisen (Strasse)

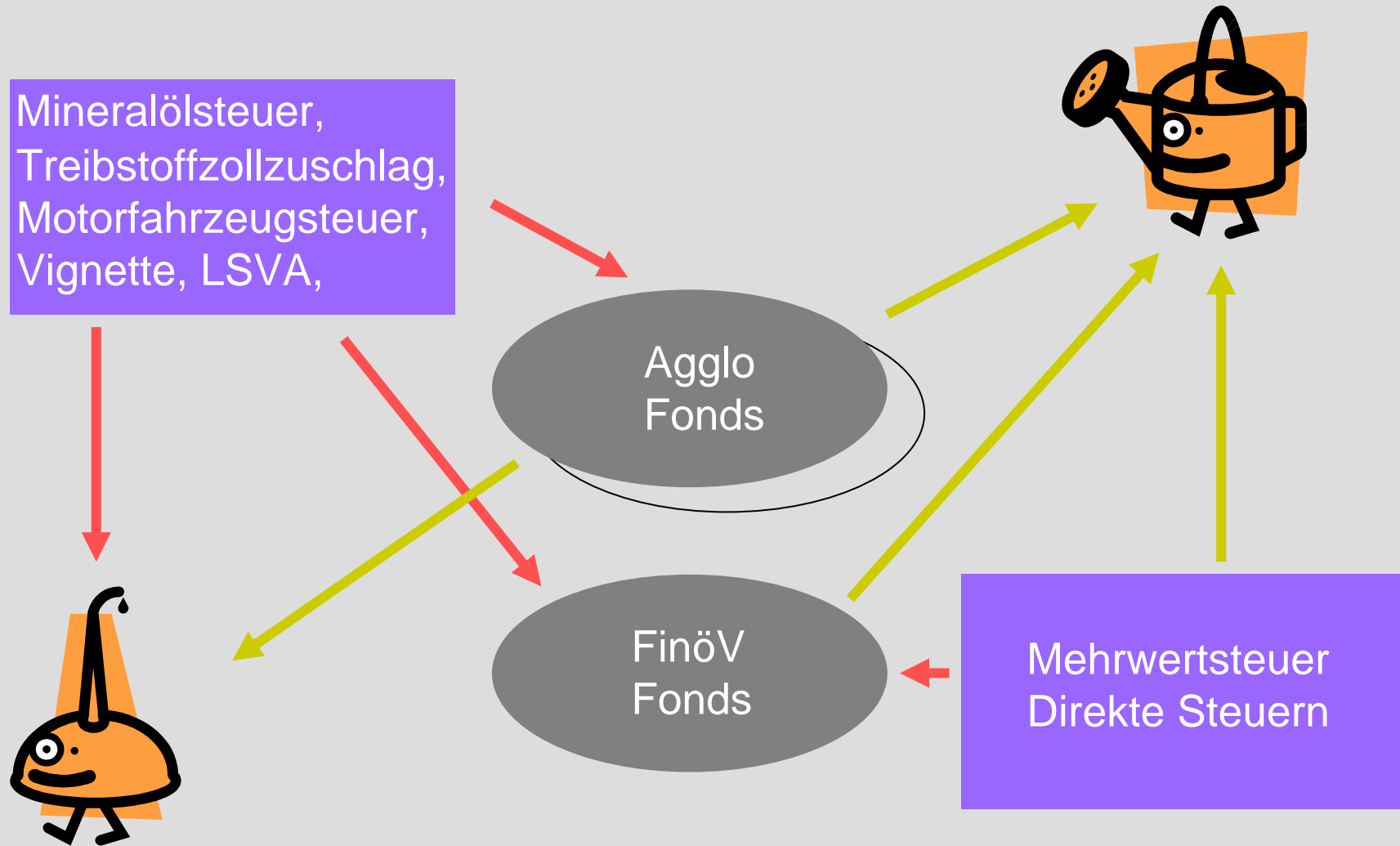


Warum also über Finanzierung sprechen?

- Weil die Ressourcen begrenzt sind.
- Weil die öffentliche Hand verschwenderisch ist.
- Weil die Situation verfahren ist.
- Weil Alternativen existieren.



Wie wird denn bei uns IS finanziert ?



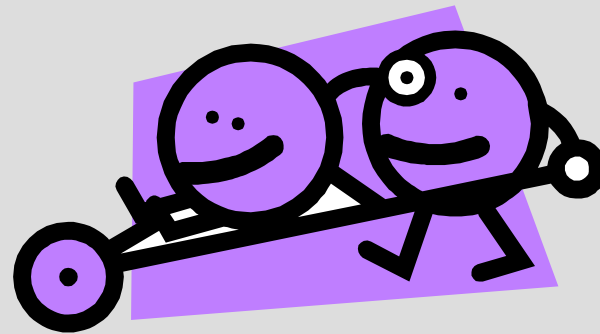
Strasse: Benutzerfinanzierung ohne Lenkung

- Treibstoffabgaben (Durchschnittskostenanlastungen)
– kumulativer Zirkel.
- Motorfahrzeugsteuern (Fixkostenanlastung) – zu tiefe Clubbeiträge
(Option ist mehr wert).
- Kein Pricing (Grenzkostenorientierung) - differenzierte Gebühren sind unbekannt ausser LSVA - nährt Illusionen.
- LSVA steuert die knappen Strassenkapazitäten nur bedingt, da sie weder räumlich noch zeitlich kapazitätsorientiert ist und lediglich einen Teil (den geringeren) der Nachfrage nach Strassenraum bepreist.
- Fazit: viel Geld, keine Lenkung, Staus, die sich nicht wegbauen lassen.



Schiene: Subventionierung ohne Effizienz

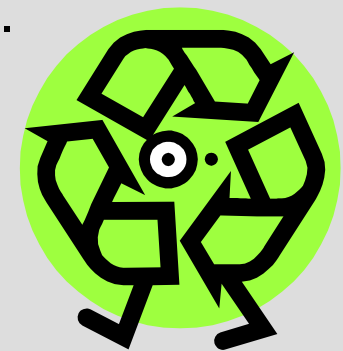
- Allgemeine Steuern, Fonds, Quersubventionierung
- Leistungsvereinbarungen
- Mangelnder Wettbewerb
- „Symbolische“ Preise



- Fazit:
Viel Geld, noch höhere Kosten; viele Passagiere, noch mehr Defizite und eine subventionierte Zersiedelung des Landes

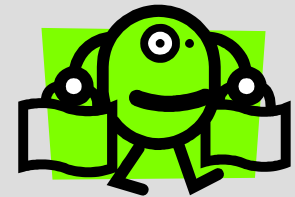
Fonds - Zweckbindung

- Traditionelle Unabhängigkeit von Steuereinnahmen und Ausgaben maximiert die Entscheidungsfreiheit der Politiker und erleichtert das Verfolgen von KURZFRISTIGEN Verteilungs- und Stabilitätszielen.
- Zweckbindung von Einnahmen an bestimmte Ausgaben erhöht die Rationalität der Politik (Berücksichtigung der Interessen der Bürger) und erleichtert die Verfolgung von LANGFRISTIGEN Effizienzzielen.
- Die Mittel aus der Zweckbindung können ungenügend sein.
- Dann kommt der Fonds zum Zug.



Vorteile/Nachteile der Zweckbindung

- Fonds erlaubt langfristiges Planen und damit die Realisierung von Grossprojekten (strategisches Planen statt taktisches Lavieren).
- Klassische Finanzierung ist flexibler mit allen Vor- und Nachteilen.
- Aber: are dead politicians better than the living?
- Strategische Entscheide aufgrund von Fehlprognosen (zu tiefe Kosten zu hoher Nutzen) sind katastrophal – deshalb KNA!
- Zweckbindung erlaubt keine echte Benutzerorientierung (es zählen nur die Präferenzen des gegenwärtigen Medianwählers).

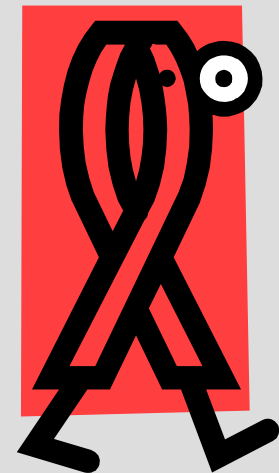


Warum nicht Finanzierung und Lenkung ?



Nachfrageorientierung ist essenziell

- Nachfrage ist potentiell Verhalten ausgedrückt in Zahlungsbereitschaft – nicht gegenwärtige Verkehrsflüsse!
- Wer wäre wofür wie viel zu zahlen bereit?
- Wer könnte dies zu welchen Kosten anbieten?
- Welche Kosten und Nutzen entstehen daraus?
- Soll demnach das ganze realisiert werden?
- Wie ist es zu finanzieren?



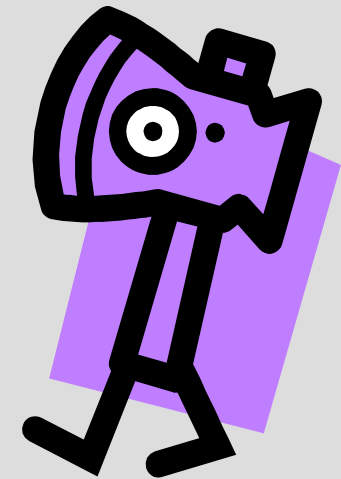
Alternativen ?



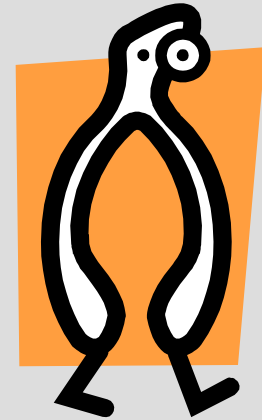
- ***Gerechte Mobilität für alle***
In der DDR wurden Einheitswohnungen und Einheitsautos für alle produziert, weil unterschiedliche Qualität zu differenzierten Preisen inakzeptabel war.
In der Schweiz wird Einheitsmobilität auf Schiene und Strasse angeboten, weil ...
- ***oder***
- ***Kundenorientierung***
Gute Mobilität gibt es nur, wenn verschiedene Benutzer entscheiden können, wann, wo und wie sie sich zu einem bestimmten Zweck bewegen wollen und wieviel sie dafür zu zahlen bereit sind.

Fragen

- Ist der Benzinzolle sozialer als Road Pricing?
- Ist die Subventionierung von gut verdienenden Bahnpassagieren sinnvoll?
- Ist tiefe Einheitsqualität besser als differenzierte Leistungserbringung für verschiedene Kunden?



Fazit



- ***„Unvermeidbare“ Abgaben lenken wenig bzw. über Umverteilung, differenzierte Preise lenken stark.***
- ***Subventionierte Einheitspreise im ÖV lenken vor allem in räumlicher Hinsicht – in Richtung stärkerer Zersiedlung.***
- ***Wir haben nicht zu wenig Geld, aber wir separieren Finanzierung (mittels Abgaben) und Lenkung (mittels Zwangsmassnahmen bzw. tiefer Qualität) anstatt kundenorientiert und benutzerbasiert für Qualität bezahlen zu lassen.***



Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern



Prof. Dr. Bernd Schips

Konjunkturforschungsstelle (KOF) der ETH Zürich

Nutzen des Verkehrs

Wird er überschätzt oder unterschätzt?

5. Berner Verkehrstag

Weniger Geld und mehr Verkehr?

Standortbestimmung und Perspektiven

Freitag, 19. August 2005, Kursaal Bern

Nutzen des Verkehrs – überschätzt oder unterschätzt?¹

Grundsätzliche Überlegungen zu Nutzen und Kosten der Verkehrsinfrastruktur

Bernd Schips

1) Arbeitsteilung, Wohlstand und Mobilitätsanforderungen

Die Arbeitsteilung und die damit verbundene Spezialisierung in den wirtschaftlichen Aktivitäten ist die entscheidende Voraussetzung für die Entwicklung des Wohlstandes in einer Gesellschaft. Nur durch die Arbeitsteilung kann die Produktivität ständig erhöht und ein anhaltender Wohlstandszuwachs erreicht werden. Eine effiziente Arbeitsteilung setzt aber die Mobilität von Personen und den Transport von Waren zwingend voraus. Die wirtschaftliche Entwicklung geht deshalb immer von Standorten aus, an denen die Voraussetzungen für den Austausch von Waren und Dienstleistungen besonders günstig sind. Früher waren dies z.B. Siedlungen an Flussläufen oder am Schnittpunkt von Karawanenwegen, später dann Orte mit günstigen Voraussetzungen für Hafenanlagen, Städte an Eisenbahnknoten usw. und heute sind es u. a. Agglomerationen mit einer guten Einbindung ins nationale und internationale Verkehrsnetz.

2) Verkehrsträger und öffentliche Infrastruktur

Obwohl Verkehrsträger und Verkehrsmittel Komplemente sind, sollte in Analysen des Verkehrssystems zwischen den Verkehrsträgern, wie Flüsse, Schienen, Strassen, See- und Flughäfen, und den Verkehrsmitteln, wie Schiffe, Bahnen, PKW, Busse und LKW, Flugzeuge, sorgfältig differenziert werden. Diese Unterscheidung ist sowohl bei Analysen der direkt zurechenbaren Kosten und Nutzen als auch bei der Diskussion bzw. der Abschätzung externer Effekte des Verkehrs von Bedeutung.

Die Verkehrsträger insgesamt bilden die Verkehrsinfrastruktur, die ein ganz zentraler Teil der Infrastruktur ist². Unter dem Begriff „Infrastruktur“ werden alle der meist öffentlich bereit gestellten Anlagen und Einrichtungen zusammengefasst, die einer arbeitsteilig organisierten Volkswirtschaft zur Verfügung stehen. Unter der öffentlichen Infrastruktur im engeren Sinne versteht man in der Regel alle materiellen Bauten für die Verkehrsträger, die Ver- und Entsorgungsanlagen sowie für die Bildungseinrichtungen und Kulturstätten.

Weite Teile der öffentlichen Infrastruktur sind öffentliche Güter. Öffentliche Güter sind durch zwei wesentliche Eigenschaften definiert: Es muss entweder technisch nicht möglich oder zu aufwändig sein, Nachfrager von der Nutzung eines bestimmten Gutes auszuschliessen (Nicht-Ausschlussprinzip) und die Nutzer dürfen durch das Hinzukommen weiterer Nutzer nicht beeinträchtigt werden (Nicht-Rivalität).

Aufgrund der Nicht-Rivalität wäre ein Ausschluss von der Nutzung eines öffentlichen Gutes ineffizient, denn man könnte in einem solchen Fall die Bedürfnisse eines Nutzers befriedigen ohne andere Nutzer zu beeinträchtigen. D.h. aber, dass (praktisch) keine Grenzkosten bei der Nutzung eines öffentlichen Gutes entstehen und damit auch der Marktpreis eines öffentlichen Gutes Null ist. Eine kostendeckende Preisbildung ist damit ausgeschlossen.

¹ Schriftliche Fassung eines auf dem 5. Berner Verkehrstag am 19. August 2005 gehaltenen Referates.

² Vgl. dazu z.B. Deutsche Bank Research, Demografische Entwicklung verschont öffentliche Infrastruktur nicht, Nr. 294, Frankfurt 28. April 2004.

Bei privaten Gütern lassen sich Nutzer ausschliessen und es gibt eine Konkurrenz um deren Nutzung. Allein Märkte können in einer derartigen Konstellation dann eine effiziente Versorgung mit solchen knappen Gütern bewerkstelligen. Die Unterscheidung zwischen öffentlichen und privaten Gütern ist jedoch oft schwierig. Bei einer innerstädtischen Strasse wäre z.B. der Ausschluss von Verkehrsteilnehmern nur mit einem hohen Aufwand durchsetzbar. Es gibt jedoch durchaus Rivalitäten bei der Nutzung solcher Strassen, wie die nicht seltenen Verkehrsstaus immer wieder zeigen. Ohne eine Regulierung durch eine ordnende Hand kommt es zu Übernutzungen, man spricht deshalb in einem derartigen Fall von Allmendegütern.

Lässt sich dagegen ein Ausschluss ohne grösseren Aufwand realisieren, kann eine Übernutzung durch Erhebung einer Benutzungsgebühr (Maut) verhindert werden. Bei vielen dieser Güter gibt es aber eine optimale Nutzerzahl und erst nach Erreichen dieser kritischen Grenze entstehen unter den Nutzern effektiv Rivalitäten.

Für das Strassennetz in den Agglomerationen kann der Ausschluss von Verkehrsteilnehmern, in der Regel nicht realisiert werden. Es handelt sich also dabei um ein Allmendegut, das tendenziell übernutzt wird. Bei Strassen mit nur wenigen Zugängen (Autobahnen, Passstrassen, Brücken oder Tunnels), den Binnenwasserstrassen, den Flughäfen und dem Schienennetz lässt sich dagegen ein Ausschluss einfacher durchsetzen. Eine Übernutzung kann dabei nur auftreten, wenn die Kapazität nicht ausreichend ist, wenn der Zugang nicht kontrolliert wird oder die Nutzungsgebühren zu niedrig angesetzt sind. Rivalitäten bei der Nutzung machen sich also in einem solchen Falle erst nach Überschreiten einer kritischen Anzahl von Nutzern bemerkbar.

3) Finanzierung von Infrastruktureinrichtungen

Aus den genannten Eigenschaften der zur öffentlichen Infrastruktur gehörenden Güter ergibt sich eine Reihe von sowohl ökonomischen als auch institutionellen Konsequenzen:

Zunächst ist daran zu erinnern, dass die langfristigen Durchschnittskosten von Infrastrukturprojekten aufgrund des hohen Fixkostenanteils in der Regel mit steigender Nutzung deutlich sinken (Kostendegression aufgrund des hohen Fixkostenanteils). Es ist deshalb oft von Vorteil z.B. einen grösseren Flughafen zu betreiben statt zwei kleineren Flughäfen (Eigenschaft der Unteilbarkeit). Zudem hat ein Grossteil der getätigten Infrastrukturinvestitionen den Charakter von „Sunk costs“.

Da der Ausschluss zusätzlicher Nutzer aus ökonomischer Sicht dann nicht sinnvoll ist, wenn durch eine zusätzliche Inanspruchnahme die anderen Nutzer nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt werden, sollte sich die Dimension einer Infrastrukturanlage eigentlich immer an der Gesamtzahl möglicher Nutzer orientieren.

Bei öffentlichen Gütern im strengen Sinne und bei Allmendegütern kommt es in der Regel zu einem Marktversagen. D.h. die Marktprozesse sind nicht in der Lage eine effiziente Allokation der knappen Ressourcen zu garantieren. Der Staat muss daher zumindest die Bereitstellung derartiger Güter koordinieren. Eine direkte Bereitstellung durch staatliche Instanzen ist jedoch auch dann nicht zwangsläufig. Teile der Wertschöpfungskette - z.B. die Finanzierung oder der Betrieb einer Infrastrukturanlage - sind oft durchaus marktfähig.

In den meisten Fällen erfolgt die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur jedoch ganz oder zumindest zum grossen Teil über die allgemeinen Steuermittel. Dadurch kommt es sowohl bei der Bereitstellung dieser Güter als auch bei deren Finanzierung nicht selten zu einem Konflikt zwischen politisch motivierten und ökonomisch orientierten Zielsetzungen. Die Lösung derartiger Konflikte erfordert in der Regel langwierige Entscheidungsprozesse. Die Komplexität und die Dimension der meisten Verkehrsinfrastrukturprojekte bedingt nicht nur eine lange Planungszeit, sondern erfordert auch die Berücksichtigung einer in der Regel sehr langen Marktwirksamkeit bereits während der Entscheidungs- und Planungsprozesse. Grosse Infrastrukturanlagen sind deshalb eher für Jahrzehnte als für Jahre zu konzipieren. In Verbindung mit dem Charakteristikum der Unteilbarkeit ergibt sich daraus, dass nachträgliche Grössenanpassungen - nach oben oder nach unten - äusserst problematisch und meist mit einer nicht effizienten Verwendung knapper Ressourcen verbunden sind. Autobahnen z.B. sind aufgrund der dynamischen Entwicklung des Strassenverkehrs selten gerade richtig dimensioniert.

4) Externe Kosten und Nutzen von Verkehrsinfrastruktureinrichtungen

Im Zusammenhang mit dem Bau und dem Betrieb bzw. der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur werden regelmässig auch die damit verbundenen externen Effekte thematisiert. Externe Effekte sind die Kosten und Nutzen einer wirtschaftlichen Aktivität, die nicht beim Urheber anfallen. Zwischen dem Verursacher des externen Effektes und dem davon Betroffenen besteht eine nicht über Marktpreise abgegoltene Beziehung.

Im Falle externer Kosten trägt z.B. der Urheber nur einen Teil der insgesamt von der betreffenden wirtschaftlichen Aktivität verursachten Kosten. Er vergleicht deshalb in seinem Entscheidungsprozess auch nur diesen Teil der insgesamt anfallenden Kosten mit dem bei der Ausübung der wirtschaftlichen Aktivität für ihn entstehenden Nutzen. Dies führt in der Regel zu einer Fehlallokation der Ressourcen durch die Marktprozesse (Marktversagen), die u. U. durch eine Internalisierung der externen Kosten wieder beseitigt werden kann. Ziel einer solchen Internalisierung ist daher die Herbeiführung einer Übereinstimmung von privater und gesamtwirtschaftlicher bzw. gesamtgesellschaftlicher Rentabilität.

Im Falle der Verkehrsinfrastruktur können externe Kosten in Form des Landverbrauchs und der Landschaftsbeeinträchtigung oder z.B. in Form von häufigem Hochwasser auf Grund einer Begradigung von Flussläufen zur Schiffbarmachung usw. geltend gemacht werden. Sinkt der Verkehrswert von Immobilien durch den Bau von Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur so führt dies ebenfalls zu externen Kosten, falls keine entsprechenden Entschädigungen an die davon Betroffenen entrichtet werden.

Der wichtigste externe Nutzen der Verkehrsträger besteht jedoch in der Ermöglichung der Mobilität, die für die den Wohlstand sichernde Arbeitsteilung notwendig ist. Dieser Nutzen der Verkehrsträger wird von den Betreibern bzw. Benutzern der von der Verkehrsinfrastruktur Gebrauch machenden Verkehrsmittel internalisiert. Zusätzlicher externer Nutzen entsteht beispielsweise auch für die Personen und Unternehmen, deren Immobilien aufgrund der Lage an Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur einen Wertzuwachs erfahren.

Im Unterschied dazu verursacht der Betrieb der Verkehrsmittel in der Regel externe Kosten (Schadstoff- und Lärmemissionen, Unfallfolgen usw.), die meist nur zu einem kleinen Teil verursachergerecht internalisiert werden. Der Einsatz bzw. der Gebrauch von Verkehrsmitteln stiftet dagegen wohl kaum externen Nutzen. Es darf davon ausgegangen werden, dass der mit der Inanspruchnahme von Verkehrsmittel verbundene Nutzen vollständig internalisiert wird.

5) Gesamtwirtschaftliche Produktivitäts- und Wachstumseffekte der Verkehrsinfrastruktur

Die Auswirkungen der von der öffentlichen Hand getätigten Infrastrukturinvestitionen auf die gesamtwirtschaftliche Produktivität und das gesamtwirtschaftliche Wachstum werden sowohl in der wirtschaftswissenschaftlichen Literatur als auch in der politischen Diskussion nicht immer ganz einhellig beurteilt³. Ein spezielles Problem ist dabei, dass oft nicht eindeutig entschieden werden kann, ob und inwieweit Ausgaben der Gebietskörperschaften auch einen investiven Charakter haben oder ob sie nur Komponenten des individuell zurechenbaren öffentlichen Verbrauchs bzw. des öffentlichen Kollektivkonsums sind. Aus ökonomischer Sicht sind nur solche Ausgaben der öffentlichen Hand als Investitionen zu betrachten, die auch eine volkswirtschaftliche Rendite versprechen.

Vermutet wird diese Rentabilität bei den Ausgaben für die Kerninfrastruktur - d.h. vor allem bei den Ausgaben für die Verkehrsträger, aber auch bei den Ausgaben für die Wasserversorgung und -entsorgung, für die Kraftwerke sowie für die Elektrizitäts- und Kommunikationsnetze usw. - und bei den Ausgaben für Bildung und Forschung, obwohl gerade hier der Renditenachweis, wegen der meist erst viel später anfallenden Erträge, besonders schwierig ist.

Zahlreiche empirische Analysen belegen jedoch die positiven Wirkungen öffentlicher Infrastrukturinvestitionen auf die gesamtwirtschaftliche Produktivität und damit auch auf das Wirtschaftswachstum. Immer wieder kann beobachtet werden, dass rückläufigen gesamtwirtschaftlichen Wachstumsraten über längere Zeit anhaltende Reduktionen der Investitionstätigkeit der öffentlichen Hand vorangehen. Derartige Beobachtungen gaben den Anstoss für eine Vielzahl einschlägiger Untersuchungen⁴. Unabhängig von der jeweils gewählten statistisch-methodischen Vorgehensweise bestätigen die empirischen Befunde mehrheitlich die positiven Wirkungen der öffentlichen Infrastruktur für die gesamtwirtschaftliche Produktivitätsentwicklung und das Wirtschaftswachstum.

Vielen Kritikern erscheinen jedoch die sich aus den einschlägigen empirischen Analysen ergebenden Grenzproduktivitäten für die öffentliche Infrastruktur als unplausibel. Es wird insbesondere bezweifelt, dass die Grenzproduktivität des öffentlichen Kapitals höher sein kann als die des privaten Kapitals. Auch für die Schweiz lässt das Ergebnis einer neueren Studie der EFV den Schluss zu, dass die Kapitalrendite für die öffentliche Verkehrsinfrastruktur höher ist als die des privaten Kapitals⁵.

Ein solcher Befund ist natürlich nicht auf einen ersten Blick einleuchtend. Man müsste dann ja davon ausgehen, dass die Bürger von der öffentlichen Hand massiv höhere Investitionen verlangen und gerne dafür Steuern entrichten würden, denn aufgrund der hohen Grenzproduktivität des Infrastrukturkapitals würden sich Investitionen in die öffentliche Infrastruktur für die Steuerzahler mehr rentieren als Investitionen in den private Kapitalstock.

³ Vgl. die Ausführungen in der im Auftrag der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) und der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) erstellten Studie: B. Schips u. J. Hartwig, Wachstumswirkungen und Rentabilität von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen – Stand der Forschung und wirtschaftspolitische Schlussfolgerungen für die Schweiz, Konjunkturforschungsstelle der ETH Zürich (KOF), Januar 2005.

⁴ Vgl. dazu die in B. Schips u. J. Hartwig, Wachstumswirkungen und Rentabilität von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen..., a. a. O., zitierte Literatur.

⁵ Vgl. C. Colombier, Government and growth, Eidgenössische Finanzverwaltung, Working paper No. 4, Bern 2004.

Warum entscheiden sich dann die Bürger trotzdem nicht verstärkt für Investitionen in die öffentliche Infrastruktur? Ein wesentlicher Grund ist sicher der, dass für die Nutzung des öffentlichen Kapitalstocks in der Regel keine Faktorentlohnung zu entrichten ist. Der dem öffentlichen Kapital an sich zustehende Produktions- bzw. Wertschöpfungsbeitrag wird überwiegend den Produktionsfaktoren Arbeit und dem in Privateigentum befindlichen Kapital zugerechnet. Von den auf die öffentliche Infrastruktur und damit auch von dem auf die Verkehrsträger zurückgehenden Produktivitätseffekten profitieren vor allem die privaten Haushalte und Unternehmen, ohne dass sie sich dessen immer bewusst sind.

Aus der ökonomischen Theorie öffentlicher Güter ergeben sich zudem weitere Gründe, warum rentable Investitionen in die Infrastruktur nicht von privater Seite ausgeführt werden. Insbesondere die Eigenschaft der Nicht-Ausschliessbarkeit verhindert ein privates Angebot, da ein privater Investor aufgrund der Möglichkeit des „Freifahrerverhaltens“ potenzieller Nutzer keine Bezahlung für den Gebrauch des öffentlichen Gutes durchsetzen könnte. Selbst wenn der Nutzen, den die Gesellschaft aus einem öffentlichen Gut ziehen würde höher wäre als die Kosten für die Bereitstellung des Angebots - so dass das Angebot theoretisch profitabel wäre -, unterbleibt daher eine Produktion durch Private. Anders als private Investoren hat der Staat die Möglichkeit, ein Freifahrerverhalten durch die Erhebung von Zwangsabgaben faktisch zu unterbinden. Daraus folgt, dass durchaus eine Investition hoch rentabel sein und trotzdem nicht von privater Seite durchgeführt wird.

Die Verkehrsinfrastruktur ist ein klassisches Beispiel für ein derartiges öffentliches Gut. Ausser in bestimmten Gebieten und zu gewissen Zeiten ist die Nutzung nicht-rival, und ein Ausschluss vom Gebrauch ist oft nicht möglich, schwierig zu bewerkstelligen oder mit prohibitiv hohen Kosten verbunden.

Ein weiterer Grund, warum theoretisch profitable Investitionen von privater Seite nicht im aus volkswirtschaftlicher Sicht wünschenswerten Umfang getätigt werden, ergibt sich aus der Existenz natürlicher Monopole. Natürliche Monopole werden durch einen bestimmten Kostenverlauf bei der Produktion eines Gutes konstituiert. Wenn ein einzelner Anbieter kostengünstiger produzieren kann als mehrere Anbieter⁶, so etabliert sich ein natürliches Monopol. Ein natürliches Monopol entsteht insbesondere dort, wo hohe Investitionsvolumina mit „Sunk cost“-Charakter vor einer Inbetriebnahme der Anlagen erforderlich sind. Die Verkehrsinfrastruktur stellt in diesem Sinne ein natürliches Monopol dar. Aus der mikroökonomischen Monopoltheorie ist bekannt, dass ein Monopolist eine geringere Menge produziert als gesamtgesellschaftlich optimal wäre, und diese Menge auch nur zu einem Preis anbietet, der über dem Wettbewerbspreis liegt. Die Bereitstellung des betreffenden Gutes in gesamtgesellschaftlich optimalen Umfang direkt durch den Staat oder durch eine von einer Regulierungsbehörde beaufsichtigten privatwirtschaftlich organisierten Unternehmung kann daher in einem solchen Fall das gesamtwirtschaftliche Wachstum und damit den Wohlstand relativ zur Monopolsituation begünstigen.

Es gibt also auch ökonomisch-theoretische Überlegungen, mit denen sich die in zahlreichen Untersuchungen empirisch ermittelten hohen Grenzproduktivitäten des öffentlichen Infrastrukturkapitals durchaus begründen lassen.

Gelegentlich wird jedoch darauf hingewiesen, dass auch ein hohes Wirtschaftswachstum die Ursache für vermehrte Infrastrukturinvestitionen sein könnte und nicht nur umgekehrt (Reversed causality). Die Kausalitätsfrage stellt sich aber weniger für vergangene als für

⁶ Technisch gesehen ist dies dann der Fall, wenn die Grenzkostenkurve die Nachfragekurve unterhalb der Durchschnittskostenkurve schneidet.

zukünftige Infrastrukturinvestitionen. Weitgehend unbestritten ist, dass eine gewisse Grundausrüstung an Infrastruktur notwendig ist, um in einer arbeitsteiligen Wirtschaftsgesellschaft jene Erreichbarkeit herzustellen, die Voraussetzung jeder Wertschöpfung ist. Während aus diesem Argument auf die Produktivität von Erhaltungsinvestitionen unmittelbar geschlossen werden kann, muss die Kausalitätsrichtung für Erweiterungsinvestitionen gesondert untersucht werden.

Es zeigt sich aber, dass selbst bei Anwendung von statistischen Methoden, die dem Kausalitätsproblem ausdrücklich Rechnung tragen, an den Feststellungen zu den Produktivitätsbeiträgen der öffentlichen Infrastruktur keine Abstriche gemacht werden müssen⁷ bzw. es stellt sich sogar heraus, dass sich die positiven Wirkungen der Verkehrsinfrastruktur auf die gesamtwirtschaftliche Wertschöpfung (BIP) wesentlich stärker und lang anhaltender sind als die von privaten Ausrüstungsinvestitionen ausgehenden Effekte⁸.

Selbstverständlich sind die öffentlichen Infrastrukturinvestitionen auch mit von der Finanzierungsform abhängigen Nebeneffekten verbunden (Opportunitätskosten). Eine direkte Finanzierung über Steuermittel geht zu Lasten der staatlichen sowie der privaten Konsumausgaben, und eine Kreditfinanzierung führt möglicherweise darüber hinaus zu einer Beeinträchtigung der privaten Investitionstätigkeit (Crowding-out-Effekt). Im Falle eines ständig netto Kapital exportierenden Landes - wie der Schweiz - darf aber eine Verdrängung privater Investitionen durch die Beanspruchung des Kapitalmarktes durch die öffentliche Hand praktisch ausgeschlossen werden. Zudem deuten die einschlägigen Untersuchungen klar darauf hin, dass selbst unter Berücksichtigung der Opportunitätskosten die Grenzproduktivität des öffentlichen Kapitalstocks höher als die des Kapitalbestandes im privaten Sektor ist⁹.

6) Standortwettbewerb und Infrastruktur

Für den Wohlstand der Schweiz ist die Aufrechterhaltung der engen Einbindung in die internationale Arbeitsteilung von zentraler Bedeutung. Um auf den Weltmärkten trotz der vergleichsweise knappen Ausstattung mit Arbeitskräften und einem entsprechend hohen Lohnniveau bestehen zu können, bedarf es kontinuierlicher Produktivitätsfortschritte. Die Unternehmen bemühen sich deshalb ständig um Einsparungen von Sekunden oder Minuten bei den einzelnen Arbeitsschritten und verlieren dann oft Stunden oder sogar Tage mit der Logistik. Es gibt schon heute viele Volkswirtschaften, bei denen nicht nur die Arbeitskosten niedriger, sondern auch die Abläufe entlang der Wertschöpfungsketten, gesamthaft wesentlich effizienter sind als in der Schweiz. Für die Optimierung der Produktionsprozesse ist deshalb die Einbeziehung der Logistik unverzichtbar.

Gerade im Bereich der Logistik gibt es noch grosse Reserven. Ein nicht unwesentlicher Teil der noch zu lösenden Logistikprobleme ist der Transport von Waren und Personen. So waren z.B. die Trends im Bereich des Warentransports in der Vergangenheit darauf gerichtet, immer mehr Direktverkehre durchzuführen, d.h. vom Produzenten zum Konsumenten oder von einem Produzenten zu einem anderen, möglichst ohne Lager zu halten und möglichst ohne

⁷ Vgl. etwa M. Finn, Is all government capital productive?, in: Federal Reserve Bank of Richmond, Economic Quarterly 79 (1993), S.53-80 oder c. Ai u. S.P. Cassou, A normative analysis of public capital, in: Applied Economics 27 (1995), S. 1201-1209.

⁸ Vgl. J.E. Sturm u.a., Output effects of infrastructure investment in the Netherlands, 1815-1913, in: Journal of Macroeconomics 21 (1999), S.355-380.

⁹ Vgl. z.B. K. Kellermann u. C. Schlag, Produktivitäts- und Finanzierungseffekte öffentlicher Infrastrukturinvestitionen, in: Kredit und Kapital 31 (1998), S.315-342.

Umladevorgänge. Eine verbesserte Auslastung der eingesetzten Verkehrsmittel und der Einsatz des Verkehrsmittels, das sich für die Lösung einer spezifischen Transportaufgabe besonders eignet, können aber dazu tragen, dass die erforderlichen Verkehrsleistungen durch eine optimierte Nutzung der zur Verfügung stehenden Verkehrsinfrastruktur erbracht werden können. Der Ausbau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur ist und bleibt aber eine wesentliche Komponente des trotz einiger Struktur- und Kostenprobleme noch vorhandenen Potenzials zur Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Produktivität, d.h. ein bedeutender Standortfaktor.

Die Verkehrsinfrastruktur der Schweiz gilt gemeinhin als gut, aber sie ist teilweise zu stark binnen- bzw.- regionalorientiert und wird den aus dem europäischen Binnenmarkt bzw. aus der fortschreitenden Globalisierung der Arbeitsteilung resultierenden Anforderungen nicht immer gerecht. Im Bereich des grenzüberschreitenden Fernverkehrs z.B. besteht zweifelsfrei noch ein gewisser Nachholbedarf. Mit Beunruhigung muss vor allem die Entwicklung bei den Ausgaben betrachtet werden. Der zur Substanzerhaltung notwendige Aufwand wird nicht geleistet, so dass eine spürbare Qualitätsverschlechterung der Verkehrsinfrastruktur droht.

Für die notwendige Mobilität braucht es aber Verkehrsträger, die es den zu Verfügung stehenden Verkehrsmitteln erlauben, Personen und Fracht in möglichst kurzer Zeit und mit möglichst wenig Energieeinsatz an den jeweiligen Zielort bringen. Es geht also um eine effiziente Erfüllung der Mobilitätsanforderungen, sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr. Dabei haben die einzelnen Verkehrsmittel spezifische Vor- und Nachteile, die sorgfältig gegeneinander abzuwägen gilt. Es macht deshalb wenig Sinn, zu versuchen, die einzelnen Verkehrsträger bei der Verteilung der zur Verfügung stehenden knappen Mittel gegeneinander auszuspielen. Gesucht sind intelligente und ökonomisch vertretbare Angebote zur Befriedigung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen.

Entscheidend für die gemeinhin unterschätzten Produktivitäts- und Wachstumseffekte ist das durch die Verkehrsinfrastruktur insgesamt gebildete Netzwerk. Die Funktionsfähigkeit dieses Netzwerkes als Ganzes setzt die Schliessung noch bestehender oder neu auftretender Verbindungslücken und die Beseitigung vorhandener Engpässe voraus. Angesichts der knappen Finanzmittel sind jedoch die Prioritäten für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur entsprechend einer realistischen Einschätzung der potenziellen Nachfrage nach den darauf abzuwickelnden Verkehrsleistungen zu setzen. Flächendeckende Lösungen, allein um spezifischen regionalen bzw. lokalen Interessen zu genügen, lassen sich aus gesamtwirtschaftlicher Sicht nicht rechtfertigen und es ist wohl auch kaum möglich, den Produktivitäts- bzw. Wachstumsbeitrag einer einzelnen Strasse oder Bahnstrecke zu eruieren, ganz abgesehen davon, dass sich die Marktwirksamkeit eines neuen oder ausgebauten Verkehrsträgers erfahrungsgemäss erst nach längerer Zeit zu entfalten beginnt.

18.08.2005



Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

Dr. Max Friedli

Direktor Bundesamt für Verkehr

Lage und Ausblick auf Bundesebene

Wachsende Aufgaben, schwindende Mittel

5. Berner Verkehrstag

Weniger Geld und mehr Verkehr?

Standortbestimmung und Perspektiven

Freitag, 19. August 2005, Kursaal Bern

Der Bund im Clinch: wachsende Aufgaben, schwindende Mittel

Referat M. Friedli

Berner Verkehrstag, 19. August 2005

gam, Tel. 2 43 32
9. August 2005



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

Einleitung



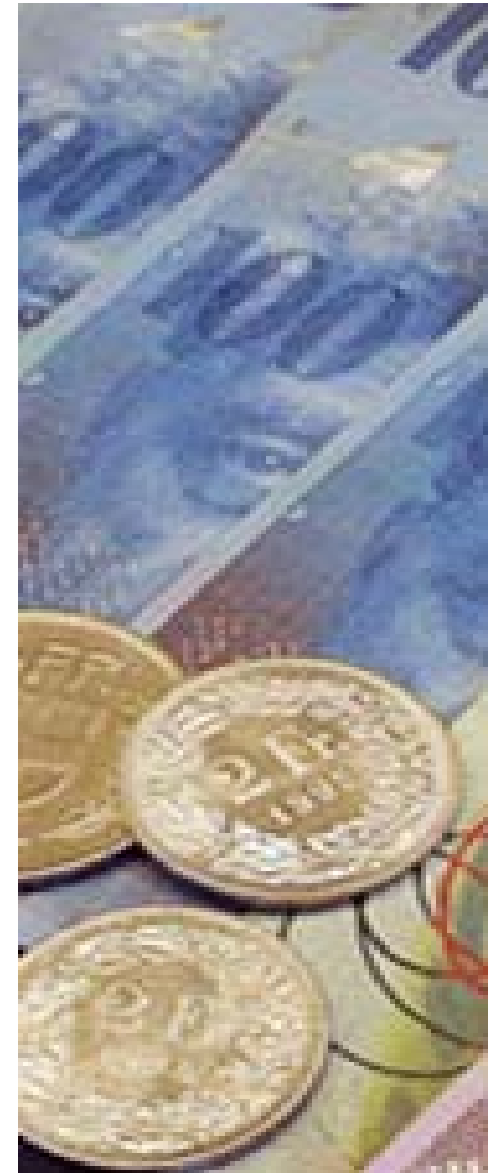
- Weitere Verkehrszunahme
- Sparprogramme (EP 03, EP 04)
- Mittel- und langfristig weniger Mittel

FinöV-Fonds



FinöV-Fonds: 30,5 Mia. Franken

- BAHN 2000
 - NEAT
 - HGV-Anschluss
 - Lärmsanierung
- ➔ Ziel: Leistung steigern



Ordentliches Budget



Ord. Budget: rund 3 Mrd. Franken pro Jahr (2004)

- Leistungsvereinbarung Bund-SBB
 - 8. Rahmenkredit
 - Abgeltungen Privatbahnen
 - Abgeltungen Regionalverkehr
 - Güterverkehr
- Ziel: Leistung erhalten



Bahnreform 2



Botschaft am 23. Februar 2005 verabschiedet

- Gleiche Bedingungen für SBB und KTU
- Grund- und Ergänzungsnetz
- Neue Rechtsgrundlage für Sicherheitsdienst im öV
- EU-Kompatibilität



Bahnreform 2 und NFA



Neue Aufteilung der Bundes- / Kantonsanteile

- im Regionalen Personenverkehr
- in der Infrastruktur (Grund- /
Ergänzungsnetz)



Folgen für den Kanton Bern



Lasten neu verteilen:

- EP 04: 2006: - 2.0 Mio. für RPV
2007: - 3.9 Mio. für RPV
- Bahnreform 2:
Nettoentlastung von ca.
2 Mio. jährlich (dauerhaft)



Agglomerationsverkehr



- Leistungsfähige Infrastrukturen für Strasse und Schiene
- Entscheid BR zu Vernehmlassung Dringlichkeits- / Infrastrukturfonds noch in diesem Jahr
- Parlament am Ball



Einbezogen werden:

- Zurückgestellte Projekte der NEAT
- 2. Etappe BAHN 2000
- 2. Phase HGV



ZEB



Planungsgrundlage ZEB:

Finanzrahmen von 6 bis 7 Mia. Franken

- ➔ Mittel sind sehr knapp
- ➔ Module statt „Leuchttürme“



Bundesamt für Verkehr





Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern



Regula Herrmann-Kummer

Sektionschefin Personenverkehr, Bundesamt für Verkehr

Effizienzgewinne im öffentlichen Verkehr Was bringen Wettbewerb und Bestellverfahren?

5. Berner Verkehrstag

Weniger Geld und mehr Verkehr?

Standortbestimmung und Perspektiven

Freitag, 19. August 2005, Kursaal Bern

5. Bernerverkehrstag

vom 19. August 2005

Effizienzgewinne im öffentlichen Verkehr

Referat Bundesamt für Verkehr
Regula Herrmann-Kummer
Sektionschefin Personenverkehr



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

5. Berner Verkehrstag: Inhalt



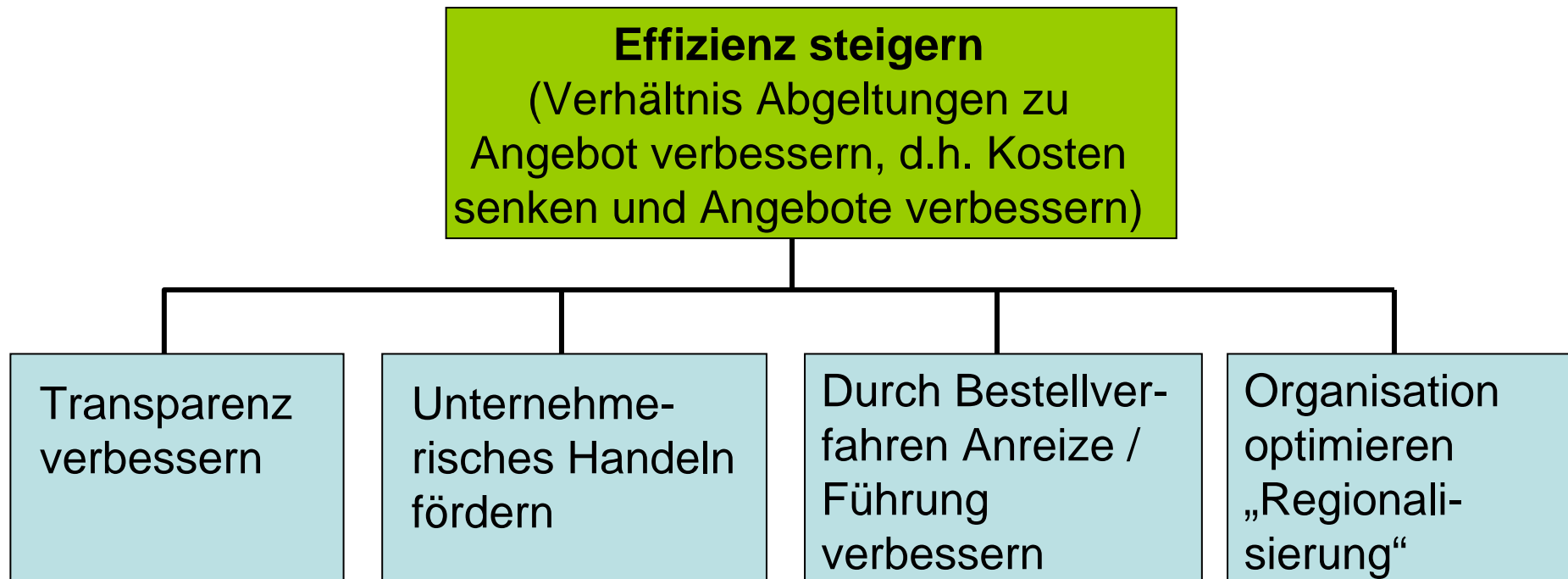
- ▶ Evaluation des Bestellverfahrens im Regionalen Personenverkehr
- ▶ Wettbewerb im öV: Ausschreibung

5. Berner Verkehrstag: EBG-Revision '96



Oberziele der EBG-Revision '96

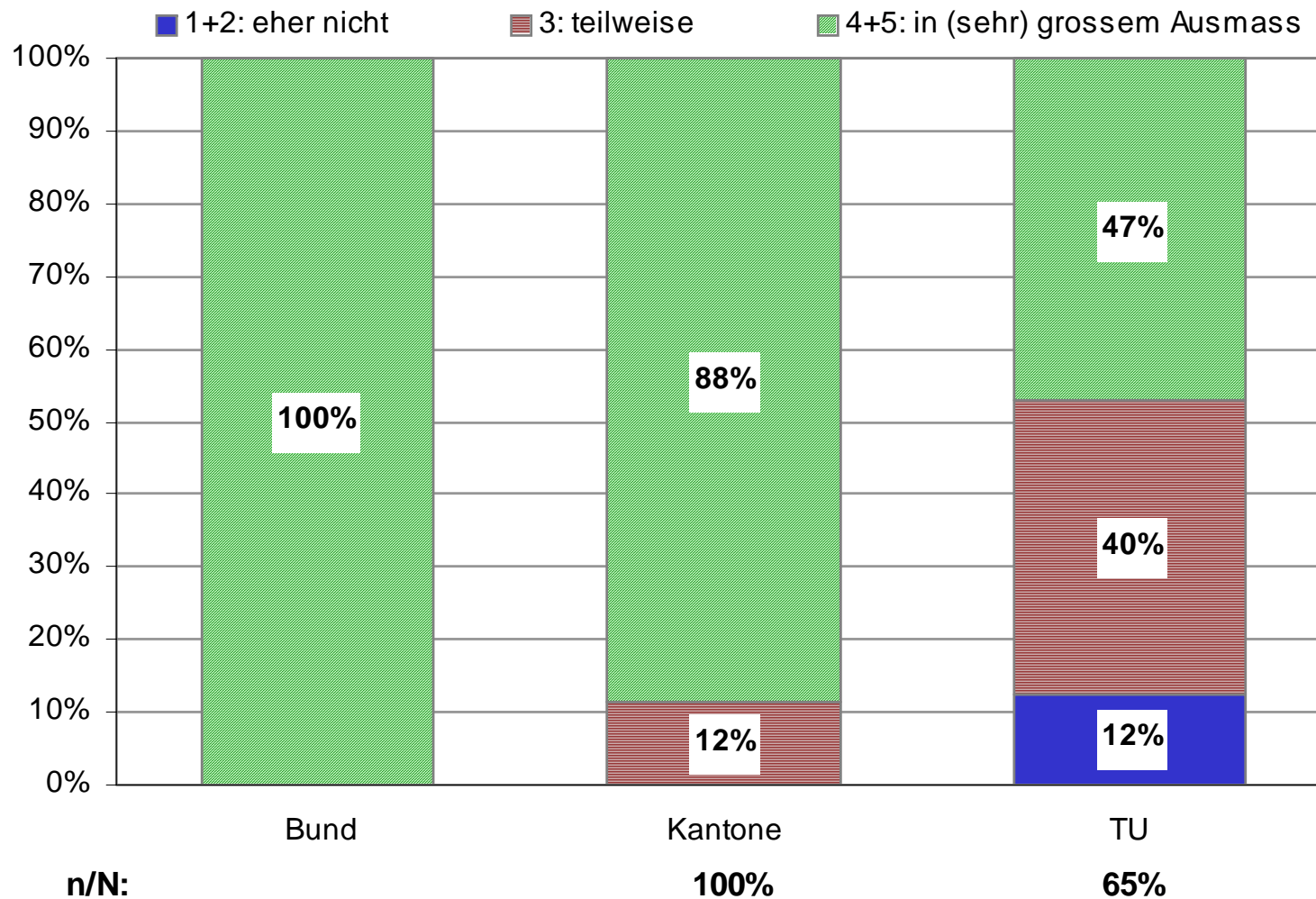
- ▶ Transparenz bei der Finanzierung des Regionalverkehrs
- ▶ Zukunftsgerichtete Offenheit in Bezug auf die Organisation des Regionalverkehrs



5. Berner Verkehrstag: EBG-Revision '96



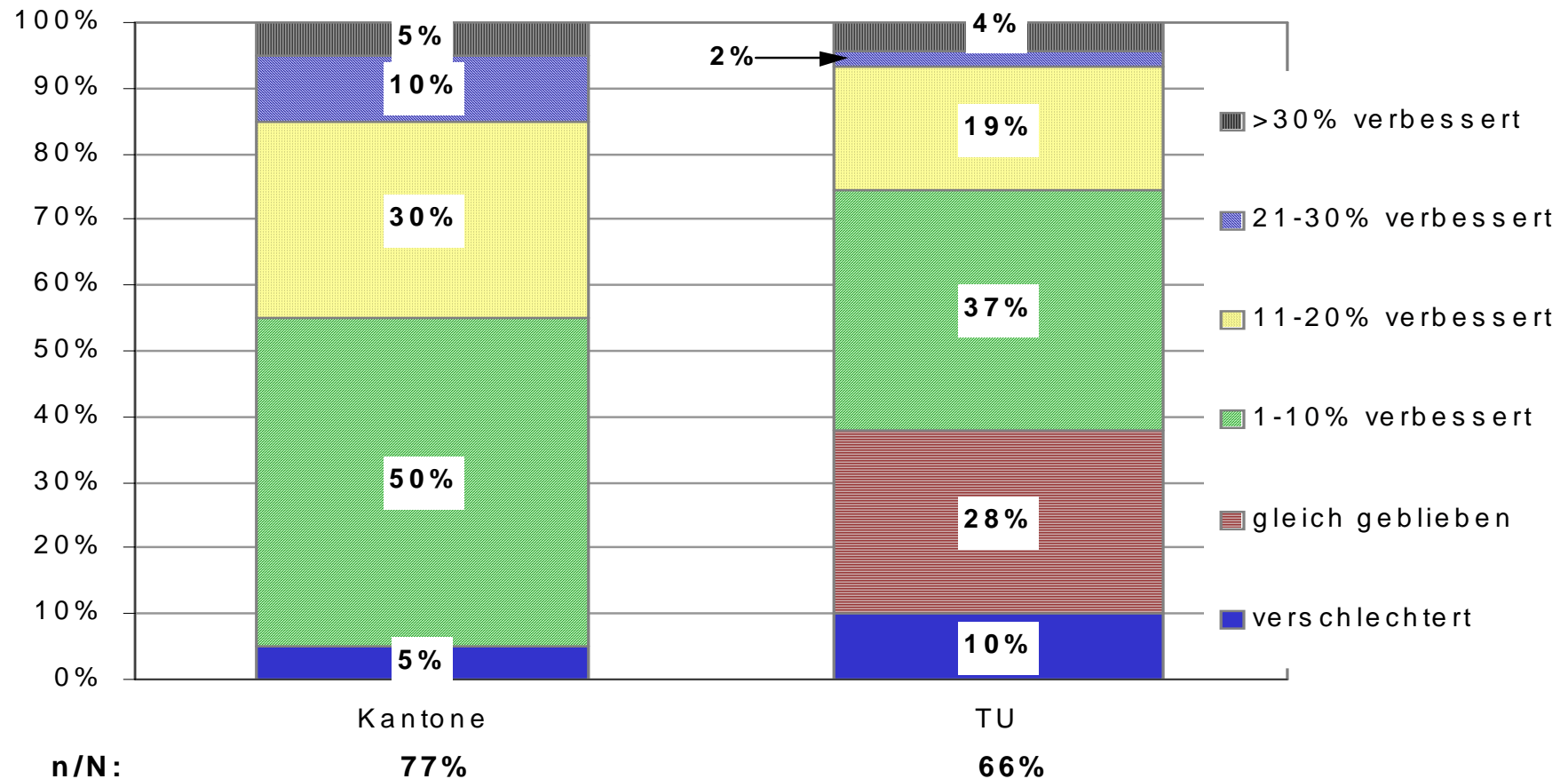
► Hat sich das Bestellverfahren insgesamt bewährt?



5. Berner Verkehrstag: EBG-Revision '96



► Effizienz: Grobe Schätzung der Veränderungen seit 1995 (nominal)



5. Berner Verkehrstag: EBG-Revision '96



▶ Auslöser für die Effizienzsteigerung

Kantone

- Bestellverfahren gemäss EBG'96
- Bessere Transparenz über Kosten und Leistungen
- Spardruck

Transportunternehmen

- Spardruck
- Bessere Transparenz über Kosten und Leistungen

5. Berner Verkehrstag: EBG-Revision '96



▶ Massnahmen und Anpassungen als Gründe für die Effizienzsteigerungen

Kantone

- Kostengünstigere Betriebskonzepte
- Bessere, marktnähere Angebote
- Rationalisierungen

Transportunternehmen

- Kostengünstigere Betriebskonzepte
- Bessere, marktnähere Angebote
- Nachfragesteigerung

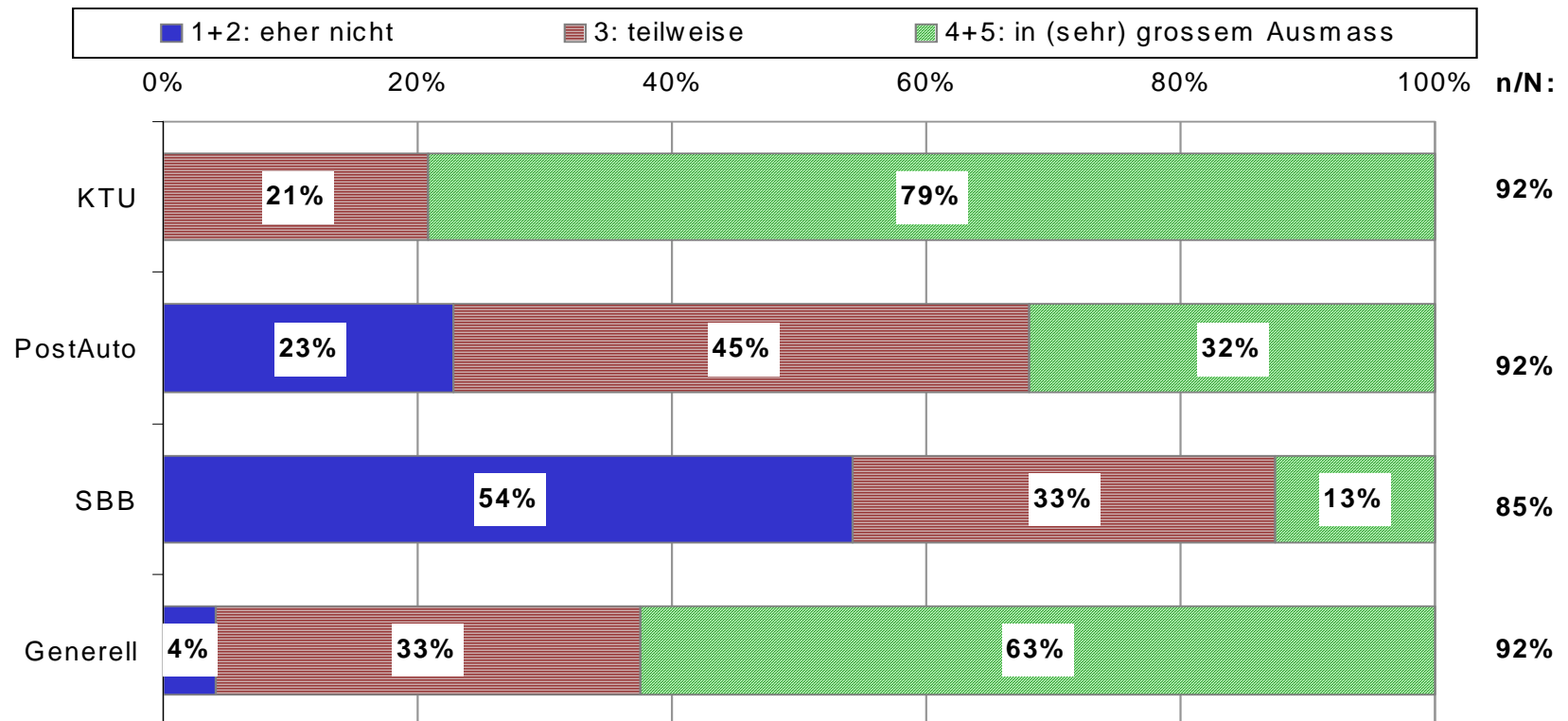
5. Berner Verkehrstag: EBG-Revision '96



▶ Hat sich die Transparenz bei der Finanzierung des RPV erhöht?

➤ Ja, aber

Z.B. Korrektheit der Offerten nach Angaben der Kantone



5. Berner Verkehrstag: EBG-Revision '96



▶ Stärken von EBG '96

BAV:

- Bestellverfahren

Kantone:

- Bestellverfahren statt Defizitgarantie
- Effizienterer Mitteleinsatz / besseres Kostenbewusstsein
- Regionalisierung

TU:

- Bestellverfahren
- Mehr Transparenz
- Erhöhung der Effizienz / Anreize zur Effizienzsteigerung

5. Berner Verkehrstag: EBG-Revision '96



► Schwächen von EBG '96

BAV:

- Ausschreibungsverfahren

Kantone:

- Ausschreibungsverfahren
- Koordination auf der Bestellerseite
- Unklare Punkte im Vollzug

TU:

- Hoher administrativer Aufwand
- Kompliziertes Verfahren / Unklarheiten und Gesetz und Verordnung
- Einjähriges Bestellverfahren ist zu kurzfristiger Planungshorizont

5. Berner Verkehrstag: Ausschreibung



Anzahl Ausschreibungen

- ▶ Bis heute ca. 34 Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen mit Beteiligung des BAV
- ▶ Noch keine Ausschreibung von Schienenverkehrsleistungen

5. Berner Verkehrstag: Ausschreibung



Ausschreibungseffekt:

- ▶ Tendenz mehr öV für gleich viel Subventionen
- ▶ Qualitätssteigerung
- ▶ Weniger Kosten, aber nicht (nur) zu Lasten Personal
 - **Kein** Lohndumping aufgrund entsprechender Definition und Gewichtung der Zuschlagskriterien
 - Sicherung der Arbeitsplätze



Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern



Anna Barbara Remund

Leiterin Personenverkehr, BLS Lötschbergbahn AG

Verteuern übertriebene Standards den Schienenverkehr?

5. Berner Verkehrstag

Weniger Geld und mehr Verkehr?

Standortbestimmung und Perspektiven

Freitag, 19. August 2005, Kursaal Bern

5. Berner Verkehrstag vom 19.08.2005

„Weniger Geld und mehr Verkehr?“

**Verteuern übertriebene Standards
den Schienenverkehr?**

Referentin:

Anna Barbara Remund

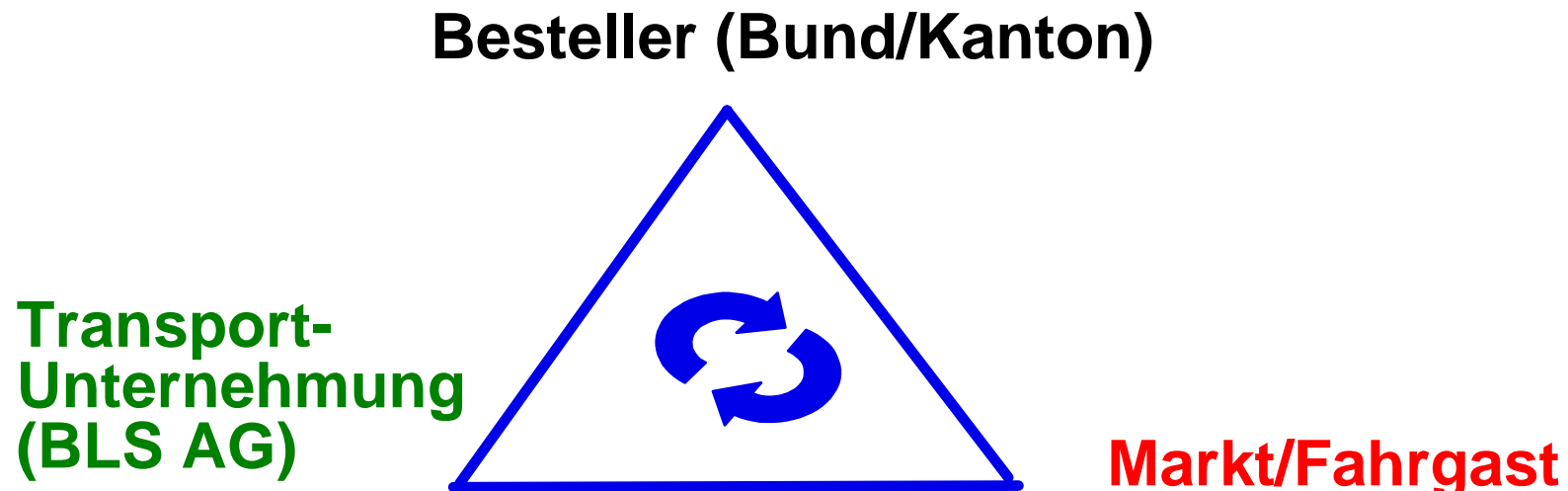
Leiterin Personenverkehr und Mitglied der Geschäftsleitung BLS Lötschbergbahn AG

Leichtathletik-WM 2005, Helsinki



Standard - Messlatte

- Öffentlicher Verkehr ohne Standard = Hochsprung ohne Messlatte
- Verschiedene Interessengruppen = unterschiedliche Standards



Standards: Besteller

Quelle: Gesetze, Verordnungen, Weisungen

- *BG über den Transport im öffentlichen Verkehr*
- *BG über die Lärmsanierung der Eisenbahnen*
- *Behindertengleichstellungsgesetz*
- *Eisenbahngesetz*
- *Eisenbahn-Netzzugangsverordnung*
- *VO über Abgeltungen, Darlehen+ Finanzhilfen nach EBG*

Standards: Besteller

Quelle: Gesetze, Verordnungen, Weisungen

- *VO über die Personenbeförderungskonzession*
- *VO über die Konzessionierung von Eisenbahn-Infrastrukturen*
- *VO über die Zulassung von Triebfahrzeugführenden*
- *Fahrplanverordnung*
- *VO über das Rechnungswesen der KTU*
- *Schweizerische Fahrdienstvorschriften*
- ...

Gesetzliche Standards

Am Beispiel: Transportgesetz

- **Transportpflicht**
 - **Fahrplanpflicht**
 - **Tarifpflicht**
- **Gesetzliche Standards weichen teilweise von den marktwirtschaftlichen und unternehmerischen Grundsätzen ab.**

Standards: Markt/Fahrgast

Quelle: Marktumfrage, KundInnen-Echo, 1:1-Kontakte

- 15 (Hauptverkehrszeit)- oder 30-Minuten-Takt im S-Bahn-Verkehr
- Hohe Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Gute Anschlüsse / Sicherstellung Transportkette
- Komfortable Fahrzeuge: Niederflureinstieg, geräumig, sauber, klimatisiert, überblickbar, behaglich
- Genügend Sitzplätze
- Gute Fahrgast-Information vor, am und im Zug
- Attraktives Fahrausweissortiment (z.B. Verbundangebot)

Standards: Transportunternehmung

Quelle: Leitbild, Strategie der BLS Lötschbergbahn AG

Beispiel: 3S-Strategie

Sicherheit

- Zugang zur Bahn: Beleuchtung, Wegweisung
- Abendbegleitung, Zusammenarbeit mit Securitrans + Polizei

Service

- Fahrgäste-Echo und 3S-Hotline
- Fahrgastinformation (v.a. bei Störungen)

Sauberkeit

- Angepasste Reinigungsintervalle bei Fahrzeugen + Haltestellen
- Mobile Reinigungsequipen

Beispiel „Platzangebot in Hauptverkehrszeit“

**Standard
Markt/Fahrgast**



Beispiel „Platzangebot in Hauptverkehrszeit“

**Standard
Transport-
Unternehmung**

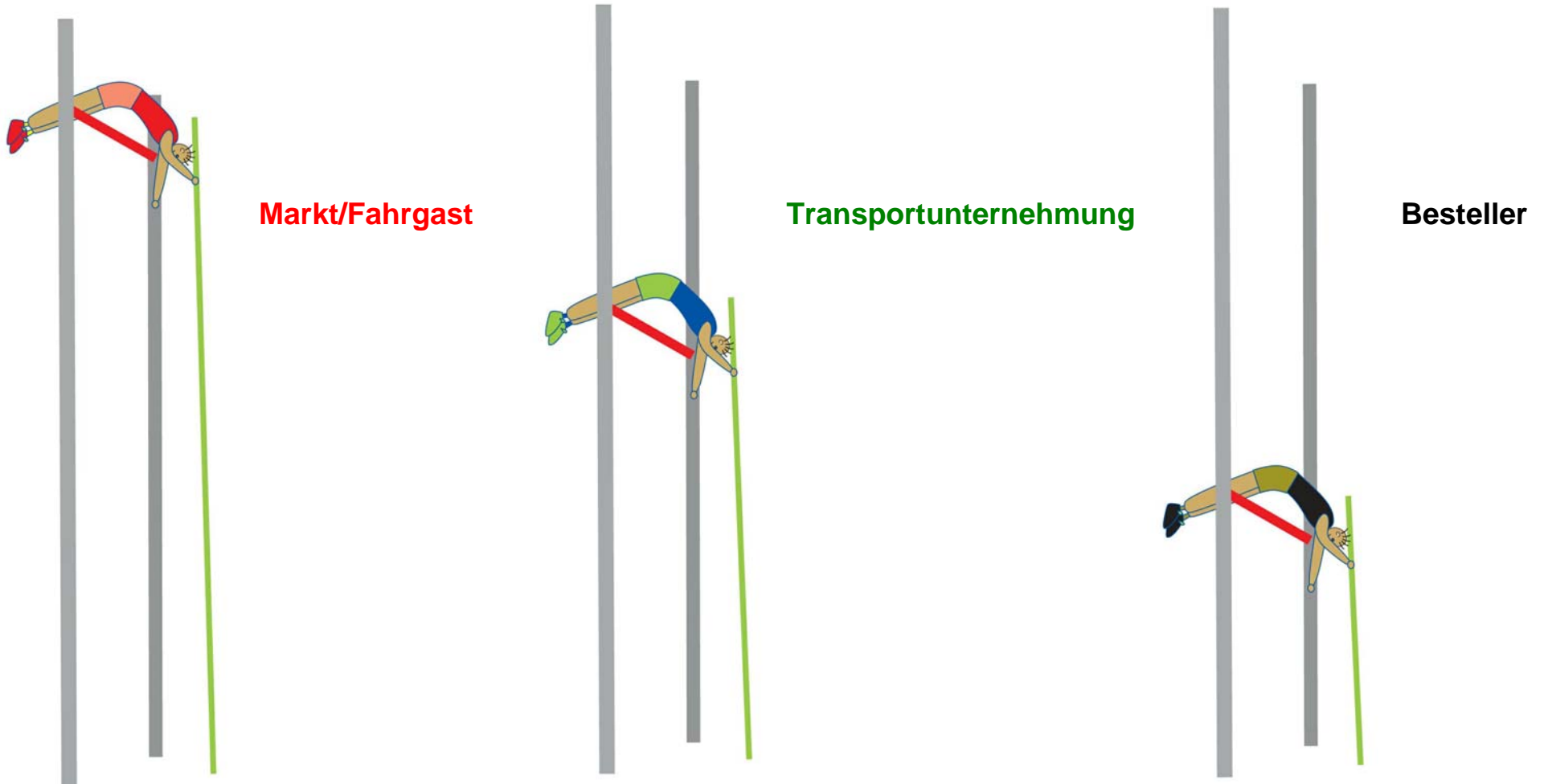


Beispiel „Platzangebot in Hauptverkehrszeit“

**Standard
Besteller**

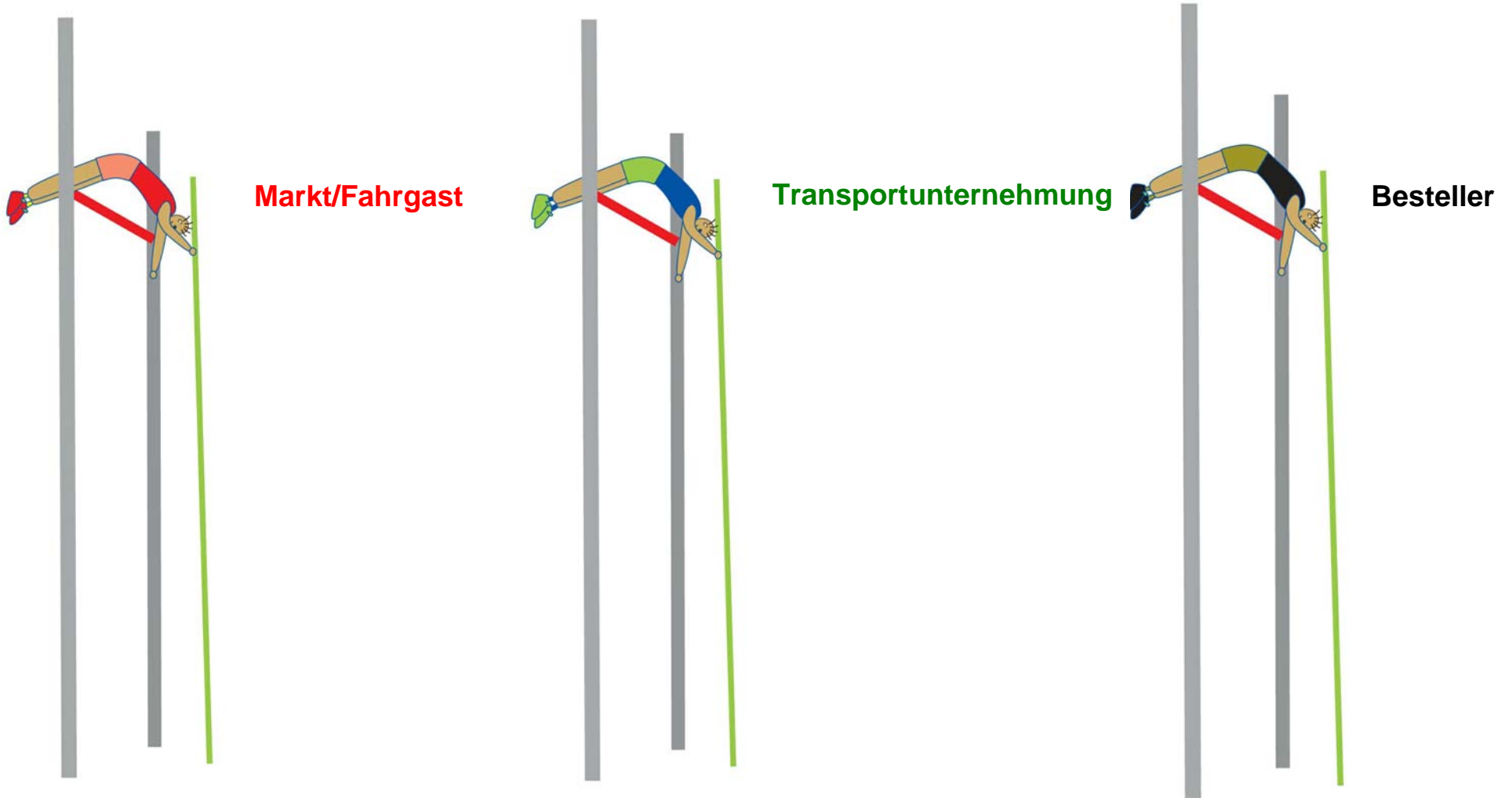


Beispiel „Platzangebot in Hauptverkehrszeit“



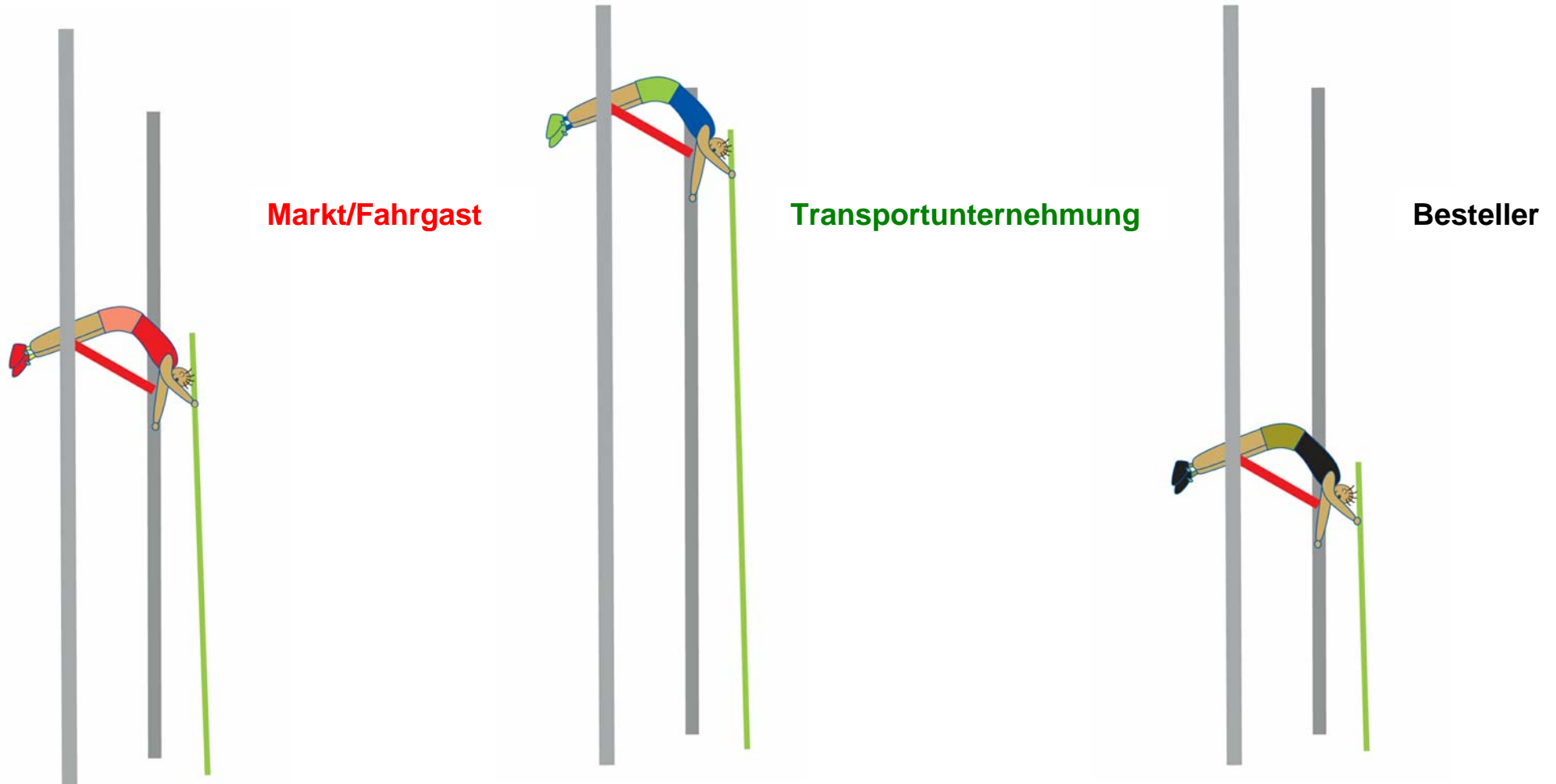
→ Die gesetzten Standards weichen voneinander ab, bzw. werden je nach Gesichtspunkt als übertrieben beurteilt.

Beispiel „Sicherheit in Abendzügen“



→ Die gesetzten Standards entsprechen sich.

Beispiel „Marketing/Werbung“



- Sicht Besteller+öV-KundInnen: TU-Standards übertrieben
- Sicht TU: Grosses Potenzial bei der Marktbearbeitung

Fazit

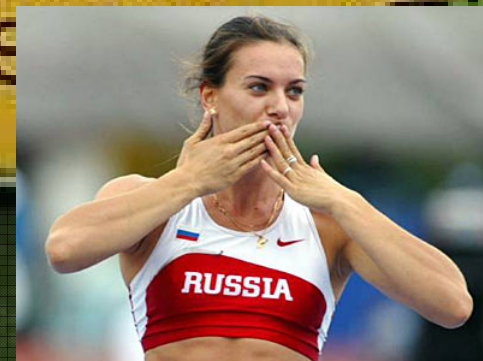
- Standards sind relativ.
- Standards entwickeln und verändern sich.
- Unterschiedliche Vorstellungen der verschiedenen Interessengruppen (Besteller, Markt/Fahrgäste, TU) betr. bestehende/neue Standards müssen wahrgenommen, analysiert und aufeinander abgestimmt werden.
- Je optimaler die unterschiedlichen Standards synchronisiert werden und je besser die erwarteten Standards (Markt) mit den gelieferten Standards (Besteller/TU) übereinstimmen,
 - desto besser erfolgt Kosten- und Ertragsoptimierung
 - desto weniger besteht die Gefahr zu Forderung übertriebener Standards.



bls



Jelena Isinbayeva
(5,01 m)





Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern



Hansruedi Müller

Mitglied Gruppenleitung Batigroup AG

Bauen wir Strassen zu luxuriös? Die Sicht des Praktikers

5. Berner Verkehrstag

Weniger Geld und mehr Verkehr?

Standortbestimmung und Perspektiven

Freitag, 19. August 2005, Kursaal Bern

**„Bauen wir Strassen zu
luxuriös?“
Die Sicht des Praktikers**

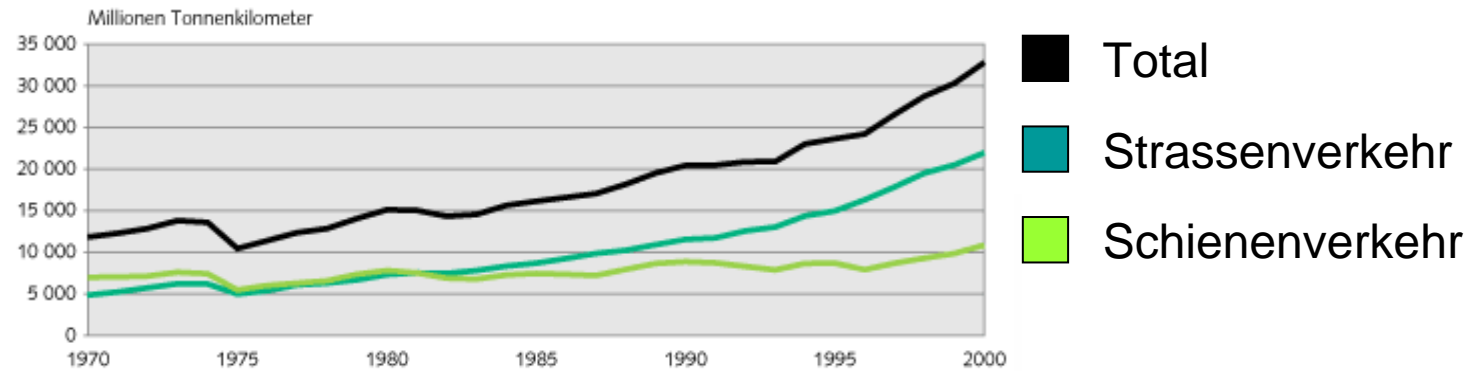
Hansruedi Müller

5. Berner Verkehrstag 19. August 2005

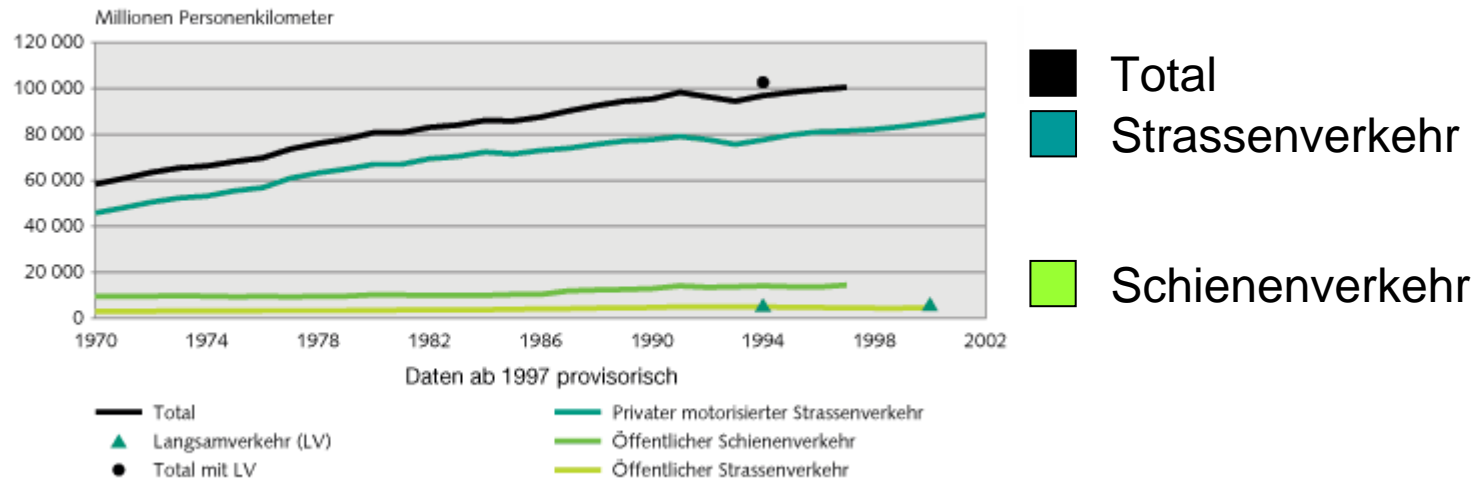
Verkehrsträger – Strasse Nr. 1



Güterverkehr



Personenverkehr



- **Sind die Standards im Strassenbau zu hoch?**
- **Wer setzt die Standards?**
- **Konkrete Einsparmöglichkeiten bei Planung, Bau, Unterhalt, Betrieb?**

Beanspruchung nimmt zu



18.08.2005

www.vestra.ch

4

Zunahme Normendichte



18.08.2005

www.vestra.ch

5

Finanzierung



Gleich viel Mittel – mehr Wirkung

Bauausführung



EU-Normen



Abstimmung Bund - Kantone



Föderalismus



18.08.2005

www.vestra.ch

10



Politik

VESTRA



18.08.2005

www.vestra.ch

12

Alle müssen mitmachen!



**Herzlichen Dank für
Ihr Interesse!**

Hansruedi Müller

5. Berner Verkehrstag 19. August 2005

5. Berner Verkehrstag vom 19. August 2005

5. August 2005

„Bauen wir Strassen zu luxuriös?“ Die Sicht des Praktikers

(Titelfolie)

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich danke den Veranstaltern, dass ich in dieser prominenten Runde die Sicht der Bauwirtschaft einbringen kann, die die mehrfach erwähnten Verkehrsinfrastrukturen baut. Als Präsident der Strassen- und Verkehrswegbauer VESTRA bin ich froh, dass sie für ihre Veranstaltung dieses Thema gewählt haben, denn es ist wahrlich hoch aktuell und ruft nach einer breiten Auseinandersetzung, denn Sparübungen allein bringen uns nicht weiter.

Ich konzentriere meine Ausführungen auf die Strasseninfrastruktur (Folie 2) und damit jenen Verkehrsträger, der nach wie vor den ersten Platz in der Rangfolge der Verkehrsträger einnimmt. Ich wurde gebeten, folgende Fragen zu beantworten (Folie 3):

- *Sind die Standards im Strassenbau zu hoch?*
- *Wer setzt die Standards?*
- *Konkrete Einsparmöglichkeiten bei Planung, Bau, Unterhalt, Betrieb?*

Bevor ich diese Fragen beantworte, ist es mir wichtig, den Begriff „Standards“ zu definieren. Ich verstehe darunter primär gesellschaftliche und politische Erwartungen, während ich die „Regeln der Baukunde“ unter dem Begriff „Normen“ zusammenfasse.

Bei der Beantwortung der Frage der Normen im Strassenbau gilt es, Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Normen sind nationale, ja teilweise internationale Vorgaben. Tatsache ist, dass die Beanspruchung der Strassen insbesondere durch den Schwerverkehr massiv gestiegen ist (Folie 4). Höhere Gewichtslimiten, eine höhere Auslastung der Fahrzeuge, höhere Druckbelastungen durch die Reifen und häufige Staus bewirkten, dass die Normen sogar angehoben werden mussten, weil sich die Gebrauchsdauer gegenüber den Vorgaben des letzten Jahrhunderts auf einen Viertel verkürzt hat.

Gestiegen sind im gleichen Zeitraum aber auch die Ansprüche und damit die Standards, die seitens der Gesellschaft und der Verkehrsteilnehmer erwartet werden. In der Schweiz wohl

einzigartig sind die Vorgaben im Bereich Umwelt- und Lärmschutz sowie Sicherheit. Lärmschutzwände, Umfahrungstunnels, Wildwechselbrücken usw. verteuern die Strasseninfrastruktur erheblich, sind aber offenbar unumgänglich.

Hinzu kommt, dass die Enge unserer Räume hohe Anforderungen punkto Erschliessungsqualität und Nutzungsdichte sowie Topografie und Linienführung besondere schweizerische Erwartungen mit sich bringt.

Ja, die Normen sind hoch (Folie 5), meiner Meinung nach aber nicht generell zu hoch, obwohl wir Schweizer bekanntlich zum Perfektionismus neigen. Negativ ist jedoch die Zunahme der Normendichte, welche die steigenden Ansprüche widerspiegeln und zu generellen Kostensteigerungen führen. Die Frage der Verhältnismässigkeit sei an dieser Stelle erlaubt! Demgegenüber sind die Standards in der Schweiz sehr hoch und da und dort sicher überdenkenswert.

Normen als technische Vorgaben gelten projektübergreifend. Sie sind messbar, es gilt, sie einzuhalten. Standards aber werden rein rechtlich betrachtet von der Bauherrschaft, also von Bund, Kantonen oder Gemeinden vorgegeben. Die Definition dieser Standards formulieren aber in den meisten Fällen nicht Fachleute. Es ist im Gegenteil häufig die Politik, die bestimmt, was gebaut werden muss. Dabei spielen regionalpolitische, parteipolitische, häufig auch opportunistische Gründe eine entscheidende Rolle. Zum Beispiel, wenn zwischen Visp und Siders ein fast zwei Kilometer langer Autobahntunnel gebaut wird, obwohl selbst der WWF eine oberirdische Linienführung präferiert. Derartige „Sündenfälle“ gibt es sowohl bei der Strasse wie auch bei der Schiene. Ich erinnere als Beispiel an die Beschlussfassung über die Zahl der HGV-Anschlüsse unseres Bahnsystems Richtung Westen.

Die Frage nach konkreten Einsparmöglichkeiten bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb unserer Strassen ist angesichts der Finanzknappheit von Bund, Kantonen und Gemeinden aktueller denn je. Dabei geht es nicht darum, Kosten bei der Strasse zu reduzieren, damit diese andernorts ausgegeben werden können, sondern darum, (Folie 6) mit gleich viel Mitteln mehr Wirkung zugunsten der Verkehrsabläufe zu erzielen.

Ja, es gibt Kostenoptimierungspotenziale, da sind sich Politiker, Planer und die Bauwirtschaft einig.

Verhältnismässig **kleines Kostenoptimierungspotenzial** ist bei der Bauausführung vorhanden. Der Präsident der Kantonsingenieurekonferenz, Franz Gallati, hat kürzlich festgestellt, dass die von Hand versetzten Randabschlüsse (Folie 7) mit 2 bis 6 %, die Strassenbeleuchtung mit 2 % der Gesamtkosten kaum entscheidend ins Gewicht fallen, obwohl Laien da einen vermeintlich „übertriebenen Luxus“ vermuten.

Auch bei den Bauprozessen ist wenig Potential für Optimierungen vorhanden, da dieses bereits weitgehend ausgeschöpft ist. Zudem stossen die Bauunternehmen in einer Phase zum Bauprozess, in welchem Projekt und Bauablauf längst festgelegt ist. Die Messlatten für die Bauunternehmer wurden im Verlauf der letzten Jahre immer höher und höher gelegt. Der Wettbewerb spielt, das Auftragsvolumen schrumpfte, die Auftragskonditionen wurden immer härter. Unternehmen, die wettbewerbsfähig bleiben wollten, mussten sich deshalb anpassen, ob sie wollten oder nicht. Da sind kaum mehr Reserven vorhanden.

Mittleres Kostenoptimierungspotenzial besteht dagegen bei der Auslegung von Normen und Standards und der Abstimmung zwischen Bauherren und Verwaltungen.

Im Rahmen der bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EU (**Folie 8**) ist die Schweiz gehalten, auch für den Strassenbau die EU-Normen zu übernehmen. Dabei entsteht offenbar selbst für Profis aus der Verwaltung der Eindruck, als ob wir hierzulande die Normen manchmal etwas gar pflichtbewusst auslegen würden.

Ein erhebliches Potenzial in Bezug auf die Abstimmung zwischen Bund und Kantonen verspricht man sich von der „Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen“, kurz NFA. Die Verfassungsänderungen wurden von Volk und Ständen am 28. November 2004 gutgeheissen. Damit sollen Mängel in der Zusammenarbeit von Bund und Kantonen behoben, Doppelspurigkeiten abgebaut und falsche finanzielle Anreize eliminiert werden. Auch für die Strasseninfrastruktur soll der NFA wichtige Neuerungen bringen. Die wichtigsten Veränderungen: Bei den (**Folie 9**) Nationalstrassen sollen Unterhalt und Betrieb vereinheitlicht und deren Effizienz gesteigert werden. Rudolf Dieterle, Direktor des Bundesamts für Strassen, schätzt das Optimierungspotenzial allein beim Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen auf jährlich rund 70 Millionen Franken ein. Die Finanzierung von Hauptstrassen soll künftig über Globalbeiträge kostengünstiger geregelt werden und ein nationales Verkehrsmanagement soll vor allem bei schweren Störungen rascher Abhilfe schaffen. Die Teilrevision von nicht weniger als 33 Bundesgesetzen gestaltet sich allerdings nicht einfach, das hat bereits das Vernehmlassungsverfahren zur Ausführungsgesetzgebung gezeigt. Der NFA birgt zweifelsohne Kostenoptimierungspotenzial. Es ist zu hoffen, dass dieses Potenzial beim Seilziehen um die Ausgestaltung nicht in Vergessenheit gerät.

Erlauben Sie mir an dieser Stelle noch ein Hinweis zum Stichwort Föderalismus (**Folie 10**): Was sie hier sehen ist eine Kantonsgrenze. Dies lässt sich nicht nur am Grenzstein, sondern auch sehr deutlich an den unterschiedlichen Belägen erkennen. Wie kann da von kostenoptimiertem Strassenbau gesprochen werden?

Grosses Kostenoptimierungspotenzial besteht rein theoretisch sowohl bei den Komforterwartungen seitens der Verkehrsteilnehmer wie auch bei den gesellschaftlichen Erwartungen

bzgl. (Folie 11) Umwelt-, Heimat- und Naturschutz. Ich betone bewusst „rein theoretisch“, denn ich kann mir kaum vorstellen, dass wir bereit sind, diese Erwartungen zurück zu schrauben. Wir müssen uns dabei aber vor Augen halten, dass zum Beispiel die stetige Verfügbarkeit von vier Fahrspuren auf den Nationalstrassen auch bei deren Sanierung erhebliche Mehrkosten verursacht, ebenso wie stets steigende Sicherheitsanforderungen. Die Bauwirtschaft ist nicht dagegen, dass Umwelt-, Heimat- und Naturschutz heute anders gewichtet und Sünden der Vergangenheit korrigiert werden. Diesbezüglich neue Standards können aber nicht zur Regel erklärt werden, ohne deren Kosten zu thematisieren und ohne zu beantworten, wie wir für eben diese Kosten aufkommen wollen.

Grosses und auch realisierbares Kostenoptimierungspotenzial besteht hingegen bei politischen Entscheidungen (Folie 12). Ich stütze mich bei dieser Behauptung ab auf Beobachtungen von Ständerat Thomas Pfisterer, Mitglied der parlamentarischen Verkehrskommission und Präsident der NEAT-Aufsichtsdelegation sowie Regierungsrat Willi Haag, Präsident der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz BPUK. Hierzu einige praktische Beispiele:

Die „politischen Kosten“ entstehen vor allem am Anfang eines Vorhabens, wenn die Ziele, Anforderungen an das Bauwerk und die Randbedingungen – eingeschlossen die finanziellen Mittel – definiert werden. Je weiter der Bau fortgeschritten ist, desto weniger sollten die Kosten anwachsen oder beeinflusst werden können. In der Realität aber steigt die Kostensumme im Laufe des Prozesses und kann so gelegentlich auf das Doppelte anwachsen. Am „gefährlichsten“, d.h. kostenträchtigsten ist die Ausführungsprojektierung, obwohl dort der Spielraum am kleinsten sein sollte. Zurückzuführen ist diese Kostenzunahme weithin auf – vom System her zu spät zugelassene – politische und rechtliche Einflussnahmen.

Die Politik ist es auch, die die Art der zu errichtenden Infrastruktur und die Ausgestaltung des Bauwerks – also Fragen wie Linienführung, offenes Trasse, Tunnel, Brücke und Sicherheit – bestimmt; sie legt damit die Standards fest, die die Verwaltung als Vorgaben aufnehmen und weiterleiten. Ich zitiere an dieser Stelle Ständerat Pfisterer: „Die Politik ist der wichtigste Kostentreiber!“

Damit wäre eigentlich alles gesagt, oder nicht? Die „politischen Kosten“ entstehen, wenn Parlamentarier den vermeintlichen „Volkswillen“ interpretieren und umsetzen. Und damit sind wir alle gefordert. Es liegt an uns (Folie 13), Veränderungen der besagten Standards zu verlangen, wenn wir diese als falsch oder zu hoch beurteilen. Es liegt an uns, unserem Willen Ausdruck zu verleihen und dafür zu sorgen, dass dieser auch befolgt wird. „Die Politik“ sind letztlich Sie und ich, wir alle! Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit (Folie 14).

Hansruedi Müller, dipl. Bauing. ETH/SIA, dipl. Wirtschaftsing. FH, Mitglied der Gruppenleitung der Batigroup Holding AG und Präsident des Verbandes Schweizerischer Strassenbauunternehmer VESTRA



Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern



Roman Frick

Infras AG, Bern

Zahlt sich der Langsamverkehr aus? Die Effizienz von Investitionen in Fussgänger- und Veloverkehr

5. Berner Verkehrstag

Weniger Geld und mehr Verkehr?

Standortbestimmung und Perspektiven

Freitag, 19. August 2005, Kursaal Bern



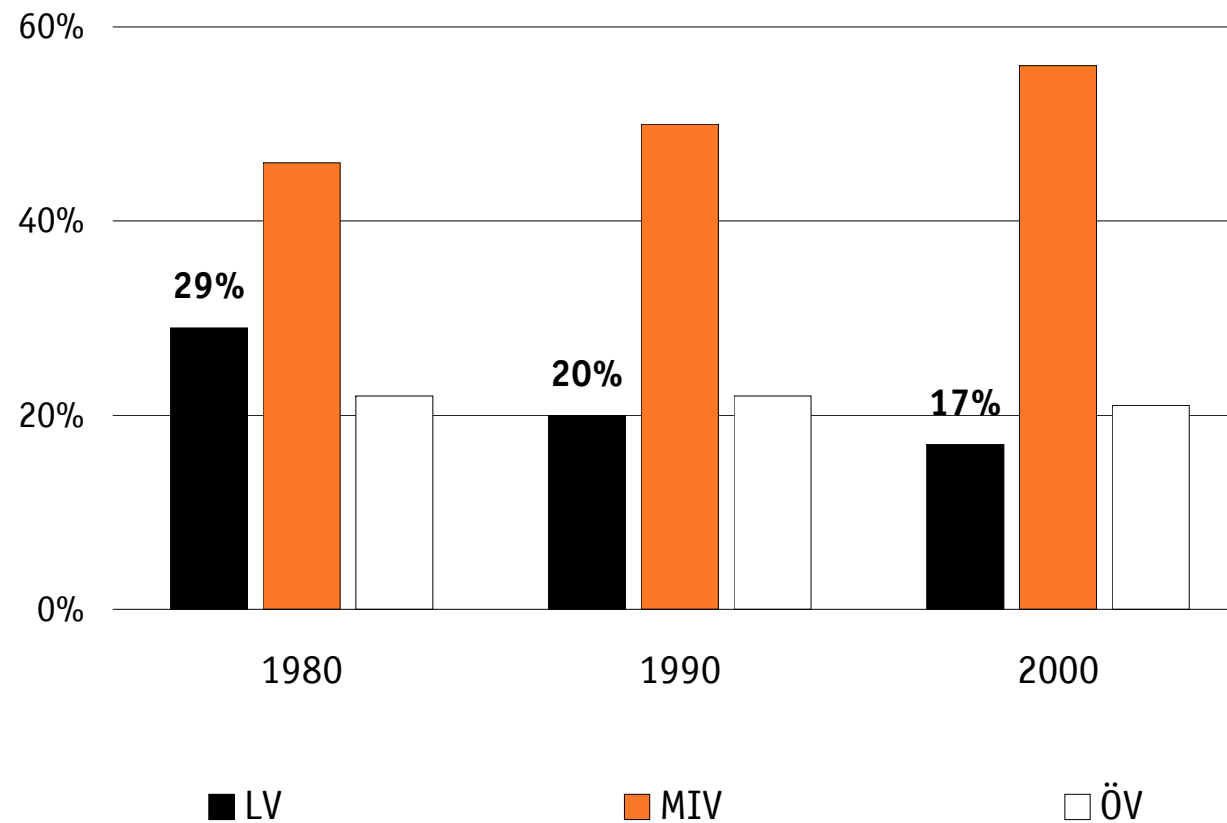
Effizienz von Investitionen in den Fussgänger- und Veloverkehr

INHALT

- 1. Stellenwert des Langsamverkehrs**
- 2. Kosten-Nutzen Betrachtungen**
- 3. Umsteigepotenziale**
- 4. Schlussfolgerungen**

Grosse Bedeutung, aber Tendenz abnehmend ...

Pendlerverkehr - Modal Split



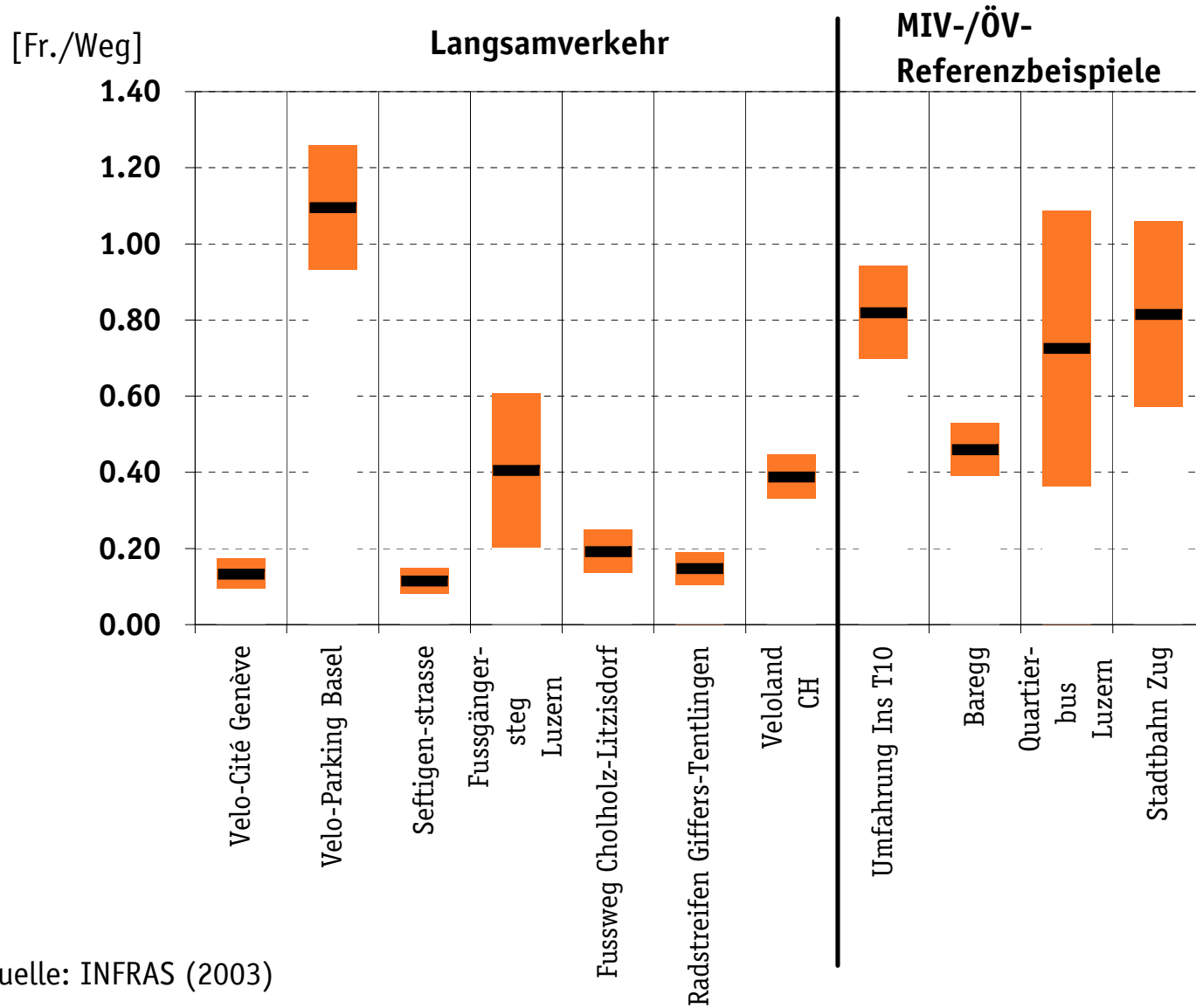
Quelle: Pendlerstatistik / Volkszählung BFS (INFRAS 2004)

... bei geringen Gesamtinvestitionen

INVESTITIONEN IN DEN VERKEHR [FR./EW UND JAHR]				
	Fuss	Velo	Strasse	Schiene
Direkte Investitionen	6 – 15	12 – 25	500 – 550	300 – 350
Gesamtkosten, inkl. externer Kosten	7 – 16	14 – 28	1200 – 1250	820 – 860

Quelle: Netzwerk Langsamverkehr (NFP 41)

Kostenvergleich pro Weg



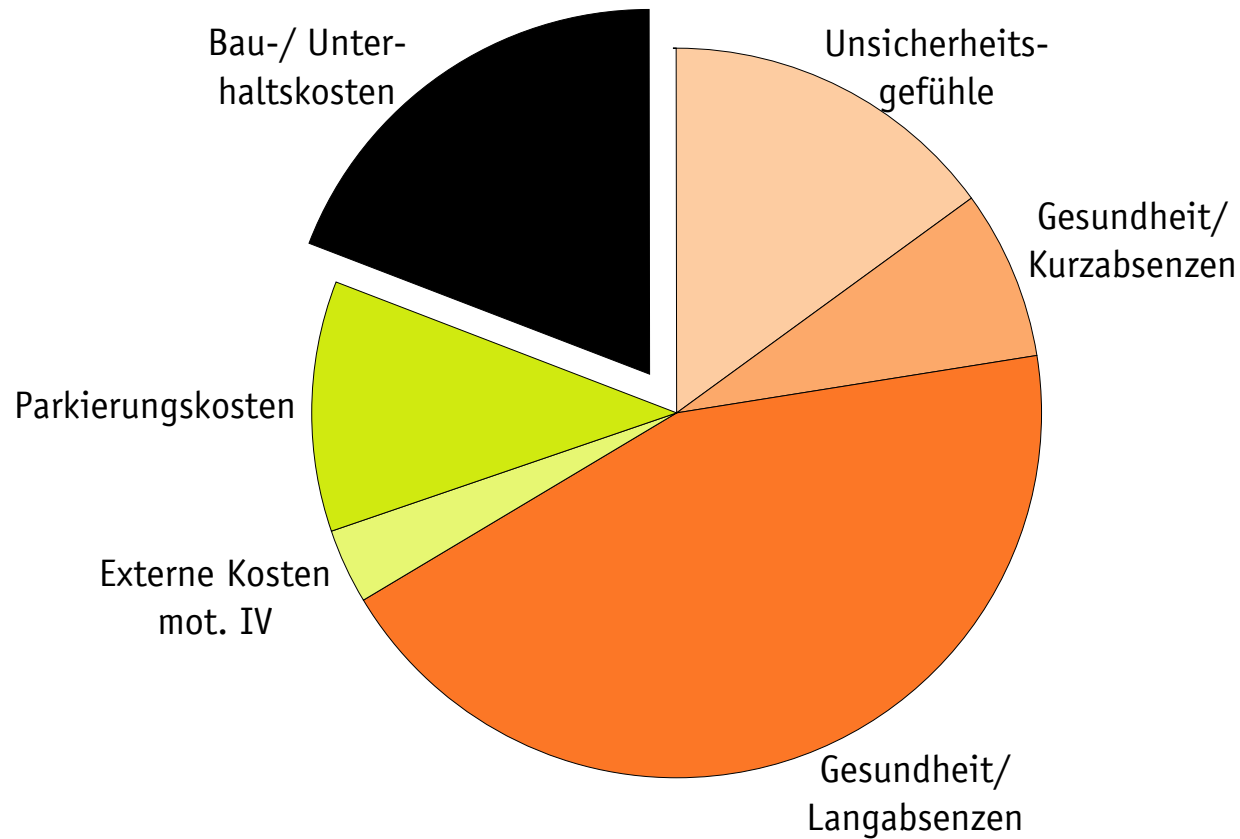
Vielseitige Nutzen

	Umwelt	Unfälle	Gesundheit	Stau	Vernetzung	Regionalwirtschaft
LV	● ● ●	● ●	● ● ●	●	● ● ●	● (●)

Quelle: INFRAS (2003)

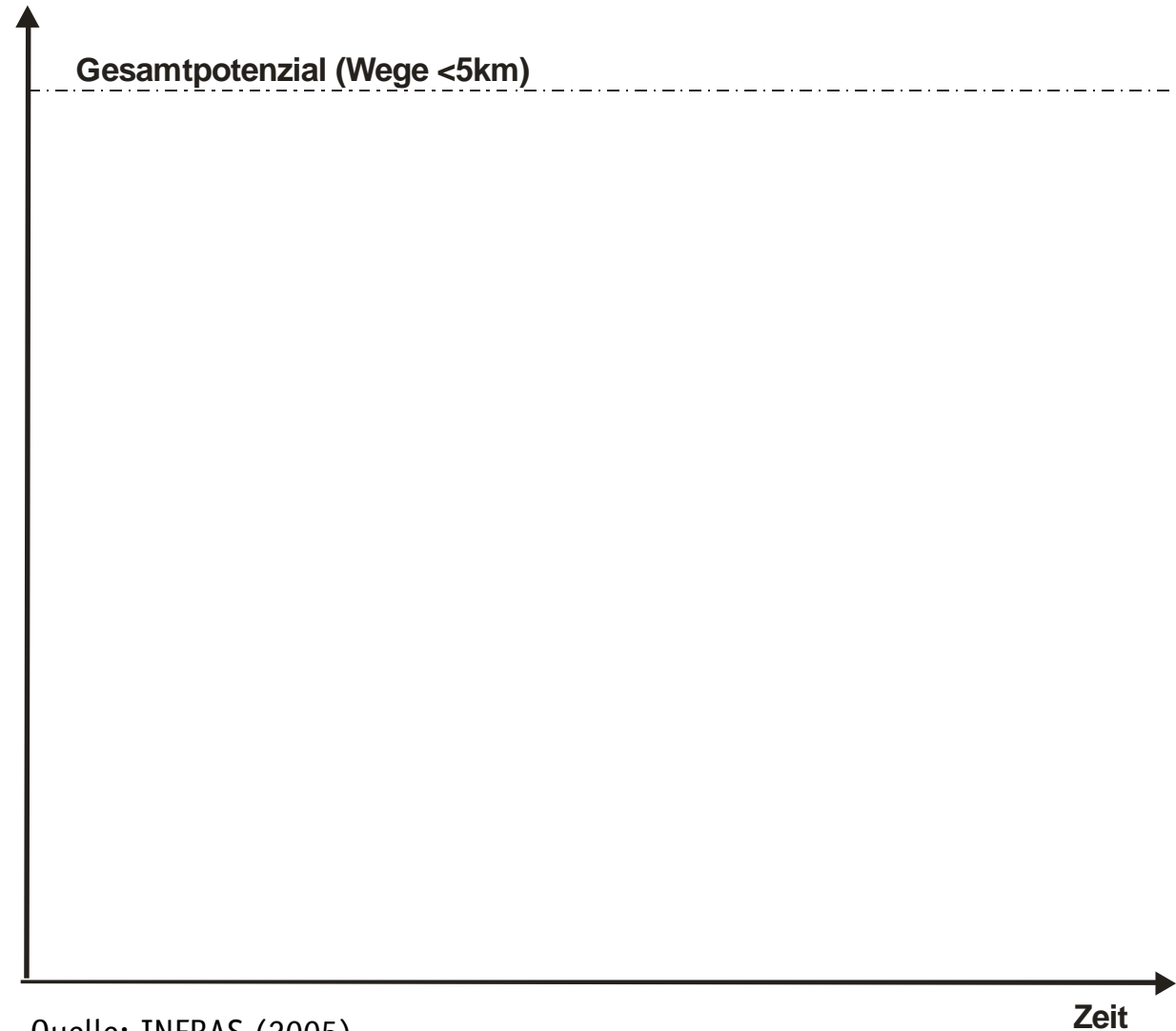
Kosten-Nutzen Vergleich

Velo- und Fussgängernetz in 3 norwegischen Städten



Quelle: Institute of Transport Economics, Oslo (2002)

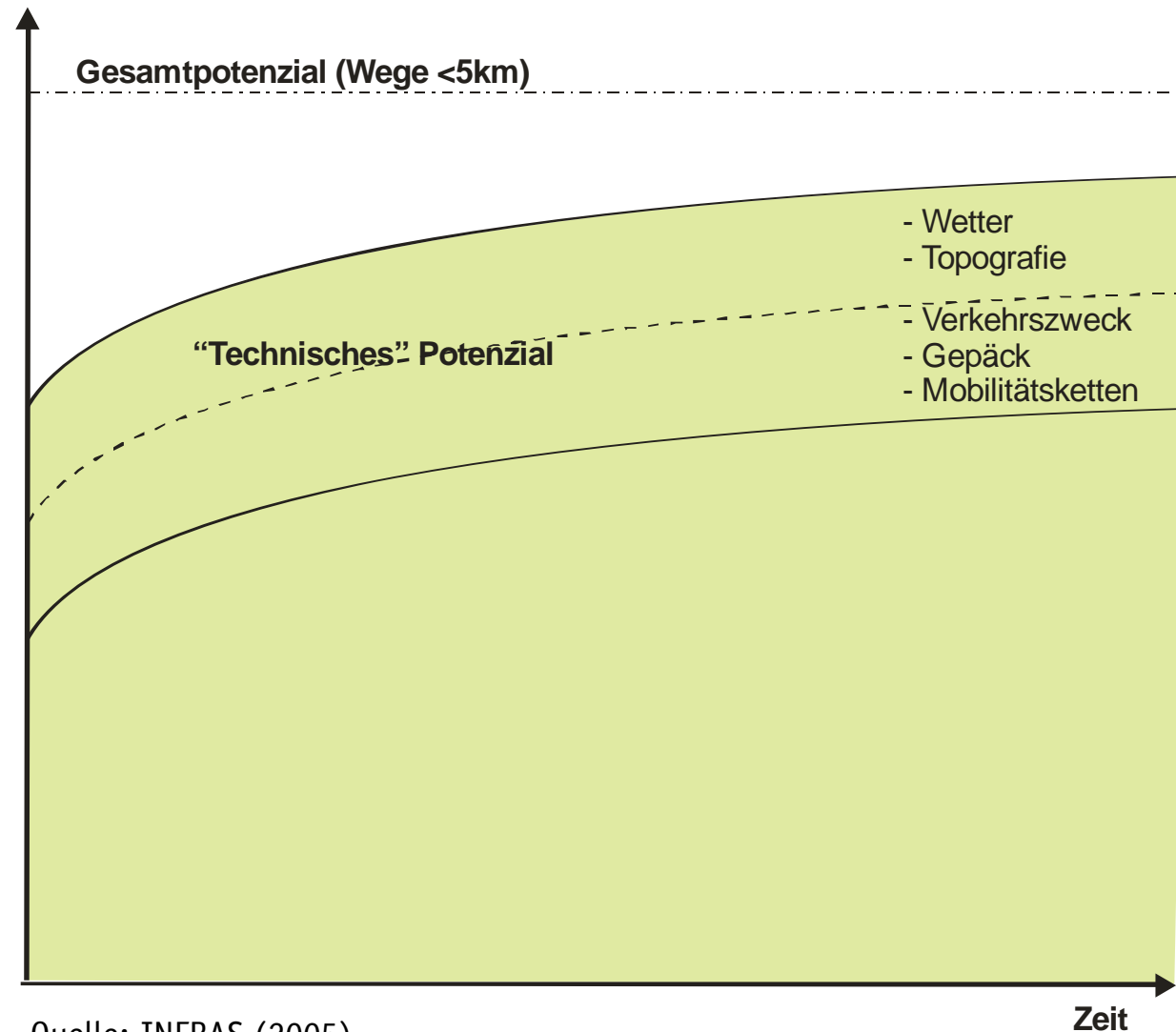
Umsteigepotenziale



INFRAS

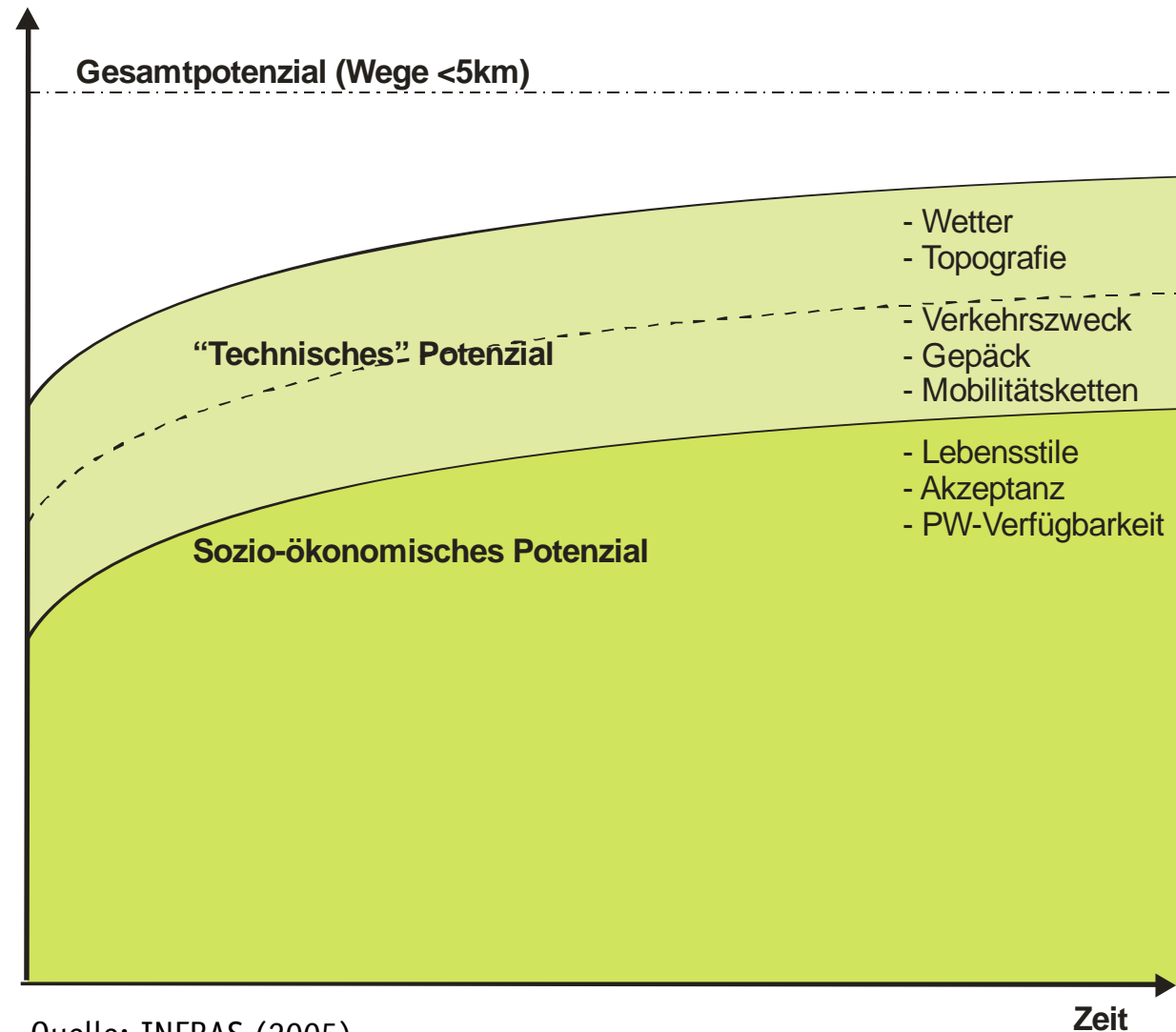
Quelle: INFRAS (2005)

Umsteigepotenziale



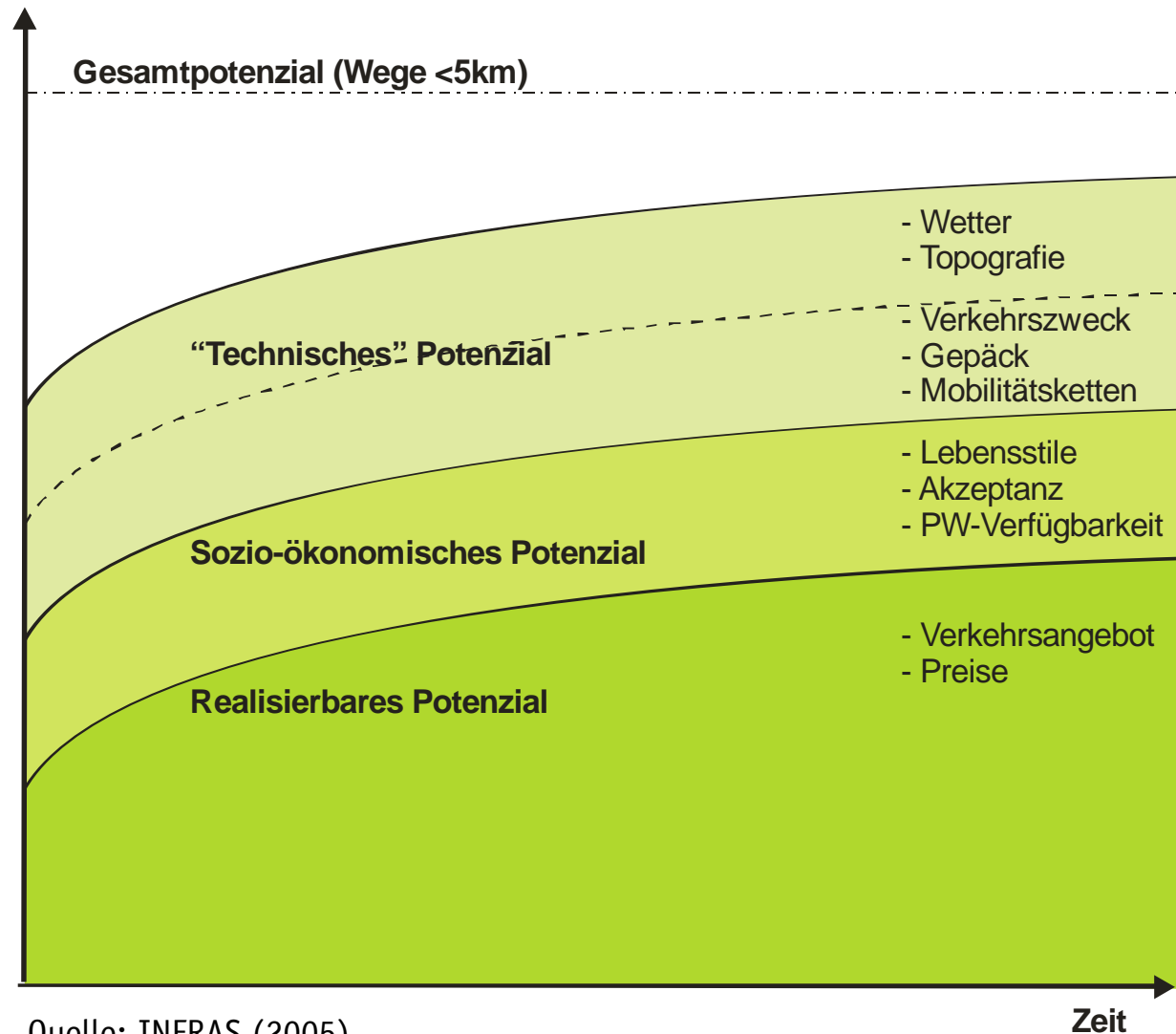
Quelle: INFRAS (2005)

Umsteigepotenziale



Quelle: INFRAS (2005)

Umsteigepotenziale



Quelle: INFRAS (2005)

Umsteigepotenziale (realisiert)

- › EU (Städte):
2-5mal höhere LV- und deutlich tiefere MIV-Anteile in Städten wie Delft, Münster, Freiburg, Strassburg, Salzburg etc.
- › Genf (vélo-cité): +150% (Velo); -12% (MIV) in 15 Jahren
- › Köniz (Seftigenstrasse): +80% (Velo); +0% (Fuss); +0% (MIV); -7% (ÖV) in 5 Jahren
- › Burgdorf (Flanierzone): +20% (Fuss); +7% (Velo); MIV - 16% (MIV) in 5 Jahren

Schlussfolgerungen (I)

Hohe direkte „Kosteneffizienz“ von LV-Investitionen...

- › i.A. Low-Cost Massnahmen

...Noch höhere volkswirtschaftliche Effizienz

- › Umwelt, Sicherheit, Gesundheit, Wohnattraktivität

Schlussfolgerungen (II)

**Investitionsentscheid muss im Gesamtsystem
LV-ÖV-MIV betrachtet werden**

- › Kombinierte Mobilität

Effizienz ist nur ein Kriterium

- › z.B. ÖV-Linien (Service Public)
- › z.B. Umfahrungsstrassen (Sicherheit)

**Umsteigepotenzial kann nur durch Massnahmenbündel
und zeitliche Beharrlichkeit erreicht werden**

- › Agglomerationsprogramme als grosse Chance!

Handlungsbedarf



Sicherung der Finanzierung

- › Zweckgebundene Finanzierungsquellen
- › Anreize für Gemeinden
- › Internalisierung externer Kosten



Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern



Renate Amstutz

Generalsekretärin der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Die Herausforderungen für den Kanton Bern: ...im Überblick

Es gilt das gesprochene Wort

5. Berner Verkehrstag

Weniger Geld und mehr Verkehr?

Standortbestimmung und Perspektiven

Freitag, 19. August 2005, Kursaal Bern

REFERAT
Herausforderungen für den Kanton Bern
... im Überblick

Referent/in	Frau Generalsekretärin Renate Amstutz
Thema/Anlass	5. Berner Verkehrstag
Datum	19. August 2005
Ort	Konferenzzentrum Allegro
	<i>Es gilt das gesprochene Wort</i>

Einführung

Der heutige Vormittag hat uns gezeigt, dass Investition in Verkehrsinfrastrukturen – wenn sie am richtigen Ort erfolgen – von grosser Bedeutung sind. Ob solche Investitionen auch in Zukunft möglich sein werden, ist eine Frage der vorhandenen Mittel. Bereits in den vergangenen Jahren musste viel gespart werden. Auf einiges wurde verzichtet, an anderen Orten konnte Sparpotenzial genutzt werden. Der Spardruck bleibt weiter bestehen, begrenzte Potenziale für neue Sparmassnahmen bestehen.

Frau Regierungsrätin Egger hat es am Schluss ihres Referates bereits gesagt: Die Zitrone ist ausgepresst. Bei der Umsetzung neuer Sparmassnahmen droht es VerliererInnen zu geben. Das sind die Bedrohungen:

- In den Randregionen können Strassen nicht, oder nur ungenügend unterhalten werden, Aus- und Neubauten sind nicht möglich. Das bereits ausgedünnte ÖV-Angebot wird weiter reduziert, ganze Gebiete könnten vom ÖV abgehängt werden.
- In den Agglomerationen können die Verkehrsprobleme, zu denen Verkehrsüberlastung und negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zählen, nicht oder nur ungenügend gelöst werden. Leiden darunter werden die kantonale Wirtschaft, deren Konkurrenzfähigkeit im Vergleich mit anderen Standorten abnehmen wird, die VerkehrsteilnehmerInnen in überfüllten Zügen, im Stau und auf zu wenig sicheren und attraktiven Wegen und Strassen und schliesslich die von Lärm- und Schadstoffemissionen geplagten AnwohnerInnen.

Diese potenziellen VerliererInnen wehren sich bereits jetzt und werden dies in Zukunft noch mehr tun. Grosse Herausforderung für den Kanton Bern ist es, für die angesprochenen Gruppen, für die Bevölkerung und Wirtschaft sowohl in den eher peripheren Regionen als auch in den Agglomerationen Wege aufzuzeigen, die ein positive, zukunftsgerichtete und nicht in erster Linie den Leistungsabbau betonende Entwicklung ermöglichen.

Herausforderungen und Handlungsansätze

Für den Kanton Bern sehe ich drei grosse Herausforderungen, mit denen gleichzeitig die wichtigsten Handlungsansätze verbunden sind:

- Nutzen von Verkehrsinfrastrukturen aufzeigen und in Wert setzen
- Prioritäten setzen
- Alternativen aufzeigen

Vorausschicken möchte ich allerdings, dass der Kanton Bern nicht alleine agieren kann sondern nur zusammen mit starken PartnerInnen:

- Der Bund, der klare Rahmenbedingungen vorgibt – z. B. beim Nationalstrassenbau oder bei der Bahnreform – und sich an seine Verpflichtungen und Versprechen hält – z. B. bei der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs
- Die Verkehrsunternehmen, die ihre Leistungen effizient, effektiv und innovativ erbringen und nahe an den KundInnen agieren
- Die Bauwirtschaft, die gute Qualität zu fairen Preisen offeriert und baut
- Die Gemeinden und Regionen, die selber aktiv sind und vom Kanton nicht nur fordern, sondern in der Lage sind, ihre Bedürfnisse in übergeordnete Zusammenhänge einordnen zu können

Nutzen von Verkehrsinfrastrukturen aufzeigen und in Wert setzen

Unter dem Stichwort „Aufgabendialog“ hat der Kanton Bern sein neuestes Sparprogramm lanciert. Dabei sollen staatliche Leistungen als Ganzes hinterfragt werden. In diesem Zusammenhang gilt es einmal mehr und ganz deutlich darauf hinzuweisen, dass ein funktionierendes Verkehrsnetzwerk Grundlage und Voraussetzung für ein funktionierendes wirtschaftliches und gesellschaftliches Leben im Kanton Bern sind. In diesem ganz zentralen staatlichen Aufgabenbereich ist ein weiterer Abbau problematisch. Darauf muss immer wieder aufmerksam gemacht werden.

Die zentrale Funktion des Staates in diesem Bereich bedeutet aber auch, dass die Akteure besonders gefordert sind, mit den ihnen anvertrauten Mitteln haushälterisch umzugehen. Das bedeutet auch, dass sie nach innovativen Wegen zur Problemlösung suchen.

Prioritäten setzen

Nicht alles ist möglich. Der Kanton muss klar sagen, welche Ziele er hat und wie diese erreicht werden können. Schuldenabbau, eine prosperierende Wirtschaft und eine nachhaltige Entwicklung gehören zu den wichtigsten Stossrichtungen der Regierungspolitik. Dazu müssen auch die Investitionen im Verkehrsbereich beitragen.

Aktuelles Beispiel ist der Agglomerationsverkehr. Im Auftrag des Kantons Bern sind in den sechs Berner Agglomerationen Bern, Biel, Thun, Burgdorf, Langenthal und Interlaken bis Ende 2004 Agglomerationsprogramme entstanden. Der Kanton hat auf Basis dieser breit abgestützten Planungsgrundlagen einen Synthesebericht ausgearbeitet, der von der Regierung im September 2005 verabschiedet und anschliessend zusammen mit den Agglomerationsprogrammen beim Bund eingereicht werden soll. Bei der Erarbeitung des Berichts stellte sich die Frage, wie mit der Tatsache umgegangen werden soll, dass die Kosten der Projekte, wie sie von den Agglomerationen vorgeschlagen werden und offenbar zur Lösung der dortigen Verkehrsprobleme notwendig sind, weit über den Möglichkeiten der jährlich für Verkehrsinfrastrukturen vorgesehenen Budgetposten liegen. Die Lösung liegt in einer Prioritätensetzung, die einerseits auf den Vorgaben des Bundes beruht und andererseits die Zielvorgaben der wichtigsten kantonalen Strategien mit einbezieht. Sämtliche teuren Verkehrsinfrastrukturvorhaben wurden mit einem auf den Vorgaben der Nachhaltigen Entwicklung beruhenden Indikatorensystem bewertet und in eine Rangfolge gebracht.

Bei den Verkehrsmassnahmen mit hohen Investitionskosten ergab sich aufgrund der Bewertung eine in Punktzahlen ausgedrückte Reihenfolge, ergänzt um die Information über das Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie die Projektreife. Dabei stehen folgende Projekte in einer Gesamtbewertung aus kantonaler Sicht im Vordergrund:

- kantonal zentrale Strassenbaumassnahmen (z.B. Wankdorfplatz, die Neue Aarequerung Bypass Nord in Thun inkl. Netzanpassungen und Schutzmassnahmen)
- die Sanierung von Ortsdurchfahrten und die flankierenden Massnahmen zur A5 in Biel
- ÖV-Erschliessungen im Zentrum grosser Agglomerationen
- Kapazitätssteigerungen im Kern der Berner S-Bahn

Als vergleichsweise weniger prioritär erweisen sich weitere grosse neue Strassenbauten, insbesondere die Umfahrung Wilderswil, die Zufahrt Emmental, die Wirtschaftsstrasse Oberraargau oder der Autobahn-Vollanschluss Studen.

Diese Beurteilung gilt auch aus der Optik Wirtschaftswachstum: Die Projekte schaffen neue Strassenkapazitäten auf Abschnitten, welche heute und in Zukunft als vergleichsweise wenig überlastet gelten. Entsprechend gering ist der mit diesen Projekten verbundene Erreichbarkeitsgewinn. Die Reisezeitgewinne liegen im Bereich von wenigen Minuten. Die Erschliessung dieser Regionen ist deshalb schon heute als gut bis sehr gut zu bezeichnen.

Gelingt es nicht - z. B. aufgrund von politischen Begehrlichkeiten oder Widerständen – die Mittel dort einzusetzen, wo sie am meisten Wirkung zeigen, drohen einerseits Fehlinvestitionen und teure Infrastrukturfolgekosten und andererseits besteht die Gefahr, dass der Bund den Kanton Bern bei der Mittelvergabe übergeht, weil die falschen Prioritäten gesetzt werden.

Alternativen aufzeigen

Schliesslich werden wir nicht darum herum kommen, Alternativen zu neuen Infrastrukturen aufzuzeigen. Der Kanton Bern braucht zwar eine gezielte Ergänzung seiner Verkehrsinfrastrukturen. Dass diese auch ohne grossen Mitteleinsatz sehr viel Wirkung erzielen können, hat das Beispiel aus dem Langsamverkehr vorher gezeigt. Grosser Nachholbedarf besteht aber auch bei der besseren Nutzung von Infrastrukturen: Telematik, Verkehrssystemmanagement sind dazu Stichworte. Gleichzeitig kann durch verbesserte Information und Beratung von Verkehrsteilnehmenden und Unternehmen ein wesentlicher Beitrag zur Verlagerung und Vermeidung geleistet werden. Mobilitätsmanagement und Verbesserung im Bereich der kombinierten Mobilität sind hier mögliche Stichworte. Hier muss zudem die Frage erlaubt sein, ob Investitionen in solche „weiche Massnahmen“ oft nicht effektiver wären als der Bau neuer, teurer Infrastrukturen. Allerdings fehlen hier oft die Handlungsmöglichkeiten, weil dem Staat die gesetzlichen Grundlagen für Investitionen in „soft policies“ fehlen. Letztlich geht es immer darum, die intelligenteste Problemlösung zu finden

Wenn es uns gelingt, den Herausforderungen Handlung folgen zu lassen, können wir auf kantonaler Ebene einen Beitrag dazu leisten, dass alle gewinnen.



Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

Jürg von Känel

Vorsteher des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

...beim ÖV

5. Berner Verkehrstag

Weniger Geld und mehr Verkehr?

Standortbestimmung und Perspektiven

Freitag, 19. August 2005, Kursaal Bern

Umgang mit dem Spardruck im öV

Auch der öffentliche Verkehr unterliegt dem allgemeinen Spardruck der öffentlichen Hand. Die Auswirkungen der Sparanstrengungen liegen jedoch nicht so sehr bei der Streichung von finanziellen Mitteln, sondern im kontinuierlichen Ausbau der Leistungsangebote bei gleich bleibenden Kosten. Die beiden Instrumente „Angebotsbeschluss“ und „Investitionsrahmenkredit“ haben bisher Gewähr geboten, dass trotz den vielen Sparprogrammen der letzten Jahre immer noch eine Entwicklung im öffentlichen Verkehr möglich war. Dies deshalb, weil der Grosse Rat in einem demokratischen Prozess das öffentliche Verkehrsnetz, den Verkehrsmiteinsatz und das Kursangebot festlegt und den Regierungsrat beauftragt, die dazu notwendigen Mittel bereitzustellen. Wie Sie der aufgelegten Folie entnehmen können, konnte das Kursangebot zwischen 2000 und 2004 beträchtlich gesteigert werden, ohne mehr finanzielle Mittel zu beanspruchen. Dies war nur durch einschneidende Massnahmen der Transportunternehmen möglich. Diese hatten aber auch einen Dienstleistungsabbau zur Folge, wie z.B. kondukteurlosen Betrieb, die Ausdünnung der Stationsbedienung, Reduktion der Gepäckbeförderung. Zudem wurden einige Regionallinien auf Bus umgestellt und bei sehr schwach frequentierten Linien Angebotsreduktionen vorgenommen. Weitere Ersparnisse ergaben sich durch die vom Kanton durchgeführten Ausschreibungen.

Der Angebotssprung, als Folge der Einführung von Bahn 2000 1. Etappe, konnte allerdings nicht mehr durch weitere Effizienzsteigerungen aufgefangen werden. Die Gründe dazu sind die zusätzlichen Investitionsfolgekosten der zahlreichen neuen Infrastrukturbauten (Stichwort Doppelspurinseln, Station Wankdorf) sowie die Erneuerung und Aufstockung des Rollmaterials (S-Bahn Bern, Berner Oberland Bahnen, Zentralbahn). Ein weiterer Kostentreiber ist der zunehmende Vandalismus und die Gefährdung der persönlichen Sicherheit. Der Grosse Rat hat mit dem Angebotsbeschluss 2005-2008 diesen Tatsachen Rechnung getragen und die Abgeltungsmittel entsprechend erhöht. Zudem hat auch der Bund durch Kantonsquotenerhöhungen die Abgeltungssteigerung mitgetragen.

Eine Stabilisierung und Reduktion der Abgeltungssumme erwartet der Kanton durch Synergieeffekte bei den eingeleiteten Fusionen und weiteren Zusammenarbeitsformen der Transportunternehmen.

Zukünftige Entwicklung

Der öffentliche Verkehr sieht in naher Zukunft einschneidende Änderungen entgegen. Das Regelwerk ist zurzeit eine Grossbaustelle. Zu nennen sind

- Neuer Finanzausgleich
- Bahnreform 2
- Leistungsvereinbarung Bund/SBB
- Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationen sowie Dringlichkeitsfonds
- zukünftige Bahnlandschaft Schweiz (Fusionen)
- neue Sicherheitsbestimmungen
- freier Netzzugang im Güterverkehr aber auch zunehmend im Personenverkehr
- fortschreitende europäische Integration

Die Auswirkungen all dieser und weiterer Veränderungen sind noch kaum absehbar. So sind beispielsweise gewisse Elemente der Bahnreform 2 stark umstritten, wie die Aufteilung in ein Grundnetz und ein Ergänzungsnetz. Was sich der Kanton Bern in der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs noch leisten kann, ist unter diesen Prämissen sehr unsicher. Aber immerhin: In unserer Verfassung steht in Art. 34.2 „Kanton und Gemeinden fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.“ Dies verpflichtet uns, ungeachtet der äusseren Umstände und Rahmenbedingungen am Ball zu bleiben und die jeweiligen Handlungsspielräume zu nutzen.

Handlungsansätze

Frau Regierungsrätin Egger-Jenzer und Frau Amstutz haben Ihnen die verkehrspolitischen Zielsetzungen, den angestrebten Umgang mit der Mobilität sowie die langfristig angelegten Lösungsansätze in der Bewältigung des Verkehrs erläutert. Ich beschränke mich darauf, Ihnen die kurz- und mittelfristigen Handlungsansätze darzulegen.

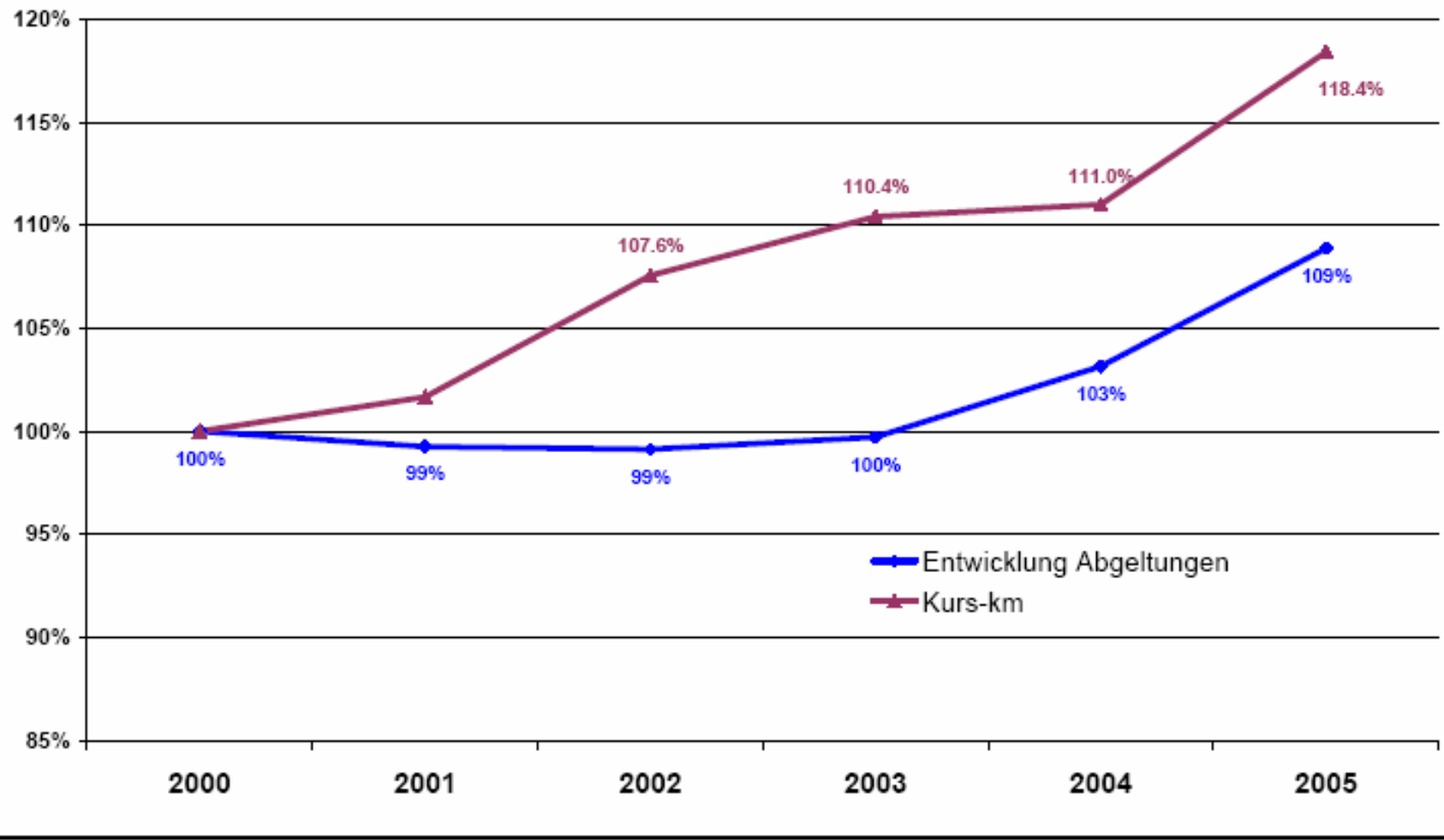
Primär geht es darum, das erreichte Niveau des öffentlichen Verkehrs zu erhalten und dort, wo es die steigende Nachfrage gebietet, gezielt weiterzuentwickeln. Zurzeit arbeiten wir an folgenden Planungen und Projekten:

- Inbetriebnahme des Lötschbergbasistunnels. Hier geht es darum, diese neue Infrastruktur möglichst gut zu nutzen. Im Vordergrund steht eine möglichst gute Anbindung des Kantons Bern an das europäische Hochleistungsnetz Europas.
- Nach den Entscheiden des eidg. Parlaments zu den HGV-Anschlüssen wollen wir den Ausbau der Strecke Bern-Neuenburg zügig vorantreiben.
- Für die S-Bahn läuft das Projekt Weiterentwicklung bzw. erste Teilergänzung, mit dem Ziel, im Agglomerationskern auf allen Linien den ¼- Std-Takt einzuführen.
- Dies erfordert eine erhebliche Leistungssteigerung des Eisenbahnknotens Bern. Die SBB sind daran, einen entsprechenden Rahmenplan zu erstellen, welcher demnächst verabschiedet werden soll.
- Wie Sie diese Woche der Presse entnehmen konnten, hat sich die Behörden-delegation öV Bern West nach gründlichen Abklärungen für eine Neuauflage einer Trammerschliessung nach Bümpliz und Bethlehem/Brünnen entschieden.
- Unser Augenmerk ist aber auch bereits wieder auf die Anpassung des laufenden Angebotsbeschlusses und des Rahmenkredits gerichtet. Wie bisher widmen wir uns gleichermassen den Agglomerationsräumen wie der öV-Erschliessung in grösseren Ortschaften und dem ländlichen Raum.
- Ersatz Standseilbahn Lauterbrunnen-Grütschalp durch eine Luftseilbahn.
- Rollmaterialbeschaffungen bei zahlreichen Transportunternehmen, unter anderem bei BLS, Bernmobil, VB Biel, ASM.

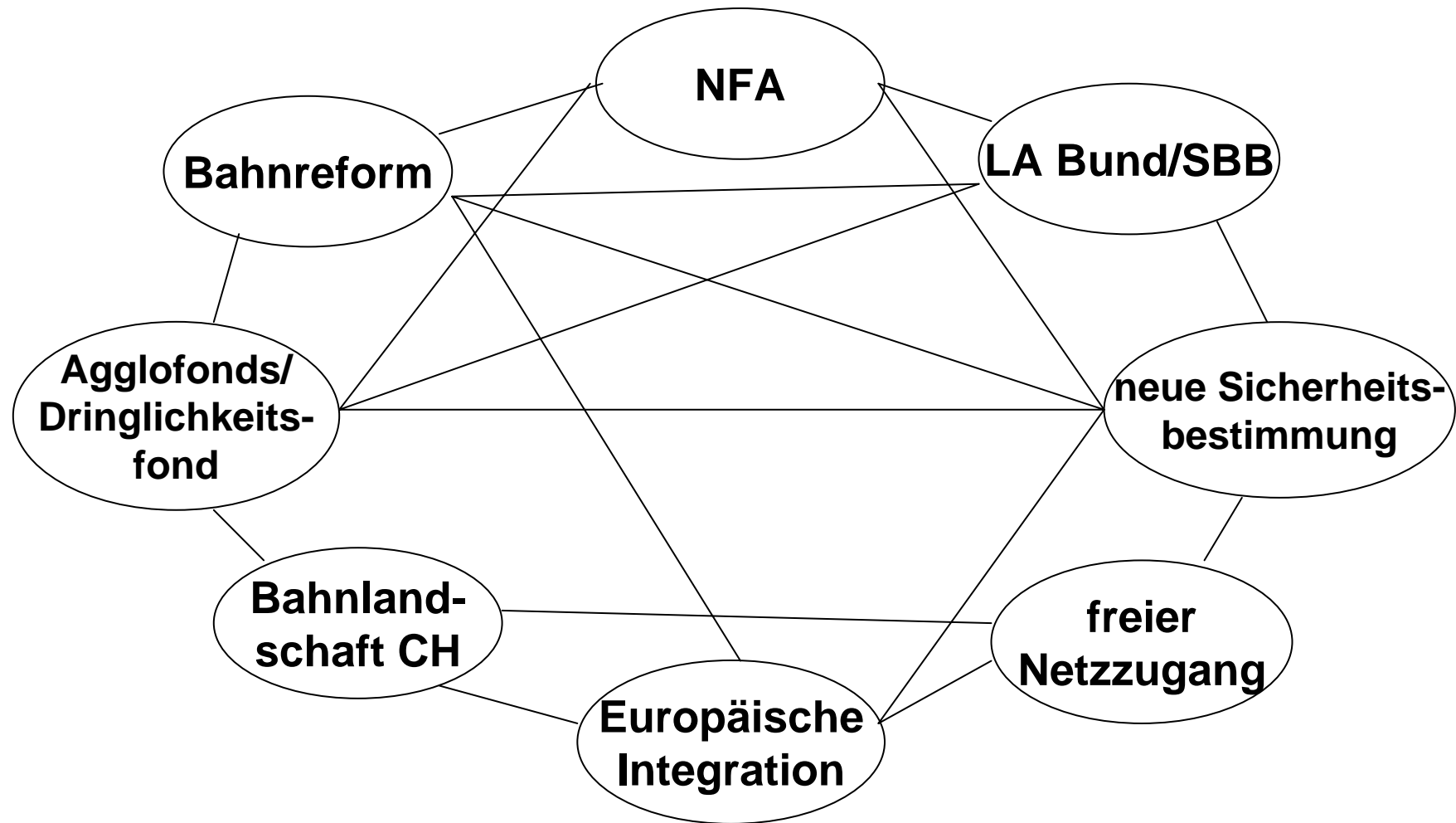
Erfahrungen im Kanton Bern

Meine nun 12-jährigen Erfahrungen mit der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern sind durchaus positiv. Trotz den finanziellen Grenzen ist es gelungen, deutliche Fortschritte zu erzielen. Ich bin überzeugt, dass der öV in der Öffentlichkeit und in der Politik einen hohen Stellenwert genießt. Mit den bisherigen Angebotsbeschlüssen und Rahmenkrediten hat der Grosse Rat die entscheidenden Weichen gestellt und die notwendigen Mittel bereitgestellt. Ich hoffe, dass dieser Goodwill weiterhin anhält und damit für Mensch, Umwelt und Wirtschaft eine nachhaltige Verkehrspolitik bewirken kann.

Entwicklung Kurskilometer und Abgeltungen



Baustelle öV-Regelwerk / Abhängigkeiten



Laufende Planungen und Projekte für den Realisierungszeitraum 2008 – 2012

- **Betriebskonzept Lötschbergbasistunnel**
- **Ausbau Bern-Neuenburg-Bahn im Rahmen HGV-Anschlüsse**
- **Weiterentwicklung S-Bahn Bern**
- **Leistungssteigerung Bahnhof Bern**
- **Erschliessung Bern West: Ausarbeitung Plangenehmigungsprojekt auf der Basis Tramvariante V4**
- **Ersatz Standseilbahn Lauterbrunnen-Grütschalp durch eine Luftseilbahn**
- **Rollmaterialbeschaffungen (u.a. BLS, Bernmobil, VB Biel, ASM)**
- **Anpassung Angebotsbeschluss und Rahmenkredit**



Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

Walter Dinkel

Vorsteher des Tiefbauamtes des Kantons Bern

...und bei der Strasse

5. Berner Verkehrstag

Weniger Geld und mehr Verkehr?

Standortbestimmung und Perspektiven

Freitag, 19. August 2005, Kursaal Bern

Herausforderungen bei der Strasse

