Direktion
für Verkehr, Energie und Wasser
des Kantons Bern
Direction
des transports, de l'énergie et des eaux
du canton de Berne

3011 Bern, Reiterstrasse 11, Telefon 031 69 36 11

DEFIZITE DER KONZESSIONIERTEN TRANSPORTUNTERNEHMUNGEN (KTU) IM KANTON BERN

Dr. Ruedi Meier, VEWD
Januar 1990

DEFIZITE DER KONZESSIONIERTEN TRANSPORTUNTERNEHMUNGEN (KTU) IM KANTON BERN

INHALTSVERZEICHNIS

1. Fragestellung - Vorgehen

2. Die Defizitbeteiligung als Teil der öffentlichen Unterstützung zugunsten des öffentlichen Verkehrs (Staatsbeiträge)
2.1 Die statistischen Unterlagen
2.2 Die öffentlichen Ausgaben (Staatsbeiträge) zugunsten des öffentlichen Verkehrs
2.3 Fazit

3. Die Entwicklung der Staatsbeiträge
3.1 Die Entwicklung der Staatsbeiträge total
3.2 Gemeinwirtschaftliche Leistungen, Tarifannäherungen, Defizitbeiträge
3.3 Zusammenzug der realen jährlichen Aenderungen der Staatsbeiträge Bund/Kantone
3.4 Fazit

4. Berner KTU-Bahnen mit Defizitbeiträgen
4.1 Die Einteilung der öffentlichen Transportunternehmungen
4.2 Die erfassten/nicht-erfassten TU im Kanton Bern
4.3 Fazit

5. Die Entwicklung der Betriebsfehlbeträge, Tarifannäherungen und gemeinwirtschaftlichen Leistungen an die Berner Privatbahnen
5.2 Vergleiche der realen jährlichen Aenderungen Bund/Kantone - Kanton Bern der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, Defizitbeiträge und der Tarifannäherungen

6. Die Defizitentwicklung bei einzelnen bernischen Privatbahnen

7. Schlussfolgerungen

Dr. Ruedi Meier, VEWD
Januar 1990

1. Fragestellung - Vorgehen

Im Jahre 1985 hat die VEWD einen Bericht über die Betriebsfehlbeträge der KTU ausgearbeitet. Darin sind die Ursachen der Defizitentwicklung für die Jahre 1975-1983 analysiert worden. Zudem wurde der Frage nachgegangen, inwiefern eine reale Stabilisierung der Betriebsfehlbeträge (sie sollten die Teuerungsrate nicht mehr übersteigen) erreicht werden kann. Ein breites Spektrum von Massnahmen zugunsten einer Defizitstabilisierung wurde vorgeschlagen.

Die vorliegende Arbeit schliesst an den Bericht der VEWD aus dem Jahre 1985 an. Es wird eine Aktualisierung der "Defizit"-Entwicklung seit 1983 und ein Vergleich mit der Entwicklung seit 1975 vorgenommen.

Vorgehen

a. Im ersten Kapitel wird die Fragestellung und das Vorgehen des vorliegenden Papiers skizziert.
Im zweiten Kapitel wird eine kritische Auseinandersetzung mit dem Begriff "Defizit" vorgenommen. Eine Abgrenzung der verschiedenen Staatsbeiträge zugunsten des öffentlichen Verkehrs zeigt, dass die "Defizite" nicht isoliert betrachtet werden können. Andere Ausgaben der öffentlichen Hand zugunsten des öffentlichen Verkehrs können ebenfalls Defizitcharakter haben und sie werden ebenfalls in die Analyse einbezogen.

b. In der vorliegenden Arbeit wird deshalb neben den Defiziten in der Form der Betriebsfehlbeträge ebenfalls auf die Staatsbeiträge insgesamt zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie auf die gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die Tarifannäherung des Bundes eingegangen (Kapitel 3). Einerseits wird die "Gesamtentwicklung" dieser Beitragskategorien dargestellt. Anderseits wird eine Vergleichsbasis für die kantonale Entwicklung geschaffen.

c. Betriebsfehlbeträge erhalten nur ein ganz bestimmter Teil der Transportunternehmungen (TU). Ein Ueberblick über alle öffentlichen Verkehrsbetriebe soll aufzeigen, welche TU überhaupt in den Genuss von Betriebsfehlbeträgen kommen (Kapitel 4).

d. Im Kapitel 5 wird die Defizitentwicklung der Berner KTU-Bahnen dargestellt. In einem zweiten Schritt erfolgt ein Vergleich mit der schweizerischen Entwicklung. Gleichzeitig wird in einem Kommentar auf die Entwicklung eingegangen (Kapitel 5.1).

e. Im Kapitel 6 erfolgt die Betriebsdefizitentwicklung für die einzelne KTU-Bahnen des Kantons. Gewisse Rückschlüsse auf die Defiztentwicklung können gezogen werden.

f. Das Kapitel 7 enthält die Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse der vorliegenden Arbeit und die Schlussfolgerungen.

2. Die Defizitbeteiligung als Teil der öffentlichen Unterstützung zugunsten des öffentlichen Verkehrs (Staatsbeiträge)

2.1 Die statistischen Unterlagen

a. Eidgenössische Ebene
Das Bundesamt für Statistik veröffentlicht in Zusammenarbeit mit anderen Bundesämtern die jährlich erscheinende Publikation "Der öffentliche Verkehr" sowie die "Schweizerische Verkehrsstatistik".

"Der öffentliche Verkehr" enthält vorwiegend jährliche Angaben über den öffentlichen Verkehr (Querschnittscharakter). Kennziffern über die einzelnen Verkehrsunternehmungen werden zu Vergleichszwecken ausgewiesen.

Die "Schweizerische Verkehrsstatistik" enthält Zeitreihen der wichtigsten Daten über den öffentlichen und privaten Verkehr auf der Schiene, auf der Strasse, mit Schiffen und Flugzeugen sowie Rohrleitungen. Damit sollen die verschiedenen Verkehrsträger vergleichbar gemacht werden und als eine Grundlage für die Verkehrspolitik dienen.

b. Kanton Bern
Der Kanton Bern verfügt bisher über keine umfassende Statistik über den öffentlichen Verkehr. Mit der personellen Verstärkung des Amtes für den öffentlichen Verkehr sind entsprechende Anstrengungen angelaufen (Vergl. dazu die Vorarbeiten von C. Herren).
Einzig über die Defizitfehlbeträge werden jährliche Angaben vorgenommen. Zudem wurde im Jahre 1985 ein umfassender Bericht über die Betriebsfehlbeträge sowie Kennziffern für den Zeitraum von 1975-1983 erstellt.
Weitere Angaben sind im Rahmen der Berner Verkehrspolitik zusammengetragen worden.

Als Quellen für statistische Erhebungen stehen neben den eidgenössischen Angaben die Geschäftsberichte der Transportunternehmungen (TU) sowie die durch den Kanton effektiv ausbezahlten Beträge zur Verfügung.

Die vorliegenden kantonalen Daten stützen sich vorwiegend auf die Jahresrechungen der TU ab. Die Daten sind von D.Zürcher und K.Inäbnit zusammengestellt worden. Die Grafiken haben C.Herren und K.Inäbnit erstellt.

2.2 Die öffentlichen Ausgaben (Staatsbeiträge) zugunsten des öffentlichen Verkehrs

In der politischen Diskussion wird in der Regel kaum differenziert, wenn es um die Ausgaben zugunsten des öffentlichen Verkehrs geht. Meistens sind mit dem Begriff "Defizit" alle Ausgaben aller Staatsebenen zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs gemeint.

Rechtlich und statistisch sind folgende wichtige Kategorien der Unterstützung zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu unterscheiden:

Staatsbeiträge oder Beiträge der öffentlichen Hand
Oberbegriff für alle Unterstützungen zugunsten des Verkehrs.

Deckung der Betriebsfehlbeträge (Defizite - DEF)
Rechtliche Grundlage für die KTU: Eisenbahngesetz.
Im folgenden wird für die Betriebsfehlbeträge der Begriff Defizite (DEF) verwendet.

Gemeinwirtschaftliche Leistungen (GWL)
Sie werden im übergeordneten Interesse erbracht. Grundlage für die KTU ist das Eisenbahngesetz.
Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen werden in der Betriebsrechnung als Verkehrsertrag verbucht. Sie tragen somit zu einer Reduktion der ausgewiesenen Defizite bei. Eine TU mit hohen GWL erzielt auf dem Markt nicht unbedingt einen guten Aufwanddeckungsgrad.

Ausfallentschädigung des Bundes für Tarifannäherungen (TF)
Die gesetzliche Grundlage bildet der entsprechende Bundesbeschluss.
Tarifannäherungen erhalten vor allem einige KTU-Bahnen. Sie werden sehr unterschiedlich erteilt (Einheimische Berggebiet usw.). Auf Bundesebene ist eine Ueberprüfung im Gang.

TU mit Tarifannäherungen, aber auch mit GWL, können bei einem positiven Betriebsergebnis Dividenden ausschütten (Vergl. dazu etwa die BVZ).

In einem beschränkten Ausmass leistet neuerdings auch der Kanton Tarifannäherungen (Autofreie Orte, Tarifverbunde). Im folgenden Bericht werden diese TF noch nicht beachtet.

Technische Verbesserungen/ teilweise Investitionsbeiträge ab 1985
Gesetzliche Grundlage: Eisenbahngesetz
Damit werden die Investitionen der KTU à fonds perdu unterstützt, was allerdings nur einem geringen Teil des Gesamtvolumens entspricht. ein hoher Anteil wird als bedingt rückzahlbare Darlehen gewährleistet.
In der Aufwandrechnung werden in den folgenden Jahren Abschreibungen vorgenommen. Dank den Beiträgen für technische Verbesserungen bezw. den Investitionsbeiträgen müssen aber keine Kapitalkosten (Zinsen) getragen werden, wie dies etwa bei einer Eigenfinanzierung der Fall wäre.
Hohe Beiträge an die Investitonen können kurzfristig hohe Abschreibungen mit einer negativen Auswirkung auf den Betriebserfolg nach sich ziehen. Längerfristig ist eine Aufwandminderung mit geringeren Defiziten nicht auszuschliessen.

Leistungen für Infrastrukturerfolgsrechnung SBB
Diese Kategorie ist im Rahmen des neuen Leistungsauftrages von 1987 an die SBB eingeführt worden. Bei der SBB sind damit die Defizite - wie sie bei den KTU ausgewiesen werden - praktisch verschwunden.

Umstellung des Betriebes
Diese Beitragskategorie ist in den letzten Jahren nur mehr sehr beschränkt beansprucht worden (1982-1986 keine Beiträge, 1987 1.35 Mio Fr.). Sie sind weitgehend bedeutungslos. In der vorliegenden Arbeit wird darauf nicht eingegangen.

Beiträge zur Beseitigung von Naturschäden
Seit 1982 sind keine Naturschäden-Beiträge mehr ausbezahlt worden. Sie werden nicht beachtet.

Treibstoffzollgesetz
Aufgrund des Treibstoffzollgesetzes können seit 1986 in einem beschränkten Ausmasse Investitionsbeiträge bezahlt werden (Trennung Schiene/Strasse, Förderung von P+R, Sanierung von Bahnübergängen usw.). Die Wirkung zugunsten des öffentlichen Verkehrs ist teilweise umstritten.

2.3 Fazit

Eine Analyse der Defizite (Betriebsfehlbetragsdeckung bezw. der Betriebsfehlbeträge) erfasst nur einen Teil der Staatsbeiträge an den öffentlichen Verkehr. Eine beschränkte Analyse der Defizitentwicklung kann zu Fehlschlüssen führen, da beispielsweise eine Abnahme der Defizite nicht unbedingt mit geringeren Beiträgen der öffentlichen Hand an die TU verbunden ist. Eine ungünstige Defizitentwicklung kann auf anderen Kanälen zum Verschwinden gebracht werden (höhere GWL, Tarifannäherung usw.).

Besonders schwierig ist das Wechselspiel zwischen Investitionsbeiträgen und Defiziten zu erfassen. So können Investitonsbeiträge über höhere Abschreibungen noch grössere Defizite zur Folge haben. Hingegen ist längerfristig bei positiven Rationalisierungseffekten mit einem Abbau der Defizite zu rechnen.

Eine fundierte Analyse der Defizite erfordert, dass alle Arten von Staatsbeiträgen der öffentlichen Hand zugunsten der TU einbezogen werden. Allerdings kann in der vorliegenden Arbeit nicht auf alle Kategorien eingegangen werden. Die Darstellung wird auf die Betriebsfehlbeträge, die GWL und die TF von Bund und Kantonen sowie des Kantons Bern konzentriert.

3. Die Entwicklung der Staatsbeiträge

Die folgenden Ausführungen stützen sich auf die Schweizerische Verkehrsstatistik ab. Es erfolgt eine detaillierte Darstellung der Staatsbeiträge - insbesondere der GWL,DEF und TF - des Bundes und der Kantone.
Die bernische Entwicklung kann damit in den nationalen Rahmen eingeordnet werden.

3.1 Die Entwicklung der Staatsbeiträge total (SBT)

Gesamtentwicklung Staatsbeiträge (Vergl. die detaillierten Angaben Anhang Tabelle T 65)

Tabelle 1: Staatsbeiträge (*) an den öffentlichen Verkehr durch Bund/Kantone

	Bund/Kantone	nominell	real **
1975	389 Mio. Fr.		
1983	1932 "		
1987	1712 "		
75/83		+396.7%	+282.0%
Pro Jahr in Bezug zu 1975***		49.6%	+35.3%
83/87		-11.4%	-18.3%
Pro Jahr		-2.9%	-4.6%
75/87		+301.0%	+184.4%
Pro Jahr		+25.1	+15.4

* GWL, Fehldeckungsbeiträge, Technische Verbesserungen, Umstellungen, Naturschäden, Tarifannäherungen, Investitionsbeiträge von Bund und Kantonen ohne Gemeinden.

** Deflator 1975/1983: 0.769
1983/1987: 0.922
1983/1988: 0.903
1975/1987: 0.709

*** Es werden immer jährliche Durchschnittswerte ausgewiesen, ohne Beachtung von Zinseszinzen.

Die Beiträge von Bund und Kantonen zugunsten des öffentlichen Verkehrs haben sich seit 1975 bis 1987 verdreifacht. Real beträgt die Zunahme beinahe 200%.

In den 80- Jahren (damit ist immer die Periode von 1983 bis 1987 bezw. 1988 gemeint) haben die Staatsbeiträge von Bund und Kantonen zugunsten des öffentlichen Verkehrs nominell und real abgenommen.

Allerdings dürften die Zahlen aus den Jahren 88 und 89 eine Korrektur nach oben bewirken. Ebenfalls weisen die Prognosen der SBB auf eine weitere Zunahme der Staatsbeiträge zugunsten des öffentlichen Verkehrs hin.

Von 1975 bis 1983 haben enorme jährliche Zunahmen der Staatsbeiträge an die TU stattgefunden. In den 80-Jahren hat ein realer jährlicher Rückgang stattgefunden.

Tabelle 2: Staatsbeiträge an den öffentlichen Verkehr durch Bund bezw.Kantone

Alle Werte in Mio. Fr.

	Total	Bund	nom.	real	Kantone	nom.	real
1975	389	310			79		
1983	1932	1484			448 (288)*		
1987	1712	1513			199		

Alle Werte in %

1975/1983	+379	+268.0	+265.0	+180.0
Pro Jahr		+33.5		+22.5
1983/1987	+2.0	-6.0	-30.9	-36.7
Pro Jahr		-1.5		-9.2
1975/1987	+388	+245.0	+152.0	+78.6
Pro Jahr		+20.4		+ 6.6

* Die Beiträge für 1982 bezw. 1984 lauten: 161 Mio. Fr. bezw. 254 Mio. Fr.. Die Relativwerte werden deshalb mit dem Durchschnitt aus den Jahren 82/83/84 gerechnet (288 Mio. Fr.), da das Jahr 1983 für die technische Verbesserung - nicht die Fehlbeträge - überdurchschnittlich hoch ausgefallen ist.

Der Bund hat seine Staatsbeiträge gegenüber den Kantonen weit stärker gesteigert.
In der Periode 1983 bis 1987 ist der Rückgang beim Bund geringer ausgefallen wie bei den Kantonen.
Bei den Kantonen ist die Abnahme im Zeitraum 83/87 nominell, aber auch real recht massiv ausgefallen. Es hat eine reale Rückbildung der Staatsbeiträge stattgefunden.

3.2 Gemeinwirtschaftliche Leistungen, Tarifannäherungen, Defizitbeiträge

Tabelle 3: GWL zugunsten der konzessionierten Bahnen durch den Bund

	Mio. Fr.	nom. in %	real in %
1975	29.170		
1983	35.977		
1987	48,114		
1975/1983		+23	-5.2
Pro Jahr (: 8)		+ 2.9	-0.7
1983/1987		+33.7	+31.1
Pro Jahr (: 4)		+ 8.4	+ 7.8
1975/1987		+64.9	+16.9
Pro Jahr (: 12)		+ 5.4	+ 1.4

Die GWL zugunsten der KTU werden ausschliesslich durch den Bund bezahlt.
Insgesamt haben die GWL seit 1975 bis 1987 nominell und real zugenommen. Von 1975 bis 1983 ist allerdings eine reale Abnahme zu verzeichnen. Die generell restriktive Finanzpolitik des Bundes Ende der 70- und anfangs der 80-Jahre kommt zum Ausdruck.
Mit der recht starken Zunahme der GWL ab 1983 (real + 7.8% pro Jahr) sind die Defizitleistungen durch den Bund und die Kantone tendenziell entlastet worden.

Tabelle 4: Defizitdeckung zugunsten der KTU durch Bund und Kantone *

	Total Bund/Kantone	nom.	real
1975	125.431		
1983	188.738		
1987	209.611		
1975/1983		+50.5	+15.7
Pro Jahr		+ 6.3	+ 2.0
1983/1987		+11.1	+2.4
Pro Jahr		+ 2.8	+0.6
1975/1987		+67.1	+18.5
		+ 5.6	+ 1.5

Tabelle 5: Defizitdeckung zugunsten der KTU durch Bund bezw. Kantone *

	Bund Mio. Fr.	Kantone Mio. Fr.	
1975			
1978(*)	64.999	60.432	(total 125.431)
1983	90.056	98.682	(total 188.738)
1987	104.462	105.149	(total 209.611)

	nom.	real	nom.	real
	in %		in %	
1975/1983	+38.5	+6.5	+63.3	+25.6
Pro Jahr	+ 3.2	+0.8	+ 7.9	+ 3.2
1983/1987	+16.0	+7.0	+6.6	- 1.8
Pro Jahr	+ 4.0	+1.8	+1.7	-0.5
75/87	+60.7	+13.9	+74.0	+23.4
	+ 5.1	+ 1.2	+ 6.2	+ 2.0

* Für das Jahr 1975 werden keine kantonalen Zahlen über die Defizitentwicklung ausgewiesen. Es wird deshalb von den Daten des Jahres 1978 ausgegangen (und trotzdem mit dem Deflator 1975 gerechnet). Die realen Differenzen zwischen 1975 und 1978 sind nicht sehr gross. Zudem sind bei den kantonalen Werten ebenfalls gewisse Unterstützungen der Gemeinden und anderen Körperschaften einbezogen worden.

Von 1975 bis 1987 haben die Defizitbeiträge von Bund und Kantonen nominell, aber auch real zugenommen (67.1% oder 5.6% nominell; real: 18.5% oder 1.5% pro Jahr).
Die Kantone hatten von 1975 bis 1983 grössere Zunahmen an die Defizite der KTU-Bahnen wie der Bund zu verkraften. Ab 1983 hat sich das Verhältnis wieder geändert: Die Zunahme beim Bund ist wiederum grösser geworden. Bei den Kantonen hat sogar von 1983-1987 eine reale Abnahme der Defizitbeiträge stattgefunden.

Tabelle 6: Tarifannäherung Bund zugunsten KTU (Anhang Tabelle T 68)

	Mio Fr.	nominell	real
1975	38.867		
1983	47.261		
1987	67.899		
1975/1983		+21.6	-6.5
Pro Jahr		+ 2.7	-0.8
1983/1987		+43.7	+32.5
Pro Jahr		+ 5.5	+ 8.1
1975/1987		+74.7	+23.9
Pro Jahr		+ 6.2	+ 2.0

Die Tarifannäherungen werden nur vom Bund an einzelne KTU-Bahnen geleistet. Von 1975 bis 1987 haben die Tarifannäherungen nominell und real recht stark zugenommen. Die Abnahme in der Periode 1975 bis 1983 weist wiederum auf die restriktive Finanzpolitik des Bundes hin. Es wurden lineare Kürzungen von 10% vorgenommen. Im Zeitraum 83/87 ist eine recht starke Zunahme festzustellen. Eine vertiefte Untersuchung müsste aber auch die SBB-Preispolitik in diesem Zeitraum beachten.

3.3 Zusammenzug der realen jährlichen Aenderungen der Staatsbeiträge Bund/Kantone

Tabelle 7: Zusammenzug SBT,GWL, DEF, TF Bund/Kantone (reale jährliche Aenderungen pro Jahr)

	Bund	Kantone	Total
SBT			
75/83	+ 33.5	+ 22.5	+ 35.3
83/87	- 1.5	- 9.2	- 4.6
75/87	+ 20.4	+ 6.6	+ 15.4
Total GWL, DEF, TF			
1975/1983	+ 0.0	+ 3.2	+ 1.0
1983/1987	+ 4.3	- 0.4	+ 2.6
1975/1987	+ 1.5	+ 2.0	+ 1.7
GWL			
1975/1983 Pro Jahr	- 0.7		- 0.7
1983/1987 Pro Jahr	+ 7.8		+ 7.8
1975/1987 Pro Jahr	+ 1.4		+ 1.4
DEF			
1975/1983 Pro Jahr	+ 0.8	+ 3.2	+ 2.0
1983/1987 Pro Jahr	+ 1.8	- 0.5	+ 0.6
75/87	+ 1.2	+ 2.0	+ 1.5
TF			
1975/1983 Pro Jahr	- 0.8		- 0.8
1983/1987 Pro Jahr	+ 8.1		+ 8.1
1975/1987 Pro Jahr	+ 2.0		+ 2.0

Das Total der GWL, DEF und der TF zugunsten der KTU-Bahnen in der Schweiz ist seit 1975 bis 1987 jährlich um real 1,7% gestiegen. In der Periode 75/83 waren die realen jährlichen Zunahmen im Vergleich zur Periode 83/87 geringer. Es kann also eine steigende Zunahme der Defizite festgestellt werden, wenn auch die GWL und die TF einbezogen werden.

Hingegen ist bei den Betriebsfehlbeträgen in den 80-Jahren gegenüber der Periode 75-83 eine reale jährliche Abnahme festzustellen. Die Kantone konnten ihre Defizitbeiträge in den 80-Jahren real sogar reduzieren. Beim Bund sind die Defizite

gegenüber 75/83 stärker angewachsen. Der Bund hat seine GWL und TF in der Periode 75/83 real abgebaut. In den 80-Jahren hat eine recht starke Zunahme stattgefunden.

Ein ausführlicher Kommentar und ein Vergleich zu den Berner Werten erfolgt im Kapitel 5.1.

3.4 Fazit

Die Summe "GWL+DEF+TF" hat gegenüber den 70-Jahren zugenommen. Hingegen konnten sich die Kantone gegenüber dem Bund bei der Uebernahme der Defizite entlasten. Dies gilt sowohl für die Betriebsfehlbeträge wie auch die Summe "GWL+DEF+TF". Es ist somit kein eindeutiger Trend festzustellen. Eine Aussage über die Defizitentwicklung hängt stark davon ab, was unter Defizit überhaupt verstanden wird.

4. Berner KTU-Bahnen mit kantonalen Defizitbeiträgen

Die vorliegende Arbeit hat zum Ziel die Defizitentwicklung der TU im Kanton Bern zu untersuchen. Damit werden alle TU einbezogen, die überhaupt Defizite aufweisen. Ausgeschlossen bleiben die öffentlichen TU, die keine Defizite aufweisen, aber anderweitig Staatsbeiträge erhalten oder gar nicht auf Staatsbeiträge angewiesen sind. Es gilt deshalb aufzuzeigen, welche TU aufgrund des Kriteriums "Defizit" ausgeschlossen werden.

4.1 Die Einteilung der öffentlichen Transportunternehmungen

Von der eidgenössischen Verkehrsstatistik werden die öffentlichen Verkehrsbetriebe wie folgt erfasst:

Schiene
- Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs
    - SBB
    - Konzessionierte Bahnen (KTU-Bahnen)
- Zahnradbahnen
- Standseilbahnen
- Luftseilbahnen (nur teilweise erfasst/teilweise inkl. Skilifte)

Strasse
- Oeffentliche Transportbetriebe (PTT, KTU, Private)

Im weiteren bestehen auf dem Wasser sowie in der Luft öffentliche TU, die in unserem Zusammenhang nicht weiter verfolgt werden.

4.2 Die erfassten/nicht-erfassten TU im Kanton Bern

Die vorliegende Arbeit beschränkt sich auf den Schienenverkehr.

a. Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs
Die Entwicklung der SBB im Kanton Bern und die BLS werden von einer detaillierten Untersuchung ausgeschlossen, da beide Bahnen keine Defizite aufweisen, die für den Kanton zu grösseren finanziellen Konsequenzen führen.

Die übrigen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs im Kanton Bern werden detaillierter untersucht.

b. Zahnradbahnen
Folgende Zahnradbahnen im Kanton Bern werden nicht beachtet, obwohl sie teilweise ein Defizit aufweisen.

Tabelle 8: Zahnradbahnen ohne kantonale Defizitbeiträge im Jahr 1987

	Betriebserfolg in tausend Fr.	Aufwanddeckungsgrad
Schynige-Platte	- 167	92
Wengernalpbahn	+2031	108
Jungfraubahn	+3641	123
Brienz-Rothorn	-195	91

Quelle: Der öffentliche Verkehr

Diese Bahnen erhalten nur beschränkt Investitionsbeiträge und Tarifannäherungen. Das Eisenbahngesetz lässt keine Defizitdeckung zu.

c. Standseilbahnen
An folgende Bahnen werden Defizitbeiträge geleistet.

Tabelle 9: Standseilbahnen mit kantonalen Defizitbeiträgen

Ligerz-Tessenberg (LTB)
Biel-Magglingen (BM)
Biel-Evilard (BE)

Die St.Imier-Mont Soleil Bahn erhält nur kantonale Beiträge.

Keine Defizitbeiträge erhalten folgende Bahnen:

Tabelle 10: Standseilbahnen ohne kantonale Defizitbeiträge

Marzili-Bern (Erfolg 1987: 22000.- Fr. ; Aufwandsdeckung: 106)
Gurtenbahn (Defizit 1987: 96 000.- Fr.; Aufwandsdeckung: 88)

Niessenbahn
Beatenbergbahn
Interlaken-Harder
Interlaken-Heimwehfluh
Lauterbrunnen-Grütschalp-Mürren
Mürren-Allmendhubel
Giessbachbahn
Reichenbachfallbahn

Drei von zehn Standseilbahnen, die nicht unter die kantonale Defizitdeckung fallen, weisen ein Defizit auf, das aufgrund des Eisenbahngesetzes (Ortsverkehr, vorwiegend touristisch) nicht übernommen werden kann.
Anderweitige Beiträge durch den Kanton oder den Bund sind nicht bekannt.

d. Luftseilbahnen/Skilifte
Die Luftseilbahnen im Kanton Bern sind sehr zahlreich.
An die Luftseilbahnen und Skilifte werden keine Defizitfehlbeträge geleistet. Einige Anlagen haben Investitionshilfegelder (IHG durch Bund und Kanton) erhalten. In einem beschränkten Ausmass werden gewisse Bahnen durch die Gemeinden/Verkehrsvereine unterstützt. Eine neue Subventionsquelle könnte mit der Einführung der Schlechtwetterentschädigung entstehen.

1987 haben die Luftseilbahnen mit einem Ertragsüberschuss von insgesamt über 3 Mio. Fr. abgeschlossen (Der öffentliche Verkehr, 1989, S. 129). Weitere Ertragskennziffern befinden sich in den amtlichen Statistiken.

Die meisten Luftseilbahnen haben mit einem positiven Aufwanddeckungsgrad abgeschlossen (Aussage stützt sich auf die Daten bis 1987 ab). Der Cash-flow ist in der Regel über 10%, was als gut bis sehr gut zu bezeichnen ist.
Angesichts der prekären Schneeverhältnisse wird sich die positive Ertragsentwicklung ändern.

4.3 Fazit

Es gibt eine grosse Zahl von TU, die seit Jahren keine Defizite aufweisen. Es handelt sich vor allem um touristische Transportanlagen, die praktisch keiner Konkurrenz von anderen Verkehrsträgern gegenüberstehen. Der öffentliche Verkehr ist keineswegs generell defizitär und damit unterstützungsbedürftig.

Das Kriterium "Defizitbeiträge" durch Bund/Kanton führt zu einer spezifischen Auswahl von TU. Damit kann keineswegs auf das gesamte öffentliche Verkehrsnetz geschlossen werden.

5. Die Entwicklung der Defizitfehlbeträge, Tarifannäherungen und gemeinwirtschaftlichen Leistungen an die Berner Privatbahnen

Tabelle 11: Defizitfehlbeträge (DEF), Tarifannäherungen (TF), gemeinwirtschaftlichen Leistungen (GWL) an die Berner Privatbahnen (KTU-Bahnen, inkl. Standseilbahnen ohne BLS): Die absoluten Werte (Alle Werte in Mio. Fr.)

	Anteil DEF Kt. Bern	DEF tot	GWL	TF	DEF+GWL+TF
1975	16	49	8.9	6.7	64.3
1983	36	100	11.3	8.6	120.0
1987	33	105	15.7	11.5	132.4
1988	36	117			

Definitionen:
Anteil DEF Kt. Bern: Es handelt sich um die Defizitfehlbeträge, die vom Kanton Bern geleistet werden.
DEF tot: Es handelt sich um die Defizitfehlbeträge, die vom Kanton Bern, den Nachbarkantonen und dem Bund an die Bahnen im Kanton Bern, aber auch in den angrenzenden Kantonen geleistet werden.
Bei diesem Betrag handelt es sich um rund die Hälfte des schweizerisch ausbezahlten Defizitfehlbetrages durch Bund und Kantone (Vergl. dazu Tabelle 4). Aus diesen Zahlen wird die enorme Bedeutung der Defizitfehlbeträge für den Kanton Bern sichtbar.

Tabelle 12: Defizit-Anteil Kanton Bern; Die relativen Werte in %

	nominell	real
1975/1983	+120.0	+69.0
Pro Jahr		+8.6
1983/1987	-8.3	-15.5
Pro Jahr	-2.1	-3.9
1983/1988		-8.0
Pro Jahr		-1.6
1975/1987	+106.0	+75.2
Pro Jahr	+8.8	+6.3

Tabelle 13: Defizitfehlbeträge (DEF), Tarifannäherungen (TF), gemeinwirtschaftlichen Leistungen (GWL) an die Berner Privatbahnen (KTU-Bahnen, inkl. Standseilbahnen ohne BLS): Die relativen Werte in %

	DEF tot		GWL		TF		DEF+GWL+TF	
	nom.	real						
1975/1983	+104	+80.0	+27.0	-3.4	+28.3	-1.3	+86.6	+43.5
Pro Jahr	+13	+10.0		-0.4		-0.2		+3.7
1983/1987	-8.7	-15.5	+38.9	+28.1	+33.7	+23.3	+10.3	+1.7
Pro Jahr	-2.1	-3.90		+7.0		+5.8		+0.4
1983/1988	+17	+5						
Pro Jahr	+3.4	+1						
1975/1987	+114.3	+81.0	+76.4	+25.1	+71.6	+21.7	+105.9	+46.0
Pro Jahr	+9.5	+6.8		+2.8		+1.8		+3.8

Tabelle 14: Defizitfehlbeträge (DEF), Tarifannäherungen (TF), gemeinwirtschaftlichen Leistungen (GWL) an die Berner KTU-Bahnen (ohne Standseilbahnen, ohne BLS)

Alle Werte in Mio. Fr.

	Anteil Kt. Bern	DEF tot	GWL	TF	DEF+GWL+TF
1975	16	49	8.9	6.7	64.6
1983	36	100	11.2	8.6	119.8
1987	33	105	15.6	11.5	132.1
1988	36	117			

Die Defizitfehlbeträge (DEF), die Tarifannäherungen (TF) und die gemeinwirtschaftlichen Leistungen (GWL) an die Berner KTU-Bahnen ohne Standseilbahnen und ohne BLS (Tabelle 14) weichen gegenüber den Werten unter Einschluss der Standseilbahnen (Tabelle 11) nur sehr minim ab. Einzig bei den GWL besteht eine geringfügige Differenz. Im vorliegenden Zusammenhang wird davon abgesehen, die Unterschiede speziell auszuweisen. Die folgenden Vergleiche werden mit den Werten der Tabelle 11 durchgeführt.

Hingegen weichen die Defizite, die "nur " den Berner Anteil ausweisen (Vergl. für die absoluten Werte Tabelle 10 und die relativen Werte Tabelle 12 bezw. Tabelle 13, Spalte DEF tot), von den gesamten Defizitfehlbeträgen an die Bahnen im Kanton Bern und den Nachbarkantonen erheblich voneinander ab. In den folgenden Vergleichen werden beide Werte aufgeführt.

5.1 Vergleiche der realen jährlichen Aenderungen Bund/Kantone - Kanton Bern der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, Defizitbeiträge und der Tarifannäherungen

Tabelle 15: Vergleiche der realen jährlichen Aenderungen Bund/Kantone - Kanton Bern der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, Defizitbeiträge und der Tarifannäherungen

Alle Werte in % pro Jahr (aritmethisches Mittel)

	Bund (Bu)	Kantone (Kt.)	Total Bu/Kt.	Anteil Kt. Bern	Kanton Bern ToT
Total GWL, DEF, TF					
75/83	+ 0.0	+ 3.2	+ 1.0		+3.7
83/87	+ 4.3	- 0.4	+ 2.6		+0.4
75/87	+ 1.5	+ 2.0	+ 1.7		+3.8
GWL					
75/83	- 0.7		- 0.7		-0.4
83/87	+ 7.8		+ 7.8		+7.0
75/87	+ 1.4		+ 1.4		+2.8
DEF					
75/83	+ 0.8	+ 3.2	+ 2.0	+8.6	+10.0
83/87	+ 1.8	- 0.5	+ 0.6	-3.9	-3.9
75/87	+ 1.2	+ 2.0	+ 1.5	+6.3	+6.8
83/88				-1.6	+1.0
TF					
75/83	- 0.8		- 0.8		-0.2
83/87	+ 8.1		+ 8.1		+5.8
75/87	+ 2.0		+ 2.0		+1.8

Kommentar
Die obenstehende Tabelle umfasst die wichtigsten Resultate im Rahmen der vorliegenden Arbeit über die Defizitentwicklung. Es werden die realen jährlichen Aenderungen der GWL, der DEF und der TF sowie des Totals "GWL+DEF+TF" auf Bundesebene im Vergleich zu den bernischen Werten aufgeführt. Eine optimale Vergleichbarkeit der Werte ist sichergestellt.

1. Entwicklung ToT "GWL,DEF,TF"

Gesamtentwicklung GWL+DEF+TF Bund/Kantone: Tendenz steigend
Das Total GWL+DEF+TF von Bund und Kantonen hat in der Periode 75/87 um jährlich real +1.7% zugenommen. In der Periode 75/83 war die jährliche Zunahme 1%. Im Zeitraum 83/87 ist ein jährlich stärkeres Wachstum von 2.6% zu verzeichnen. Werden die GWL+DEF+TF als Gesamtdefizit definiert, so hat sich somit eine Beschleunigung der Defizite bei den Privatbahnen Mitte der 80-Jahre ergeben.

GWL+DEF+TF Kanton Bern: Höher als Bund - fallende Tendenz
Die Berner Privatbahnen (inkl. Anteil auf ausserkantonalem Territorium) haben von 75/87 höhere GWL+DEF+TF erhalten im Vergleich zu der Gesamtheit der schweizerischen Privatbahnen. Für diesen Zeitraum ist das Total GWL+DEF+TF im Kanton Bern stärker gestiegen.
Dabei fällt der relativ hohe Anstieg in der Periode 75/83 (3.7% Kanton Bern im Vergleich zu +1.0% Bund+Kantone) besonders ins Gewicht. Im Zeitraum 83/87 ist die Zunahme wesentlich geringer wie im schweizerischen Vergleich. Mitte der 80-Jahre ist es im Kanton annähernd gelungen, eine Stabilisierung der GWL+DEF+TF herbeizuführen. In bemerkenswerter Weise konnten die hohen Zuwachsraten der 70-Jahre gebrochen werden.

Bund mit stabilisierten Privatbahnaufwendungen in den 70-Jahren...
In der Zeit von 75/83 hat der Bund seine Ausgaben (GWL+DEF+TF) zugunsten der Privatbahnen real stabilisiert (+0.0%). Diese Stabilisierung ist im Rahmen der restriktiven Finanzpolitik zu sehen, wie sie der Bund ab 1976 - im Anschluss an die Rezession und die Ablehnung verschiedener Finanzvorlagen - durchgeführt hat.

...Kantone als leidtragende
Die Kantone wurden gezwungen, höhere reale Zuwachsraten bei den GWL+DEF+TF inkauf zu nehmen (+3.2%). Die Sparanstrengungen des Bundes hat den Kanton Bern besonders hart getroffen: Der Mitteleinsatz GWL+DEF+TF stieg sogar jährlich um +3.7%. Allerdings ist nicht auszuschliesen, dass der überdurchschnittlich hohe Mitteleinsatz auch auf andere Faktoren zurückzuführen ist: Nachholbedarf, überdurchschnittliche Angebotsentwicklung mit hohen Defiziten, unterschiedliche Wirtschaftlichkeit der Bahnen usw..

Steigende Tendenz beim Bund in den 80-Jahren
Gegenläufig verlief die Entwicklung Mitte der 80-Jahre (83/87). Der Bund steigerte seine Aufwendungen GWL+DEF+TF um jährlich 4.3%, während bei den Kantonen eine jährliche Abnahme von real -0.4% stattfand.

Ueberdurchschnittliche Zunahmen im Kanton Bern
In der gesamten Periode 75/87 hat der Kanton Bern eine überdurchschnittliche Zunahme der GWL+DEF+TF zu verzeichnen. Die Gründe können in einem Nachholbedarf liegen. Ganz ausgeprägt ist die stärkere Zunahme in der Periode 75/83.

Beinahe Stabilisierung im Kanton Bern in den 80-Jahren
Für den Kanton Bern ist ebenfalls ein klarer Rückgang des Wachstums (83/87: +0.4%) zu verzeichnen, aber weniger ausgeprägt wie im Verhältnis zur Gesamtheit aller Kantone zusammen (-0.4%). Die Differenz zu der Summe aller Kantone ist zudem kleiner ausgefallen wie in der Periode 75/83.

Es kann für die 80-Jahre (d.h.83/87) bei den Ausgaben für die GWL,DEF,TF auch beim Kanton Bern von einer Stabilisierung gesprochen werden.

2. Die Entwicklung der GWL und TF

Realer Rückgang der GWL und der TF beim Bund in den 70-Jahren...
Eine Betrachtung der einzelnen Komponenten zeigt, dass der Bund in den Jahren 75/83 vor allem bei den GWL und den TF, die er in völlig eigener Kompetenz ausrichtet, seine Leistungen real abgebaut hat (GWL: -0.7%/a; TF: -0.8%/a). Den Defizitanteil hat der Bund in dieser Periode real beinahe stabilisiert (+0.8%).

.. und starkes reales Wachstum in den 80-Jahren
Starke Zunahmen verzeichnet der Bund bei den GWL (+7.8%) und den TF (+8.1%) Mitte der 80-Jahre. Hingegen steigert er seinen Anteil an die Defizitfehlbeträge jährlich "nur" um +1.8%.
Als vorläufige Erklärung ist auf die verbesserte Finanzlage des Bundes hinzuweisen. Ebenfalls dürften die Bemühungen der einzelnen KTU um höhere Abgeltungen eine Rolle spielen. Ein Gleichziehen mit den SBB ist als Argument sicher nicht zu unterschätzen. Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen ist die Erhöhung der Abgeltungen aber nicht für alle KTU in gleichem Ausmass möglich.

Geringere Schwankungen der GWL und TF bei Berner Privatbahnen
Im Kanton Bern haben die GWL und die TF im Vergleich zu den schweizerischen Werten im Zeitraum 75/87 weniger geschwankt. Der reale Rückgang der GWL (-0.4%) und der TF (-0.2%) ist weniger stark ausgefallen.
Aber auch von den Zunahmen (83/87) hat der Kanton weniger Nutzen gezogen (GWL: +7.0%; TF: +5.8%).

3. Die Entwicklung der Defizitfehlbeträge

Fallende Tendenz DEF total
Die Defizitfehlbeträge von Bund und Kantonen haben in den 80-Jahren gegenüber 75/83 real abgenommen, wobei immer noch eine jährliche Zuname von +0.6% zu verzeichnen ist. In der gesamten Periode 75/87 ist ein reales Wachstum von +1.5% zu verzeichnen. Gegenüber dem Gesamtwachstum "GWL+DEF+TF" haben die DEF weniger zugenommen. Auch darin kommt die stärkere Beteiligung des Bundes an den KTU zum Ausdruck.

Bund steigend, aber geringer als Kantone in den 80-Jahren
Die Defizitfehlbeträge hat der Bund in den 80-Jahren gegenüber den 70-Jahren gesteigert.
In der Periode 75/87 ist die Steigerung des Bundes (+1.2%/a) immer noch geringer wie jene aller Kantone zusammenn (+2.0%/a).

Realer Rückgang der Kantonsbeiträge
Die Defizitfehlbeträge aller Kantone haben in den 80-Jahren einen jährlich realen Rückgang erfahren, nämlich von +3.2% in den 70-Jahren auf -0.5% in der Periode 83/87. Zudem ist die Zunahme über die gesamte Periode 75/87 in den Kantonen stärker ausgefallen als beim Bund.

Massive Zunahmen im Kanton Bern 75/87 gegenüber der Schweiz
In der Periode 75/87 haben die DEF tot im Kanton Bern um jährlich real +6.8% zugenommen. Damit liegt die Berner Entwicklung sowohl über den Zunahmen des Bundes wie auch der Kantone insgesamt. Diese Entwicklung ist als bemerkenswert zu bezeichnen. Mit Sicherheit kann die Entwicklung nicht auf insgesamt geringere Steigerungsraten bei den GWL bezw. TF zurückgeführt werden, da diese in der gleichen Periode mit der gesamtschweizerischen Entwicklung zumindest Schritt gehalten hat (Total GWL+DEF+TF sowei GWL sind überdurchschnittlich, nur TF ist leicht unterdurchschnittlich). Die Defizitentwicklung ist unabhängig von den anderen Unterstützungsmöglichkeiten stärker angestiegen wie im schweizerischen Vergleich.

Exkurs: Erklärung der Ursachen erfordert umfassende Datenbanken und Auswertungen

Als Ursachen sind wiederum zu erwähnen: Nachholbedarf, überdurchschnittliches Angebotswachstum, Wirtschaftlichkeit usw..

Aufgrund der vorliegenden Daten kann keine Aussage über die Ursache gemacht werden. Dazu müssten eine weit grössere Zahl von exogenen und endogenen Kennziffern systematisch ausgewertet werden. Neben einer Globalanalyse wäre ebenfalls eine bahnspezifische Untersuchung ins Auge zu fassen.
Ohne leistungsfähige Datenbank mit minimalen Kombinationsmöglichkeiten ist dies nicht möglich. In jedem Fall müssen verschiedene reale jährliche Vergleiche von Gesamt- und Teilaggregaten möglich sein.
Die TU sollten ihr Rechnungswesen zu einem leistungsfähigen Planungs- und Kontrollinstrument ausbauen, das gleichzeitig als ein Grundlage für die kantonale Datenbank dienen könnte.
Angesichts der Bedeutung der Defizitentwicklung ist die vertiefte Analyse ein vordringendes Anliegen (Vergl. dazu auch Auftrag Leistungsaufträge vom 30. Nov. 1989). Ohne fundierte Kenntnisse über die finanzielle Entwicklung kann von dieser Seite über eine sinnvolle Angebotsgestaltung nichts ausgesagt werden. Der Auswahl der Soft-ware kommt eine grosse Bedeutung zu. Mit Sicherheit ist das in der vorliegenden Arbeit verwendete HG als zu wenig leistungsfähig zu bezeichnen. Bei einem Entscheid müssen ebenfalls Gespräche mit Soft-ware Spezialisten geführt werden.

Periode 75/83 mit überdurchschnittlichen Steigerungsraten
Die überdurchschnittliche Zunahme der Defizite konzentriert sich auf die Periode 75/83. In diesem Zeitraum nehmen die Defizite Kanton Bern tot um jährlich real +10.0% zu. Ebenfalls der Berner

Anteil steigt um +8.6%. Auch für die Periode 75/87 kann die überdurchschnittliche Zunahme nicht mit einer Schlechterbehandlung des Kanton Bern bei den GWL und den TF erklärt werden. Im Gegenteil; im Kanton Bern hat die Rückbildung der GWL und der TF weniger stark stattgefunden wie dies im schweizerischen Vergleich der Fall war. Die Gründe sind somit bei den einzelnen Bahnen zu suchen.

Der Berner Anteil hat in der Periode 75/83 mit +8.6%/a ebenfalls überdurchschnittlich zugenommen. Die Zunahmen liegen leicht unter den Zunahmen für das "Defizit Kt. Bern tot". Daraus kann geschlossen werden, dass die Defizitentwicklung der Anteile auf Berner Territorium etwas weniger negativ verlaufen ist.

Erfreuliche Entwicklung 1983/1987 Kanton Bern

In der Periode 83/87 haben sich die Defizite im Kanton Bern real zurückgebildet. Mit -3.9% pro Jahr darf das Resultat als bemerkenswert und erfreulich bezeichnet werden. Im gleichen Ausmass hat auch der Berner Anteil abgenommen.

Die Rückbildung der realen Defizite übertrifft sogar den Durchschnitt aller Kantone (-0.5%).

Ohne Zweifel darf nicht übersehen werden, dass im gleichen Zeitraum die GWL und die TF real pro Jahr angestiegen sind; das "Gesamtdefizit" von dieser Seite also gestiegen ist. Immerhin - wie bereits unter Punkt 1 erwähnt - hat sich aber auch im Kanton Bern das Gesamttotal stabilisiert.

In der Periode 83/88 ist bereits wieder eine reale Zunahme der Defizite zu verzeichnen. Für den Berner Anteil liegt immer noch eine Abnahme vor.

6. Die Defizitentwicklung bei einzelnen Bernischen Privatbahnen

Die Defizitentwicklung ist bei den einzelnen Bahnen sehr unterschiedlich verlaufen. Eine unternehmensspezifische Betrachtung erlaubt gewisse Rückschlüsse über die Ursachen der Defizitentwicklung; sie vermittelt aber auch gewisse Anhaltspunkte über eine mögliche Bekämpfung der Defizite.

Im folgenden werden die gesamten Defizite - und nicht nur die Berner Anteile - betrachtet. Die Frage der Verteilung auf den Bund und die Kantone wird dadurch ausgeschlossen.

Tabelle 16: Bahnen mit einem realen Rückgang der Gesamtdefizite von 1983-1988

	Real 83/88 in %	Nominell 83/88 in Mio Fr.
LTB	-59.0%	-0,2
SNB	-31,9%	-0,5
RBS	-16.0%	-0,8
BM	-8,6%	-
BOB	-8,4%	-
SEZ	-7,8%	+o,2
BTI	-6,0%	+0,1
MOB	-4,8%	+0,5
EBT	-2,4%	+1,1
SMtS	-0,1%	-

Die Bahnen mit einem realen Defizitrückgang haben sehr unterschiedliche Funktionen:
- Ausgeprägter Reiseverkehr: LTB, BM, BO, SEZ, SMtS
- Hoher Pendleranteil in städtischen Gebieten: SNB (teilweise ländlich), RBS,
- Ländliche Erschliessung: BTI (teilweise auch Pendelfunktion), EBT

Insgesamt ist ein hoher Anteil der Bahnen mit einer ausgeprägt touristischen Funktion festzustellen.

Mit der RBS, teilweise aber auch der SNB und der BTI, konnten aber auch Pendlerbahnen ihre Defizite real senken.

Speziell zu beachten ist die Entwicklung der BTI und vor allem der EBT. Diese Bahnen haben kein Umfeld mit einem wachsenden Verkehrsmarkt. Mögliche Funktionen sind besonders schwierig zu erfüllen.

Tabelle 18: Bahnen mit einer realen Zunahme der Gesamtdefizite von 1983-1988

	Real 83/88 in %	Nominell 83/88 in Mio Fr.
STB	+108,9%	+1,2
BE	+79.9%	+0,5
CJ	+45,2%	+3,9
BN	+32.0%	+3,5
VHB	+27,1%	+2,6
OJB	+17.0%	+0,9
SMB	+7.0%	+0,4
GBS	+4,6%	+1,7
GFM	+0,7%	+1,3

Bei den Bahnen mit einer realen Zunahme der Defizite fallen ausgesprochene touristische Funktionen weg. Die Bahnen bedienen vorwiegend den ländlichen Raum. Nur teilweise können sie grössere Pendlerströme in grössere Zentren übernehmen.

Bei einigen Bahnen sind die Defizitzunahmen beträchtlich.

Einzelbemerkungen:

STB: Massive Zunahme in den letzten beiden Jahren (87/88). In der Periode 75/83 waren unterdurchschnittliche Zunahmen zu verzeichnen. Für die Entwicklung ist das AVOe-Konzept als massgebend zu bezeichnen.

BE: Massive Zunahme 87/88. Bereits hohe Zunahme ab 1975.

CJ: Starke Zunahme 87 und vor allem 88. Berner Anteil hat real im Vergleich zu 1975 abgenommen.
Ein markanter Leistungsausbau sowie die Anschaffung von neuem Rollmaterial fallen auf die untersuchten Perioden.

BN: Seit 85 kontinuierliche Zunahme.
Die Einführung des TGV schlägt sich in der Rechnung nieder.

VHB: Stabil 83-86. Zunehmend ab 87. Schwierige Struktur. Bereits hohes Niveau. Siehe Kostendeckungsgrad.

7. Schlussfolgerungen

a. Die Betriebsfehlbeträge des Kantons Bern an die Privatbahnen haben in der Periode 1983/1987 real abgenommen.

b. Die Betriebsfehlbeträge an die Privatbahnen, die vollständig oder teilweise auf dem Berner Territorium verkehren, und vom Bund, dem Kanton Bern und den Nachbarkantonen alimentiert werden, haben von 1983-1987 real abgenommen. Für die Periode 1983-1988 ist im Durchschnitt bereits wieder eine Zunahme festzustellen.

c. In den 80-Jahren ist für den Kanton Bern somit ein bemerkenswerter Trendbruch eingetreten.

d. Im Zeitraum 1975-1983, aber auch 1975-1987 haben die Berner Defizite im Vergleich zur Schweiz überdurchschnittlich zugenommen. Die Erklärung kann nicht direkt mit der finanziellen Situation des Bundes in Verbindung gebracht werden. Die anderen Kantone waren von der restriktiven Finanzpolitik ebenfalls betroffen. Zudem ist eine Umlagerung der GWL oder/und der TF zuungunsten des Kantons Bern auszuschliessen. Die massive Defizitzunahme in den 70-Jahren ist auf spezifische Gründe im Kanton Bern zurückzuführen.

e. Das Total der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, der Betriebsfehtlbeträge und der Tarifannäherungen (im folgenden definiert als "Gesamtdefizit") an die Berner Bahnen haben seit 1983 real nur leicht zugenommen. Es kann praktisch von einer Stabilisierung gesprochen werden.

Das anfangs der 80-Jahre geforderte Ziel des Grossen Rates einer Stabilisierung der Defizite ist also auch bei einem umfassenden Defizitbegriff für die Periode 1983-1987 erreicht worden.

f. In der Periode 1975-1983 liegen Zunahmen der "Gesamtdefizite" für den Kanton Bern ebenfalls über dem schweizerischen Durchschnitt.

g. Im Gegensatz zum Kanton Bern hat sich bei allen Schweizer KTU-Bahnen eine Beschleunigung der Defizitzunahmen in den 80-Jahren ergeben.

h. Die Betriebsfehlbeträge der einzelnen Berner Bahnen haben sich seit 1983 sehr unterschiedlich entwickelt. Bahnen mit einer touristischen Funktion sowie mit einem hohen Anteil Agglomerationsverkehr konnten die Betriebsfehlbeträge real senken.
Bahnen in ausgesprochen ländlichen Gebieten mussten eine Erhöhung der Betriebsfehlbeträge hinnehmen. Wichtige Ausnahmen stellen die BT und die EBT dar.

i. Es darf nicht übersehen werden, dass ein grosser Teil des öffentlichen Verkehrs keine Betriebsfehlbeträge erhält. Es handelt sich vor allem um touristische Bahnen und Transportanlagen. Sie haben in der Regel keine gleichwertige Konkurrenz zu befürchten. In jedem Fall kann der öffentliche Verkehr nicht generell als defizitär bezeichnet werden.

k. Ueber die Ursachen der Defizitentwicklung kann in der vorliegenden Arbeit nur wenig ausgesagt werden.

Dazu müssten eine weit grössere Zahl von exogenen und endogenen Kennziffern systematisch ausgewertet werden. Neben einer Globalanalyse wäre ebenfalls eine bahnspezifische Untersuchung ins Auge zu fassen.
Ohne leistungsfähige Datenbank mit minimalen Kombinationsmöglichkeiten ist dies nicht möglich. In jedem Fall müssen verschiedene reale jährliche Vergleiche von Gesamt- und Teilaggregaten möglich sein.
Die TU sollten ihr Rechnungswesen zu einem leistungsfähigen Planungs- und Kontrollinstrument ausbauen, das gleichzeitig als ein Grundlage für die kantonale Datenbank dienen könnte.
Angesichts der Bedeutung der Defizitentwicklung ist die vertiefte Analyse ein vordringendes Anliegen (Vergl. dazu auch Auftrag Leistungsaufträge vom 30. Nov. 1989). Ohne fundierte Kenntnisse über die finanzielle Entwicklung kann von dieser Seite über eine sinnvolle Angebotsgestaltung nichts ausgesagt werden. Der Auswahl der Soft-ware kommt eine grosse Bedeutung zu. Mit Sicherheit ist das in der vorliegenden Arbeit verwendete HG als zu wenig leistungsfähig zu bezeichnen. Bei einem Entscheid müssen ebenfalls Gespräche mit Soft-ware Spezialisten geführt werden.

Januar 1990/RM/Bern