

Rhätische Bahn

4. 9. 75

*Elisabeth Bernina  
~ M.*

Verkehrsfragen aus der Sicht der Rhätischen Bahn  
im Lichte der neuen Wirtschaftslage

Mehr oder weniger dunkle Wolken - eigentlich überwiegend mehr - am Konjunkturm Himmel bleiben auf die Entwicklung der Verkehrsunternehmen in der ersten Jahreshälfte nicht ohne Einfluss. Das gilt auch für die Rhätische Bahn und hier besonders für deren Güterverkehr.

Im Reiseverkehr bewegen sich die erzielten Frequenzen und Einnahmen im ersten Halbjahr 1975 in der Grössenordnung des Vorjahres. Diese Verkehrssparte scheint im Gesamten von der Krise noch nicht betroffen zu sein. Wie lange noch? Bereits macht sich der Arbeitsrückgang und die zunehmende Arbeitslosigkeit in Industrie und Gewerbe im rückläufigen Berufsverkehr bemerkbar.

Ein Vergleich der Entwicklung der Reiseverkehrsleistungen auf der Rhätischen Bahn mit jenen der Autos, Logiernächte und Bevölkerung seit 1950 gibt einen Hinweis, von welchen Faktoren der Reiseverkehr der Bahn beeinflusst wird.

- Der Autobestand im Kanton verzehnfacht sich im Beobachtungszeitraum (1950 - 74), während er für die Schweiz ungefähr auf das Zehnfache ansteigt. In Graubünden markante Wachstumssteigerung ab 1965.
- Die Logiernächte aller Beherbergungsformen steigern sich um das Dreifache des Wertes von 1950 (Index 1974 = 305).
- Das Angebot an Personenkilometerleistungen der Rhätischen Bahn steigt bis 1962 im Gleichschritt mit den Logiernächten im Kanton, stagniert dann aber bis 1971 (Index 175). Dann tritt eine bescheidene Zunahme ein: 1974 Index 191, also annähernde Verdoppelung seit 1950.
- Die Wohnbevölkerung im Kanton nimmt schwach, aber stetig auf Index 123 zu.

Daraus lassen sich einige Feststellungen ableiten:

- Trotz der explosionsartigen Zunahme der privaten Motorisierung hat die Bahn ihren absoluten Verkehrsanteil steigern können. Sie bleibt aber - seit 1964 - hinter dem Wachstum der Logiernächte zurück.

- Zur Konkurrenzbeziehung Bahn - Auto: wäre die Substitution der Bahn durch den Privatwagen vollständig, hätte die Pkm-Leistung der Rhätischen Bahn kontinuierlich zurückgehen müssen.
- Wenn man unterstellt, dass die Nachfrage nach Leistungen der Bahn im Reiseverkehr durch die Wohnbevölkerung im Gleichschritt mit deren Wachstum zunimmt, so entfallen rund 70 % der Zunahme an Pkm der Bahn auf den touristischen Verkehr.
- Die Bahn verliert zwar einen relativen Marktanteil ausgedrückt in Logiernächten, aber viel weniger, als allein aus der Zunahme der individuellen Mobilität durch die private Motorisierung zu erwarten wäre.

Auf Grund dieser Zusammenhänge muss bei einem stärkern Rückgang der Logiernächte mit einer spürbaren Abwärtsbewegung des Reiseverkehrs der Rhätischen Bahn gerechnet werden.

Arg in den Strudel der Rezession geriet indessen der Güterverkehr. Wie die Betriebsergebnisse des ersten Semesters 1975 zeigen, sind der Rhätischen Bahn von Januar bis Juni 101 000 Tonnen oder 29,0 % des letztjährigen Güterverkehrs verlorengegangen. Diese Ausfälle stellen einen Frachtverlust von rund 5,2 Mio Franken dar, ein Aderlass, der kräftig an die Substanz der Bahnunternehmung rührt. Die Tiefe des Verkehrseinbruchs, der ohne Beispiel dasteht, wird daraus ersichtlich, dass der bisher stärkste Rückschlag im Jahre 1970 - nach Abschluss der grossen Kraftwerkbauten - 8,4 % betrug. Dieser "Absturz" ist die Folge einer seltenen Kummulation negativer Kräfte konjunktureller und konkurrenzmassiger Natur. Der Konjunktüreinbruch, der noch keineswegs überwunden ist, trifft sämtliche Güterverkehrssparten. Dazu kommt die erhebliche Konkurrenzverschärfung seitens der Strasse. Unbeschäftigte Lastwagen dringen mit "attraktiv-ruinösen" Preisofferten mehr und mehr in die Domäne der Schiene ein. Die Eisenbahn verliert überproportional, weil vorallem der Lastwagen-Unternehmer schneller und flexibler reagiert. Diese so schnell veränderte Wirtschaftslage hat schlagartig ungelöste Verkehrsfragen und Probleme, welche in der Zeit der Hochkonjunktur unbeachtet blieben, wieder ins grelle Licht der Wirklichkeit gerückt. Ein Hauptproblem liegt wohl darin, dass bis heute eine zweckmässige Verkehrsteilung und ein koordinierter Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger

nicht gefunden wurde. Der Versuch, das Prinzip der Marktwirtschaft auf den Verkehr zu übertragen und die Verkehrsteilung über den Preis zu steuern hat, wie die gegenwärtige Situation zeigt, zu einer stark verzerrten Wettbewerbssituation geführt. Die freiheitliche Ordnung im Verkehrswesen birgt in Zeiten anziehender Konjunktur die Gefahr einer Ueberdimensionierung der Transportkapazität auf der Strasse, insbesondere im Ueberlandverkehr, in sich. In Zeiten abflauender Konjunktur verschärft sich der Preiswettbewerb, der bis zu Dumpingpraktiken ausarten kann, was in der heutigen Zeit wieder beobachtet wird.

Warum versagt das Prinzip der Marktwirtschaft beim Versuch einer wirtschaftlichen Verkehrsteilung? Einmal weil die wichtigsten Verkehrsträger aus technischen Gründen nicht dieselbe Angebotsstruktur haben. Zwei grundlegende Fälle sind zu unterscheiden. Im ersten Fall können Verkehrsweg und Verkehrsbetrieb aus technischen Gründen nicht getrennt werden. Die Angebotsstruktur des Betriebes entspricht derjenigen des Verkehrsweges. Sie ist monopolistisch. Das Musterbeispiel dafür ist die Eisenbahn. Nun ist aber festzuhalten, dass Monopol in diesem strukturellen Sinne in keiner Verbindung mehr zu einer monopolistischen Verhaltensweise eines Anbieters steht. Auf dem Schienenwege können also aus technischen Gründen nicht mehrere Anbieter auftreten. Dagegen erhielt die Eisenbahn wirkungsvolle Substitute, die wie Konkurrenten auf dem Verkehrsmarkt wirken.

Im zweiten Fall lassen sich Verkehrswege und Verkehrsbetrieb produktionstechnisch trennen. Das Angebot der Verkehrsleistungen unterscheidet sich strukturell vom Angebot der Verkehrswege. Der Strassenverkehr (Strasse - Automobilbesitzer) oder Luftverkehr (Flughäfen - Flugzeugbesitzer) sind Beispiele dafür. Hier ist auf einem Verkehrsweg eine grosse Zahl von Anbietern von Verkehrsleistungen möglich, sodass der Wettbewerb, beispielsweise zwischen Strassentransportunternehmungen, spielt. Die Bereitstellung von Verkehrswegen (Strassen, Flugplätze) erfolgt aber auf Grund von politischen Entscheiden.

Die folgenden Ausführungen beschränken sich auf die Frage der Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Strasse. Eine volle Substitution zwischen den beiden Verkehrsträgern ist aus technischen und räumlichen Gründen nicht möglich. In einem gewissen Bereich ergänzen sie sich. Wie sich der substituierbare Verkehr

auf beide Verkehrsträger aufteilt, hängt vom Gleichgewichtspreis ab. Wie entsteht dieser? Die gewerblichen Anbieter von Verkehrsleistungen auf der Strasse und im Werkverkehr arbeiten wie erwähnt unter Konkurrenz, was unter ihnen zu einem Gleichgewichtspreis führt. Da jeder Strassentransporteur - entsprechende Verkehrswege vorausgesetzt - auch in Konkurrenz zur Eisenbahn fahren kann, wird der Gleichgewichtspreis der Strassentransporteure zum Marktpreis für Eisenbahntransporte. Gelingt es der Eisenbahn im Rahmen dieser Marktpreise Tarife anzubieten, wird sie ihren Verkehrsanteil halten können. Bei der heutigen Kostensituation der Eisenbahnunternehmungen genügt dieser "Marktpreis" nicht mehr, die Kosten für den Betrieb und für die Verkehrswege zu decken. Die Eisenbahn arbeitet deshalb nicht mehr eigenwirtschaftlich. Sie müsste gemäss privatwirtschaftlichen Kriterien stillgelegt werden.

Die Anwendung der Arbeitsteilung und die Ausnützung des technischen Fortschritts haben im wesentlichen den weltwirtschaftlichen Erfolg des industriellen Zeitalters bestimmt. Eine wesentliche Voraussetzung der Arbeitsteilung ist das Vorhandensein eines guten Verkehrsnetzes und Verkehrsträgern. Die Wirtschaftsentwicklung setzt eine entsprechende Entwicklung des Verkehrs voraus; oder negativ betrachtet darf der Verkehr kein Flaschenhals für die Wirtschaftsentwicklung sein. Die Aufwendungen für den Verkehr haben heute einen so grossen Umfang erreicht, dass mit den knappen Mitteln die bestmögliche Verkehrsbedien-  
nung geschaffen werden muss. Wäre es unter dieser Voraussetzung richtig, wenn die Eisenbahnen stillgelegt würden?

Die Aufgabe der früheren staatlichen Verkehrspolitik bestand in der Schaffung und dem Unterhalt eines Wegnetzes. Die historische Entwicklung hat dazu geführt, dass die Verkehrsmittel allgemein und fiskalisch unterschiedlich behandelt werden. Der Staat auferlegt den Eisenbahnen noch immer Pflichten als wären sie Wirtschaftssubjekte mit einer monopolistischen Verhaltensweise. Die an sich bescheidene Flexibilität der Bahnen wird dadurch noch mehr eingeengt. Die Konzessionspflichten wirken sich als Lasten aus, da sie die Aufrechterhaltung einer bestimmten ungenutzten Transportkapazität bedingen. Der Staat finanziert sie teilweise durch Abgeltungsbeiträge an die Unternehmungen. Dem Strassenverkehr stellt der Staat den Verkehrsweg in der Regel kostenlos zur Verfügung,

während die Eisenbahn für Bau und Unterhalt ihrer Infrastruktur selbst aufzukommen hat. Andererseits wird der Strassenverkehr mit Treibstoffsteuern und andern Abgaben belastet. Beeinflusst die fiskalische Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel die Verkehrsteilung, und ist sie geeignet, die Verkehrsträger zweckmässig zu koordinieren?

Die Preise bestimmen weitgehend, welchen Teil des strittigen Verkehrs sie an sich zu ziehen vermögen. Fiskallasten und Subventionen können die Preise der Verkehrsleistungen konkurrierender Verkehrsmittel beeinflussen und somit auch die Verkehrsteilung. Einen breiten Raum in der Verkehrspolitik nimmt die Diskussion um eine Strassenkostenrechnung ein. Vom Standpunkt einer rationellen Verkehrsteilung ist sie unergiebig, da solche Rechnungen Gesamtkosten erfassen, während es für die Verkehrsteilung nur auf die Grenzkosten für einzelne Verkehrsleistungen ankommt. Die Grenzkosten werden definiert als der Zuwachs der variablen Kosten für eine zusätzliche Einheit Verkehrsleistung. Die Grenzkosten geben also an, wieviel die Gesamtkosten steigen oder sinken, wenn die Verkehrsleistung um eine Einheit vergrössert oder verkleinert wird.

Das Verkehrsteilungspostulat geht von der Ueberlegung aus, dass jeder Transport dem Verkehrsmittel mit den niedrigsten volkswirtschaftlichen Grenzkosten zufallen sollte. Da aber bei freier Wahl des Verkehrsmittels die Transporte (vergleichbare Verkehrsqualität vorausgesetzt) dem Verkehrsmittel mit den niedrigeren Preisen zufallen, sind die fiskalischen Instrumente so einzusetzen, dass die Preisunterschiede zwischen konkurrierenden Verkehrsmitteln möglichst getreu die Unterschiede ihrer Grenzkosten widerspiegeln. Die Hauptfrage ist, ob die kostenlose Bereitstellung der Strassen durch den Staat eine Abweichung der privatwirtschaftlichen Grenzkostenrelationen von den volkswirtschaftlichen verursacht, d.h. ob die privatwirtschaftlichen Grenzkosten des Strassenverkehrs dadurch niedriger sind als die volkswirtschaftlichen. Trifft dies zu, würden auch die Preise, die bei freier Konkurrenz den privatwirtschaftlichen Grenzkosten entsprechen, unter den volkswirtschaftlichen Grenzkosten liegen. Der Staat würde dadurch eine unrationelle Verkehrsteilung fördern. In den letzten Jahren sind die Strassenbereitstellungskosten wesentlich stärker angewachsen als die Preise für Verkehrsleistungen. Der Grund liegt in der Tatsache, dass

zu den Bau- und Unterhaltskosten der Strassen ins Gewicht fallende Betriebskosten von Strassenanlagen sowie Ueberwachungskosten kamen. Die Kosten der privaten Transportunternehmungen konnten je Transporteinheit gesenkt werden, weil die Gesamtgewichte und die Achslasten auf der Strasse erhöht wurden. Diese Kosteneinsparungen der Transportunternehmungen gehen allerdings zu einem ansehnlichen Anteil zu Lasten eines zunehmenden Strassenunterhaltes. Würden noch die steigenden sozialen Kosten des Strassenverkehrs in Rechnung gesetzt, dürfte der Unterschied zwischen den privatwirtschaftlichen Grenzkosten der Strassentransporte und den volkswirtschaftlichen Grenzkosten des Strassenverkehrs erheblich sein.

Diese Ueberlegungen lassen erkennen, dass die heutige Verkehrsteilung nicht rationell sein kann. Der Anteil der Strassentransporte ist zu gross. Die Aufgabe der Verkehrspolitik ist es nun, durch fiskalische Massnahmen die privatwirtschaftlichen Grenzkosten der Verkehrs- und Transportunternehmungen den volkswirtschaftlichen Grenzkosten der Verkehrsträger anzupassen. Der Staat hat dabei zwei Möglichkeiten: Er belastet entsprechend den verursachten Kosten den Strassenverkehr und verlangt, dass die Eisenbahnunternehmungen eigenwirtschaftlich arbeiten. Oder der Staat behandelt die Eisenbahnen wie den Strassenverkehr, indem er ihre Infrastrukturkosten übernimmt und die Konzessionspflicht lockert.

Ein weiteres Verkehrsproblem betrifft die Koordination der Verkehrsmittel in unsern dünn besiedelten Gebieten, wo das gesamte Verkehrsaufkommen begrenzt ist. Das Netz der Rhätischen Bahn ist so angelegt, dass es alle regionalen Zentren mit dem SBB-Anschluss bis Chur verbindet. Die Hauptaufgabe der Rhätischen Bahn ist, den Verkehr zwischen Chur mit dem Bahnanschluss zur übrigen Schweiz und den regionalen Zentren in Graubünden zu bewältigen. Von dort aus erschliessen Autobusverbindungen der PTT-Betriebe die anschliessenden Täler. So entstand ein weitläufiges Netz von öffentlichen Verkehrsverbindungen, welches das Rückgrat der Verkehrserschliessung im Kanton Graubünden bildet. Das in den letzten achzig Jahren geschaffene öffentliche Verkehrsnetz steht mit den ihm im Rahmen der Regional- und Ortsplanungen zgedachten Erschliessungsfunktionen im Einklang, nämlich die innerregionale oder flächenmässige Ver-

kehrsbeförderung soll durch Autobusse erfolgen, während der überregionale und Fernverkehr Aufgabe der Bahn ist. Diese Aufgabenteilung bildet eine gute Voraussetzung für einen rationellen Einsatz der öffentlichen Verkehrsmittel. Dennoch werden Begehren gestellt, die eine Netzausdehnung der Autobusverbindungen parallel zur Bahn anstreben. Solche Verbindungen bringen in der Regel keine entscheidende Verbesserung in der Verkehrsbedienungsleistung. Neuer Verkehr kann kaum gewonnen werden. Vielmehr würde bestehender Bahnverkehr abwandern. Die Folge wäre eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation der beiden Verkehrsträger. Aber auch hier keine Regel ohne Ausnahme! Entstehen in einer Region neue Verkehrsbedürfnisse, kann eine partielle Erweiterung der Autobusverbindungen gerechtfertigt und nützlich sein, wenn darauf geachtet wird, dass die Lösung die Interessen beider Verkehrsträger berücksichtigt und gesamthaft keine zusätzlichen Verluste entstehen.

Ein gutes Beispiel dafür ist der neu geschaffene Oberengadiner Sportbus. Initiator und tatkräftiger Mithelfer bei der Realisierung war Herr Reg. Rat Largiadèr. In der Region Oberengadin liegen verschiedene Skigebiete einige Kilometer abseits der Ortschaften. Teile davon konnten mit der Post und Teile mit der Bahn erreicht werden. Die Skifahrer benutzten aber mehrheitlich den Privatwagen, weil der Gang zur entfernten Bahn- oder Poststation in der heutigen Skifahrerausrüstung sehr beschwerlich ist. Der private Autoverkehr durch die Ortschaften hat deshalb auch im Winter sehr stark zugenommen. Eine Neukonzeption im Angebot des regionalen öffentlichen Verkehrs zur Entlastung der Ortschaften und der Parkplätze vom privaten Motorfahrzeugverkehr drängte sich auf. Diese konnte nur in einem neuartigen Autobusdienst bestehen. Eine auf freiwilliger Basis gefundene Übereinkunft zwischen den interessierten Gemeinden, PTT-Betriebe und Rhätische Bahn bildet die Grundlage für den Betrieb dieser Autobuslinie. Darin wird die Deckung allfälliger Verluste der beiden Unternehmungen durch die interessierten Gemeinden garantiert. Der Versuchsbetrieb während zwei Wintersaisons war erfolgreich, sodass dieses Angebot im Oberengadin nicht mehr wegzudenken ist. Die Auslastung der Autobusse, die nach einem starren Fahrplan in einem Intervall von 30 Minuten in jeder Richtung fahren, ist auf der ganzen Strecke ausgezeichnet. Schon im zweiten Versuchswinter konnten die Betriebskosten und der Verkehrsverlust der Rhätischen

Bahn auf der Strecke St. Moritz - Bernina Diavolezza Lagalb durch die Verkehrseinnahmen gedeckt werden. Die Defizitdeckung der Gemeinden musste nicht mehr beansprucht werden. Dank der Verbesserung des Angebots der öffentlichen Verkehrsverbindungen innerhalb der Region kann man den Gast anhalten, seinen Privatwagen zu Hause zu lassen und mit der Bahn in die Ferien zu fahren.

Eine ähnliche Zweiteilung der Aufgaben wie im Reiseverkehr strebt die Rhätische Bahn im Güterverkehr an: Beförderung der Güter bis in die Regionszentren mit der Bahn und Verteilung innerhalb der Region auf der Strasse. In diesem Sektor eine Verständigung mit privaten Strassentransporteurs zu finden, die gleichzeitig auf den Zufahrtsstrecken Konkurrenten der Bahn sind, ist sehr schwer. Es braucht von der Bahn aus sehr viel Optimismus, viel Arbeit und ein grosses Durchhaltevermögen, um überhaupt auf freiwilliger Basis eine solche für die Allgemeinheit wie für die Beteiligten nützliche Koordination im Einsatz der Verkehrsmittel zu erreichen. Ein Beispiel dieser Zusammenarbeit Schiene / Strasse im Güterverkehr soll den Vorteil dieser Koordination erläutern. Eine Firma der Lebensmittelbranche, die einen beachtlichen Teil des Kantons Graubünden mit Lebensmitteln versorgt, transportierte noch vor sechs Jahren täglich mit ihren Werklastwagen Versorgungsgüter von Landquart aus nach allen Kantonsteilen. Die Rhätische Bahn schlug ihr nach Inbetriebnahme der für Konsumgütertransporte besonders geeigneten Schiebewandwagen im Jahre 1970 vor, die Transporte in das Engadin und die Südtäler gemeinsam nach dem Prinzip "Transporte vom Lagerhaus in die Region auf die Bahn und Verteilung in der Region mit dem Lastwagen" zu realisieren. Die Firma liess sich vom Vorteil des Bahnangebotes überzeugen und stationierte für die Verteilung der Güter in der Region einen Teil ihrer Lastwagen in Samedan. Die täglichen Transporte zwischen Landquart und Samedan und zurück rollen seither nach einem festen Transportplan auf der Bahn.

Diese Zusammenarbeit hat der Bahn eine Vermehrung der Wagenladungstransporte gebracht. Sie lässt eine bessere Wagenauslastung zu. Dank dieser Leistungsoptimierung konnte die Rhätische Bahn Transportpreise anbieten, die eine wirtschaftliche Lösung für die Transportkombination Schiene / Strasse ermöglichten. Unser Partner kann seine Lastwagen für die Verteilung im Engadin günstiger

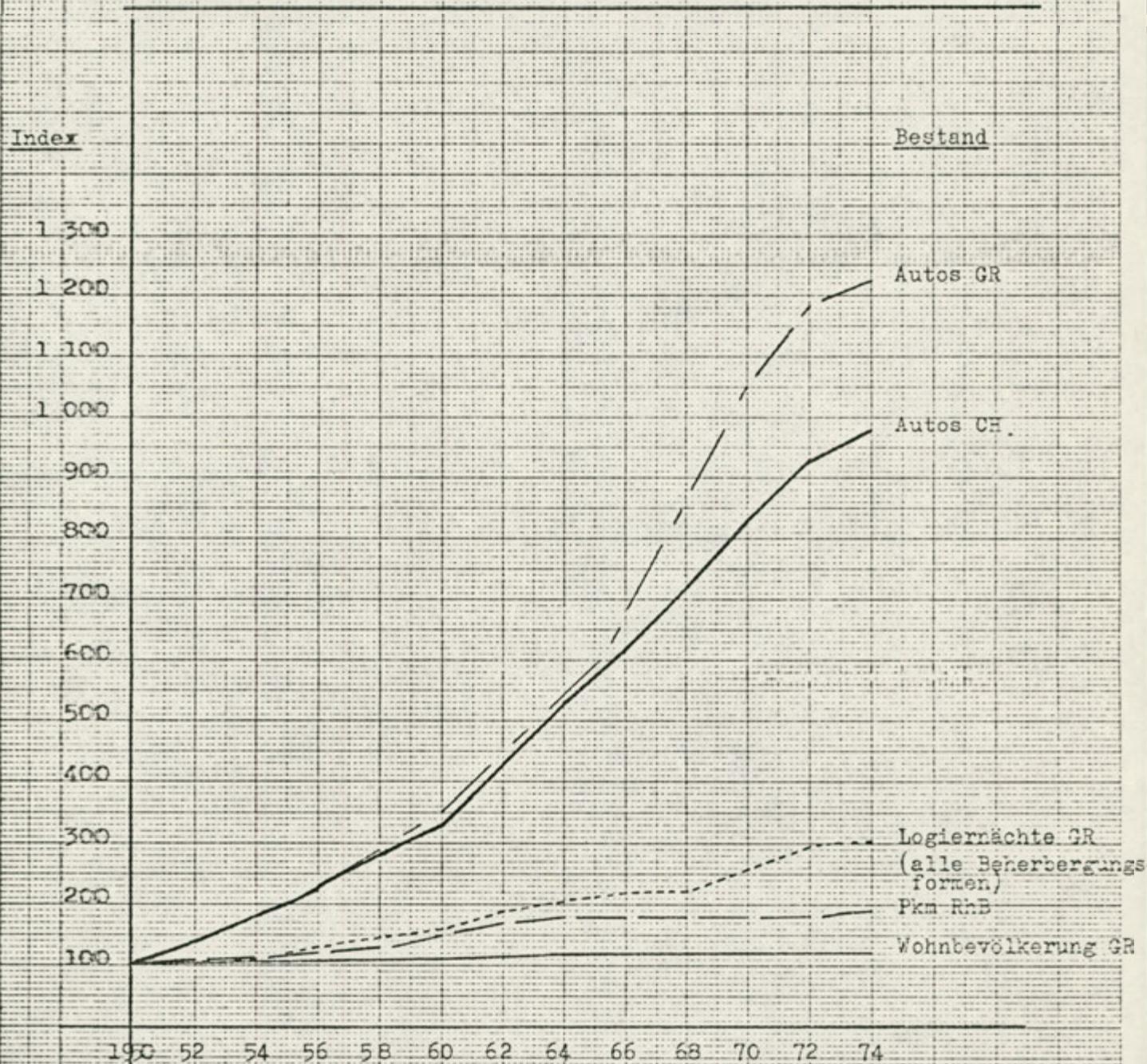
disponieren und besser auslasten. Die Passstrassen werden vom Schwerverkehr zugunsten des Individualverkehrs entlastet. Die Lastwagenführer können in der Region wohnen, was einer Bereicherung der Region um die entsprechenden Arbeitsplätze gleichkommt. Und der Lebensmittelkunde profitiert von der zuverlässigen Verteilung. Aehnliche Lösungen wären bei vielen andern Transporten möglich, was eine engere Zusammenarbeit mit den Strassentransportunternehmungen der Region voraussetzen würde. Die Zeit des Wirtschaftsrückgangs ist aber für Gespräche über Zusammenarbeit im Güterverkehr ungünstiger geworden. Das darf nicht der Grund sein, solche Bestrebungen zu begraben. Vielmehr muss angestrebt werden, dass die Idee der Verkehrskoordination ein fester Bestandteil der Entwicklungskonzepte und der Regionalplanungen wird. In diesem Zusammenhang muss noch eine weitere Schwierigkeit erwähnt werden, die oft die Schaffung von notwendigen Infrastrukturen für die Kooperation Schiene / Strasse verunmöglichen. Um die Zusammenarbeit zwischen Schiene / Strasse wirtschaftlich gestalten zu können, sollten in der Region oft Lager, Lagerhäuser und Güterumschlagsplätze mit Geleiseanschlüssen gebaut werden. Die Bahn hat in diesem Sinne verschiedene Projekte zu fördern versucht. Sie hat die Erfahrung gemacht, dass die Standortgemeinden vielfach mit ihren Ortsplanungen den Erfolg solcher Bestrebungen verhindern können. Da hier aber das Interesse einer übergeordneten Gemeinschaft - Region oder Kanton - auf dem Spiele steht, wäre eine Einflussnahme des Kantons schon auf der Stufe der Sachplanung sehr erwünscht. Wäre nicht das kantonale Planungsgesetz die gesetzliche Grundlage dafür?

Mit diesen kurzen Betrachtungen konnte es im Rahmen des Vortrags nur darum gehen, einen Ansatz für eine rationelle Verkehrsteilung anzudeuten und ein praktisches Konzept für eine wirtschaftliche Koordination von Verkehrsmitteln in einem dünn besiedelten Gebiet zu skizzieren. Wenn auch verkehrspolitische Massnahmen zur Herbeiführung einer rationellen Verkehrsteilung auf Bundesebene zu vollziehen sind, muss vorerst das Verständnis dafür auf kantonaler Ebene gefunden werden.

Der Regierung des Kantons Graubünden wäre die Rhätische Bahn dankbar, wenn sie den dargestellten Grundsatz der Koordination der Verkehrsmittel in den kantonalen Sachplanungen berücksichtigen liesse und seine Verwirklichung mit den Instrumenten der Raum- und Entwicklungsplanung fördern würde.

4.9.1975 KD/C/er

Relative Entwicklung von verschiedenen Grössen in Graubünden seit 1950



4.9.1975 Hs