



Medienorientierung Eigentümerstrategie BERNMOBIL, 23. November 2007

Offen für die Zukunft – Die neue Eigentümerstrategie für BERNMOBIL

*Regula Rytz, Gemeinderätin, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün,
Verwaltungsratspräsidentin BERNMOBIL*

Die früheren Städtischen Verkehrsbetriebe (SVB) sind seit zehn Jahren als selbständige, öffentlich-rechtliche Anstalt aus der Verwaltung ausgegliedert. Sie sind operativ selbständig, befinden sich aber nach wie vor im Eigentum der Stadt. Das Unternehmen hat sich in dieser Zeit einen hervorragenden Leistungsausweis erarbeitet:

- Mit 85 Millionen Fahrgästen pro Jahr ist BERNMOBIL das kundenstärkste Transportunternehmen des Kantons Bern.
- Mit einem Anteil von 41% am Umsatz ist BERNMOBIL mit Abstand der grösste Partner des Libero-Tarifverbundes.
- BERNMOBIL deckt seine Kosten zu 70% aus seinem Verkehrsertrag und hat damit den höchsten Kostendeckungsgrad aller Transportunternehmen im Kanton Bern.

Trotz diesen ausserordentlichen Leistungen ist es angesichts des erheblich veränderten Umfelds im öffentlichen Verkehr an der Zeit, die damals mit der Auslagerung verfolgten Ziele zu überprüfen und zu definieren, welche Ziele die Stadt dem Unternehmen zukünftig vorgeben will.

Der Gemeinderat hat deshalb eine Arbeitsgruppe mit externer Unterstützung eingesetzt, welche eine Eigentümerstrategie ausgearbeitet hat. Auch das Unternehmen BERNMOBIL war in diesem Projekt vertreten, aus der Überzeugung heraus, dass es besser ist, die anstehenden Fragen gemeinsam zu diskutieren und nach Lösungen zu suchen, die sowohl für die Eigentümerin als auch für das Unternehmen in die Zukunft weisen.

Öffentlicher Verkehr strukturiert den städtischen Raum

Einleitend einige Fakten und grundsätzliche Überlegungen zur Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Bern:

Der städtische Raum ist in den vergangenen Jahrzehnten weit über die Stadtgrenzen hinaus gewachsen. Wir sprechen deshalb von Kernagglomeration, in der Region Bern gehören dazu neben der Stadt Bern Teile von Köniz, Muri, Ittigen, Ostermündigen, Zollikofen. In diesem Gebiet besteht heute flächendeckend ein sehr gutes ÖV-Angebot, das zu einem erheblichen Teil von BERNMOBIL gewährleistet wird.

Obwohl die Menschen in der Kernagglomeration weniger Auto fahren als in den ländlichen Gebieten, sind sie dennoch sehr mobil, wie die Auswertungen des Mikrozensus 2005 der RVK4 zeigen:

- In der Stadt Bern ist die Häufigkeit des Besitzes an Personenwagen nur halb so hoch wie im Durchschnitt der Schweiz (0.64 gegenüber 1.19 Personenwagen/Haushalt).
- Dafür ist der Anteil derjenigen Personen, welche ein ÖV-Abonnement besitzen, weitaus höher, nämlich 76% (gegenüber 56% im Kanton Bern und 48% im schweizerischen Durchschnitt).

In den Agglomerationen driften die Arbeitsplatzentwicklung und die Entwicklung des Wohnraums immer mehr auseinander. Zwei Drittel der Arbeitsplätze der Agglomeration Bern befinden sich in der Stadt Bern, es hat hier ein enormes Wachstum stattgefunden und alles deutet darauf hin, dass dieses Wachstum anhalten wird. Dagegen war die Entwicklung der Wohnbevölkerung in der Stadt Bern während Jahrzehnten rückläufig, ist jetzt stabil und wird hoffentlich in den kommenden Jahren wieder positiv sein.

Die Folge dieses Auseinanderdriftens von Wohn- und Arbeitsort ist eine Zunahme des Verkehrs, eine Entwicklung die durch den ebenfalls zunehmenden Freizeit- und Einkaufsverkehr noch akzentuiert wird.

In den vergangenen Jahrzehnten war es vor allem das Strassennetz, welches die Beziehung zwischen Arbeitsplatz und Wohnort und damit die Entwicklung der Agglomeration geprägt hat. Gemäss den Grundsätzen, die im Agglomerationsprogramm Bern festgehalten sind, soll für die weitere Entwicklung des Verkehrssystems der Agglomeration Bern der Grundsatz gelten: „Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten“. Damit wird zukünftig der ÖV die Entwicklung der Agglomeration strukturieren und auch der städtische ÖV muss eine tragende Rolle spielen.

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Bern ist in den vergangenen Jahren gut vorangekommen:

- Die S-Bahn ist 2004 neu lanciert worden, namentlich mit der Eröffnung der S-Bahnhaltestelle Wankdorf.
- Mit dem neuen Bahnhofplatz bieten wir ab nächstem Mai auch dem ÖV und seinen Kunden deutlich verbesserte Bedingungen an.
- Tram Bern West ist beschlossen und wird demnächst realisiert werden.
- Zusammen mit der Sanierung des Wankdorfplatzes wird auch die Tramlinie 9 bis zur S-Bahnhaltestelle Wankdorf verlängert werden und damit diesen Umsteigeknoten vervollständigen.

Welche Rolle spielt BERNMOBIL in diesem Prozess?

In der Entwicklung aller Agglomerationen spielt heute der ÖV und die städtischen Transportunternehmen (leider fehlt auf Deutsch ein ähnlich präziser und eleganter Begriff wie das französische „Transports urbains“) überall eine wichtige Rolle.

Im Kanton Bern haben nur zwei Gemeinden ein eigenes Transportunternehmen: Biel und Bern. In beiden Städten sind sie als öffentlich-rechtliche Anstalt organisiert. Die anderen bernischen Städte werden durch regionale Transportunternehmen bedient, dabei sind meist Gemeinden und der Kanton Aktionäre.

In den anderen grossen Städten der Schweiz sind ebenfalls durchwegs Transportunternehmen im kommunalen bzw. kantonalen Besitz tätig. In Zürich und

Winterthur sind die Verkehrsbetriebe noch integraler Teil der Stadtverwaltung, in Basel und Genf sind die Verkehrsbetriebe Anstalten im Besitz des Kantons, in Luzern ist es eine Aktiengesellschaft, die zu 100% im Besitz der Stadt ist.

Die städtischen Verkehrsbetriebe sind überall ein unverzichtbarer Partner bei der Weiterentwicklung des ÖV, das zeigen die zahlreichen Projekte für neue oder verlängerte Tramlinien.

Die Entwicklungen im Umfeld

Auf EU-Ebene soll der öffentliche Nahverkehr in den kommenden Jahren liberalisiert werden. Eine entsprechende Verordnung ist vom EU-Parlament verabschiedet. Es gelten lange Übergangsfristen. Multinationale Unternehmen sind in diesem Sektor seit längerem in verschiedenen Ländern aktiv, am bekanntesten ist Veolia, welche am Rande auch in der Schweiz tätig ist. Umgekehrt ist unterdessen auch Postauto in Frankreich tätig. Der Nah- und Regionalverkehr wird also bis zu einem gewissen Grade international.

In der Schweiz wird momentan ein neuer Anlauf für die Bahnreform 2 unternommen. Für den städtischen ÖV ist bei dieser Reform von Bedeutung, dass eine gewisse Systematisierung der Ausschreibungsbedingungen für Linienverkehre vorgenommen werden soll, dass die Leistung der ÖV-Unternehmen nach allgemein verbindlichen Kriterien gemessen werden soll (Benchmark) und dass Transportunternehmen auch eine angemessene Gewinnerwirtschaftung ermöglicht werden soll.

Im Kanton Bern haben wir seit Mitte der 90er Jahre das Gesetz über den öffentlichen Verkehr, mit dem der Kanton auch die Zuständigkeit für den Ortsverkehr (städtischer ÖV) übernommen hat. Die Gemeinden tragen ein Drittel der ungedeckten Kosten (Abgeltungen und Investitionsbeiträge des Kantons) und bringen ihre Interessen via die Regionalen Verkehrskonferenzen ein. Qualität und Quantität des ÖV werden durch den Kanton via Bestellungen bei den Transportunternehmen vorgegeben. Der Besteller ist theoretisch frei, welches Transportunternehmen er mit welchen ÖV-Leistungen beauftragt. Kontinuierlich schreibt der Kanton seither auch Linien, bzw. zusammenhängende Netze aus (bisher nur Bus). Der Kanton hat auch aktiv die Fusion von RM und BLS angestossen, um hier Synergien zu realisieren. Die angestrebte Dreierfusion Postauto, RBS, BERNMOBIL kam dagegen nicht zustande.

Das Verhältnis Stadt-BERNMOBIL

Wie eingangs dargelegt, schätzt sich die Stadt grundsätzlich glücklich, ein solch erfolgreiches Transportunternehmen besitzen zu dürfen und damit den Einwohnerinnen und Einwohnern der ganzen Region Bern einen hochstehenden Service public im ÖV bieten zu können. Im Einzelnen fallen in der Analyse des Verhältnisses Stadt-BERNMOBIL einige Punkte auf:

Ungleiche Lasten/Nutzenverteilung: Die Stadt leistet vor allem bei den Infrastrukturen erhebliche zusätzliche Leistungen, die ihr nur ansatzweise oder gar nicht abgegolten werden. Sie stellt auch ein Dotationskapital von 33 Mio. zur Verfügung, das ihr nicht verzinst wird. Nutzniesser dieser Leistungen ist in erster Linie der Kanton, die anderen Gemeinden und die Kunden von BERNMOBIL.

Ausfallhaftung: Gemäss bernischer Gesetzgebung ist ein öffentliches Gemeinwesen für ein Unternehmen, das in seinem Auftrag tätig ist, unbeschränkt haftbar, unabhängig von der Rechtsform oder dem Beteiligungsanteil. Das bietet Sicherheit gegenüber den Gläubigern und erhöht damit den unternehmerischen Handlungsspielraum. Dieser drückt sich etwa in tieferen Zinssätzen aus, welche BERNMOBIL bei der Aufnahme von Anleihen erhält.

Risiken: Vor dem Hintergrund der bestehenden Ausfallhaftung sind die wichtigsten Risiken analysiert worden. Wie wirkt sich etwa der Verlust von Linien bei Ausschreibungen, wie wirken sich Verluste bei Linien, die in Ausschreibungen hinzugewonnen werden, usw. aus. Das Fazit dieser Abklärungen ist, dass die heutigen BERNMOBIL-Aktivitäten für die Stadt tragbare Risiken darstellen, also hier alles „im grünen Bereich“ ist.

Infrastruktur: Die Stadt besitzt ein grosses Strassennetz, auf dem sich auch die Infrastruktur für den ÖV befindet (Tramschienen, Haltestellen, Signalsteuerungen usw.) und BERNMOBIL sich mit seinen Tram und Bussen bewegt. Beide Partner sind hier auf eine enge Zusammenarbeit angewiesen, im Detail können die Interessen divergieren.

Die Eigentümerinnenstrategie

Gestützt auf die wichtigsten Ergebnisse der Analyse hat der Gemeinderat folgende Strategie für BERNMOBIL formuliert:

Vision
BERNMOBIL leistet einen hochstehenden Service public im öffentlichen Nahverkehr der Kernagglomeration Bern.

BERNMOBIL soll im Interessen der gesamten Region Bern auch weiterhin sehr gute Dienstleistungen im städtischen ÖV anbieten. Als primäres Geschäftsgebiet erachtet der Gemeinderat die Kernagglomeration Bern. Hier kann das Unternehmen seine Stärken, die im öffentlichen Nahverkehr (Stadtverkehr) liegen, ausspielen. Hier bestehen die besten Synergiepotenziale.

Die nächsten Schritte, welche diese Strategie kennzeichnen, sind ja bereits beschlossen, bzw. stehen kurz vor dem Entscheid:

- Tram Bern West
- Verlängerung Linie 9 bis S-Bahnstation Wankdorf

Weitere Schritte zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs werden in den nächsten Jahren folgen, BERNMOBIL soll bei diesem Angebotsausbau nach Auffassung des Gemeinderats eine wichtige Rolle spielen.

Hauptelemente der Strategie

Die Umsetzung der formulierten Vision bedeutet im Einzelnen:

Stärkung Aktivitäten in der Kernagglomeration: Als Eigentümerin von BERNMOBIL will die Stadt, dass sich die ÖV-Erschliessung der Kernagglomeration im Zentrum der Unternehmensentwicklung steht. BERNMOBIL soll nicht Wachstum über alles stellen, sondern dort wachsen, wo auch die Agglomeration am stärksten wächst, bzw. der Verkehr am meisten zunimmt. Darum geht es ja schliesslich, dass wir das enorme Verkehrswachstum in unserer Region menschen- und umweltverträglich bewältigen können.

Kundenfreundliche Tarife: Mit der Schaffung des Tarifverbunds hat sich das Spannungsfeld zwischen den Interessen des Nahverkehrs (Kurzstrecken) und Regionalverkehrs (längere Strecken) akzentuiert. Fahrten auf längeren Strecken und mehreren Transportunternehmen sind sehr attraktiv geworden. Der Gemeinderat will, dass BERNMOBIL im Interesse seiner Kunden im Libero-Verbund darauf hinwirkt, dass die Attraktivität der ÖV-Tarife auch auf Kurzstrecken erhalten bleibt. Die Tarifstrukturen müssen dem Grundsatz der Kostenwahrheit folgen und dürfen nicht die treuesten Kunden bestrafen.

ÖV-Bevorzugung: Wenn das Verkehrswachstum in der Kernagglomeration bewältigt werden soll, dann kann dies nur über den Ausbau des ÖV geschehen. Deshalb gibt die städtische Verkehrspolitik dem ÖV Priorität gegenüber dem MIV. Dieser Grundsatz wird auch durch die Eigentümerstrategie bestätigt.

GAV-Pflicht und Gleichstellung der Geschlechter: Die Stadt will selbstverständlich, dass BERNMOBIL weiterhin ein fortschrittlicher Arbeitgeber ist, der die Sozialpartnerschaft hochhält und deshalb einen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) abschliesst. Zum Glück hat der Kanton für die ganze Branche die GAV-Pflicht erlassen. Damit sind wir einen wichtigen Schritt weiter als beispielsweise der Kanton Zürich, wo zwischen Kanton, Unternehmen und Gewerkschaften immer noch um diese Frage gestritten wird.

Strasseninfrastruktur: Die enge Verflechtung der Strassen und ÖV-Infrastruktur (Haltestellen, Tramgeleise, Fahrleitungen usw.) ist erwähnt worden. Diese Zusammenarbeit wird durch die laufenden Grossprojekte noch intensiver. In der Altstadt gelangt die Infrastruktur an ihre Belastungsgrenzen (Brücken!), deshalb ist die Nutzung durch Tram und Busse sehr kosten- und unterhaltsintensiv. Die Stadt ist entsprechend auf eine enge Kooperation mit BERNMOBIL angewiesen. Hier will der Gemeinderat zu einer langfristig verbindlichen Regelung kommen, die Konflikte vorbeugen kann, auch im Hinblick darauf, dass es einmal zu einer Änderung in den Besitzverhältnissen von Bernmobil kommen könnte.

Verzinsung Dotationskapital: Die Stadt ist der Auffassung, dass das BERNMOBIL zur Verfügung gestellte Dotationskapital verzinst werden sollte. Hier besteht eine Differenz zum Kanton, mit ihm will der Gemeinderat deshalb das Gespräch aufnehmen und nach einer Lösung suchen.

Erweiterung des Marktgebietes: Die Kernagglomeration ist das primäre Marktgebiet von BERNMOBIL. Falls es zur Stärkung dieser Aktivitäten beiträgt, also beispielsweise Synergien bringt, ist der Gemeinderat einverstanden, wenn BERNMOBIL auch ausserhalb dieses Gebietes aktiv wird. Allfällige politische Auswirkungen solcher Schritte sind jedoch vom Unternehmen zu beachten.

Eine **Strategische Kooperation** mit anderen Verkehrsunternehmen wird von der Stadt als Option betrachtet, soweit damit eine Stärkung in der Kernagglomeration verbunden ist und die Risikoexposition der Stadt nicht verschlechtert wird. Entscheidend wäre dabei für die Stadt, um was für einen Partner auf der Eigentümerebene es sich dabei handelt. Von Bedeutung für die Beurteilung werden dabei namentlich sein Status (öffentlich/privat), sein Bezug zum öffentlichen Nahverkehr und seine Strategie sein.

Fazit

Im Laufe der Erarbeitung der Eigentümerstrategie hat die Stadt und BERNMOBIL im vergangenen Jahr einen gemeinsamen Lernprozess durchgemacht. Aufgrund des in vielen Punkten schwer bestimmbareren Umfelds, von dessen Entwicklung BERNMOBIL in grossem Masse abhängig ist, kann nicht eine isolierte städtische Strategie formuliert werden. Die Stadt und BERNMOBIL hat aber heute ein gemeinsames Verständnis darüber, was auf uns zukommen könnte und wie wir auf diese Entwicklungen vorausschauend reagieren.

Gerade die vor wenigen Tagen erfolgte Ankündigung des Kantons über weitere Ausschreibungen, welche BERNMOBIL direkt tangieren, zeigen, dass wir hier richtig liegen. Damit ist die Stadt und BERNMOBIL *offen für die Zukunft* und bereit, die Herausforderung anzunehmen, welche die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Bern bietet.