

7. Podium vom 6. November 2018

Wozu Wettbewerb im öffentlichen Verkehr?

Betrachtungen zur Veranstaltung ... mit einem komplexen Thema

Referent und Podiumsteilnehmende:

Ueli Stückelberger, *Direktor VöV*

Dr. Frank Furrer, *Generalsekretär VAP*

Dr. Bernhard Meier, *Delegierter Public & Government Affairs SBB*

Dr. Paul Schneeberger, *Buchautor «Ein Plan für die Bahn»*

Moderation: Rita Flubacher, *Redaktorin Tages Anzeiger*

«Wettbewerb darf nicht Selbstzweck sein» stand am Anfang der Präsentation von Ueli Stückelberger, um gleich mit «Wie muss die Frage richtig lauten?» weiterzufahren. Wie in der Einladung geschrieben, geht es darum, wie Verbesserungsziele bei Bahn und Bus anzupfeilen sind und ob Wettbewerb allein dazu taugt. Der Druck zur Diskussion solcher Fragen kommt u.a. durch die Liberalisierung des öffentlichen Busverkehrs, verbunden mit dem rasanten Aufkommen der Fernbusse sowie die Neuvergabe der Fernverkehrskonzession bei den Bahnen. Daher ist zu fragen, welche Verbesserungen mit mehr Wettbewerb generiert werden sollen: Ein besseres Preis-Leistungsverhältnis, mehr Komfort, sind es neue Ideen in der Planung oder andere Faktoren? Erreichen wir einen Mehrwert mit Wettbewerb für die Kundinnen und Kunden, aber auch für uns Steuerzahlende oder sahen ein paar wenige Playern ab?

Stückelberger änderte die Podiums-Frage in «Mit welcher Regulation erreicht man das beste öV-System für die Kundinnen und Kunden, bzw. das effizienteste für die öffentliche Hand?». Er unterschied dabei drei Wettbewerbsarten mit ihren Vor- und Nachteilen:

- Wettbewerb am Markt (wie die Westbahn Wien-Linz parallel zur ÖBB)
Wo es dann heisst: «Bitte beachten Sie, dass DB-Fahrkarten in der WESTbahn nicht anerkannt werden»
- Ausschreibungs-Wettbewerb (selten im regionalen Verkehr und nur bei öV-Bussen)
- Wettbewerb der Ideen (bench marking)

Ein echter Marktwettbewerb kompliziert, gefährdet oder verunmöglicht ein offenes System, wie es der attraktive Schweizer-öV *aus einer Hand* kennt, mit überall gültigen Billeten und einer grundsätzlich guten Zusammenarbeit unter den Transportunternehmen. Dies im Gegensatz zu einem integral gesehen mangelhaften öV innerhalb der EU mit teils geschlossenen Bahn/Bus-Systemen. Selbstverständlich steht die Frage im Raum, mit welchem System mehr Innovation generiert wird, und zwar eine Innovation, bei der nebst betriebswirtschaftlicher auch volkswirtschaftlicher Mehrwert entsteht.

Keinen Handlungsbedarf sieht er bei der Infrastruktur, beim Güterverkehr und im Regionalen Personenverkehr.

Beim Fernverkehr stellen sich beispielsweise die Fragen, ob Leistungsvereinbarungen effektiver wären als Konzessionen oder ob Bahnfern- und Regionalverkehr unterschiedlich betrachtet werden sollten. Aber auch die Frage von gleichlangen Spiessen – beispielsweise bei den Fernbussen.

Zum Schluss stellte Ueli Stückelberger drei Thesen auf als Stichworte fürs Podium:

1. *Branchenzusammenarbeit und Marktwettbewerb schliessen sich gegenseitig aus*
2. *Wettbewerb der Ideen und Branchenzusammenarbeit bewähren sich im Schweizer öV*
3. *Fragen im Fernverkehr durch die Politik klären*

Die anschliessende Diskussion auf dem Podium brachte wenig mehr Licht in die komplexe Materie Wettbewerb. In einem Land mit einem auf hohem Niveau ausgebauten öV über allfällig notwendige Änderungen zu diskutieren, bei welchen man fast nur verlieren kann, ist schwierig. Nach wie vor herrscht fast Einigkeit, dass eine erfolgreiche Zusammenarbeit innerhalb einer innovativen öV-Branche grössere Vorteil für das offene öV-System Schweiz generiert als ein Kräfte verschleissender Pseudo-Marktwettbewerb. Und somit auch einen viel kleineren Regulierungsbedarf. Was passiert im freien Wettbewerb zum Beispiel, wenn niemand eine schlecht ausgelastete aber trotzdem notwendige Fernver-

kehrslinie betreiben will. Integrale arbeitende Transportunternehmen haben die Möglichkeit der Quersubventionierung; sie können damit unrentable, aber raumplanerisch sinnvolle Linien bedienen. An dieser Stelle kam auch die teils mangelhafte Abstimmung zwischen Verkehrs- und Raumplanung zur Sprache bzw. wie die Wahl des Transportmittels den Raum prägt. Im Gegensatz zu Bussen sind Bahnen *schwer* und *starr* – aber durchaus positiv gemeint. Schienen geben langfristige Strukturen in der Siedlungsentwicklung. Und das erfordert zwingend langfristig nachhaltige Angebotskonzepte im öffentlichen Verkehr. Wettbewerbliche Überlegungen allein greifen da zu kurz.



Sind innovative Ideen nur in einem Marktwettbewerb möglich, weil hier der «Innovative» direkt einen monetären Erfolg verbucht oder spielt das auch in einem Wettbewerb der Ideen? Eine nicht einfach zu beantwortende Frage: Wie generiert betriebswirtschaftlicher Erfolg auch einen nachhaltigen volkswirtschaftlichen? Und damit steht auch die Frage im Raum: Sind wir nur Kundinnen und Kunden oder eben auch Bürger und Steuerzahlende? Denken und handeln wir nur kurzfristig und kurzfristig als Schnäppchenjäger anstatt langfristig, also volkswirtschaftlich?

Weil sich der VöV Zürich hauptsächlich mit dem öffentlichen Personenverkehr auseinandersetzt, wurde der Güterverkehr nur gestreift. Hier geht es einerseits um den intramodalen Marktwettbewerb auf der Schiene und andererseits dem intermodalen Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse. Zu schaffen macht hier den Akteuren vor allem der mit ungleich langen Spiessen hart geführte Kampf zwischen Schienen- und Strassengüterverkehr in einem zunehmend schrumpfenden Markt auf der Schiene.

Nur am Rande diskutiert wurde der Einfluss der Digitalisierung, wo sich jeder und jede über eine App seine eigene Transportkette zusammenstellt – Mobility-as-a-Service (MaaS). Am Dialoganlass «Verkehrsinfrastruktur 2035» von Avenir Mobilité am 25.10.2018 beleuchtete Prof. Matthias Finger von der ETH Lausanne in seinem Vortrag «Wie verändert die Digitalisierung die Mobilität und den Investitionsbedarf in die Infrastruktur?» dieses hochbrisante Thema. Wird die fortschreitende Digitalisierung alles auf den Kopf stellen? Kunden suchen sich auf gewinnträchtigen, privaten, digitalen Plattformen die optimale – vermutlich billigste Transportkette, die Regulierung zentraler Faktoren hinkt hinterher und die Finanzierung des natürlichen Monopols Infrastruktur bleibt beim Staat bzw. Steuerzahler hängen? Hier sind wir alle gefordert.

Fazit: Die aufgeworfene Podiums-Frage wurde so nicht beantwortet, war letztlich auch nicht das Ziel. Das heisst allerdings nicht, dass kein Wissensgewinn aus der Diskussion hervor ging. Viel mehr stellen sich andere, interessante Fragen, zu denen Lösungsansätze durchaus erkennbar waren. Eine davon ist, was uns ein erfolgreiches offenes öV-System wert ist.

Peter Anderegg, Präsident VöV Zürich